



Rama Judicial
Consejo Superior de la Judicatura
República de Colombia

**JUZGADO DIECIOCHO ADMINISTRATIVO DE
ORALIDAD DEL CIRCUITO**

SECCIÓN SEGUNDA DE BOGOTÁ, D. C.

Bogotá, D.C., veintinueve (29) de agosto de dos mil veintidós (2022).

AVISO A LA COMUNIDAD

En cumplimiento de lo ordenado en el auto admisorio proferido en la acción popular con radicado 11001-3335-018-2022-00292-00, en la que es demandante José William Sánchez Páez, demandadas Nación – Congreso de la República y Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad y vinculadas Nación – Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Distrito Capital – Secretaría Distrital de Ambiente, se realiza el presente aviso y se cuelga junto con la mencionada providencia y la demanda en el micrositio del Juzgado en la página web de la rama judicial.



Carrera 57 N° 43 – 91 piso 5 – Sede Judicial “Aydée Anzola Linares”
Teléfono 5553939 extensión 1018



REPÚBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO DIECIOCHO ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD
DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ, D. C.
SECCIÓN SEGUNDA

Bogotá D.C., dieciséis (16) de agosto de dos mil veintidós (2022)

REFERENCIAS:

Proceso: A.P. 110013335-018-**2022-00292**-00
Demandante: **JOSE WILLIAM SÁNCHEZ PÁEZ**
Demandadas: NACIÓN – CONGRESO DE LA REPUBLICA, y DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DISTRITAL DE LA MOVILIDAD
Vinculadas: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, y DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE
Asunto: Admite demanda de acción popular

Se conoce de la acción de popular de la referencia, conforme a la regla de competencia establecida mediante los artículos 15 y 16 de la Ley 472 de 1978, y por consiguiente, se procede al estudio de admisibilidad.

En ese orden y tras su revisión se observa que la demanda cumple con los presupuestos del artículo 18 de la Ley 142 de 1978, en armonía con el artículo 144 del CPACA. En particular, el demandante aportó las peticiones mediante las cuales solicitó la protección de los derechos colectivos a las entidades demandadas: Nación – Congreso de la República, y Distrito Capital– Secretaria de la Movilidad, las cuales respondieron la aludida solicitud.

Ahora bien, se ordenará vincular a la Nación – Ministerio de Transporte, al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y al Distrito Capital- Secretaría Distrital de Ambiente al considerar que tienen injerencia en los hechos descritos en la acción popular. No obstante, se precisa que respecto de estas no es exigible el requisito del artículo 144 del CPACA, de acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado¹, según la cual si el Juez estima *“pertinente la comparecencia de algunas de las citadas entidades al presente asunto en calidad de terceras interesadas, evento en el cual, tampoco sería necesario agotar el requisito traído en el inciso 3º del artículo 144 del CPACA.”*.

¹ C. E. Sec. Primera, Auto 25000-23-41-000-2019-00303-01, sep. 19/2019, C.P. Oswaldo Giraldo López.

Finalmente, la medida cautelar se tramitará conforme al Parágrafo del artículo 229 del CPACA, que señala que *“Las medidas cautelares en los procesos que tengan por finalidad la defensa y protección de los derechos e intereses colectivos del conocimiento de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo se regirán por lo dispuesto en este capítulo”*. En tal virtud, de la medida cautelar se correrá traslado por auto separado, por disposición del artículo 233 del CPACA.

Por lo anterior, **SE DISPONE:**

PRIMERO: Admitir la demanda instaurada en ejercicio de la acción de popular, por el señor JOSE WILLIAM SANCHEZ PAEZ, en nombre propio, en contra de la NACIÓN – CONGRESO DE LA REPUBLICA, y del DISTRITO CAPITAL– SECRETARIA DE LA MOVILIDAD, por reunir los requisitos de ley, conforme a lo aquí expresado.

SEGUNDO: Vincular a la presente acción a la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, y MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE y al DISTRITO CAPITAL- SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE.

TERCERO: Notifíquese personalmente esta providencia a las demandadas Nación – Congreso de la República, y Distrito Capital– Secretaria de la Movilidad, y a las entidades vinculadas: Nación – Ministerio de Transporte, y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y Distrito Capital - Secretaría Distrital de Ambiente, en la forma prevista en el artículo 199 del C. P. A. C. A., modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021

CUARTO: Notifíquese personalmente a la señora Agente del Ministerio Público y al Defensor del Pueblo, como lo contempla el artículo 199 del C. P. A. C. A., y a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en los términos del artículo 199 de la Ley 1437 de 2011

QUINTO: Córrese el traslado de la demanda a los demandados y a las vinculadas por el término de diez (10) días, plazo que comenzará a correr de conformidad con lo previsto en el inciso 5 del artículo 612 del CGP, término dentro del cual podrá presentar o solicitar pruebas.

SEXTO: Por Secretaría, remítase copia de la demanda y de este auto a la Defensoría del Pueblo, para efectos del registro de que trata el artículo 80 de la Ley 472 de 1998.

SÉPTIMO: A costa del actor popular, infórmese a los miembros de la comunidad de la admisión de la presente demanda a través de un (1) diario de circulación nacional. Para efectuar esta publicación, se le concede al actor popular un término de cinco (5) días contados a partir de la notificación de esta providencia.

OCTAVO: Por Secretaría, publíquese el auto admisorio de la demanda mediante aviso que será fijado por el término de diez (10) días, por los medios electrónicos disponibles.

NOVENO: Requerir a las entidades demandadas y vinculadas para que publiquen la demanda y su auto admisorio en la página web de la respectiva entidad, cuando menos por el término de diez (10) días, para los fines de información a la comunidad.

Notifíquese y Cúmplase

MARÍA ALEJANDRA GÁLVEZ PRIETO

JUEZ

gpg

Firmado Por:

María Alejandra Gálvez Prieto

Juez

Juzgado Administrativo

018

Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **86c74d77077e3338d233cc45e28dbd93b7ecf9fba9874a3ca233ab74c1ab4d59**

Documento generado en 16/08/2022 04:01:26 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>

RV: Generación de la Demanda en línea No 471614 - 110013335018202200292 00

Radicacion Demandas Juzgados Administrativos - Bogotá - Bogotá D.C.

<raddemadminbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Vie 12/08/2022 8:51 AM

Para: Juzgado 18 Administrativo Seccion Segunda - Bogota - Bogota D.C.

<admin18bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>;Juzgado 18 Administrativo Seccion Segunda - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin18bta@notificacionesrj.gov.co>

CC: SANCHEZ.JW@GMAIL.COM <SANCHEZ.JW@GMAIL.COM>

 1 archivos adjuntos (78 KB)

018-2022-00292.pdf;

Cordial saludo Doctor(a),

Adjunto acta de reparto de la demanda

de acuerdo al asunto; los documentos enviados por el accionante se encuentran en la parte inferior de presente correo (***Dar clic en la palabra Archivo***).

A partir de este momento cualquier solicitud, aclaración, consulta y demás trámites respecto a su proceso debe dirigirla directamente al Despacho al cual fue asignado teniendo en cuenta las siguientes pautas establecidas por los Juzgados Administrativos:



Consejo Superior de la Judicatura
Dirección Ejecutiva Seccional de Administración Judicial
Bogotá - Cundinamarca

**REQUERIMIENTOS PARA RECEPCIÓN DE MEMORIALES Y CORRESPONDENCIA
OFICINA DE APOYO
JUZGADOS ADMINISTRATIVOS DE BOGOTÁ D.C.
SEDE JUDICIAL AYDEE ANZOLA LINARES – CAN**

A fin de dar trámite efectivo a la recepción de memoriales y correspondencia, es indispensable seguir las siguientes indicaciones:

1. Enviar su solicitud al correo correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co
2. Incluir en el correo los siguientes datos:
 - Número de proceso (23 Dígitos)
 - Partes del proceso (demandante/demandado)
 - Juzgado al cual dirige el memorial
 - Asunto del Memorial (Oficio, contestación de demanda,....)
 - Documento Anexo máximo 5000 KB (Si el anexo pesa más de este tamaño debe incluirse el enlace compartido del drive del usuario, el cual estará sometido a la responsabilidad de este.
3. El no cumplimiento de los anteriores requisitos implicará la devolución del correo al usuario, el cual será tramitado hasta tanto se cumplan los mismos.

Carrera 57 43-91 Bogotá D.C. Conmutador - 5553939 www.ramajudicial.gov.co

Sin otro particular me suscribo de usted.

Atentamente,

MARCELA BELTRAN

Oficina de Apoyo - Reparto Juzgados Administrativos Sede CAN

Cra 57 # 43-91 - Teléfono: 5553939

Correo: repartoprosesosadmbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

De: Demanda en Linea Rama Judicial <demandaenlinea@dej.ramajudicial.gov.co>

Enviado: viernes, 12 de agosto de 2022 8:42

Para: SANCHEZ.JW@GMAIL.COM <SANCHEZ.JW@GMAIL.COM>; Radicacion Demandas Juzgados Administrativos - Bogotá - Bogotá D.C. <raddemadmbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Asunto: Generación de la Demanda en línea No 471614

RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Buen día,

Oficina Judicial / Oficina de Reparto

Estimado usuario su solicitud fue recibida con el numero de confirmación 471614

recuerde revisar los listados de reparto diario en la siguiente dirección haciendo CLICK [aquí](#) los cuales encontrará el juzgado al que fue enviada su demanda.

Departamento : BOGOTA

Ciudad: BOGOTA, D.C.

Especialidad: ADMINISTRATIVO

Clase de Proceso: ACCIONES POPULARES

Accionado/s :

Tipo Sujeto: DEMANDANTE

Persona Natural: JOSE WILLIAM SANCHEZ PAEZ

Número de Identificación: 79590914

Tipo de discapacidad: NO APLICA

Correo Electrónico: SANCHEZ.JW@GMAIL.COM

Dirección: CALLE 67A NO.9-78

Teléfono: 3168495940

Tipo Sujeto: DEMANDADO
Persona Jurídica: CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Nít: Desconocido,
Correo Electrónico:
Dirección: CARRERA 7 NO 8-68
Teléfono: 6013824000

Tipo Sujeto: DEMANDADO
Persona Jurídica: SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTA
Nít: Desconocido,
Correo Electrónico:
Dirección: CALLE 13 NO 37-35
Teléfono: 6013649400

Descargue los archivos del tramite a continuación :

[Archivo](#)

Cordialmente,

Consejo Superior de la Judicatura - Rama Judicial Nota Importante:

Enviado desde una dirección de correo electrónico utilizado exclusivamente para notificación el cual no acepta respuestas.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no es el destinatario de este correo y lo recibió por error comuníquelo de inmediato, respondiendo al remitente y eliminando cualquier copia que pueda tener del mismo. Si no es el destinatario, no podrá usar su contenido, de hacerlo podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273 del 5 de enero de 2009 y todas las que le apliquen. Si es el destinatario, le corresponde mantener reserva en general sobre la información de este mensaje, sus documentos y/o archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita. Antes de imprimir este correo, considere si es realmente necesario hacerlo, recuerde que puede guardarlo como un archivo digital.

Bogotá; 12 Agosto de 2022

Señor:
JUEZ ADMINISTRATIVO REPARTO
E.S.D

ACCION POPULAR

Accionante: JOSE WILLIAM SANCHEZ PAEZ
CC.79.590.914 de Bogotá

Accionados: CONGRESO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD DE BOGOTA

DERECHOS COLECTIVOS VULNERADOS Y AMENAZADOS: Artículo 1 y 2 de la Constitución Política de Colombia, a las Familias, Niños, Adolescentes y Adultos Mayores, a la Vida, a la Salud, a la Intimidación, Goce de un ambiente sano y al equilibrio ecológico; por la contaminación auditiva y del aire en Zonas Urbanas, generada por fuentes móviles (vehículos, motos y ahora bicicletas con Motor a gasolina), esta vulneración también se presenta en los residentes de la carrera 10 entre calles 64 y 69

Yo **JOSE WILLIAM SANCHEZ PAEZ** identificado con cedula de ciudadanía No. 79.590.914 de Bogotá acudo a su despacho en ejercicio de la **ACCION POPULAR** consagrado en el artículo 88 de la constitución política nacional y la ley 472 de 1998, en contra del **CONGRESO DE LA REPUBLICA Y LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD DE BOGOTA** de acuerdo a lo siguiente:

HECHOS

1. De unos años para acá se ha incrementado la cantidad de Vehículos y Motos que circulan en el territorio nacional
2. Esto ha llevado a tener más Congestión Vehicular en **Zonas Urbanas** y lo vemos en el **pico y placa** que han adoptado muchas zonas urbanas (Bogotá, Medellín, Cali, entre otras)
3. Esto sin mencionar el alto ruido que generan los pitos, motores de carros y motos de todo cilindraje
4. Las Bicicletas con Motor a gasolina es otra situación que está creciendo y se está viendo más a menudo y después de Pandemia. Estas generan un ruido desesperante, **actualmente no está regulado por el Gobierno Nacional**
5. Estas Bicicletas con Motor a gasolina las estamos viendo más, en zonas como Chapinero de la ciudad de Bogotá, de **Domingo a Domingo** y en especial en los servicios a domicilio.
6. Todo esto ha llevado a tener más contaminación del aire y ruido vehicular, en Zonas Urbanas que afecta al ser humano
7. El daño al ser humano por exposición al ruido son: Problemas Fisiológicos, Psicológicos, del Sueño, Cognitivos, Cardiovasculares, Metabólicos (como presión arterial, hipertensión, diabetes), Tinnitus, Resultados adversos en el Parto de Mujeres

8. Este daño al Ser Humano, esta argumentado en informe que emitió este 2022, El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), en su informe “**Frontiers 2022**”, pagina 9 “**2. Sound Effects**”, también en artículo de Gestarsalud del 3 de Marzo de 2022
9. En Bogotá el ruido esta entre **70 y 83 decibeles** según informe del PNUMA; donde menciona a Bogotá, muy por encima de lo recomendado por la OMS, promedio 55 decibeles de día y 53 de noche. Ver página 10 de dicho informe
10. También ha impactado el ruido vehicular, en las aves de Bogotá y como menciona en las páginas 9 y 10 del mismo informe de la PNUMA
11. La contaminación del aire en zonas urbanas, también afecta negativamente al ser humano con Enfermedades Cardiovasculares y Respiratorias
12. El efecto de todas estas enfermedades se ve reflejado en el deterioro en la Salud Mental y Física, deterioro del Bienestar y deterioro en la Calidad de Vida, que también lo menciona el informe de la PNUMA en la página 9 como “**resultados adversos**”
13. Lo anterior lleva a la vulneración de los derechos que menciono en detalle en DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS VULNERADOS Y AMENAZADOS e incluyo también vulneración al artículo 1 y 2 de la Constitución Política de 1991 y Vulneración al Trabajo
14. En 2021 pase Derecho de Petición al Ministerio de Transporte con Radicado MT No.20214070874131 solicitando: “es posible que se incluya en la revisión técnico mecánica de vehículos y motos, la revisión de cornetas, sirenas, pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire, resonadores en el escape de gases y demás, para dar Cumplimiento al Artículo 104 de la ley 769 de 2002 y que no sobrepase la intensidad provista por las entidades ambientales 2. Si no es posible el punto anterior ¿que requiere el Ministerio de Transporte?”
15. Parte de la respuesta del Ministerio de Transporte fue “la revisión tecno mecánica está destinada a la revisión de los literales en el artículo 51 antes transcritos. Por lo tanto, es la normatividad aplicable para la revisión tecno mecánica, hasta tanto el Congreso de la Republica expida una nueva disposición.”
16. El 20 de Junio de 2022 pase un derecho de Petición al Congreso de la Republica con Radicado PRES-CS-19-0006743-2022, la respuesta la recibí el 12 de Julio y con fecha de respuesta de la Presidencia del Senado **1 de Julio de 2022**, al parecer por instrucción del anterior presidente del senado fue “Finalizada la última legislatura del actual periodo constitucional, lo invitamos a que una vez se posesione el nuevo congreso presente la solicitud normativa de conformidad con las leyes y normas que regulan en procedimiento legislativo en Colombia”
17. Al parecer el 1 de Julio de 2022, el congreso de la Republica, ya no legislaba y de acuerdo a la respuesta que me dieron y que mencione antes
18. Posesionado el nuevo Congreso envié el 21 de Julio de 2022 nuevamente el Derecho de Petición al Congreso de la Republica
19. El 11 de Agosto recibí respuesta al radicado del 21 de Julio de 2022, donde se sustentan el congreso de la república, sus límites y funciones que tiene para legislar normativas, como son las siguientes normas:
 - a. Artículo 154 de la Constitución Política
 - b. Artículo 156 de la Constitución Política
 - c. Ley 5 de 1992 Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara

- d. Artículo 140 de la ley 5 de 1992, no es de la constitución política como menciona en respuesta de la página 2
 - e. Artículo 141 de la ley 5 de 1992
 - f. Ley 134 de 1994
 - g. Artículo 157 de la Constitución Política
 - h. Párrafo Artículo 230 de la ley 5 de 1992
20. Con lo anterior el Congreso de la Republica no tiene las facultades constitucionales de abordar y actuar **inmediatamente**, en acciones que vulneren y amenacen los derechos individuales y colectivos y a fin de proteger los mismos en cada uno de nosotros y la sociedad en general
 21. Un ejemplo grave que está pasando del ruido desesperante por Tránsito Vehicular es, sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69, de la ciudad de Bogotá, donde pasa de todo: Camiones, Volquetas, Carros Mezcladores de Cemento, Sirenas de Ambulancias (de todos los días por la clínica que está en la Cra 10 con calle 67), Sirenas de Carros de Bomberos (**Incluso en la noche no importa la hora**), Buses de Transporte Especial, Motos de todo cilindraje a alta velocidad, Ahora **Bicicletas con Motor a gasolina** (Que generan un ruido desesperante) y los Carros y motos a alta velocidad y además los pitos de cornetas y bocinas de todo tipo de vehículo
 22. Yo actualmente tengo **afectado mi oído izquierdo con un zumbido permanente** y del que tengo que vivir toda mi vida y esto lo digo **Bajo la Gravedad del Juramento**
 23. Por lo antes mencionado hay vulneración los derechos individuales y colectivos como son: a la Intimidad, Vida Digna, a la tranquilidad, a una Calidad de Vida, Goce de un ambiente sano, entre otras y que relaciono más en detalle en DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS VULNERADOS Y AMENAZADOS
 24. Desde el 2017 estamos pasando derechos de petición, a la Secretaria de Movilidad, incluso solicitamos implementación de reductores de velocidad como consta en respuesta que adjunto y que dio la secretaria de movilidad y del que tampoco nos solucionaron
 25. En 2021 toco hasta la Acción Popular en contra de la Secretaria de Movilidad, por desvió de todo el transporte público, adicional de camiones, volquetas y demás, por la carrera 10, mientras hacían obras sobre la malla vial de la calle 67 entre carreras 7 y 9 y del que adjunto en pacto de Cumplimiento emitido por el Juzgado 11 Administrativo de Bogotá
 26. En el primer semestre de 2022, se implementó el parqueo en vía publica, donde se hizo demarcación y señalización horizontal (30km y Pictograma en Amarillo de Peatones) y Vertical, sobre la carrera 10 entre calles 64 y 65
 27. Pero no hicieron ni demarcación, ni señalización vertical, ni horizontal, sobre la Carrera 10 ente calles 66 y 69, **ignoraron este tramo**
 28. El 21 de Junio de 2022, pase derecho de Petición a la Secretaria de Movilidad, con radicado 202261201626872, me dieron unas respuestas incongruentes y me toco pasar nuevamente la **Petición en Subsidio de Apelación** el 10 de Julio de este año y del que adjunto a esta Acción Popular
 29. Recibí respuesta al Radicado 202231107696831, de la **Petición en Subsidio de Apelación** el 2 de Agosto y como consta en el archivo que adjunto
 30. Aquí el problema que tenemos de Fondo, es el Ruido Vehicular sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69 y del que queremos que se nos proteja los derechos fundamentales

a la a la Vida, la Intimidación, Tranquilidad, Calidad de Vida, Goce a un Ambiente sano, entre otras

31. La Secretaria de Movilidad en respuesta al Radicado 202231107696831, al parecer no ha querido entender el problema de ruido que tenemos y al parecer no tiene el interés y las competencias para actuar **en proteger los derechos fundamentales** por lo siguiente:

- a. En las peticiones he reiterado el Problema de Ruido Vehicular y lo que nos afecta y La secretaria de Movilidad, se enfoca **acorde a las condiciones operativas de Movilidad y accesibilidad a la zona** como dice en uno de los párrafos de la respuesta “Aunado a lo anterior, se aclara que esta Subdirección incluyó en la base de compromisos de esta Entidad la implementación del diseño EX 02 201 1881 12, correspondiente para el sector del requerimiento, acorde a las condiciones operativas de movilidad y accesibilidad a la zona, atendiendo los lineamientos establecidos en la normatividad vigente, enfocada principalmente a mitigar el posible riesgo de siniestralidad vial en la zona.”
- b. En la página 2 aceptan que si colocaron señalización horizontal y vertical por la carrera 10 entre calles 64 y 66, omitiendo desde la calle 66 hasta la calle 69 con la siguiente excusa y dice “los dispositivos implementados en el sector de la Carrera 10 entre Calles 64 y 66, obedece a la ubicación de cupos para el parqueo en vía, teniendo en cuenta concepto emitido por parte de la Subdirección de Infraestructura, con numero de radicado SDM-175087-2019, así mismo la Resolución No.336 de 2019 y circular 011 de 2019.”
- c. La Resolución No.336 de 2019 y la Circular 011 de 2019, hace únicamente referencia a **patinetas** y lo que colocaron fue **muy diferente** y que evidencia en las fotos de la respuesta, **“Zonas de Parqueo Pago”**, que nada tiene que ver con patinetas
- d. Se evidencia por los literales b y c **que omitieron**, hacer señalización desde la calle 66 hasta la calle 69 y como se evidencia en fotos de la página 14 del archivo adjunto
- e. En cuanto a la implementación de reducción a un carril en la carrera 10 con calle 69 esquina, dice en página 12 del archivo que adjunto “no se evidenció reducción de carril en esquina de la carrera 10 con calle 69, como lo expresa el peticionario, se dio aclaración en el punto No.1” y lo muestran en la foto de la página 14 del mismo archivo que adjunto. Lo que estoy solicitando es que se **implemente la reducción a un carril, no que miren si hay evidencia de reducción a un carril**, fue una respuesta muy absurda, fuera de contexto, que también sirve de **prueba**, que no existe señalización para reducción a un carril en la Carrera 10 con Calle 69 esquina
- f. En cuanto a la señalización de “Circulación prohibida de vehículos de carga” en la carrera 9A con calle 63 esquina, hicieron traslado a la Subdirección de Transporte Privado de la misma Secretaria de Movilidad, como menciona en la página 12 y ahora **toca espera a que den respuesta y que no la han dado a la fecha**
- g. En las Fotografías tomadas por la Secretaria de Movilidad se evidencia el tránsito de Camiones de Carga por la Carrera 10 entre calles 64 y 66 y como se ve en la

página 13 del archivo que adjunto. Esto nos afecta y es por esto que es indispensable la señalización de "Circulación prohibida de vehículos de carga"

32. La Constitución Política de 1991, está Diseñada al ser Humano, no a electrodomésticos, ni automotores. Nosotros como seres humanos hemos creado las vías para que transiten estos automotores, con limitaciones y restricciones que deben cumplir. La ausencia en el ser humano de un derecho fundamental o el impedimento para su disfrute, puede constituir una violación a los Derechos Humanos.

PRETENCIONES

Señor Juez, muy respetuosamente solicito lo siguiente y a fin de proteger los derechos fundamentales del ser humano como es: el derecho a la vida, el derecho a la intimidad, el derecho a gozar de un ambiente sano, el derecho a un equilibrio ecológico, la protección a la familia, adolescentes, niños y adultos mayores:

1. Prohíbese la importación y circulación de nuevos Vehículos y Motos al territorio Nacional, con excepción de los destinados a la fuerza pública (Ejercito y Policía Nacional) y Bomberos y hasta que:
 - a. El Gobierno Nacional reconozca el ruido vehicular como problema de salud pública en las zonas urbanas y a fin que el congreso de la republica le dé prioridad en legislar sobre este tema
 - b. El congreso de la Republica legisle y saque normativas **eficientes y eficaces** para la protección a las personas del ruido vehicular que están en Zonas Urbanas, como son:
 - i. Prohibir y que se desmonte las cornetas de fuentes móviles (buses, camiones, volquetas, vehículos, motos y demás) y que se dé un tiempo de desmonte no superior a un año
 - ii. Crear Normativa con nuevas disposiciones, al ruido Vehicular, proveniente de **alarmas, pitos, bocinas, motores y demás** y a fin de proteger al ser humano de estas fuentes de ruido y para que el Ministerio de Transporte, empiece a regular, limitar, controlar y medir el ruido de alarmas, bocinas, pitos, motores y demás
 - iii. Crear Normativa que autorice a los Alcaldes de **Zonas Urbanas** a incorpora mecanismos para que cualquier persona pueda reportar contaminación auditiva de **fuentes móviles**(vehículos y Motos) y como puede ser: tránsito de Vehículos de Carga por zonas no autorizadas, uso de Sirenas de Ambulancias a 200 metros y cuando está llegando a un hospital, Alarmas de Vehículos que dejan en conjuntos residenciales y demás zonas y se activan automáticamente sin ninguna necesidad, entre otras
 - iv. Si es el caso crear impuesto al ruido, por concepto de **alarmas, bocinas, pitos, motores y demás**, tanto en Motos como en Vehículos
 - c. Se reduzca los niveles de contaminación del aire y de ruido en zonas urbanas del territorio Nacional, a los parámetros que recomienda la Organización Mundial de la Salud

- d. Se mejore en calidad del servicio y seguridad del transporte público (buses, trenes)
 - e. Los centros de Diagnóstico empiecen a medir los niveles de ruido tanto en alarmas, pitos, bocinas, motores en estado de **aceleración** y demás, si estos superan los límites, impleméntese el Impuesto al Ruido y/o de acuerdo a rangos de contaminación auditiva, que implemente el Ministerio de Transporte
2. Prohíbese la importación de partes, autopartes, piezas de vehículos y motos para la producción y/o ensamble de nuevos Vehículos y Motos, que circulen en el territorio nacional, con excepción de los destinados a la fuerza pública (Ejército y Policía Nacional) y Bomberos y hasta que:
- a. El Gobierno Nacional reconozca el ruido vehicular como problema de salud pública en las zonas urbanas y a fin que el congreso de la republica le dé prioridad en legislar sobre este tema
 - b. El congreso de la Republica legisle y saque normativas **eficientes y eficaces** para la protección a las personas del ruido vehicular que están en Zonas Urbanas, como son:
 - i. Prohibir y que se desmonte las cornetas de fuentes móviles (buses, camiones, volquetas, vehículos, motos y demás) y que se dé un tiempo de desmonte no superior a un año
 - ii. Crear Normativa con nuevas disposiciones, al ruido Vehicular, proveniente de **alarmas, pitos, bocinas, motores y demás** y a fin de proteger al ser humano de estas fuentes de ruido y para que el Ministerio de Transporte, empiece a regular, limitar, controlar y medir el ruido de alarmas, bocinas, pitos, motores y demás
 - iii. Crear Normativa que autorice a los Alcaldes de **Zonas Urbanas** a incorpora mecanismos para que cualquier persona pueda reportar contaminación auditiva de **fuentes móviles**(vehículos y Motos) y como puede ser: tránsito de Vehículos de Carga por zonas no autorizadas, uso de Sirenas de Ambulancias a 200 metros y cuando está llegando a un hospital, Alarmas de Vehículos que dejan en conjuntos residenciales y demás zonas y se activan automáticamente sin ninguna necesidad, entre otras
 - iv. Si es el caso crear impuesto al ruido, por concepto de **alarmas, bocinas, pitos, motores y demás**, tanto en Motos como en Vehículos
 - c. Se reduzca los niveles de contaminación del aire y de ruido en zonas urbanas del territorio Nacional, a los parámetros que recomienda la Organización Mundial de la Salud
 - d. Se mejore en calidad del servicio y seguridad del transporte público (buses, trenes)
 - e. Los centros de Diagnóstico empiecen a medir los niveles de ruido tanto en alarmas, pitos, bocinas, motores en estado de **aceleración** y demás, si estos superan los límites, impleméntese el Impuesto al Ruido y/o de acuerdo a rangos de contaminación auditiva, que implemente el Ministerio de Transporte

3. Que se Permita la importación de nuevos Vehículos y Motos, de partes, autopartes y piezas para nuevos vehículos y motos al territorio Nacional, **únicamente por chatarrización o reposición** de otro vehículo o moto, que salga de circulación del territorio nacional
4. Prohíbese la circulación de Bicicletas con Motor a gasolina, por el ruido que estos generan en el ser humano y hasta que:
 - a. Hallan nuevas tecnologías en motores para bicicletas que no contaminen el aire y no generen ruido que afectan al ser humano y
 - b. Que estas nuevas tecnologías estén autorizadas por el Congreso de la Republica, para que el Ministerio de Transporte las regule con normativas
5. Que se ordene a las entidades que corresponda(DIAN, Ministerio de Comercio, Ministerio de Transporte y demás) a implementar controles, para el cumplimiento de la prohibición y excepciones de las importaciones antes mencionadas
6. Que se Ordene a la Secretaria de Movilidad de Bogotá, a implementar señalización Horizontal y Vertical, a fin de mitigar aún más la contaminación auditiva sobre la Carrera 10 entre calles 64 y 69 y como es:
 - a. Demarcación en vía de acuerdo a la norma Técnica Colombiana **NTC4744**, sobre la carrera 10 entre calles 66 y 69, ya que no está demarcada actualmente
 - b. Señalizaciones horizontales **estratégicamente** colocadas de **20km**, de acuerdo a la norma Técnica Colombiana **NTC4744**, sobre la carrera 10 entre calles 67 y 69, a fin que los vehículos observen y se disuadan a transitar a 20 KM
 - c. Señalización Horizontal con Pictogramas de peatones en la Calle 67 y 67A con Carrera 10 y de acuerdo a la Norma Técnica Colombiana **NTC4744**
 - d. Señalización de acuerdo a la norma Técnica Colombiana **NTC4744 y/o NTC4745** de Reducción a un carril sobre la carrera 10 y **en la curva** para tomar la Calle 69, ya que no está señalizado actualmente
 - e. Señalización Vertical sobre la carrera 10 entre calles 64 y 67, estratégicamente colocada de, **Prohibido Pitar**, de acuerdo a la norma Técnica Colombiana **NTC4739 de 2020**, a fin que las sirenas de las ambulancias, cornetas de los demás vehículos, entiendan que está **Prohibido Pitar** y que están llegando a la **Clínica Infantil Colsubsidio**
7. Que se Ordene a la Secretaria de Movilidad y a fin de mitigar aún más el impacto auditivo en los residentes de la Carrera 10 entre calles 64 y 69, los residentes de la calle 67A entre carrera 9 y 10, los residentes de la calle 69 entre carreras 9 y 11 y Pacientes del Hospital Infantil Colsubsidio, a implementar señalización Vertical de acuerdo a la norma Colombiana **NTC4739 de 2020**(Lamina Retroreflectiva) de "Circulación Prohibida de Vehículos de Carga" sobre:
 - a. La Carrera 9A, con Calle 63 esquina
 - b. La Calle 66 con Carrera 11 esquina
 - c. La Calle 69 con carrera 11 esquina

SOLICITUD MEDIDAS CAUTELARES

Señor Juez muy respetuosamente solicito las siguientes medidas:

1. Que se Prohíba la importación de nuevos Vehículos y Motos al territorio Nacional, con excepción de los destinados a la fuerza pública (Ejército y Policía Nacional) y Bomberos
2. Que se Ordene a la Secretaria de Movilidad y a fin de mitigar aún más el impacto auditivo en los residentes de la Carrera 10 entre calles 64 y 69, los residentes de la calle 67A entre carrera 9 y 10, los residentes de la calle 69 entre carreras 9 y 11 y Pacientes del Hospital Infantil Colsubsidio, a implementar señalización Vertical de acuerdo a la norma Colombiana **NTC4739 de 2020**(Lamina Retroreflectiva) de “Circulación Prohibida de Vehículos de Carga” sobre:
 - a. La Carrera 9A, con Calle 63 esquina
 - b. La Calle 66 con Carrera 11 esquina
 - c. La Calle 69 con carrera 11 esquina

DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS VULNERADOS Y AMENAZADOS

De acuerdo con los hechos mencionados, los derechos que están vulnerando y amenazando son:

1. **Vulneración Artículo 1 y 2 de la Constitución Política:** Si bien, Colombia es un estado social de derecho donde hay unos fines de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la constitución **Artículo 1 y 2 de la Constitución Política de Colombia**, hay muchas problemáticas que se presentan para que se cumpla esto, como son:
 - a. **Derechos de Petición, sin solución a derechos fundamentales:** esto nos pasa a gran mayoría de personas, en mi caso, pase las peticiones al Congreso de la Republica, Concejo de Bogotá y a la Secretaria de Movilidad y en ninguno hubo una solución ágil a una situación que considero muy grave de vulneración de derechos Fundamentales Individuales y Colectivos (a la vida, Calidad de Vida, Intimidad, Goce de un Ambiente sano, entre otras). Actualmente los entes no tienen los mecanismos para actuar con prontitud a fin de dar protección
 - b. **Falta Compromiso del Congreso de la Republica.** La constitución Política está diseñada **única y exclusivamente para el ser humano**, donde las zonas urbanas sean espacios primordiales para el ser humano y no para los automotores. Como raza humana, hemos diseñado vías para que transiten estos automotores, con límites, para que no abusen del espacio que se ha asignado a los automotores. Hoy día el Congreso de la Republica, no ha regulado para **zonas urbanas** el ruido de automotores y motos, tampoco ha regulado normativas **eficaces de protección al ser humano** provenientes de fuentes móviles, tampoco ha prohibido el uso de bicicletas con motores a gasolina (generan alto ruido y más contaminación del aire. Hoy día hay más circulación de vehículos y motos en el territorio nacional, con

motores, cornetas, bocinas, alarmas, que generan más ruido y contaminan más el aire, en especial en zonas urbanas

- c. **Falta de Políticas Eficaces, Eficientes y Directas:** Con la constitución de 1991, cualquier persona puede colocar una tutela o acción popular, el problema es que la rama judicial, ya no da abasto con todos esos procesos y esto se debe a que los gobiernos en parte, **son incapaces de abordar el tema**, en parte **no tienen el interés de abordarlo**, en parte **se deja la normativa en el tiempo y no se hace seguimiento**, para ver si ha contribuido a la sociedad. Un ejemplo de esto es el **Artículo 103 y 104 de la ley 769 de 2002**, están ahí pero esto no se cumple y lo más grave, es que no hay mecanismos para que cualquier personas pueda hacer valer sus derechos, de forma: **eficaz, eficiente y directa**, en vez de uno colocar tutelas y acciones populares
 - d. **Desgaste al sistema Judicial:** En mi caso no debería estar con acciones populares y desgastando aún más al sistema Judicial que esta abarrotado de procesos (tutelas, acciones populares, procesos ordinarios, etc.), pero me toca, ya que no he recibido respuestas eficaces y eficientes. En mi opinión la rama judicial debería irse descongestionando, también creo que no es solución invertir más recursos a la rama judicial, ni tampoco invertir más recursos a entidades como **Fiscalía, Procuraduría, Defensoría del Pueblo, Contraloría** y demás, que también están abarrotadas con procesos que estos llevan
2. **Falta de Protección a la Familia, Niños, Adolescentes y Adultos Mayores:** La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Si bien el **Artículo 42 de la Constitución Política** habla de la honra, **dignidad e intimidad de la familia** son inviolables, también tenemos el artículo **44, 45 y 46 de la constitución política** (los derechos de los niños, adolescentes y adultos mayores), lo anterior va atado a un ambiente sano, para el desarrollo de la personalidad y la integridad personal, familiar y ante la sociedad, pero este es el problema que está actualmente:
- a. **Desplazamiento forzado de personas y familias:** hay muchas causas del desplazamiento de familias y personas y el efecto de estas causas se ven en las ciudades donde llegan y en muchos casos llegan a vivir en las ciudades en condiciones no tan dignas para cualquiera de nosotros como seres humanos y además de esto, salir a las calles a buscar el sustento diario para sí mismo y sus familias, encontrándose con muchos fenómenos de la calle, como inseguridad, trata de personas, **ruido vehicular**, contaminación del aire, entre otros
 - b. **Desintegración Familiar en las Ciudades:** Hay muchas causas para la desintegración familiar como son: **factores económicos, de Convivencia**, entre otros. **El ruido vehicular** y la contaminación del aire, no son ajenas a esta desintegración familiar y debería las zonas urbanas ser espacios para el goce del ser humano, sin restringir al ser humano a unos limitados espacio de esparcimiento individual, y familiar (parques o centros comerciales). Actualmente pasa lo siguiente
 - i. Hay familias que tienen su vivienda, en zonas urbanas, pero viven, cerca a zonas de ruido, que violan la intimidad familiar y personal. Hay familias

como a todos nos puede pasar, con problemas **internos** (económicos, familiares, entre otras), pero lidiar con factores **externos**, como el ruido vehicular, es una violación y vulneración, ya que el estado colombiano debe garantizar que esto no pase y así no tener un impacto negativo del ser vivo, dentro de la sociedad

- ii. Integrantes de la familia que salen a buscar el sustento diario para sí mismos y su familia, si bien la constitución política, está diseñada para el ser humano y no para los automotores y las zonas urbanas deben de ser espacios de goce (trotar, caminar, montar bicicleta) y porque no, de trabajo digno. Actualmente el ruido vehicular tiene repercusiones negativas en la salud psicológica y física, con efectos en el daño familiar, como puede ser los problemas de violencia familiar, desintegración de la familia e impacto negativo en la sociedad y todo por falta del estado colombiano, en proteger al ser humano de **factores externos** como el ruido vehicular

3. **Vulneración del Derecho a la vida:** De acuerdo al artículo 11 de la Constitución Política dice *"El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte."* En sentencia T-416 de 2001 la Corte Constitucional dice en uno de los apartes Sentencia T-416/01

DERECHO A LA VIDA DIGNA-Recuperación y mejoramiento de las condiciones de salud

"El derecho a la vida en sí mismo considerado, no es un concepto restrictivo que no se limita solamente a la idea reducida de peligro de muerte, sino que es un concepto que se extiende a la posibilidad concreta de recuperación y mejoramiento de las condiciones de salud, en la medida en que ello sea posible, cuando éstas condiciones se encuentran debilitadas o lesionadas y afecten la calidad de vida de las personas o las condiciones necesarias para garantizar a cada quien, una existencia digna".

Con lo anterior se está vulnerando lo siguiente

a. **Deterioro a la Salud Humana:** La contaminación del aire y el ruido de fuentes vehiculares, son problemas graves de salud pública que afecta más a los que residimos en las zonas urbanas. Según el Informe del PNUMA **"Fronteras 2022"** que en sus páginas 8, 9 y 10 habla de los perjuicios de la contaminación acústica y en especial en la página 10, donde muestra a **Bogotá** entre 70 y 83 decibeles y habla del impacto que ha tenido en las aves en Bogotá. Además de esto relaciono más problemas

- i. **Detrimento en la Calidad de Vida:** Al no tener intimidad en mi apartamento, para desarrollar mis actividades, **deteriora mi calidad de vida**, llevándome a estar predispuesto al ruido vehicular que pase por frente de mi apartamento, con mal genio, estresado y quien sabe que otros problemas de salud, además de mi oído izquierdo con daño, que se puede ver más deteriorado con el paso del tiempo
- ii. **Enfermedades Respiratorias por Mala Calidad del Aire:** En ciudades de las que tengo referencia, como Medellín y Bogotá, **no respiramos un buen aire en todo momento**, incluso **las enfermedades respiratorias han aumentado**, a pesar que se halla implementado estaciones que miden el aire como en Bogotá, se tiene como estadística, pero no se hace nada

- iii. **Trastornos Psicológicos, del Sueño, Cognitivos y Cardiovasculares:** Hay muchos artículos de los efectos del Ruido del Tráfico sobre la salud y de los que menciona la PNUMA y artículos como el de Gestarsalud. Donde se habla desde **molestias, estrés, ansiedad, depresión, insomnio, alteraciones del sueño, disminución en rendimiento y aprendizaje, deterioro cognitivo en niños, riesgos cardiovasculares, hipertensión, enfermedades isquémicas, aumento de ingresos hospitalarios, partos prematuros, mortalidad infantil**, entre otras
 - iv. **Mayor Gasto Público para la Salud:** Uno de los problemas en muchos países, como nosotros, es que al aumentar las enfermedades en el ser humano, aumentamos el gasto público para la salud o en otros casos, no invertimos nada en el gasto público para la salud, dejando que se mueran las personas o cambiando el régimen de salud que tenga el país por otro (**traslado del problema de un lado a otro**), esto no es una solución de raíz y no toda las soluciones tienen que ver con desembolsos de dinero por parte del estado, hay acciones como hacer normativas **eficaces, eficientes y directas**, para que cualquier persona pueda hacer valer sus derechos fundamentales, sin necesidad de desgastar el sistema judicial, que es lo que le falta al estado colombiano
 - v. **Mas congestión Vehicular, mas Contaminación y menos Calidad de Vida:** Hoy día el problema **es la congestión vehicular** en muchas Zonas Urbanas: Medellín, Cali, Soacha, entre otras y Bogotá no es la excepción y más con todas las obras que se están haciendo en la ciudad de mediano y largo plazo; esto deteriora la calidad de vida de todos los actores viales y residentes, **por los trancones, el ruido vehicular, contaminación del aire, entre otras**, esto trae consigo **daños en la salud humana**
- b. **Hacinamiento en las Cárceles:** El hacinamiento en URIS, estaciones de Policía y cárceles del país, puede alcanzar niveles superiores al **200%**, efecto en gran parte por problemas sociales (desplazamiento, falta de oportunidades, violencia familiar, etc.), El ruido y la congestión vehicular no es ajeno a esto, en zonas urbanas , es un **combustible** que influye negativamente al ser humano, lo vemos en la intolerancia, el estrés, trastornos psicológicos, con efectos negativos en el mismo ser humano, la familia y la sociedad
 - c. **Concentración de Población en Zonas Urbanas:** En solo Bogotá podemos tener **1/5 parte de la población total de Colombia**, gran parte es migración de personas a las zonas urbanas, en búsqueda de oportunidades. El problemas es que a más población, más contaminación y congestión vehicular, ya que muchos empiezan a comprar su vehículo o moto, para trabajar o desplazarse en la ciudad y el efecto es más deterioro en la salud, por la misma contaminación del aire y más ruido vehicular e **inmanejable también para las entidades locales y departamentales**
4. **Vulneración del derecho a la Intimidad** consagrado en el artículo 15 de la constitución política, de esto hay muchas sentencias de la corte constitucional un ejemplo la sentencia **T-672 de 2014** en uno de los apartes dice:

La contaminación por ruido no solo puede vulnerar el derecho a la intimidad y a la tranquilidad. Los niveles excesivamente altos de sonido también pueden tener repercusiones nocivas en la salud humana y, por contera, amenazar o violar el derecho fundamental a la salud reconocido en el artículo 49 de la Carta. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que las consecuencias de la exposición al ruido urbano son consideradas como un problema cada vez más importante de salud pública. Para este organismo, la importancia para la salud de la contaminación acústica se da de acuerdo con las ilaciones específicas que esta produce, tales como discapacidad auditiva inducida por el ruido; interferencia con la comunicación oral; perturbación del descanso y el sueño; efectos psicofisiológicos, de salud mental y de rendimiento. No toda fuente de ruido constituye un peligro para la salud humana; para que genere un perjuicio debe haber una frecuente exposición a los mismos que supere los niveles de ruido tolerables.

En mi caso la comunicación dentro de mi apartamento es imposible, estoy en un primer piso y de frente a la carrera 10, hay momentos que no me concentro dentro de mi apartamento, ando a veces estresado por el ruido de: motos, ambulancias, bomberos, camiones de carga pesada, liviana y ahora bicicleta con motor a gasolina y mucho menos puedo abrir las ventanas e incluso tengo ya daño **en mi oído izquierdo**, todo esto lo digo por lo siguiente

- a. **Tránsito de sirenas de Ambulancias y Bomberos:** Sabemos que las sirenas de estos vehículos son insoportables. En mi caso estoy a una cuadra del Hospital Infantil Colsubsidio, a diario pasa las sirenas de las ambulancias, que van a este Hospital o siguen su recorrido por la carrera 10 hasta la calle 69 y además las sirenas de los bomberos, que estas si pasan o de día o **de noche** sin importar la hora dañando mi tranquilidad
 - b. **Tránsito de Carga Pesada y Liviana (Volquetas, Carros Mezcladores de Cemento, Camiones de Carga Pesada y Liviana), Buses Escolares:** Es de todos los días, el tránsito por la carrera 10 entre calles 64 y 69, incluso días festivos y a veces utilizando las desagradables cornetas y también **en las noches**
 - c. **Transito de Vehículos de alto cilindraje, Motos y ahora Bicicletas a gasolina que emiten un ruido desesperante:** Es de todos los días por la carrera 10 ente calles 64 y 69 y además de esto circulan a **alta velocidad**, incrementando más el ruido y además **los pitos que utilizan estos vehículos**
5. **Vulneración Goce de Un ambiente Sano:** Un ambiente sano contribuye al ser humano, en una mejor calidad de vida en actividades como: caminar, trotar, montar bicicleta, degustar en familia, crecer como ser humano (a nivel espiritual, mental y físico) y también puede contribuir positivamente a una vida digna y a la salud. Actualmente con la contaminación auditiva y del aire en Zonas Urbanas pasa lo siguiente:
- a. **Respirar un aire contaminado:** Una de las causas de respirar un aire contaminado, es por las fuentes móviles de todo tipo de vehículo, que a pesar de tener la revisión tecnicomecanica al día, no está funcionando como herramienta eficaz y esto se ve día a día en la ciudad y en todo tipo de vehículos que transitan, donde se ve a simple vista chimeneas de carros transitando por la ciudad. Es un tema que el gobierno nacional debe entrar a revisar con las alcaldías, mientras esto siga así, no se vamos a gozar de un ambiente sano y si van a aparecer enfermedades cardiacas y respiratorias
 - b. **Ruido Vehicular Esta Desbordado:** No es un secreto que en el país se puede repotencializar los motores de vehículos y motos y que estos generan más ruido cuando transitan, además las motos de todo cilindraje y en especial las de alto

cilindraje, **cuando transitan generan un ruido espantoso**, ahora tenemos Bicicletas con motor a gasolina que es otro problema cuando transitan, con un ruido desesperante, más la congestión vehicular, los pitos, las sirenas, cornetas, motores y demás. Por sentido común nosotros en zonas urbanas, no estamos gozando de un ambiente sano y si nos está afectando negativamente en la salud mental y física

c. **Limitaciones a Caminar, Trotar y Montar bicicleta:** Algunos de los que vivimos en zonas urbanas nos gusta hacer actividad física, muchos no tenemos parques cerca o parques de bolsillo (parques muy pequeños) como es mi caso, donde debo madrugar a trotar, **ya que no puedo hacer esta actividad en otra hora del día**, por el ruido vehicular, motos y ahora bicicletas y también por la contaminación del aire en horas pico. Esto también pasa a los ciclistas que hacen su recorrido por algunas zonas de la ciudad y llegan a su destino estresado (por esquivar vehículos, escuchar ruido vehicular y respirar aire contaminado), lo que también repercute negativamente, en la calidad de vida, la salud mental y física. También pasa con los que caminamos, que debemos tomar vías alternas donde no hallan mucho ruido vehicular, como me pasa a mí, Por lógica no estamos disfrutando de un ambiente sano y uno si debe restringirse a circular en ciertas horas del día y algunas vías para hacer las actividades

6. **Vulneración a un equilibrio Ecológico:** El cambio climático es algo que está pasando y puede que haya opiniones divididas sobre este, pero lo que si vemos en el mundo por noticias es: incendios forestales, inundaciones, veranos, sequias e inviernos más arrasadores en todo el planeta. La contaminación del aire El oxígeno es vital al igual que los niveles de ruido en zonas urbanas, para todas las especies animales y el hombre, pero actualmente pasa lo siguiente:

a. **Contaminación del Aire:** Nosotros como raza humana hemos aumentado **artificialmente** el dióxido y monóxido de carbono en el aire, ahí está un problema, **no mantenemos un equilibrio ecológico**. Una de estas fuentes que emiten partículas contaminantes al aire, son las fuentes móviles (Vehículos y Motos), estas partículas quedan esparcidas en el aire, más en Zonas Urbanas como Bogotá y esto es lo que respiramos, tanto el ser humano y las especies animales

b. **Cambio de Hábitos en Aves de Bogotá por Ruido en la ciudad:** Todas las especies de animales tienen sus hábitos de vivencia, algunos se han afectado y han tenido que cambiar sus hábitos, en parte por mano del hombre como la deforestación, el cambio climático, entre otras. Las aves no son la excepción y estos se han afectado por el ruido en las ciudades como Bogotá, donde los gorriones que están en sitios de mucho tráfico, cambiaron su hábito de cantar más temprano de lo que están habituadas y como consta en el informe de la PNUMA (páginas 9 y 10).

7. **Vulneración al Derecho al trabajo:** Uno de los sectores más frágiles, es los pequeños propietarios, que compran un vehículo para trabajarlo, muchos con la esperanza de tener un ingreso para sí mismos y sus familias, pero la realidad es otra y muchos trabajan día y noche y sin seguridad social y además tienen otros problemas como son:

- a. **Trabajo a Perdida:** Muchos de ellos trabajan a pérdida o si al caso para subsistir, esto pasa con los **pequeños propietarios** que tienen un taxi, camión, camioneta o volqueta, parte de las pérdidas se debe por la entrada de nuevos automotores al país (**más competencia para los que están actualmente**) y en parte por nuevas formas de transporte que no están reguladas por el gobierno nacional
- b. **Depreciación del Vehículo:** Hay algo que se llama depreciación del vehículo, que muchas personas no saben que es y no lo tienen en cuenta y esto se ve reflejado en la pérdida de valor del vehículo año tras año y hasta que lo vende, si es que lo vende
- c. **Mantenimiento del Vehículo:** Al principio un Vehículo no le pide muchos en su mantenimiento, eso sí es nuevo, ya con el paso del tiempo va pidiendo y cada vez le pide más y más, en conclusión **uno trabaja para mantener el vehículo**
- d. **Problema Para la Familia y la Sociedad:** Los que tienen vehículos de trabajo (Taxis, Camiones, Camionetas y Volquetas), que además de trabajar a perdida, ven un deterioro en sus ingresos, al entrar en circulación mas vehículos de trabajo (Taxis, camiones, camionetas y Volquetas). Esto desencadena un problema al ver disminuido año tras año su ingreso y el reflejo de esto, es el **desespero** de buscar opciones de ingreso alterno y del que también está a la orden del día que hagan cosas **ilegales**

FUNDAMENTOS EN DERECHO

1. Artículo 88 de la Constitución Política
2. Artículo 4 de la ley 472 de 1998 literal a, c
3. Artículo 1 y 2 de la Constitución Política
4. Artículo 11 de la Constitución Política
5. Artículo 15 de la Constitución Política
6. Artículo 42 de la Constitución Política
7. Artículo 44 de la Constitución Política
8. Artículo 45 de la Constitución Política
9. Artículo 46 de la Constitución Política
10. Sentencia T-416 de 2001 de la Corte Constitucional Titulo “DERECHO A LA VIDA DIGNA-Recuperación y mejoramiento de las condiciones de salud”
11. Sentencia T-672 de 2014 de la Corte Constitucional Titulo “DERECHO A LA INTIMIDAD Y A LA TRANQUILIDAD Y CONTAMINACION AUDITIVA”
12. Artículo 103 y 104 de la ley 769 de 2002
13. Ley 164 de 1994 donde se aprueba “Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático”
14. Ley 629 de 2000 donde se aprueba “Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático”
15. Convención Marco de Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático
16. Acuerdo de Paris “Tratado Internacional sobre el cambio climático”
17. Protocolo de Kioto “Acuerdo Internacional sobre el cambio climático”
18. Informe Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (**PNUMA**), **Frontiers 2022**

PRUEBAS DE ADJUNTO

No.	Descripción	Nombre del Archivo
1	Las primeras 22 hojas del Informe del PNUMA , donde soporta lo que digo en los HECHOS numerales 7, 8, 9, 10 y 12. El informe completo está en https://www.unep.org/es/resources/fronteras-2022-ruído-llamas-y-desequilibrios y del que no adjunte todo por ser un archivo pesado	1 Frontiers_2022.pdf
2	Artículo de GestarSalud del 3 de Marzo de 2022 con Título “Bogotanos están altamente expuestos a riesgos de la contaminación auditiva” y que soporta de lo que digo en HECHOS numeral 7 y 8	2 Articulo Gestarsalud.pdf
3	Respuesta Del Ministerio de Transporte, donde consta que esta el Artículo 104 de la ley 769, pero no está regulada en la Tecnicomécanica (Artículo 51 de Ley 769 de 2002) y que soporto en HECHOS numeral 14 y 15, donde le corresponde al Congreso esta legislación	3 Respuesta Ministerio de Transporte.pdf
4	Respuesta de la Presidencia del Senado a mi Petición del 20 de Junio de 2022 con Radicado Interno 1723, que recibí el 12 de Julio de 2022 por correo electrónico, con fecha respuesta 1 de Julio de 2022 , al parecer por instrucción del anterior Presidente del Senado , donde consta que ya a partir del 1 de Julio, ya no seguían legislando y lo que hacen es decirme presente nuevamente mi solicitud al nuevo congreso posesionado . Esto lo menciono en HECHOS en el numeral 16, 17 y 18	4 Respuesta del 12 de Julio Congreso.pdf
5	Derechos de Petición que envié por correo electrónico al Congreso de la Republica, de fechas 20 de Junio y 21 de Julio, donde detallo lo que estoy solicitando y que detallo en los HECHOS numerales 16 y 18. Las 3 últimas hojas del archivo, es el detalle del anexo que envié en su momento el 20 de Junio y el 21 de Julio de 2022 como: “Solicitud Normativa Ruido Vehicular.pdf”	5 Derecho de Petición Congreso.pdf
6	Respuesta del Congreso de la Republica del correo que envié el 21 de Julio y recibida el 11 de Agosto de 2022 y del que menciono en el numeral 19 y 20 de HECHOS	6 Respuesta 11 de Agosto Congreso.pdf
7	Respuesta del 2017 de la Secretaria de Movilidad, donde la Comunidad solicitamos reductores de velocidad a fin de mitigar el ruido por el tránsito de vehículos por la Carrera 10 entre calles 67 y 69 y del que menciono en el numeral 24 de HECHOS	7 Secretaria Movilidad 2017.pdf
8	Conciliación Pacto de Cumplimiento emitido por el Juzgado 11 Administrativo de Bogotá en contra de la Secretaria de Movilidad, por desvió de transporte Publico y vehículos de Carga por la carrera 10 entre calles 64 y	8 Accion Popular - Pacto de Cumplimiento.pdf

	69, por obras de la calle 67 entre carreras 7 y 9 y del que menciono en el numeral 25 de HECHOS	
9	Respuesta de la Secretaria de Movilidad al Radicado del 12 de Julio de 2022, donde estoy planteando alternativas de solución, como ya se instaló en la Carrera 20A con Calle 72 , que adjunto imagen, incluso solicite que me llamaran y nunca me llamaron, incluso no dieron argumento válido en la omisión de señalización entre calles 66 y 69 y no entienden que tenemos un problema de ruido, que ya conoce esta secretaria desde 2017. Esto archivo es soporte también de los HECHOS del numeral 26, 27, 28, 29, 30 y 31. Incluso en las Fotografías tomadas por la Secretaria de Movilidad se Evidencia en la página 13 imágenes de Transporte de Carga	9 Secretaria de Movilidad 2022.pdf
10	Fotografías donde se evidencia el tráfico de Transportes de carga, Ambulancias, Grúas, una Volqueta, Carro de Bomberos, Carros Mezcladores de Cemento, Buses de Servicio Especial,, por la carrera 10. 19 de las 24 fotos fueron tomadas el 5 de agosto entre las 3:30 pm y 4:30 pm	10 Fotos Trafico Cra 10.pdf
11	Email a Cementos Argos donde solicito el no tránsito de los carros Mezcladores por la carrera 10 y donde les menciono 8 placas de Vehículos que pasaron el 21 y 25 o 26 de agosto de 2021 y 4 placas de Carros Mezcladores que pasaron el 29 de Julio, 1 y 5 de Agosto(Con foto) de 2022. En Respuesta de ARGOS el 15 de Septiembre de 2021, me dicen <u>“que ni las rutas ni las placas señaladas coinciden con ninguno de nuestros vehículos”</u> , por eso en agosto 5 de 2022, envié foto demostrando que si son de ARGOS	11 Carros Mezcladores ARGOS.pdf
12	Email a Cemex, informando el paso de 2 carros Mezcladores de CEMEX, este al parecer está tomando las medidas del caso. Pero yo no debería estar detrás, supervisando si pasa o no pasa Carros Mezcladores	12 Carros Mezcladores CEMEX

NOTIFICACIONES

Accionante:

Correo Electrónico: sanchez.jw@gmail.com

Celular: 316 8495940

Dirección Notificación: Calle 67A No.9-78

Ciudad: Bogotá

Accionados:

CONGRESO DE LA REPUBLICA

Correos Electrónicos: judiciales@senado.gov.co

presidencia@senado.gov.co

atencionciudadanacongreso@senado.gov.co

Teléfono: 601 3824000

Dirección: Carrera 7 No.8-68

Ciudad: Bogotá

SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTA

Correos Electrónicos: judicial@movilidadbogota.gov.co

Teléfono: 601 3649400

Dirección: Calle 13 No.37-35

Ciudad: Bogotá

Atentamente;

Jose William Sanchez Paez

C.C. 79.590.914 Bta

Noise, Blazes and Mismatches

EMERGING ISSUES OF ENVIRONMENTAL CONCERN



UN 
environment
programme

50 
1972-2022

Frontiers 2022

Frontiers 2022

© 2022 United Nations Environment Programme

ISBN: 978-92-807-3917-6

Job number: DEW/2415/NA

This publication may be reproduced in whole or in part and in any form for educational or non-profit services without special permission from the copyright holder, provided acknowledgement of the source is made.

The United Nations Environment Programme would appreciate receiving a copy of any publication that uses this publication as a source.

No use of this publication may be made for resale or any other commercial purpose whatsoever without prior permission in writing from the Secretariat of the United Nations. Applications for such permission, with a statement of the purpose and extent of the reproduction, should be addressed to the Director, Communication Division, United Nations Environment Programme, P. O. Box 30552, Nairobi 00100, Kenya.

Disclaimers

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country, territory or city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

Some illustrations or graphics appearing in this publication may have been adapted from content published by third parties to illustrate the authors' own interpretations of the key messages emerging from such third-party illustrations or graphics. In such cases, the material in this publication does not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of United Nations Environment Programme concerning the source materials used as a basis for such graphics or illustrations.

Mention of a commercial company or product in this document does not imply endorsement by the United Nations Environment Programme or the authors. The use of information from this document for publicity or advertising is not permitted. Trademark names and symbols are used in an editorial fashion with no intention on infringement of trademark or copyright laws.

The views expressed in this publication are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the United Nations Environment Programme. We regret any errors or omissions that may have been unwittingly made.

© Maps, photos and illustrations as specified

Suggested citation

United Nations Environment Programme (2022).
Frontiers 2022: Noise, Blazes and Mismatches
– *Emerging Issues of Environmental Concern*. Nairobi.

Production

United Nations Environment Programme.
<https://www.unep.org/frontiers>

Frontiers 2022

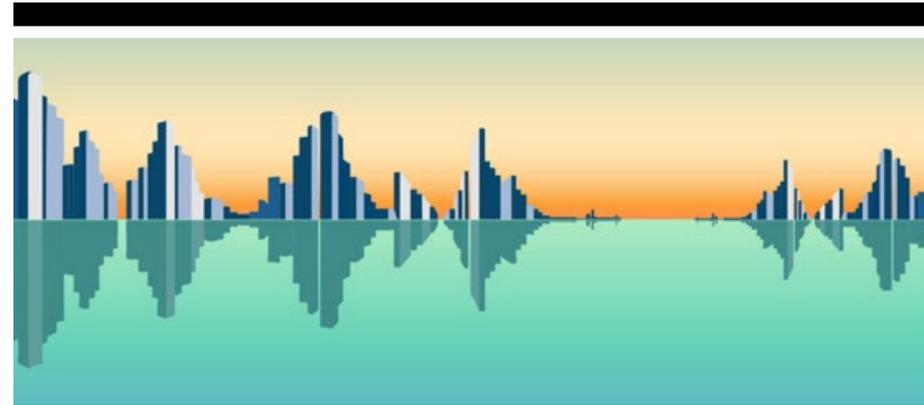
EMERGING ISSUES OF ENVIRONMENTAL CONCERN

Contents

This report is designed to be read on screens. Some pages may not print with a legible font size on a standard A4.

1. Listening to cities

From noisy environments to positive soundscapes



1. Surround sound: our acoustic environment	8
2. Sound effects	9
3. Turning down the volume	11
4. Healthy decisions for positive soundscapes	12
References	13

2. Wildfires under climate change

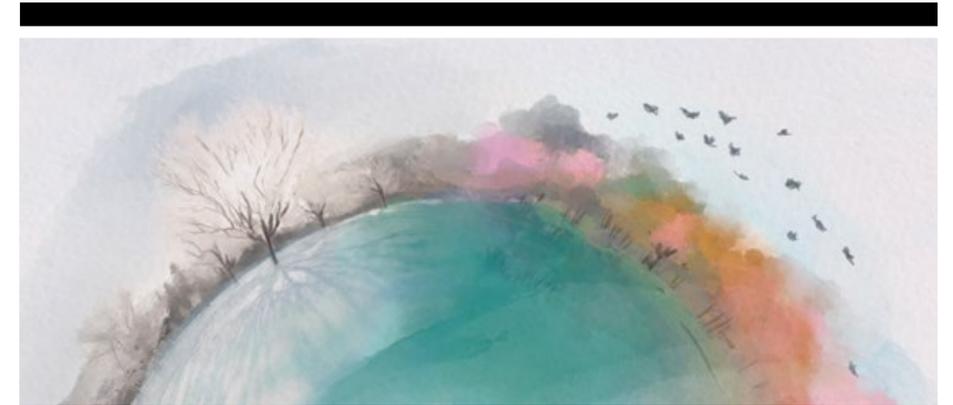
A burning issue



1. Waves of extreme wildfires	24
2. Human influences on wildfires	26
3. Changing climate, changing fire weather	28
4. Wildfire management improvements in the face of further climate changes	30
References	31

3. Phenology

Climate change is shifting the rhythm of nature



1. Timing is everything for ecosystem harmony	42
2. Disruption in ecosystem harmony	43
3. Evolving toward new synchronies	45
4. Bridges to new harmonies	46
References	47

Foreword

Humanity has altered the planet in many detrimental ways, from the warming of our climate to the ever-diminishing wildernesses on land and in the sea. But in such a complex system as the Earth, science must always keep searching – for both solutions to problems already identified and new threats coming our way.

UNEP's Frontiers Report does this by identifying and exploring areas of emerging or ongoing environmental concern. The 2022 edition delves into three issues: noise pollution in cities, the growing threat of wildfires and shifts in seasonal events – such as flowering, migration and hibernation, an area of study known as phenology.

As cities grow, noise pollution is identified as a top environmental risk. High levels of noise impair human health and well-being – by disrupting sleep or drowning out the beneficial and positive acoustic communications of many animal species that live in these areas. But solutions are at hand, from electrified transport to green spaces – which must all be included in city planning with a view to reducing noise pollution.

Meanwhile, recent years have seen devastating wildfires across the world, from Australia to Peru. The trends towards more dangerous fire-weather conditions are likely to increase, due to rising concentrations of atmospheric greenhouse gases and the attendant escalation of wildfire risk factors. The next decade will be critical in building greater resilience and adaptive capacity to wildfires – including on the wildland-urban interface. In particular, further research should address vulnerable groups' exposure to hazards before, during and after extreme wildfires and action taken to increase efforts to prevent and prepare for wildfires.

Although wildfires are a striking impact of climate change, phenological shifts are equally worrying. Plants and animals often use temperature, the arrival of rains and daylength as cues for the next stage in a seasonal cycle. Yet climate change is accelerating too quickly for many plant and animal species to adapt, causing disruption to the functioning of ecosystems. Rehabilitating habitats, building wildlife corridors to enhance habitat connectivity, shifting boundaries of protected areas and conserving biodiversity in productive landscapes can help as immediate interventions. However, without strong efforts to reduce greenhouse gas emissions, these conservation measures will only delay the collapse of essential ecosystem services.

This report helps us understand that learning from ecosystems and how to live within them in harmony are objectives that we all need to adopt. We cannot have a healthy society without a healthy environment. And we need good science to inform responsible policies that back a healthy environment, which the Frontiers Report provides.



Inger Andersen
Executive Director
United Nations Environment Programme

Acknowledgements

Listening to cities: From noisy environments to positive soundscapes

Author

Francesco Aletta, Bartlett School of Environment, Energy and Resources, University College London, London, United Kingdom

Reviewers

Angel Dzhambov, Faculty of Public Health, Medical University of Plovdiv, Plovdiv, Bulgaria

Cecelia Anderson, United Nations Human Settlement Programme (UN-Habitat), Nairobi, Kenya

Dominique Potvin, Faculty of Science, Health, Education and Engineering, University of the Sunshine Coast, Moreton Bay, Australia

Guillermo Rey-Gozalo, Department of Applied Physics, University of Extremadura, Badajoz, Spain

Hui Ma, School of Architecture, Tianjin University, Tianjin, China

Jin Yong Jeon, Department of Architectural Engineering, Hanyang University, Seoul, Republic of Korea

Jose Chong, UN-Habitat, Nairobi, Kenya

Paulo Henrique Trombetta Zannin, Department of Mechanical Engineering, Federal University of Paraná, Paraná, Brazil

Sohel Rana, UN-Habitat, Nairobi, Kenya

Wildfires under climate change: A burning issue

Authors

Andrew Dowdy, University of Melbourne, Melbourne, Australia

Luke Purcell, AFAC National Resource Sharing Centre, Melbourne, Australia

Sarah Boulter, Griffith University, Brisbane, Australia

Livia Carvalho Moura, Institute for Society, Population and Nature, Brasilia, Brazil

Reviewers

Cristina Del Rocio Montiel-Molina, Department of Geography, Complutense University of Madrid, Madrid, Spain

Juan Pablo Argañaraz, Gulich Institute (CONAE-UNC), CONICET, Córdoba, Argentina

Matthew P. Thompson, Rocky Mountain Research Station, U.S. Forest Service, Colorado, USA

Sheldon Strydom, Department of Geography and Environmental Sciences, School of Geo and Spatial Science, North-West University, Mafikeng, South Africa

Phenology: Climate change is shifting the rhythm of nature

Author

Marcel E. Visser, Department of Animal Ecology, Netherlands Institute of Ecology (NIOO-KNAW), Wageningen, The Netherlands

Reviewers

Elsa Cleland, Division of Biological Sciences, University of California San Diego, USA

Gary Tabor, Center for Large Landscape Conservation, Montana, USA

Geetha Ramaswami, Nature Conservation Foundation, Bangalore, India

Jan van Gils, Royal Netherlands Institute for Sea Research, 't Horntje, The Netherlands

Kelly Ortega-Cisneros, Department of Biological Sciences, University of Cape Town, South Africa

Leonor Patricia Cerdeira Morellato, Department of Botany, São Paulo State University, São Paulo, Brazil

Rebecca Asch, Department of Biology, East Carolina University, USA

Shoko Sakai, Center for Ecological Research, Kyoto University, Japan

Yann Vitasse, Swiss Federal Research Institute WSL, Birmensdorf, Switzerland

UNEP Reviewers

Andrea Hinwood, Dianna Kopansky, Edoardo Zandri, Jian Liu, Maarten Kappelle and Susan Mutebi-Richards, UNEP, Nairobi, Kenya

Special thanks are extended to

Yasuyuki Aono, Osaka Prefecture University, Japan; Tatiana Bogdanova, Global Forest Watch, USA; Katherine Culbertson, University of California, Berkeley, USA;

Alexandra Horton, United Kingdom; Frederik Baumgarten, Swiss Federal Research Institute, Switzerland, Angeline Djampou, Audrey Ringler,

Brigitte Ohanga, Caroline Mureithi, Conor Purcell, Daniel Cooney, Jane Muriithi, Josephine Wambua, Kaisa Uusimaa, Katie Elles, Keishamaza Rukikaire,

Magda Biesiada, Maria Vittoria Galassi, Miranda Grant, Moses Osani, Nada Matta, Nandita Surendran, Neha Sud, Nicolien Schoneveld-de Lange, Pauline Mugo,

Pooja Munshi, Reagan Sirengo, Richard Waiguchu, Salome Chamanje, Samuel Opiyo, Sharif Shawky, Sofia Mendez, Tito Kimathi, Tal Harris, Virginia Gitari, Wambui Ndungu,

Yawo Konko and Yunting Duan, UNEP, Nairobi, Kenya

Production team

Production heads: Edoardo Zandri and Maarten Kappelle, UNEP, Nairobi, Kenya

Chief editor: Pinya Sarasas, UNEP, Nairobi, Kenya

Technical support: Allan Lelei and Rachel Kosse, UNEP, Nairobi, Kenya

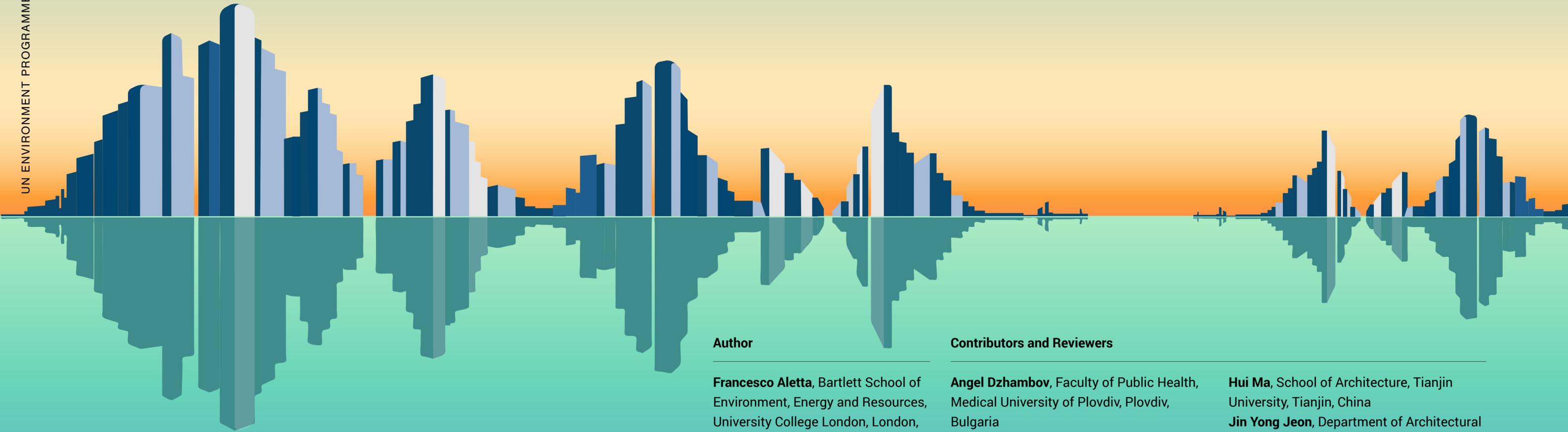
Science editor: Catherine McMullen, Canada

Illustrations, design and layout

Carlos Reyes, Reyes Work, Barcelona, Spain

Listening to cities

From noisy environments
to positive soundscapes



Author

Francesco Aletta, Bartlett School of Environment, Energy and Resources, University College London, London, United Kingdom

Contributors and Reviewers

Angel Dzhambov, Faculty of Public Health, Medical University of Plovdiv, Plovdiv, Bulgaria

Cecelia Anderson, United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), Nairobi, Kenya

Dominique Potvin, Faculty of Science, Health, Education and Engineering, University of the Sunshine Coast, Moreton Bay, Australia

Guillermo Rey-Gozalo, Department of Applied Physics, University of Extremadura, Badajoz, Spain

Hui Ma, School of Architecture, Tianjin University, Tianjin, China

Jin Yong Jeon, Department of Architectural Engineering, Hanyang University, Seoul, Republic of Korea

Jose Chong, UN-Habitat, Nairobi, Kenya

Paulo Henrique Trombetta Zannin, Department of Mechanical Engineering, Federal University of Paraná, Paraná, Brazil

Sohel Rana, UN-Habitat, Nairobi, Kenya

1. Surround sound: our acoustic environment



What is a soundscape?

The International Organization for Standardization (ISO) defines a soundscape as “[the] acoustic environment as perceived or experienced and/or understood by a person or people, in context”.¹⁰ In other words, soundscape encompasses the way people perceive, experience and respond to the full range of sounds in a place at a given time.¹¹ As an emerging discipline, soundscape studies try to look at the issue of urban acoustic environments more holistically, taking a listener-centred perspective.¹² The soundscape approach tends to focus on context, on wanted rather than unwanted sounds, and on individual preference rather than discomfort.¹³

Sounds are complex physical phenomena originating in the vibration from a source that propagates energy into a medium as an acoustic wave. Sounds happen continuously and are everywhere: there is no such thing as ‘silence’ on the planet. As physical phenomena, sounds are neither positive nor negative. They acquire meaning and produce an effect only when considered from the perspective of a listener. When sounds are unwanted, they become noise. When noises are too loud and persist too long, they become noise pollution.

Today, noise pollution is a major environmental problem, cited as a top environmental risk to health across all age and social groups and an addition to the public health burden. Prolonged exposure to high levels of noise impairs human health and well-being, which is a growing concern for both the public and policymakers.¹ Across the European Union, at least 20 per cent of citizens are currently exposed to road traffic noise levels that are considered harmful to health. This estimate is an average, with urban areas showing a far higher percentage.² Noise pollution comes from conventional sources, such as roads, railways, airports, and industry; however, high noise levels may also come from domestic or leisure activities. Traffic and other urban noises affect not only human well-being, but also disturb and endanger the survival of species crucial to the urban environment.³

Decibels (dB) are the units of measure for indicating the intensity or loudness of a sound that help predict thresholds when a noise starts to annoy people or when sleep disturbance emerges. While the loudness of noise is important, the frequency, in terms of high or low pitch, and temporal patterns of sound also determine the physical and psychological effects it has on the listener.⁴

Physically, proximity to very loud abrupt sounds, such as a gunshot over 140 dB, could rupture the ear’s tympanic membrane, causing immediate hearing loss. Listening to music with earphones at the maximum volume – ranging between 90 and 100 dB at the eardrum – could start to cause hearing damage after only 15 minutes per day.⁵ Regular exposure to over 85 dB for an 8-hour day or longer can cause permanent hearing damage. Long-term exposures, even at relatively lower noise levels that are common in urban areas, can also damage both physical and mental health.

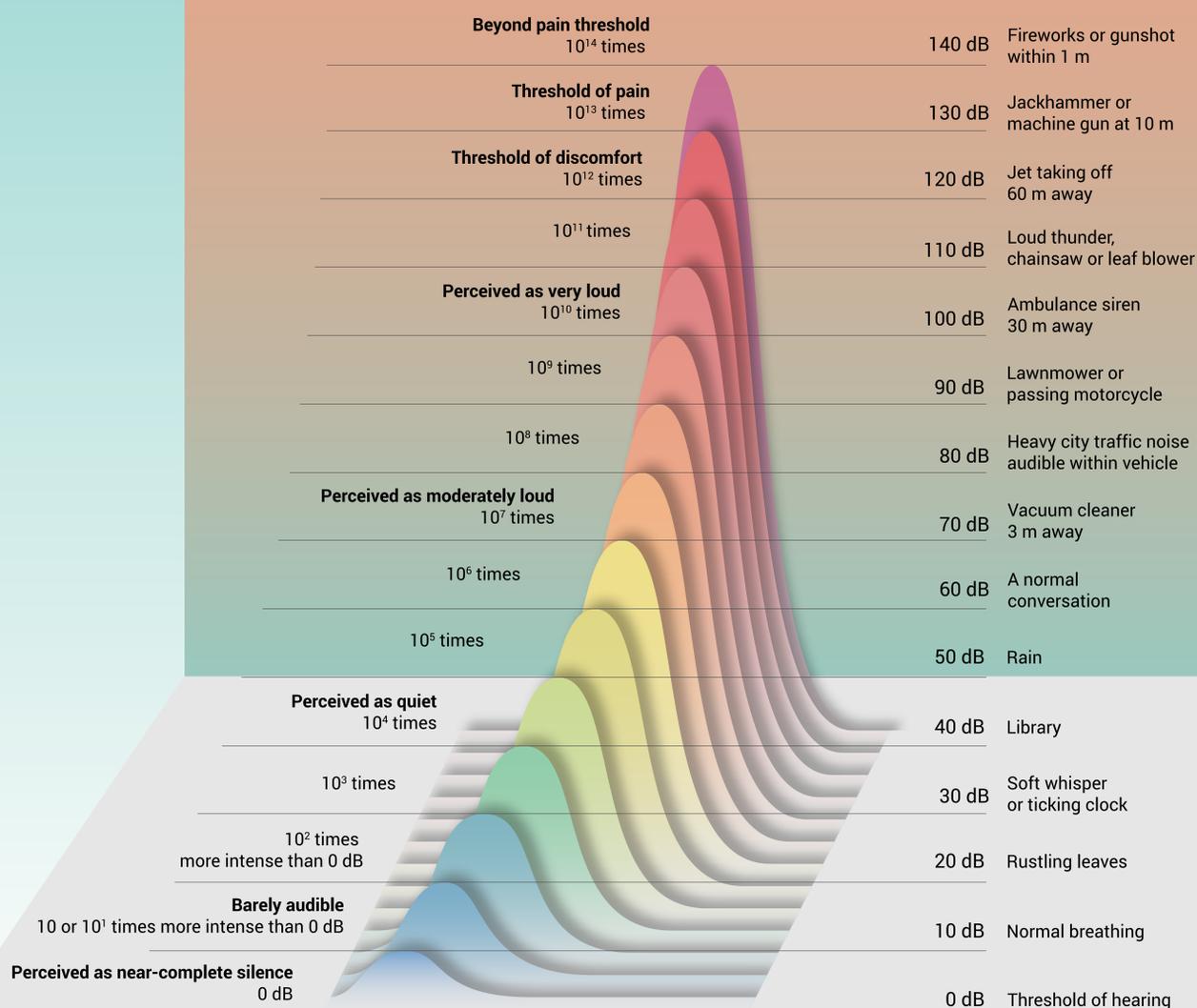
Sound quality cannot be judged only by its physical properties, however. The definition of noise as unwanted sound implies a psychological concept.⁶ While it is necessary to reduce noise levels when they are physically harmful to people, it may not be a sufficiently broad evaluation. It is becoming more relevant to consider soundscapes that contribute to people’s physical as well as psychological well-being, especially in the urban environment.⁷

Yet, most people would agree that a silent world is not desirable because sounds can enrich our lives, restore feelings of health and well-being, and convey meaning to our everyday experiences.⁷ They help define the characteristics of places and cultures and shape the quality of life. Some urban sounds may be unique to a community and add to its cultural identity, up to the point of becoming historical acoustic landmarks.⁹ The sounds of Big Ben in London or the calls to prayer from the Masjid al-Haram in Makkah, for example, are evocative experiences. In its broader understanding, acoustic comfort should not be seen merely as the absence of noise, but rather as a situation where environmental sounds offer ample opportunities for people to thrive and look after both their physical and mental well-being.

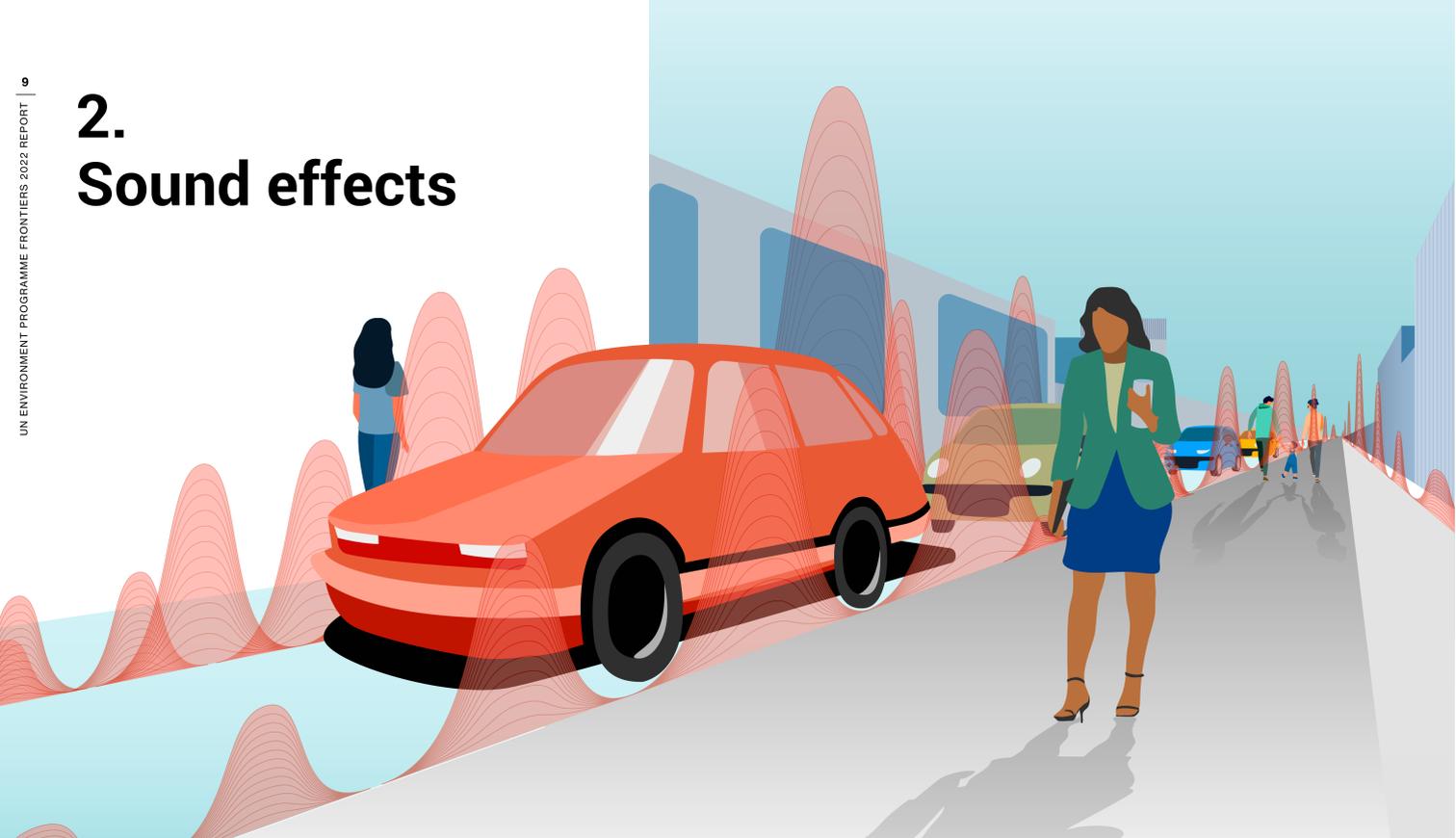
Noise measurement

The pressure or intensity of sound is commonly expressed in decibels, or dB. Since the range of sound pressure that the human ear can detect is so large, the decibel scale is logarithmic: a scale based on powers of 10.

On the dB scale, the lowest audible sound, perceived as near-complete silence, is 0 dB. A sound 10^1 times greater in pressure than 0 dB is assigned a sound level of 10 dB. But this increment of 10 dB is generally perceived as a doubling of loudness by the ear. A sound 100 times more intense than 0 dB, or 10^2 , is assigned 20 dB, and so on. That is, each increase of 10 dB is equivalent to an increase of sound pressure by another factor of 10.



2. Sound effects



The adverse effects of noise on public health are manifold and are a growing global concern. They cover a broad spectrum of outcomes, ranging from mild and temporary distress to severe and chronic physical impairment. Night-time noise disturbs sleep and affects well-being the following day. Estimates suggest that in Europe 22 million and 6.5 million people suffer from chronic noise annoyance and sleep disturbance, respectively.² The elderly, pregnant woman and shift workers are among those at risk of noise-induced sleep disturbance.^{2,14}

Noise-induced awakenings can trigger a range of physiological and psychological stress responses because sleep is necessary for hormonal regulation and cardiovascular functioning.^{14,15} There is increasing evidence that traffic noise exposure is a risk factor for the development of cardiovascular and metabolic disorders such as elevated blood pressure, arterial hypertension, coronary heart disease and diabetes.¹⁶ A conservative estimate indicates that long-term exposure to environmental noise contributes to 48,000 new cases of ischemic heart disease and causes 12,000 premature deaths annually in Europe.²

Two 15-year-long studies of long-term residents of Toronto, Canada found that exposure to road traffic noise elevated risks of acute myocardial infarction and congestive heart failure, and increased the incidence of diabetes mellitus by 8 per cent, and hypertension by 2 per cent.^{17,18} These studies have already taken into account the confounding effects of traffic-related air pollution that are associated with the same outcomes. An analysis of national health and noise data from Korea estimated that for every 1 decibel increase in daytime noise exposure, cases of cardio- and cerebrovascular diseases increase by 0.17 to 0.66 per cent.¹⁹

The World Health Organization (WHO) Regional Office for Europe conducted systematic reviews to assess the associations between noise and health outcomes to develop guidelines and provide recommendations for protecting human health from exposure to environmental noise originating from various sources.¹ The health outcomes include annoyance; cardiovascular and metabolic effects; cognitive impairment; effects on sleep; hearing impairment and tinnitus; adverse birth outcomes; and quality of life, mental health and well-being. The noise sources considered in these reviews include road traffic, railways, aircraft, wind turbines, and leisure activities such as attending sporting or concert events, listening to music through personal devices, and other recreational pastimes.

Based on these reviews, the WHO recommends certain exposure thresholds to avoid adverse health effects. The thresholds are reported in terms of a day, evening and night noise level combined; and a night only noise level. These are time-averaged noise indicators for the relevant time period, expressed in dB and monitored at the receiving end on the most exposed side of a building. The limits recommended for the night period are always lower compared to the full 24-hour period, since specific noise sources and events may be more noticeable with less activity, leading to sleep disturbance and more awakenings.^{1,20} Scientific evidence used in the WHO review, from studies representing numerous regions on different continents, provides the basis for the recommended exposure thresholds. This comprehensive coverage supports adoption of these thresholds to inform noise control policies around the world.

In contrast, some sounds bring health benefits, particularly sounds from nature. A number of systematic reviews documented empirical research from both clinical physiological and subjective psychological studies of well-being in response to acoustic environments.^{21,22} The reviews reported the positive influence of natural sound and quietness on physical and mental health. The importance of natural sounds to general well-being may also be associated with evolutionary advantages. Natural sounds may signal a safe environment, reduce anxiety and offer mental recuperation, while a lack of natural sound may provoke a more alert and vigilant state, especially for those from vulnerable groups.^{23,24}

In Europe, long-term exposure to environmental noise causes

12,000

premature deaths and contributes to

48,000

new cases of ischemic heart disease yearly.

22 million

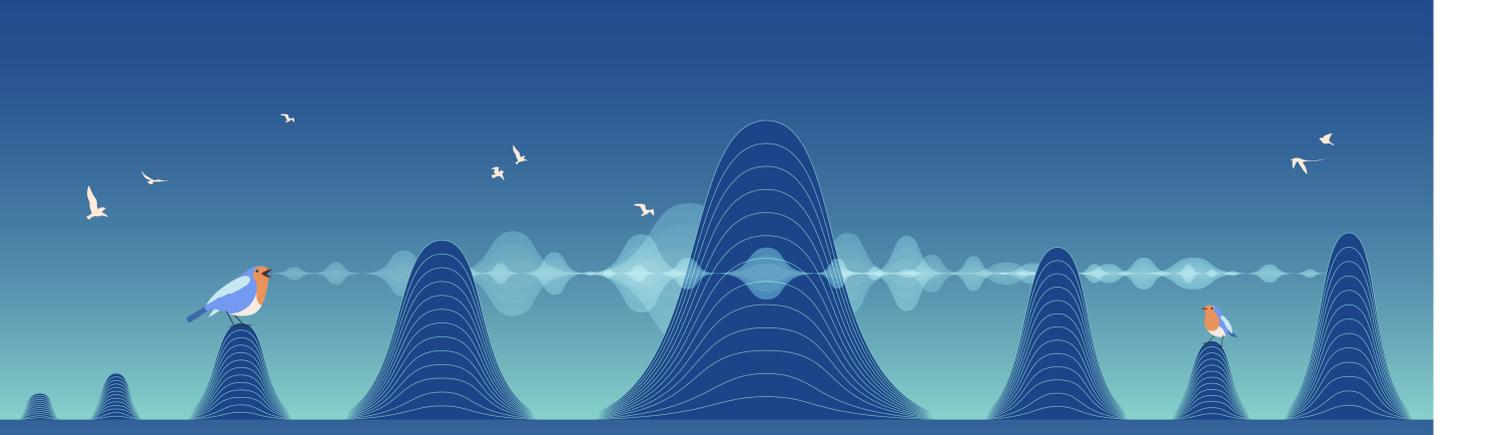
people in Europe suffer from chronic noise annoyance.

WHO recommendations on noise levels

Noise exposure should be kept below the following levels to avoid any harmful health effects.¹

Noise source	Maximum level of day-evening-night noise exposure L _{den}	Maximum night-time noise exposure L _{night}
Road traffic	53 dB	45 dB
Railways	54 dB	44 dB
Aircraft	45 dB	40 dB
Wind turbine	45 dB	(Insufficient evidence to recommend a limit)

Drowned out by noise: Creatures of the city



Acoustic communication is vital for many animal species. Acoustic signals are used in a variety of communication contexts, including territory defence, warning of danger, locating or attracting a mate, and caring for offspring. While abrupt and unpredictable sounds may be perceived as a threat by animals, chronic acoustic disturbance such as traffic noise can interfere with acoustic communication and alter behaviours in a range of species.^{1,25-27}

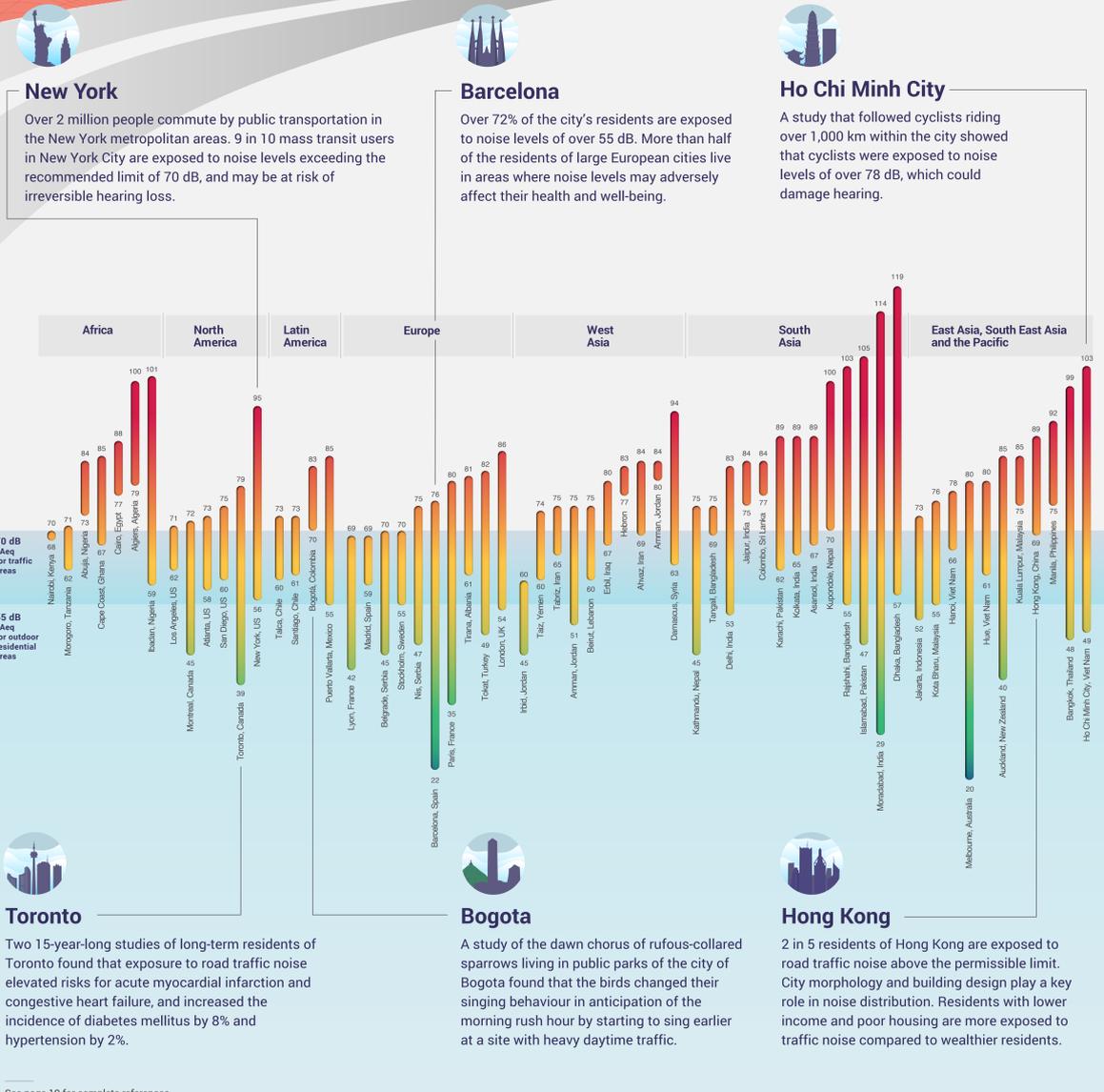
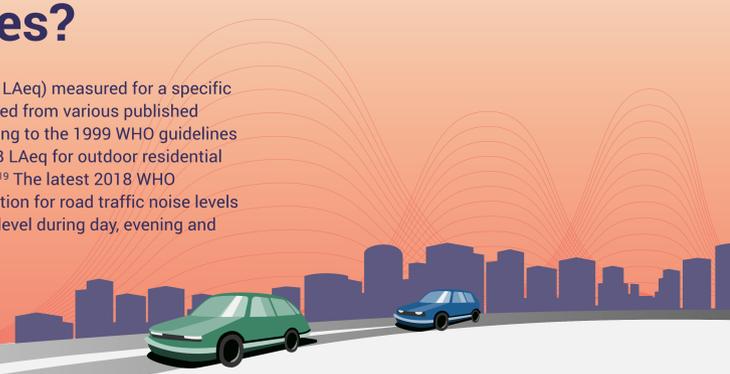
Abandoning noisy sites may seem the obvious response, but some animals adapt to noisy conditions instead, by altering their vocalization timing or pattern to avoid having their signal masked. In European cities, robins seem to sing more at night to avoid high acoustic interference during the day, while in the city parks in Bogota, Colombia, rufous-collared sparrows start the dawn chorus earlier in the morning at a site with heavy daytime traffic.^{28,29} Some frogs exhibit gap-calling behaviour as they time their calls to breaks in noise.³⁰

Other species modify their signals by switching their vocal frequency, or pitch, and amplitude to counteract low-frequency traffic noise. Many city bird species with natural low-frequency vocalizations sing at higher frequencies in areas of urban noise.³¹⁻³³ Studies in 30 city-forest paired locations in continental Europe, Japan and the United Kingdom have found that urban great tits sing higher-pitched songs than their forest-dwelling counterparts.³⁴⁻³⁶ Zebra finches and white-crowned sparrows slow down their tunes in response to city noise.^{37,38} These types of vocal modification have also been observed in frogs and insects, such as grasshoppers, living next to noisy highways.³⁹⁻⁴²

These changes certainly help animals to be heard in noisy environments, but sometimes altered vocalization patterns are considered less attractive by potential mates, therefore affecting reproductive success.^{3,30} And if species are not behaviourally flexible in producing or receiving signals, the inability to communicate may eliminate them from their habitats, with possible significant ecological implications.^{3,27}

Sound check: How noisy are cities?

The illustration presents traffic-related noise levels (dB, LAeq) measured for a specific daytime duration in different cities. The data are compiled from various published studies, which utilized different methodologies. According to the 1999 WHO guidelines for community noise, the recommended limits are 55 dB LAeq for outdoor residential areas and 70 dB LAeq for traffic and commercial areas.¹⁹ The latest 2018 WHO guidelines established a health-protective recommendation for road traffic noise levels of 53 dB based on the Lden indicator, an average noise level during day, evening and night that differs from the LAeq indicator.



New York

Over 2 million people commute by public transportation in the New York metropolitan areas. 9 in 10 mass transit users in New York City are exposed to noise levels exceeding the recommended limit of 70 dB, and may be at risk of irreversible hearing loss.

Barcelona

Over 72% of the city's residents are exposed to noise levels of over 55 dB. More than half of the residents of large European cities live in areas where noise levels may adversely affect their health and well-being.

Ho Chi Minh City

A study that followed cyclists riding over 1,000 km within the city showed that cyclists were exposed to noise levels of over 78 dB, which could damage hearing.

Toronto

Two 15-year-long studies of long-term residents of Toronto found that exposure to road traffic noise elevated risks for acute myocardial infarction and congestive heart failure, and increased the incidence of diabetes mellitus by 8% and hypertension by 2%.

Bogota

A study of the dawn chorus of rufous-collared sparrows living in public parks of the city of Bogota found that the birds changed their singing behaviour in anticipation of the morning rush hour by starting to sing earlier at a site with heavy daytime traffic.

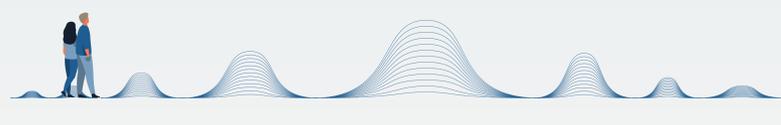
Hong Kong

2 in 5 residents of Hong Kong are exposed to road traffic noise above the permissible limit. City morphology and building design play a key role in noise distribution. Residents with lower income and poor housing are more exposed to traffic noise compared to wealthier residents.

See page 19 for complete references.

Soundscape management: From noise mitigation to desirable soundscape

Exposure to environmental noise sources such as road traffic, air traffic, railways, machinery, industry and recreational activities has well-documented negative impacts on physical and mental well-being. Noise abatement is a public health issue and it has become imperative for urban planners to increasingly create and preserve quiet spaces to deliver pleasant urban soundscapes.



Sight and sound

Both sight and sound influence human perception of surroundings. Landscape affects soundscape, and vice versa. Visual surroundings are a vital consideration in soundscape planning and design.

Tree belts

Roadside tree belts can shield noise when planted in sufficiently high biomass density. Noise attenuation can be enhanced by the correct choice of species, trunk size, length and depth of the belt, distance from noise source, and planting scheme.

Pathway intervention

Engineering solutions aim to obstruct the pathway between source and receiver. Measures such as noise barriers along highways or railways, earth berms, gabions, and use of acoustic insulation materials and architectural features in buildings can break the chain of noise propagation.

Mitigation at source

Noise mitigation measures differ in effectiveness. Emission reduction at source is the most effective, including restriction of traffic flow or speed, quieter vehicle engines and low-noise road surfaces.

Green solutions

Vegetation in urban environments can absorb acoustic energy, diffuse noise and reduce street amplification. Tree belts, shrubs, green walls and green roofs have positive visual effects in addition to helping amplify natural sounds by attracting urban wildlife.

Green roofs

Vegetated roofs attenuate sound by absorbing propagation over rooftops from street to quiet sides.

Noise barriers

Barriers placed near source or receiver can significantly reduce noise. Both traditional and innovative materials, made from recycled materials such as plastic and car tyres, have proved effective. Fibreglass from decommissioned wind turbine blades in Denmark have shown a barrier effect reduction of traffic noise levels by 6-7 dB.

Soundscape

Soundscape encompasses the way people perceive, experience and respond to the sounds of a given place at a given time. Soundscape planning aims to deliver pleasant acoustic environments that enhance appreciation of places by people. Soundscape design considers contextual characteristics of the place, including perceived acoustic parameters, physical features, natural factors, purpose, usage and user community.

Electric vehicles

Even electric vehicles emit noise when driven at speeds above 50 km/hr from tyre contact with the road. Solutions such as porous asphalt surfaces can lower noise emission at higher speeds.

Vegetated noise barriers

Vegetation increases the absorption and reduces the propagation of sound. Customized placement of tree rows behind traditional noise barriers or layers of vegetation on rigid noise walls can reduce noise levels by up to 12 dB.

Ecosystem services

The mental health benefits from natural sounds and general wellbeing are considered psychological ecosystem services provided by nature. Exposure to natural sounds contributes to relaxation, stress recovery and psychological restoration.

Green space

Urban green space and vegetation provide positive psychological effects. Public parks, gardens and other small green areas provide pleasant sounds from nature, such as rustling leaves, swaying tree branches and chirping birds. Natural sounds support stress recovery and attention restoration.

Quiet space

Quiet urban areas offer acoustic relief to city inhabitants from noisy surroundings, a prerequisite for mental restoration and well-being. Natural sounds found in urban parks, gardens, and other green spaces positively contribute to peaceful and quiet soundscapes.

Place-making

Everyday sounds of a particular place that are immediately recognizable help create the identity of the place. When these sounds are unique and convey a distinct sense of place, with a significance beyond the local community, they become acoustic landmarks, termed soundmarks.

See page 21 for complete references.

3. Turning down the volume

“When general noise reduction is difficult to achieve overall, it is important to guarantee local access to quietness for people in public spaces.”

“Quiet areas are more generally understood as places with pleasant soundscapes or where unwanted sounds are mostly absent.”

Like most sources of pollution, noise is an issue that must be managed. Regulatory frameworks and legal requirements are in place in many countries and are sometimes coordinated multilaterally, such as in the European Union.^{43,44} Common measures usually address the sources of noise as they are the most cost-effective and straightforward to enforce. Source interventions include management of road, rail and air traffic flow, use of low-noise road surfaces and rail tracks, improved aerodynamics and components for aircraft, and shifts away from internal combustion engines to quieter propulsion systems.²

Public bodies, industry, and research have focused mainly on these kinds of technological developments. The alternative receiver-oriented measures, like installing noise barriers, are typically less cost-effective and only solve a problem locally, with potential negative landscape impacts as an additional drawback.

Noise mitigation in cities can also be achieved with indirect approaches. In the national plan to combat noise and reduce its sources, the Government of Egypt has incorporated measures with environmental co-benefits. These include encouraging the use of bicycles, and adopting building energy standards to reduce noise emission from air conditioning systems.^{43,45} In Berlin, Germany, new cycle lanes on wide roads have been used as an indirect noise abatement strategy aimed at reducing the available driving space for motorized vehicles. More than 500,000 residents were originally exposed to night noise levels higher than 50 dB, so many city roads with two lanes per direction and volumes of transit up to 20,000 daily units were narrowed to single-lane roads, releasing space for bicycles and pedestrians. This moved the source of the sound emission towards the middle of the roads, away from residential settings. Overall, it achieved a reduction in night noise levels for more than 50,000 residents.²

In April 2019, the Ultra-Low Emission Zone came into effect in Central London and expanded in late 2021 to include an area encompassing 3.8 million people.^{46,47} While the scheme was mainly driven by a desire to improve air quality, encouraging the use of electric and hybrid vehicles has noise-reduction benefits as these vehicles are much quieter compared with internal combustion engine vehicles, especially at low speeds.⁴⁸ However, the detectability of quiet vehicles may become a safety concern for pedestrians and consequently a new challenge.^{49,50}

Looking at cities with complex vertical development and tight road networks, Hong Kong stands out as a challenging case where land use and urban morphology are key factors affecting the spatial distribution of noise sources in the built environment.^{51,52} With over one million residents exposed to road traffic noise at levels higher than the 70 dB limit, the authorities adopted a relatively aggressive policy centred on infrastructure design and land-use planning, with limited success.⁵³⁻⁵⁵

The WHO noise guidelines also emphasize that policy attention should not simply focus on areas with high noise levels, but also on where positive soundscapes exist or can be created.^{1,56,57} Many environmental noise policies and local authorities' actions acknowledge that when general noise reduction is difficult to achieve overall, it is important to guarantee local access to quietness for people in public spaces.⁵⁷ The focus in most urbanized contexts has, therefore, been on identifying and protecting areas of quietness, and restoration of environmental assets that are embedded in the city fabric.⁴⁵ Quiet urban parks, converted canal towpaths and rail spurs, pocket green and blue areas within apartment blocks, in courtyards, gardens and other leisure areas are places where people can escape city noise. Access to nearby quiet areas contributes to the health and well-being of local communities.⁵⁸ While noise level is an important aspect, soundscape quality is also contextual and influenced by non-acoustic factors, including the feeling of safety, which may be a notable concern for women and for parents.^{23,58,60} Quiet areas are more generally understood as places with pleasant soundscapes or where unwanted sounds are mostly absent; they are often combined with positive landscaping elements, like greenery and water features.^{59,61} Providing or protecting these spaces is a more passive, yet still valuable, way of regulating against noise in urban areas.

Amplified effects on the vulnerable and marginalized

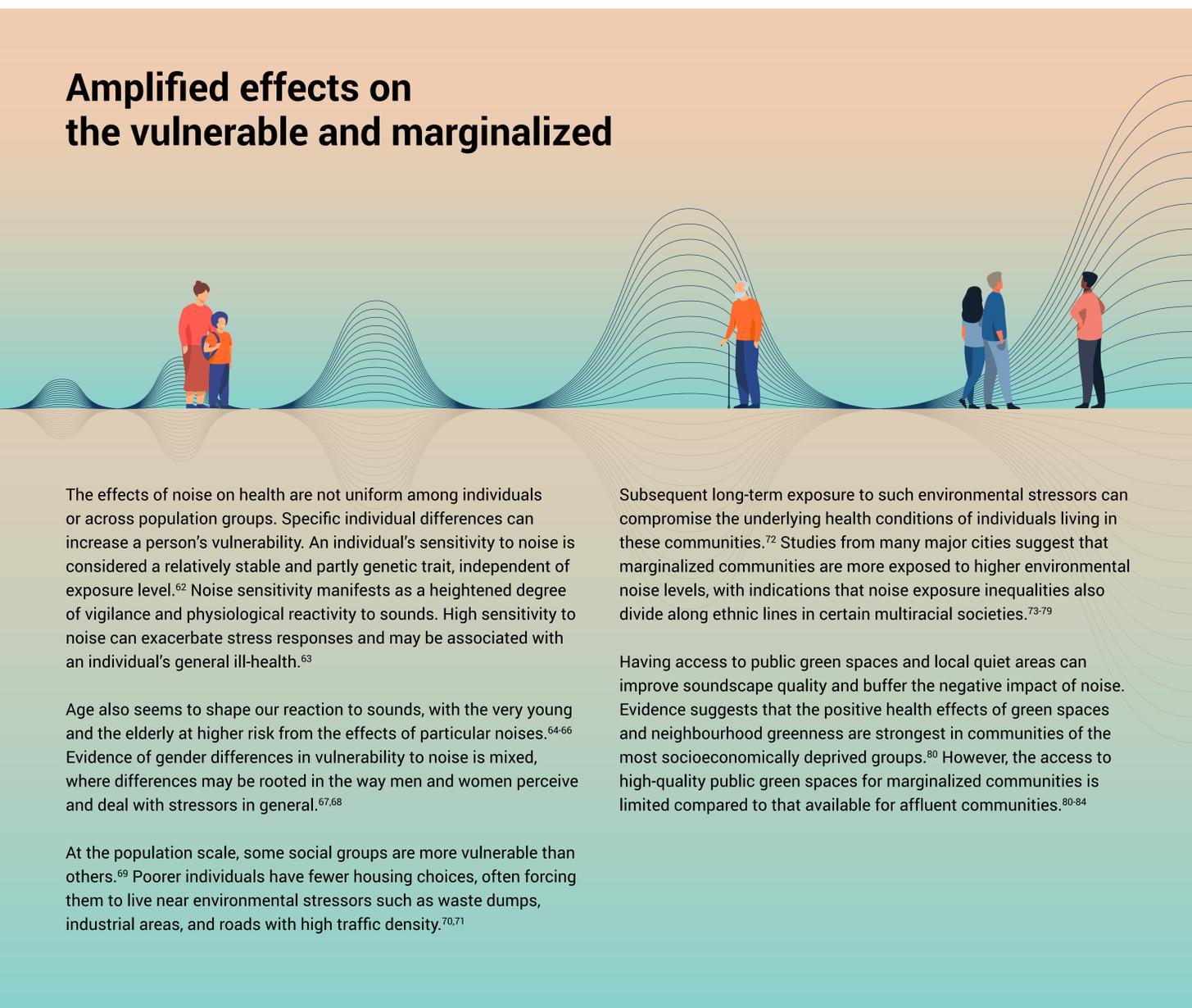
The effects of noise on health are not uniform among individuals or across population groups. Specific individual differences can increase a person's vulnerability. An individual's sensitivity to noise is considered a relatively stable and partly genetic trait, independent of exposure level.⁶² Noise sensitivity manifests as a heightened degree of vigilance and physiological reactivity to sounds. High sensitivity to noise can exacerbate stress responses and may be associated with an individual's general ill-health.⁶³

Age also seems to shape our reaction to sounds, with the very young and the elderly at higher risk from the effects of particular noises.^{64,66} Evidence of gender differences in vulnerability to noise is mixed, where differences may be rooted in the way men and women perceive and deal with stressors in general.^{67,68}

At the population scale, some social groups are more vulnerable than others.⁶⁹ Poorer individuals have fewer housing choices, often forcing them to live near environmental stressors such as waste dumps, industrial areas, and roads with high traffic density.^{70,71}

Subsequent long-term exposure to such environmental stressors can compromise the underlying health conditions of individuals living in these communities.⁷² Studies from many major cities suggest that marginalized communities are more exposed to higher environmental noise levels, with indications that noise exposure inequalities also divide along ethnic lines in certain multiracial societies.⁷³⁻⁷⁹

Having access to public green spaces and local quiet areas can improve soundscape quality and buffer the negative impact of noise. Evidence suggests that the positive health effects of green spaces and neighbourhood greenness are strongest in communities of the most socioeconomically deprived groups.⁸⁰ However, the access to high-quality public green spaces for marginalized communities is limited compared to that available for affluent communities.⁸⁰⁻⁸⁴



4. Healthy decisions for positive soundscapes

“Noise pollution should be considered within a broader range of environmental challenges through integrated policies, particularly for the combination of noise and air pollution.”

Over the past several decades, policymakers have achieved some progress in addressing noise pollution as an environmental and public health issue. However, two major shortcomings have emerged. First is the inherent limitation of using a reactive approach — when the primary focus is retroactively reducing noise levels. The second is thinking of sound only in terms of discomfort, such as transport and industrial noise, rather than investigating how to promote sounds that provide comfort. These two points need to be urgently addressed to achieve livable cities and support for research-informed interventions is crucial in this process.

To overcome the first shortcoming, in any urban development strategy, environmental sounds should be considered at the earliest possible stage of planning and design to prevent them from becoming an afterthought — one that could involve significant expense. According to data from Europe, more than 50 per cent of actions intended to manage noise focus on the source, which is often effective but will not necessarily provide soundscape quality.² A very limited percentage of measures dealing with environmental sounds resort to land use or urban planning, while growing evidence from research indicates that this approach would be the most sustainable path.^{85,86} Therefore, it is crucial that experts in environmental acoustics and urban soundscapes are involved in urban development processes and that they communicate with local stakeholders.⁸⁷

Furthermore, noise pollution should be considered within a broader range of environmental challenges through integrated policies, particularly for the combination of noise and air pollution. Many countries surveyed by the European Environment Agency report successful policies that provide co-benefits, including traffic calming measures, green vehicle fleets, energy-efficient buildings, tree and shrub plantings to create and link green corridors, and incorporating downcycled materials into engineered noise control solutions.²

To address the second shortcoming, there needs to be an extension of the scope of policymaking through a shift from only managing environmental sounds when they cause noise pollution to considering environmental sounds as opportunities for promoting healthy living environments for all age, gender and social groups. The Government of Wales aspires to preserve or cultivate positive soundscapes, defined as “where natural sounds such as flowing water, birdsong, the wind in the trees and human conversation are more prominent than background traffic noise”.⁵⁷

For positive soundscapes to thrive, while keeping noise pollution within acceptable bounds, new approaches need to account for people’s perception rather than just their exposure; this will complement and augment the dB measure to characterize soundscapes. Although desirable for some contexts like urban parks or residential areas, simple silence or quiet cannot be the standard for assessing the quality of every urban space. We need our cities to be aurally diverse and inclusive, to support mixed uses; this is something silence alone cannot deliver.

The link between time spent in natural environments and general well-being is accepted by more people after their pandemic experiences.⁹⁷ The COVID-19 lockdowns brought new appreciation for urban green spaces of every kind.^{98,99} Urban planners are looking to ‘build back better’ after the pandemic by including more green space, and some are particularly concerned that those green spaces, and their benefits, are delivered to often-ignored poorer neighbourhoods and those housing marginalized groups.^{100,101} Policymakers, urban planners, community members and other stakeholders involved in creating more livable cities need to keep the sounds of the new and renewed spaces under consideration.

“We need our cities to be aurally diverse and inclusive, to support mixed uses; this is something silence alone cannot deliver.”

Lockdown soundscapes

When the SARS-CoV-2 virus spread at the end of 2019, governments around the world responded with measures to contain the infection rates.⁸⁸ The halt of most non-essential commercial and social activities, local commuting, and other travel led to less pollution, including noise.⁸⁹

Many research groups and governmental agencies reported decreasing noise levels, particularly in urbanized areas.⁹⁰ In Paris, monitoring detected an average reduction of 7.6 dB for road traffic noise over the whole network with the first lockdown on 17 March 2020.⁹¹ Air traffic noise in the Charles de Gaulle airport area also decreased significantly, with reductions reaching 20.4 dB.

In Madrid, the reduction of road traffic and the absence of people on the streets led to sound level reductions in the 4–6 dB range.⁹² In a study conducted in London across 11 locations, comparing data from the peak of local lockdown measures, an average reduction of 5.4 dB was observed.⁹³ In San Francisco, the sudden drop in human noise meant people could hear more natural sounds, such as birdsong.⁹⁴ In Mumbai, noise levels were monitored at different locations during the Ganesh Chaturthi festival celebrations under COVID-19-related municipal restrictions in 2020. Compared with measurements in 2018 and 2019, noise level reductions ranged between 27.5 and 28.5 dB.⁹⁵ This general pandemic-related quieting could be detected at a global scale via seismologic investigations that reported substantial decreases in noise during lockdown.⁹⁶

The long-term environmental implications of the COVID-19 crisis are still unclear and current global research should provide further insights. The unexpected silence from human sound sources triggered a debate among academic communities and the public on how modern cities could sound and whether we are doing enough to achieve positive soundscapes.

Although there is consensus that the limitations imposed by lockdown measures led to lower noise levels in many cities, the maximum observed reductions for traffic noise were still typically in the region of only 6–10 dB. While this would be perceptually noticeable in most situations, it is not always enough to bring noise pollution to safe levels according to WHO recommendations. For cities to improve their soundscape quality, different strategies for planning and infrastructural changes would develop healthier acoustic environments.



References

- World Health Organization (2018). Environmental Noise Guidelines for the European Region. *Copenhagen: WHO Regional Office for Europe*. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>
- European Environment Agency (2020). Environmental noise in Europe – 2020. *Luxembourg: Publications Office of the European Union*. <https://doi.org/10.2800/686249>
- Francis, C.D. and Barber, J.R. (2013). A framework for understanding noise impacts on wildlife: an urgent conservation priority. *Frontiers in Ecology and the Environment* 11(6). <https://doi.org/10.1890/120183>
- Basner, M., Brink, M., Bristow, A., de Kluizenaar, Y., Finegold, L., Hong, J. *et al.* (2015). IC BEN review of research on the biological effects of noise 2011-2014 17(75), 57-82. <https://doi.org/10.4103/1463-1741.153373>
- World Health Organization (2015). Hearing loss due to recreational exposure to loud sounds: A review. *Geneva: World Health Organization*. https://www.who.int/pbd/deafness/Hearing_loss_due_to_recreational_exposure_to_loud_sounds.pdf
- Kjellberg, A. (1990). Subjective, behavioral and psychophysiological effects of noise. *Scandinavian Journal of Work, Environment and Health* 16(suppl 1), 29-38. <https://doi.org/10.5271/sjweh.1825>
- Kang, J., Aletta, F., Gjestland, T.T., Brown, L.A., Botteldooren, D., Schulte-Fortkamp, B. *et al.* (2016). Ten questions on the soundscapes of the built environment. *Building and Environment* 108, 284-294. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2016.08.011>
- Brown, A.L. (2010). Soundscapes and environmental noise management. *Noise Control Engineering Journal* 58(5), 493-500. <https://doi.org/10.3397/1.3484178>
- Yelmi, P. (2016). Protecting contemporary cultural soundscapes as intangible cultural heritage: sounds of Istanbul. *International Journal of Heritage Studies* 22(4), 302-311. <http://dx.doi.org/10.1080/13527258.2016.1138237>
- International Organization for Standardization (2014). ISO 12913-1:2014 Acoustics – Soundscape – Part 1: Definition and conceptual framework. *Geneva: ISO*.
- Sztubecka, M., Skiba, M., Mrówczy, M. and Mathias, M. (2020). Noise as a Factor of Green Areas Soundscape Creation. *Sustainability* 12(3), 999. <https://doi.org/10.3390/su12030999>
- Kang, J., and Schulte-Fortkamp, B. (eds.). (2015). Soundscape and the Built Environment. *Boca Raton: CRC Press*.
- Brown, A.L. (2012). A Review of Progress in Soundscapes and an Approach to Soundscape Planning. *International Journal of Acoustics and Vibration*, 17(2), 73-81. <http://doi.org/10.20855/ijav.2012.17.2302>
- Halperin, D. (2014). Environmental noise and sleep disturbances: A threat to health? *Sleep Science*, 7(4), 209-212. <http://doi.org/10.1016/j.slsci.2014.11.003>
- Münzel, T., Gori, T., Babisch, W. and Basner, M. (2014). Cardiovascular effects of environmental noise exposure. *European Heart Journal* 35(13), 829–836. <https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehu030>
- Münzel, R., Schmidt, F.P., Steven, S., Herzog, J., Daiber, A. and Sørensen, M. (2018). Environmental Noise and the Cardiovascular System. *Journal of the American College of Cardiology*, 71(6), 688-697. <https://doi.org/10.1016/j.jacc.2017.12.015>
- Bai, L., Shin, S., Oiamo, T.H., Burnett, R.T., Weichenthal, S., Jerrett, M. *et al.* (2020). Exposure to Road Traffic Noise and Incidence of Acute Myocardial Infarction and Congestive Heart Failure: A Population-Based Cohort Study in Toronto, Canada. *Environmental Health Perspectives* 128(8). <https://doi.org/10.1289/EHP5809>
- Shin, S., Bai, L., Oiamo, T.H., Burnett, R.T., Weichenthal, S., Jerrett, M. *et al.* (2020). Association Between Road Traffic Noise and Incidence of Diabetes Mellitus and Hypertension in Toronto, Canada: A Population-Based Cohort Study. *Journal of the American Heart Association*, 9(6). <https://doi.org/10.1161/JAHA.119.013021>

19. Oh, M., Shin, K., Kim, K. and Shin, J. (2019). Influence of noise exposure on cardiocerebrovascular disease in Korea. *Science of The Total Environment*, 651, Part 2, 1867-1876. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2018.10.081>
20. World Health Organization (1999). Guidelines for Community Noise. Geneva: World Health Organization.
21. Erfanian, M., Mitchell, A.J., Kang, J. and Aletta, F. (2019). The Psychophysiological Implications of Soundscape: A Systematic Review of Empirical Literature and a Research Agenda. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(19), 3533. <https://doi.org/10.3390/ijerph16193533>
22. Aletta, F., Oberman, T. and Kang, J. (2018). Associations between Positive Health-Related Effects and Soundscapes Perceptual Constructs: A Systematic Review. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 15(11), 2392. <https://doi.org/10.3390/ijerph15112392>
23. Andringa, T.C., and Lanser, J.J.L. (2013). How pleasant sounds promote and annoying sounds impede health: A cognitive approach. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10(4), 1439-1461. <https://doi.org/10.3390/ijerph10041439>
24. Buxton, R.T., Pearson, A.L., Allou, C., Fristrup, K. and Wittemyer, G. (2021). A synthesis of health benefits of natural sounds and their distribution in national parks. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(14). <https://doi.org/10.1073/pnas.2013097118>
25. Francis, C.D., Ortega, C.P. and Cruz, A. (2011). Noise Pollution Filters Bird Communities Based on Vocal Frequency. *PLoS ONE* 6(11): e27052. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0027052>
26. Halfwerk, W., Lohr, B. and Slabbekoorn, H. (2018). Impact of Man-Made Sound on Birds and Their Songs. In *Effects of Anthropogenic Noise on Animals*. Slabbekoorn, H., Dooling, R., Popper, A., Fay, R. (eds). Springer Handbook of Auditory Research, 66. Springer, New York, NY. https://doi.org/10.1007/978-1-4939-8574-6_8
27. Kunc, H.P. and Schmidt, R. (2019). The effects of anthropogenic noise on animals: a meta-analysis. *Biology Letters*, 15(11). <http://doi.org/10.1098/rsbl.2019.0649>
28. Fuller, R.A., Warren, P.H. and Gaston, K.J. (2007). Daytime noise predicts nocturnal singing in urban robins. *Biology Letters* 3(4), 368-370. <http://doi.org/10.1098/rsbl.2007.0134>
29. Dorado-Correa, A.M., Rodríguez-Rocha, M. and Brumm, H. (2016). Anthropogenic noise, but not artificial light levels predicts song behaviour in an equatorial bird. *Royal Society Open Science*, 3(7). <http://doi.org/10.1098/rsos.160231>
30. Potvin, D.A. (2017). Coping with a changing soundscape: avoidance, adjustments and adaptations. *Animal Cognition* 20(1), 9-18. <https://doi.org/10.1007/s10071-016-0999-9>
31. Brumm, H. and Zollinger, S.A. (2013). Chapter 7, 187-227: Avian Vocal Production in Noise. In *Animal communication and noise*. Brumm, H. (ed.). Berlin: Springer-Verlag. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-41494-7>
32. Francis, C.D., Ortega, C.P. and Cruz, A. (2011). Noise Pollution Filters Bird Communities Based on Vocal Frequency. *PLoS ONE* 6(11), 305-313. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0027052>
33. Slabbekoorn, H. and den Boer-Visser, A. (2006). Cities change the songs of birds. *Current Biology* 16(23), 2326-2331. <http://doi.org/10.1016/j.cub.2006.10.008>
34. Hamao, S., Watanabe, M. and Mori, Y. (2011). Urban noise and male density affect songs in the great tit *Parus major*. *Ethology Ecology & Evolution*, 23(2), 111-119. <http://doi.org/10.1080/03949370.2011.554881>
35. Mockford, E.J. and Marshall, R.C. (2009). Effects of urban noise on song and response behaviour in great tits. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences* 276(1669), 2979-2985. <http://doi.org/10.1098/rspb.2009.0586>
36. Zollinger, S.A., Slater, P.J.B., Nemeth, E. and Brumm, H. (2017). Higher songs of city birds may not be an individual response to noise. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 284(1860), 20170602. <http://dx.doi.org/10.1098/rspb.2017.0602>
37. Potvin, D.A., Curcio, M.T., Swaddle, J.P. and MacDougall-Shackleton, S.A. (2016). Experimental exposure to urban and pink noise affects brain development and song learning in zebra finches (*Taenopygia guttata*). *PeerJ – Life and Environment*, 4. <https://doi.org/10.7717/peerj.2287>

38. Moseley, D.L., Derryberry, G.E., Phillips, J.N., Danner, J.E., Danner, R.M., Luther, D.A. *et al.* (2018). Acoustic adaptation to city noise through vocal learning by a songbird. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences* 285(1888). <http://doi.org/10.1098/rspb.2018.1356>
39. Caorsi, V.Z., Both, C., Cechin, S., Antunes, R. and Borges-Martins, M. (2017). Effects of traffic noise on the calling behavior of two Neotropical hylid frogs. *PLoS one*, 12(8). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0183342>
40. Higham, V., Deal, N.D.S., Chan, Y.K., Chanin, C., Davine, E., Gibbings, G. *et al.* (2021). Traffic noise drives an immediate increase in call pitch in an urban frog. *Journal of Zoology* 313(4). <https://doi.org/10.1111/jzo.12866>
41. Lampe, U., Reinhold, K. and Schmoll, T. (2014). How grasshoppers respond to road noise: developmental plasticity and population differentiation in acoustic signalling. *Functional Ecology*, 28(3), 660–668. <https://doi.org/10.1111/1365-2435.12215>
42. Parris, K.M., Velik-Lord, M. and North, J.M.A. (2009). Frogs call at a higher pitch in traffic noise. *Ecology and Society* 14(1), 25. <http://www.ecologyandsociety.org/vol14/iss1/art25/>
43. Schwela, D. (2021). Environmental noise challenges and policies in low- and middle-income countries. *South Florida Journal of Health*, 2(1). <https://doi.org/10.46981/sfjvhv2n1-003>
44. European Parliament and Council (2002). Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise. *Brussels: Publications Office of the European Union*.
45. Egypt, Ministry of Environment (2021). The National Plan to Combat Noise and Reduce its Sources. *Egyptian Environmental Affairs Agency*. <https://www.eeaa.gov.eg/ar-eg/ءاضوضلءاواولءاءىئىببءاعوضوم/ءاضوضلءاءءفءكمءطءء.aspx> (in Arabic). Accessed 21 September 2021.
46. Greater London Authority (2019). Central London Ultra Low Emission Zone – Four month report. *London: Greater London Authority*.
47. Transport for London (2021). Guide to ULEZ expansion. *Transport for London*. <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/ulez-expansion>. Accessed 21 September 2021.
48. Campello-Vicente, H., Peral-Orts, R., Campillo-Davo, N. and Velasco-Sanchez, E. (2017). The effect of electric vehicles on urban noise maps. *Applied Acoustics*, 116, 59-64. <https://doi.org/10.1016/j.apacoust.2016.09.018>
49. Misdariis, N. and Pardo, L.F. (2017). The sound of silence of electric vehicles – Issues and answers. *The 46th International Congress and Exposition on Noise Control Engineering (InterNoise)*. Hong-Kong, China, 27-30 August 2017. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01708883>
50. Neurauter, L., Roan, M., Song, M., Miller, M., Glenn, E. and Walters, J. (2020). Quiet car detectability: Impact of artificial noise on ability of pedestrians to safely detect approaching electric vehicles. *Virginia Tech*. <http://hdl.handle.net/10919/97586>
51. Brown, A.L., Lam, K.C. and van Kamp, I. (2015). Quantification of the exposure and effects of road traffic noise in a dense Asian city: a comparison with western cities. *Environmental Health*, 14(22). <http://doi.org/10.1186/s12940-015-0009-8>
52. Lam, K.C., Ma, W., Chan, P.K., Hui, W.C., Chung, K.L., Chung, Y.T. *et al.* (2013). Relationship between road traffic noisescape and urban form in Hong Kong. *Environmental Monitoring and Assessment* 185, 9683-9695. <https://doi.org/10.1007/s10661-013-3282-4>
53. Cai, C., Mak, C.M. and He, X. (2019). Analysis of Urban Road Traffic Noise Exposure of Residential Buildings in Hong Kong Over the Past Decade. *Noise & Health* 21(101), 142-154. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32719301/>
54. Cheung, K.M.C., Wong, H.Y.C., Hung, W.C.T., Lau, K.K., Yim, Y.C.S. and Lee, Y.C.R. (2019). Development and application of specially designed windows and balconies for noise mitigation in Hong Kong. *Inter-Noise and Noise-Con Congress and Conference Proceedings, InterNoise19*. Madrid, Spain, September 2019. http://www.sea-acustica.es/fileadmin/INTERNOISE_2019/Fchrs/Proceedings/2101.pdf
55. China-Hong Kong, Environmental Protection Department (2020). *Environmental Noise*. https://www.epd.gov.hk/epd/noise_education/web/ENG_EPD_HTML/index/index.html Accessed 21 September 2021.
56. UN-Habitat (2020). City-wide Public Space Assessment Toolkit - A guide to community-led digital inventory and assessment of public spaces. *Nairobi: United Nations Human Settlements Programme*.

57. Wales, Ministry of Environment (2018). Noise and Soundscape Action Plan 2018-2023. *Cardiff: Ministry of Environment*. <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-04/noise-and-soundscape-action-plan.pdf>
58. Payne, S.R. and Bruce, N. (2019). Exploring the Relationship between Urban Quiet Areas and Perceived Restorative Benefits. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(9), 1611. <https://doi.org/10.3390/ijerph16091611>
59. Cerwén, G. (2019). Listening to Japanese Gardens: An Autoethnographic Study on the Soundscape Action Design Tool. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 16(23), 4648. <https://doi.org/10.3390/ijerph16234648>
60. European Environment Agency (2014). Good practice guide on quiet areas. *Luxembourg: Publications Office of the European Union*. <https://doi.org/10.2800/12611>
61. European Environment Agency (2016). Quiet Areas in Europe - The environment unaffected by noise pollution. *Luxembourg: Publications Office of the European Union*. <https://doi.org/10.2800/7586>
62. Kliuchko, M., Heinonen-Guzejev, M., Vuust, P., Tervaniemi, M. and Brattico, E. (2016). A window into the brain mechanisms associated with noise sensitivity. *Scientific Reports*, 6, 39236. <https://doi.org/10.1038/srep39236>
63. Baliatsas, C., van Kamp, I., Swart, W., Hooiveld, M. and Yzermans, J. (2016). Noise sensitivity: symptoms, health status, illness behavior and co-occurring environmental sensitivities. *Environmental Research*, 150, 8-13. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2016.05.029>
64. Basner, M., Babisch, W., Davis, A., Brink, M., Clark, C., Janssen, S. *et al.* (2014). Auditory and non-auditory effects of noise on health. *The Lancet*, 383(9925), 1325-1332. [https://doi.org/10.1016/s0140-6736\(13\)61613-x](https://doi.org/10.1016/s0140-6736(13)61613-x)
65. Stansfeld, S. and Clark, C. (2015). Health Effects of Noise Exposure in Children. *Current Environmental Health Report*, 2, 171-178. <https://doi.org/10.1007/S40572-015-0044-1>
66. Van Kamp, I. and Davies, H. (2013). Noise and health in vulnerable groups: A review. *Noise & Health*, 15(64), 153-159. <https://doi.org/10.4103/1463-1741.112361>
67. Eriksson, C., Bluhm, G., Hilding, A., Östenson, C.G. and Pershagen, G. (2010). Aircraft noise and incidence of hypertension – Gender specific effects. *Environmental research*, 110(8), 764-772. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2010.09.001>
68. Orban, E., McDonald, K., Sutcliffe, R., Hoffmann, B., Fuks, K.B., Dragano, N. *et al.* (2016). Residential road traffic noise and high depressive symptoms after five years of follow-up: Results from the Heinz Nixdorf recall study. *Environmental health perspectives*, 124(5), 578-585. <https://doi.org/10.1289/ehp.1409400>
69. Dreger, S., Schüle, S.A., Hilz, L.K. and Bolte, G. (2019). Social inequalities in environmental noise exposure: A review of evidence in the WHO European Region. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(6), 1011. <https://doi.org/10.3390/ijerph16061011>
70. Dale, L.M., Goudreau, S., Perron, S., Ragettli, M.S., Hatzopoulou, M. and Smargiassi, A. (2015). Socioeconomic status and environmental noise exposure in Montreal, Canada. *BMC Public Health*, 15(1), 1-8. <https://doi.org/10.1186/s12889-015-1571-2>
71. Taylor, D.E. (2014). Toxic Communities: Environmental Racism, Industrial Pollution, and Residential Mobility. *NYU Press*. <https://www.jstor.org/stable/24889758>
72. Hajat, A., Hsia, C. and O'Neill, M.S. (2015). Socioeconomic disparities and air pollution exposure: a global review. *Current Environmental Health Reports*, 2(4), 440-450. <https://doi.org/10.1007/s40572-015-0069-5>
73. Casey, J.A., Morello-Frosch, R., Mennitt, D.J., Frstrup, K., Ogburn, E.L. and James, P. (2017). Race/ethnicity, socioeconomic status, residential segregation, and spatial variation in noise exposure in the contiguous United States. *Environmental Health Perspectives*, 125(7), 077017. <https://doi.org/10.1289/EHP898>
74. Choi, E., Bhandari, T.R. and Shrestha, N. (2020). Social inequality, noise pollution, and quality of life of slum dwellers in Pokhara, Nepal. *Archives of Environmental & Occupational Health*, 1-12. <https://doi.org/10.1080/19338244.2020.1860880>

75. Hoffmann, E., Barros, H. and Ribeiro, A.I. (2017). Socioeconomic inequalities in green space quality and accessibility – Evidence from a Southern European city. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 14(8), 916. <https://doi.org/10.3390/ijerph14080916>
76. Kohlhuber, M., Mielck, A., Weiland, S.K. and Bolte, G. (2006). Social inequality in perceived environmental exposures in relation to housing conditions in Germany. *Environmental Research*, 101(2), 246-255. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2005.09.008>
77. Lam, K.C. and Chan, P.K. (2008). Socio-economic status and inequalities in exposure to transportation noise in Hong Kong. *Open Environmental Sciences Journal*, 2(1), 107-113. <http://doi.org/10.2174/1876325100802010107>
78. Nega, T.H., Chihara, L., Smith, K. and Jayaraman, M. (2013). Traffic noise and inequality in the twin cities, Minnesota. *Human and Ecological Risk Assessment: An International Journal*, 19(3), 601-619. <https://doi.org/10.1080/10807039.2012.691409>
79. Verbeek, T. (2019). Unequal residential exposure to air pollution and noise: A geospatial environmental justice analysis for Ghent, Belgium. *SSM-Population Health*, 7, 100340. <https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2018.100340>
80. World Health Organization (2016). Urban green spaces and health. *Copenhagen: WHO Regional Office for Europe*. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/2016/urban-green-spaces-and-health-a-review-of-evidence-2016>
81. Casey, J.A., James, P., Cushing, L., Jesdale, B.M. and Morello-Frosch, R. (2017). Race, Ethnicity, Income Concentration and 10-Year Change in Urban Greenness in the United States. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 14(12), 1546. <https://doi.org/10.3390/ijerph14121546>
82. De Vries, S., Buijs, A.E. and Snep, R.P. (2020). Environmental Justice in The Netherlands: Presence and Quality of Greenspace Differ by Socioeconomic Status of Neighbourhoods. *Sustainability* 12(15), 5889. <https://doi.org/10.3390/su12155889>
83. Mitchell, R.J., Richardson, E.A., Shortt, N.K. and Pearce, J.R. (2015). Neighborhood Environments and Socioeconomic Inequalities in Mental Well-Being. *American Journal of Preventive Medicine* 49(1), 80-84. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2015.01.017>
84. Wolch, J.R., Byrne, J. and Newell, J.P. (2014). Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities ‘just green enough’. *Landscape and Urban Planning*, 125, 234-244. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.01.017>
85. Bild, E., Coler, M., Pfeffer, K., and Bertolini, L. (2016). Considering sound in planning and designing public spaces: A review of theory and applications and a proposed framework for integrating research and practice. *Journal of Planning Literature*, 31(4), 419-439. <http://doi.org/10.1177/0885412216662001>
86. Lam, K.C., Ma, W., Chan, P.K., Hui, W.C., Chung, K.L., Chung, Y.T. et al. (2013). Relationship between road traffic noisescape and urban form in Hong Kong. *Environmental Monitoring and Assessment*, 185(12), 9683-9695. <https://doi.org/10.1007/s10661-013-3282-4>
87. Van Renterghem, T., Dekoninck, L. and Botteldooren, D. (2020). Multi-stage sound planning methodology for urban redevelopment. *Sustainable Cities and Society*, 62, 102362. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102362>
88. Brown, A.L. and Horton, R. (2020). A planetary health perspective on COVID-19: a call for papers. *The Lancet*, 395(10230). [http://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)30742-X](http://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)30742-X)
89. Dutheil, F., Baker, J.S. and Navel, V. (2020). COVID-19 as a factor influencing air pollution? *Environmental pollution*, 263. <http://doi.org/10.1016/j.envpol.2020.114466>
90. Asensio, C., Aumond, P., Can, A., Gascó, L., Lercher, P., Wunderli, J.M. et al. (2020). A Taxonomy Proposal for the Assessment of the Changes in Soundscape Resulting from the COVID-19 Lockdown. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(12), 4205. <https://doi.org/10.3390/ijerph17124205>

91. Bruitparif (2020). *Les effets du confinement sur l'environnement sonore au sein de la zone dense francilienne*. 11 mai 2020. <https://www.bruitparif.fr/bruitparif/>
92. Asensio, C., Pavón, I. and de Arcas, G. (2020). Changes in noise levels in the city of Madrid during COVID-19 lockdown in 2020. *Journal of the Acoustical Society of America*, 148(3), 1748-1755. <https://doi.org/10.1121/10.0002008>
93. Aletta, F., Oberman, T., Mitchell, A., Tong, H., and Kang, J. (2020). Assessing the changing urban sound environment during the COVID-19 lockdown period using short-term acoustic measurements. *Noise Mapping* 7(1), 123-134. <https://doi.org/10.1515/noise-2020-0011>
94. Derryberry, E.P., Phillips, J.N., Derryberry, G.E., Blum, M.J., and Luther, D. (2020). Singing in a silent spring: Birds respond to a half-century soundscape reversion during the COVID-19 shutdown. *Science*, 370(6516), 575-579. <https://doi.org/10.1126/science.abd5777>
95. Kalawapudi, K., Singh, T., Vijay, R., Goyal, N. and Kumar, R. (2020). Effects of COVID-19 pandemic on festival celebrations and noise pollution levels. *Noise Mapping* 8, 89-93. <https://doi.org/10.1515/noise-2021-0006>
96. Lecocq, T., Hicks, S.P., Van Noten, K., Van Wijk, K., Koelemeijer, P., De Plaen *et al.* (2020). Global quieting of high-frequency seismic noise due to COVID-19 pandemic lockdown measures. *Science*, 369(6509), 1338-1343. <https://doi.org/10.1126/science.abd2438>
97. Frumkin, H. (2021). COVID-19, the Built Environment, and Health. *Environmental Health Perspectives*, 129(7), 075001. <https://doi.org/10.1289/EHP8888>
98. Berdejo Espinola, V., Suárez Castro, A.F., Amano, T., Fielding, K.S., Oh, R.R.Y., and Fuller, R.A. (2021). Urban green space use during a time of stress: A case study during the COVID-19 pandemic in Brisbane, Australia. *People and Nature*. <https://doi.org/10.1002/pan3.10218>
99. Ugolini, F., Massetti, L., Calaza-Martínez, P., Cariñanos, P., Dobbs, C., Ostoić, S.K. *et al.* (2020). Effects of the COVID-19 pandemic on the use and perceptions of urban green space: An international exploratory study. *Urban Forestry & Urban Greening*, 56, 126888. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2020.126888>
100. Geary, R.S., Wheeler, B., Lovell, R., Jepson, R., Hunter, R., and Rodgers, S. (2021). A call to action: Improving urban green spaces to reduce health inequalities exacerbated by COVID-19. *Preventive Medicine*, 145, 106425. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106425>
101. Mell, I. and Whitten, M. (2021). Access to nature in a post Covid-19 world: Opportunities for green infrastructure financing, distribution and equitability in urban planning. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(4), 1527. <https://doi.org/10.3390/ijerph18041527>

Graphic references

Noise measurement

Encyclopedia Britannica. (2021). The decibel scale. <https://www.britannica.com/science/sound-physics/The-decibel-scale> Accessed 30 December 2021

Hearing Health Foundation. (2021). What are safe decibels? <https://hearing-healthfoundation.org/keeplistening/decibels> Accessed 31 August 2021.

Münzel, T., Sørensen, M., Gori, T., Schmidt, F.P., Rao, X., Brook, J. *et al.* (2017). Environmental stressors and cardio-metabolic disease: part I-epidemiologic evidence supporting a role for noise and air pollution and effects of mitigation strategies. *European Heart Journal* 38(8), 550-556. <https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehw269>

Sound check: How noisy are cities?

AFRICA

Abuja, Nigeria - Algiers, Algeria - Cape Coast Metropolis, Ghana - Ibadan, Nigeria - Morogoro, Tanzania - Nairobi, Kenya

Schwela, D. (2021). Environmental noise challenges and policies in low-and middle-income countries. *South Florida Journal of Health* 2(1), 26-45. <https://doi.org/10.46981/sfjvhv2n1-003>

Cairo, Egypt

Abas, S. and Tamura, A. (2003). Analysis of road traffic noise level and control in Greater Cairo, Egypt. *Acoustical Science and Technology* 24(6), 358-364. <https://doi.org/10.1250/ast.24.358>

NORTH AMERICA

Atlanta, USA, Los Angeles, USA

Lee, E. Y., Jerrett, M., Ross, Z., Coogan, P. F. and Seto, E. Y. (2014). Assessment of traffic-related noise in three cities in the United States. *Environmental Research* 132, 182-189. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2014.03.005>

Montreal, Canada

Ragettli, M. S., Goudreau, S., Plante, C., Fournier, M., Hatzopoulou, M., Perron, S. *et al.* (2016). Statistical modeling of the spatial variability of environmental noise levels in Montreal, Canada, using noise measurements and land use characteristics. *Journal of Exposure Science & Environmental Epidemiology* 26(6), 597-605. <https://doi.org/10.1038/jes.2015.82>

New York, USA

McAlexander, T.P., Gershon, R.R. and Neitzel, R.L. (2015). Street-level noise in an urban setting: assessment and contribution to personal exposure. *Environmental Health* 14(1), 1-10. <https://doi.org/10.1186/s12940-015-0006-y>

Neitzel, R.L., Gershon, R.R.M., McAlexander, T.P., Magda, L.A. and Pearson, J.M. (2012). Exposures to Transit and Other Sources of Noise among New York City Residents. *Environmental Science and Technology* 46(1), 500-508. <https://doi.org/10.1021/es2025406>

United States of America, Department of Commerce (2019). *Commuting by public transportation in the United States: 2019*. American Community Survey Reports. U.S. Census Bureau. <https://www.census.gov/content/dam/Census/library/publications/2021/acs/acs-48.pdf>

San Diego, USA

San Diego County Government (2015). Noise Element. City of San Diego General Plan, 29 June. <https://www.sandiego.gov/planning/programs/genplan>. Accessed 7 July 2021

Toronto, Canada

16. Bai *et al.* 2020

17. Shin *et al.* 2020

Drudge, C., Johnson, J., MacIntyre, E., Li, Y., Copes, R., Ing, S. *et al.* (2018). Exploring night-time road traffic noise: A comprehensive predictive surface for Toronto, Canada. *Journal of Occupational and Environmental Hygiene* 15(5), 389-398. <https://doi.org/10.1080/15459624.2018.1442006>

LATIN AMERICA

Bogota, Colombia - Puerto Vallarta, Mexico

Schwela, D. (2021). Environmental noise challenges and policies in low-and middle-income countries. *South Florida Journal of Health* 2(1), 26-45. <https://doi.org/10.46981/sfjvhv2n1-003>

29. Dorado-Correa *et al.* (2016)

Santiago, Chile

Suárez, E. and Barros, J.L. (2014). Traffic noise mapping of the city of Santiago de Chile. *Science of the Total Environment* 466, 539-546. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2013.07.013>

Talca, Chile

Calquín, F., Ponce-Donoso, M., Vallejos-Barra, Ó. and Plaza, E. (2019). Influence of urban trees on noise levels in a central Chilean city. *Revista de la Facultad de Ciencias Agrarias UNCuyo* 51(1), 41-53. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/RFCA/article/view/2336/1709>

EUROPE

Barcelona, Spain

2. European Environment Agency (2020)

Lagonigro, R., Martori, J. C. and Apparicio, P. (2018). Environmental noise inequity in the city of Barcelona. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 63, 309-319. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.06.007>

Belgrade, Serbia

Paunović, K., Belojević, G. and Jakovljević, B. (2014). Noise annoyance is related to the presence of urban public transport. *Science of the Total Environment* 481, 479-487. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2014.02.092>

London, United Kingdom

Smith, R.B., Beevers, S.D., Gulliver, J., Dajnak, D., Fecht, D., Blangiardo, M. *et al.* (2020). Impacts of air pollution and noise on risk of preterm birth and stillbirth in London. *Environment International* 134, 105290. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105290>

Lyon, France

Pierrette, M., Marquis-Favre, C., Morel, J., Rioux, L., Vallet, M., Viollon, S. *et al.* (2012). Noise annoyance from industrial and road traffic combined noises: A survey and a total annoyance model comparison. *Journal of Environmental Psychology* 32(2), 178-186. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2012.01.006>

Madrid, Spain

Linares, C., Culqui, D., Carmona, R., Ortiz, C. and Díaz, J. (2017). Short-term association between environmental factors and hospital admissions due to dementia in Madrid. *Environmental Research* 152, 214-220. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2016.10.020>

Nis, Serbia

Prascevic, M.R., Mihajlov, D.I. and Cvetkovic, D.S. (2014). Measurement and evaluation of the environmental noise levels in the urban areas of the city of Nis (Serbia). *Environmental Monitoring and Assessment* 186(2), 1157-1165. <https://doi.org/10.1007/s10661-013-3446-2>

Paris, France

Méline, J., Van Hulst, A., Thomas, F., Karusisi, N. and Chaix, B. (2013). Transportation noise and annoyance related to road traffic in the French RECORD study. *International Journal of Health Geographics* 12(1), 1-13. <https://doi.org/10.1186/1476-072X-12-44>

Rome, Italy

Ancona, C., Badaloni, C., Mattei, F., Cesaroni, G., Stafoggia, M. and Forastiere, F. (2017). 2053-Health impact assessment of air pollution, noise, and lack of green in Rome. *Journal of Transport & Health* 5, S42-S43. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.05.331>

Stockholm, Sweden

Edqvist, M. and Wärnsby, M. (2014). Environmental Noise in Urban Areas - Moving towards Greater Acceptance?. *Noise & Vibration Worldwide*, 45(2). <https://doi.org/10.1260/2F0957-4565.45.2.25>

Tirana, Albania

Laze, K. (2017). Findings from measurements of noise levels in indoor and outdoor environments in an expanding urban area: a case of Tirana. *Noise Mapping* 4(1), 45-56. <https://doi.org/10.1515/noise-2017-0003>

Tokat, Turkey

Ozer, S., Yilmaz, H., Yeşil, M. and Yeşil, P. (2009). Evaluation of noise pollution caused by vehicles in the city of Tokat, Turkey. *Scientific Research and Essays* 4(11), 1205-1212. <https://academicjournals.org/journal/SRE/article-abstract/5C0659218851>

WEST ASIA**Ahvaz, Iran**

Mohammadi, M. J., Charkhloo, E., Geravandi, S., Takdastan, A., Rahimi, S., Yari, A. R. *et al.* (2017). Road traffic noise in urban environments in Ahvaz city, Iran. *Fresenius Environmental Bulletin* 26(4), 2746-2751. <https://core.ac.uk/download/pdf/211573334.pdf>

Amman, Jordan

Jamrah, A., Al-Omari, A. and Sharabi, R. (2006). Evaluation of traffic noise pollution in Amman, Jordan. *Environmental Monitoring and Assessment* 120(1), 499-525. <https://doi.org/10.1007/s10661-005-9077-5>

Beirut, Lebanon - Damascus, Syria - Tabriz, Iran

43. Schwela, D. (2021).

Erbil, Iraq

Saber, S. (2014). Environmental noise with solutions: A case study. *International Journal of Advanced and Applied Sciences* 1(2), 6-14. <http://www.science-gate.com/IJAAS/V1I2.html>

Hebron

Salhab, Z. and Amro, H. (2012). Evaluation Of Vehicular Noise Pollution In The City Of Hebron, Palestine. *International Journal of Modern Engineering Research* 2(6), 4307-4310. <https://www.semanticscholar.org/paper/Evaluation-Of-Vehicular-Noise-Pollution-In-The-City-Salhab-Amro/1b657b61eeee5caffaeb7b7a98f8f8e5b9c750f6>

Irbid, Jordan

Odat, S.A. (2015). Noise Pollution in Irbid City-Jordan. *Fluctuation and Noise Letters* 14(04), 1550037. <https://doi.org/10.1142/S0219477515500376>

SOUTH ASIA**Asansol, India**

Banerjee, D. and Chakraborty, S.K. (2021). Monthly variation in night time

noise levels at residential areas of Asansol city (India). *Journal of Environmental Science & Engineering* 48(1), 39-44. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17913200>

Colombo, Sri Lanka

Nagodawithana, N. S., Pathmeswaran, A., Pannila, A. S., Wickramasinghe, A. R. and Sathiakumar, N. (2016). Environmental pollution by traffic noise in the city of Colombo, Sri Lanka. *Asian Journal of Water, Environment and Pollution* 13(3), 67-72. <https://doi.org/10.3233/AJW-160028>

Delhi, India

Akhtar, N., Ahmad, K. and Gangopadhyay, S. (2012). Road traffic noise mapping and a case study for Delhi region. *International Journal of Applied Engineering and Technology* 2(4), 39-45. https://www.cibtech.org/J-ENGINEERING-TECHNOLOGY/PUBLICATIONS/2012/Vol_2_No_4/06-015...Nasim...Road...Region...39-45.pdf

Dhaka, Bangladesh

Riyad, R.H., Amin, A. and Mazumder, M. (2020). A Study of Noise Pollution by Traffic during Peak and Off Peak Hour in Dhaka City. *Journal of Innovations in Civil Engineering and Technology*, 2(2), 43-53. <https://dergipark.org.tr/en/pub/jiciviltech/issue/58477/787543>

Faisalabad, Pakistan - Islamabad, Pakistan - Karachi, Pakistan

Rahman Farooqi, Z. U., Nasir, M. S., Nasir, A., Zeeshan, N., Ayub, I., Rashid, H. *et al.* (2017). Evaluation and analysis of traffic noise in different zones of Faisalabad—an industrial city of Pakistan. *Geology, Ecology, and Landscapes* 1(4), 232-240. <https://doi.org/10.1080/24749508.2017.1389454>

Jaipur, India

Agarwal, S. and Swami, B. L. (2010). Status of ambient noise levels in Jaipur City. *Environment Conservation Journal* 11(1-2), 105-108. <https://environcj.in/wp-content/uploads/issues/2010/12/105-108.pdf>

Kathmandu, Nepal

43. Schwela, D. (2021).

Kolkata, India

Buragohain, D. (2020). A report on noise level status in different areas of South Kolkata, India. *International Research Journal of Modernization in Engineering Technology and Science* 2(3), 395-398. https://www.irjmets.com/uploadedfiles/paper/volume2/issue_3_march_2020/249/1628082963.pdf

Moradabad, India

Chauhan, A., Pawar, M., Kumar, D., Kumar, N. and Kumar, R. (2010). Assessment of Noise Level Status in Different Areas of Moradabad City. *Report and Opinion* 2(5), 59-61. <https://doi.org/10.7537/marsroj020510.10>

Rajshahi, Bangladesh

Bari, M.N., Biswas, A. and Baki, A.A. (2018). *Conference: Determination of Noise Level of Different Places of Rajshahi City*. Khulna, 9-11 February 2018. Khulna University of Engineering & Technology, Bangladesh

Tangail, Bangladesh

Hoque, M. M. M., Basak, L. K., Rokanuzzaman, M. and Roy, S. (2013). Level of noise pollution at different locations in Tangail municipal area, Bangladesh. *Bangladesh Journal of Scientific Research* 26(1-2), 29-36. <https://doi.org/10.3329/bjsr.v26i1-2.20228>

EAST ASIA, SOUTH EAST ASIA AND THE PACIFIC**Auckland, New Zealand**

Auckland Council (2016). Noise and vibration, 8 July. <https://unitaryplan.aucklandcouncil.govt.nz/HTMLSept/Part%203/Chapter%20H/6%20General/Chapter%20H%20-%206.2%20Noise%20and%20vibration.htm>. Accessed 7 July 2021

Bangkok, Thailand - Kota Bharu, Malaysia - Kuala Lumpur, Malaysia

Schwela, D. (2021). Environmental noise challenges and policies in low-and middle-income countries. *South Florida Journal of Health* 2(1), 26-45. <https://doi.org/10.46981/sfjhv2n1-003>

Hong Kong, China

52. Lam *et al.* (2013)

53. Cai *et al.* (2019)

Lam, K.C. and Chan, P.K. (2008). Socio-economic status and inequalities in exposure to transportation noise in Hong Kong. *Open Environmental Sciences Journal* 2(1). <https://doi.org/10.2174/1876325100802010107>

To, W. M., Mak, C. M. and Chung, W. L. (2015). Are the noise levels acceptable in a built environment like Hong Kong? *Noise & Health* 17(79), 429. <https://doi.org/10.4103/1463-1741.169739>

Hanoi, Viet Nam - Ho Chi Minh City, Viet Nam

Nguyen, T.L., Nguyen, H.Q., Yano, T., Nishimura, T., Sato, T. Morihara, T. et al. (2012). Comparison of models to predict annoyance from combined noise in Ho Chi Minh City and Hanoi. *Applied Acoustics* 73(9), 952-959. <https://doi.org/10.1016/j.apacoust.2012.04.005>

Hue, Viet Nam

Gelb, J. and Apparicio, P. (2019). Noise exposure of cyclists in Ho Chi Minh City: A spatio-temporal analysis using non-linear models. *Applied Acoustics* 148, 332-343. <https://doi.org/10.1016/j.apacoust.2018.12.031>

Nguyen, M. K. (2014). Community response to road traffic noise in Hue City, Vietnam. *Environment and Natural Resources J* 12(2), 24-28. <https://ssrn.com/abstract=3237251>

Ky, N.M., Lap, B.Q., Hung, N.T.Q., Thanh, L.M. and Linh, P.G. (2021). Investigation and assessment of road traffic noise: a case study in Ho Chi Minh City, Vietnam. *Water, Air, & Soil Pollution* 232, 259. <https://doi.org/10.1007/s11270-021-05210-3>

Jakarta, Indonesia

Prasetyo, S., Kusnopranto, H., Alikodra, H. and Koestoer, R. (2016). Model of noise propagation in urban area: A case study in Jakarta. *OIDA International Journal of Sustainable Development* 9(02), 45-50. <https://ssrn.com/abstract=2739810>

Manila, The Philippines

Dulay, L.E.R., Galvan, M.D.K.P., Puyaoan, R.J.M., Sison, A.A.Y., Natanauan, N.S. and Hernandez, P.M.R. (2018). Occupational noise exposure of traffic enforcers in selected streets in the city of Manila. *Acta Medica Philippina* 52(3). <https://doi.org/10.47895/amp.v52i3.406>

Melbourne, Australia

Hanigan, I. C., Chaston, T. B., Hinze, B., Dennekamp, M., Jalaludin, B., Kinfu, Y. et al. (2019). A statistical downscaling approach for generating high spatial resolution health risk maps: a case study of road noise and ischemic heart disease mortality in Melbourne, Australia. *International Journal of Health Geographics* 18(1), 1-10. <https://doi.org/10.1186/s12942-019-0184-x>

**Soundscape management:
From noise mitigation to desirable soundscape****Sight and sound**

Ratcliffe, E. (2021). Sound and soundscape in restorative natural environments. *Frontiers in Psychology* 12:570563. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.570563>

Green solutions

Van Renterghem, T. (2019). Towards explaining the positive effect of vegetation on the perception of environmental noise. *Urban Forestry & Urban Greening* 40. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2018.03.007>

Soundscape

Brown, L. A. (2012). A Review of Progress in Soundscapes and an Approach to Soundscape Planning. *International Journal of Acoustics and Vibration* 17(2), 73-81. <https://doi.org/10.20855/ijav.2012.17.2302>

Epstein, M.J. (2019). Healing the urban soundscape: reflections and reverberations. *Cities & Health* 5, 74-81. <https://doi.org/10.1080/23748834.2019.1676628>

Kang, J., Aletta, F., Gjestland, T.T., Brown, L.A., Botteldooren, D., Schulte-Forkamp, B., Lercher, P. et al. (2016). Ten questions on the soundscapes of the built environment. *Building and Environment* 108, 284-294. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2016.08.011>

Sztubecka, M., Skiba, M., Mrówczy, M. and Mathias, M. (2020). Noise as a Factor of Green Areas Soundscape Creation. *Sustainability* 12, 999. <https://doi.org/10.3390/su12030999>

Tree belts

Van Renterghem, T. (2014). Guidelines for optimizing road traffic noise shielding by non-deep tree belts. *Ecological Engineering* 69, 276-286. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ecoleng.2014.04.029>

Green roofs

Nilsson, M., Klæboe, R., Bengtsson, J., Forssén, J., Hornikx, M., Van der Aa, B., Rådsten-Ekman, M. *et al.* (2013). Novel solutions for quieter and greener cities. Report of the research project “HOListic and Sustainable Abatement of Noise by optimized combinations of Natural and Artificial means” (HOSANNA). Chalmers University of Technology. <https://research.chalmers.se/en/publication/208780>

Electric vehicles

Campello-Vicente, H., Peral-Orts, R., Campillo-Davo, N. and Velasco-Sanchez, E., (2017). The effect of electric vehicles on urban noise maps. *Applied Acoustics*, 116. <http://dx.doi.org/10.1016/j.apacoust.2016.09.018>

Cesbron, J., Bianchetti, S., Pallas, M-A., Le Bellec, A., Gary, V. and Klein, P. (2021). Road surface influence on electric vehicle noise emission at urban speed. *Noise Mapping* 8(1), 217-227. <https://doi.org/10.1515/noise-2021-0017>

Pathway intervention

Brown, A.L. and van Kamp, I. (2017). WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review of Transport Noise Interventions and Their Impacts on Health. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 14, 873. <https://doi.org/10.3390/ijerph14080873>

Mitigation at source

Nilsson, M., Klæboe, R., Bengtsson, J., Forssén, J., Hornikx, M., Van der Aa, B., Rådsten-Ekman, M. *et al.* (2013). Novel solutions for quieter and greener cities. Report of the research project “HOListic and Sustainable Abatement of Noise by optimized combinations of Natural and Artificial means” (HOSANNA). Chalmers University of Technology. <https://research.chalmers.se/en/publication/208780>

Noise barriers

European Environment Agency (2020). Environmental noise in Europe – 2020. *Luxembourg: Publications Office of the European Union*. <https://doi.org/10.2800/686249>

Vegetated noise barriers

Nilsson, M., Klæboe, R., Bengtsson, J., Forssén, J., Hornikx, M., Van der Aa, B., Rådsten-Ekman, M. *et al.* (2013). Novel solutions for quieter and greener cities. Report of the research project “HOListic and Sustainable Abatement of Noise by optimized combinations of Natural and Artificial means” (HOSANNA). Chalmers University of Technology. <https://research.chalmers.se/en/publication/208780>

Van Renterghem, T., Forssén, J., Attenborough, K., Jean, P., Defrance, J., Hornikx, M. and Kang, J. (2015). Using natural means to reduce surface transport noise during propagation outdoors. *Applied Acoustics*, 92. <http://dx.doi.org/10.1016/j.apacoust.2015.01.004>

Ecosystem services

Bratman, G.N., Hamilton, J.P. and Daily, G.C. (2012). The impacts of nature experience on human cognitive function and mental health. *Annals of the New York Academy of Sciences* 1249(1), 118-136. <http://doi.org/10.1111/j.1749-6632.2011.06400.x>

Francis, C.D., Newman, P., Taff, B.D., White, C., Monz, C.A., Levenhagen, M. *et al.* (2017). Acoustic environments matter: Synergistic benefits to humans and ecological communities. *Journal of Environmental Management* 203, 245-254. <http://doi.org/10.1016/j.jenvman.2017.07.041>

Ratcliffe, E. (2021). Sound and soundscape in restorative natural environments. *Frontiers in Psychology* 12:570563. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.570563>

Veisten, K., Smyrnova, Y., Klæboe, R., Hornikx, M., Mosslemi, M. and Kang, J. (2012). Valuation of Green Walls and Green Roofs as Soundscape Measures: Including Monetised Amenity Values Together with Noise-attenuation Values in a Cost-benefit Analysis of a Green Wall Affecting Courtyards. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 9, 3770-3788. <https://doi.org/10.3390/ijerph9113770>

Green space

Alvarsson, J.J., Wiens, S. and Nilsson, M.E. (2010). Stress recovery during exposure to nature sound and environmental noise. *International Journal of Environment & Public Health* 7, 1036–1046. <https://doi.org/10.3390/ijerph7031036>

Van Renterghem, T. (2019). Towards explaining the positive effect of vegetation on the perception of environmental noise. *Urban Forestry & Urban Greening* 40. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2018.03.007>

Quiet space

Cerwén, G. (2019). Listening to Japanese Gardens: An Autoethnographic Study on the Soundscape Action Design Tool. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 16(23), 4648; <https://doi.org/10.3390/ijerph16234648>

Matsinos, G.Y., Tsaligopoulos, A. and Economou, C. (2017). Identifying the Quiet Areas of a Small Urban Setting: The Case of Mytilene. *Global NEST Journal* 19, 674–681. <https://doi.org/10.30955/gnj.001817>

Place-making

Yelmi, P. (2016). Protecting contemporary cultural soundscapes as intangible cultural heritage: sounds of Istanbul. *International Journal of Heritage Studies* 22(4), 302-311. <http://dx.doi.org/10.1080/13527258.2016.1138237>

ACTUALIDAD

COVID 19

NOTICIAS

SALUD PÚBLICA

Bogotanos están altamente expuestos a riesgos de la contaminación auditiva

| 3 marzo 2022 | Sin comentarios

[Inicio](#) / [Actualidad](#) / Bogotanos están altamente expuestos a riesgos de la contaminación auditiva





El ruido generado por el tráfico en la capital está muy por encima de los niveles recomendados por la OMS.

Redacción Gestarsalud

La contaminación auditiva es una realidad de muchas ciudades capitales y es un **problema de salud pública** del que se debe hablar en fechas como este 3 de marzo, cuando se celebra el día mundial de la **audición**.

En coincidencia con esta jornada, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) presentó el reporte '**Fronteras 2022: cuestiones emergentes de preocupación ambiental**', en el que se evidencia que la **contaminación auditiva** es uno de los principales riesgos ambientales para la salud de los seres humanos al punto de considerarse una **carga para la salud pública**.



La contaminación auditiva impacta la salud humana con **efectos cardiovasculares y metabólicos; deterioro cognitivo**; efectos sobre el sueño; deficiencia auditiva y tinnitus; resultados adversos al nacimiento; y calidad de vida, salud mental y bienestar.



alto riesgo de sufrir consecuencias de salud.

Sin embargo, la información disponible para Bogotá está en un rango de **70 a 83 dB**, comparable con los niveles que se generan desde una aspiradora (70 dB) a una cortadora de césped o una moto pasando (90 dB). El dato de la capital colombiana fue aportado por el estudio 'Desafíos y políticas de ruido ambiental en países de bajos y medianos ingresos' (2021), publicado en 'South Florida Journal of Health'.

Los niveles de ruido presentados para Bogotá están en **rangos similares** a los registrados en El Cairo (77-88 dB); Abuja, en Nigeria (73-84 dB); Ahvaz, en Irán (69-84 dB); Jaipur, en India (75-84 dB); Hong Kong (69-89 dB); y Kuala Lumpur (75-85 dB).

(e puede interesar: [Pandemia causó aumento histórico de la ansiedad y la depresión en el mundo](#))

Consecuencias cardiovasculares y mentales

Según la ONU, los efectos adversos del ruido en la salud pública son múltiples ya que abarcan un amplio espectro de resultados, que van desde la **angustia leve** y temporal hasta el **deterioro físico grave y crónico**.

El informe advierte que hay evidencia creciente de que la exposición al ruido del tráfico es un **factor de riesgo** para el desarrollo de trastornos cardiovasculares y metabólicos como presión arterial elevada, hipertensión arterial, enfermedad coronaria y diabetes. De hecho, se estima que en **Europa** la exposición a largo plazo al ruido ambiental contribuye a 48.000 nuevos casos de cardiopatía isquémica y causa 12.000 muertes prematuras cada año.

Se explica que la **sensibilidad** de un individuo al ruido se considera un rasgo relativamente estable y en parte genético, independiente del nivel de exposición. Sin embargo, puede manifestarse con un **mayor grado** de vigilancia y reactividad fisiológica a los sonidos. Es por esto que una alta sensibilidad al ruido puede exacerbar las respuestas de **estrés** y puede estar asociada con **problemas de salud** de los seres humanos.

Por ejemplo, **dos estudios** a largo plazo de Toronto (Canadá), que duraron **15 años**, encontraron que la **exposición al ruido del tráfico** elevaba los riesgos de infarto agudo de miocardio e insuficiencia cardíaca.



(Las recomendaciones. [Un observatorio para reducir las desigualdades que afectan la salud](#))

Más efectos

El informe destaca que el **tráfico y otros ruidos urbanos** no solo afectan el bienestar humano, sino que también **perturban y ponen en peligro** la supervivencia de **especies cruciales** para el entorno. Según un estudio del coro del amanecer de los **gorriones** de collar rufo, que viven en los **parques públicos** de la ciudad de Bogotá, estas aves cambiaron su **comportamiento** de canto en previsión de la hora pico de la mañana y comenzaron a cantar más temprano.

Recordemos que la comunicación acústica es vital para **muchas especies animales**, pues se utilizan en una variedad de contextos de comunicación, incluida la defensa del territorio, la advertencia de peligro, la localización o atracción de una pareja y el cuidado de la descendencia.

Y si bien los sonidos abruptos e impredecibles pueden ser **percibidos como una amenaza** por los animales, las **perturbaciones acústicas crónicas**, como el ruido del tráfico, pueden **interferir** con la comunicación acústica y alterar el comportamiento de una variedad de especies.

Recomendaciones de la OMS

Para lograr un paisaje sonoro deseable, la ONU recomienda varias soluciones, dentro de estas, **entornos vegetales** en espacios urbanos ya que son capaces de **absorber** la energía acústica, difundir el ruido y reducir la amplificación.

Así, una solución propuesta es ubicar **hileras de árboles** detrás de las barreras acústicas tradicionales de las carreteras, o **capas de vegetación** en paredes acústicas rígidas, lo que puede lograr reducir los niveles de ruido hasta en **12 dB**.

Por otro lado, los **cinturones de árboles**, los arbustos, las paredes verdes y los techos verdes tienen **efectos visuales positivos** además de ayudar a **amplificar** los sonidos naturales al atraer la vida silvestre urbana. 

Esto sin olvidar que los sonidos naturales pueden señalar un **ambiente seguro**, reducir la ansiedad y ofrecer recuperación mental, mientras que la falta de sonido natural puede provocar un estado  

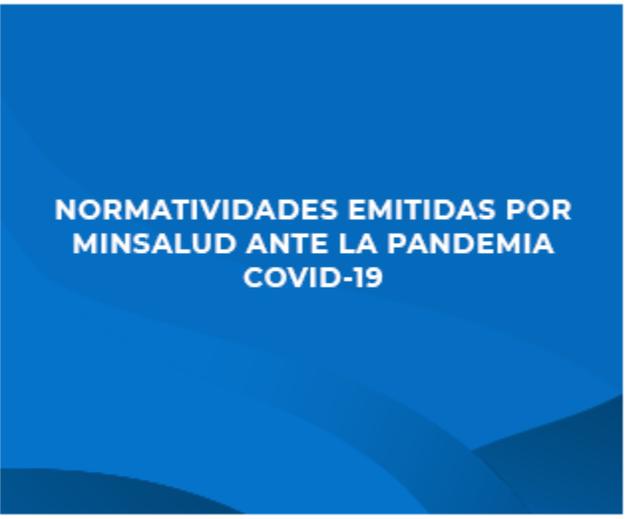
[ACTUALIDAD](#)[REGIONES](#)[SALUD
PÚBLICA](#)[OPINIÓN](#)[INTERNACIONAL](#)[DETERMINANTES
DE LA SALUD](#)[COMUNICACIÓN](#)

tanto con materiales tradicionales como con materiales fabricados con elementos reciclados como el plástico y los neumáticos de los automóviles, que también han resultado eficaces.

Finalmente, explican que las **barreras acústicas** a lo largo de **carreteras** con elementos como bermas de tierra, gaviones y el uso de materiales de **aislamiento acústico** y características arquitectónicas en los edificios pueden romper la cadena de propagación del ruido.

(Lea también: [‘El cambio climático es una amenaza cada vez más grave para nuestro bienestar’](#))

Temas:

[Contaminación Auditiva](#)[Coronavirus](#)

NORMATIVIDADES EMITIDAS POR
MINSALUD ANTE LA PANDEMIA
COVID-19





La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20214070874131



26-08-2021

Bogotá D.C

Señor

WILLIAM SÁNCHEZ PÁEZ

sanchez.jw@gmail.com

Asunto: Respuesta al Radicado MT No. 20213031137332 de 17 junio del 2021-Revisión Tecno mecánica.

Estimado señor Sánchez:

En atención a su petición en la cual solicita *“es posible que se incluya en la revisión técnico mecánica de vehículos y motos, la revisión de cornetas, sirenas, pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire, resonadores en el escape de gases y demás, para dar Cumplimiento al Artículo 104 de la ley 769 de 2002 y que no sobrepase la intensidad provista por las entidades ambientales 2. Si no es posible el punto anterior ¿que requiere el Ministerio de Transporte?”*, al respecto nos permitimos dar respuesta de la siguiente manera:

De acuerdo con la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* señalo que:

“ARTÍCULO 51. REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS. <Artículo modificado por el artículo 201 del Decreto 19 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:> Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

La revisión estará destinada a verificar:

f. El adecuado estado de la carrocería.

g. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.

h. El buen funcionamiento del sistema mecánico.

i. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.

j. Eficiencia del sistema de combustión interno.

k. Elementos de seguridad.

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (57+1) 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co





Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20214070874131



26-08-2021

l. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.

m. Las llantas del vehículo.

n. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.

o. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.”

Por lo anterior, es preciso indicarle que la revisión tecno mecánica está destinada a la revisión de los literales en el artículo 51 antes transcritos. Por lo tanto, es la normatividad aplicable para la revisión tecno mecánica, hasta tanto el Congreso de la Republica expida una nueva disposición.

De este modo se da respuesta clara, precisa, congruente y de fondo a la petición, dentro de las competencias de esta Cartera Ministerial.

Cordialmente,

MARÍA DEL ROSARIO HERNÁNDEZ VILLADIEGO
Coordinadora Grupo de Atención Técnica en Transporte y Tránsito
Dirección de Transporte y Tránsito - Ministerio de Transporte.

Elaboró: Jessica Paola Hernández Martínez
Revisó: MRHV



Respuesta de Petición – Radicado interno 1723.

1 mensaje

Presidencia Senado <presidencia@senado.gov.co>
Para: sanchez.jw@gmail.com

12 de julio de 2022, 21:00

PRES-CS-CV-19-0006743-2022
Cite este número para cualquier consulta o respuesta
Bogotá D.C., 01 de julio de 2022.

Respetado Señor
WILLIAM SANCHEZ
sanchez.jw@gmail.com

Asunto: Respuesta de Petición – Radicado interno 1723.

Cordial saludo

Por instrucciones del Presidente Senador Juan Diego Gómez, para los fines pertinentes me permito adjuntar el asunto de la referencia.

Cordialmente,



PRESIDENCIA SENADO

Extensión: 5394

Mail: presidencia@senado.gov.co

Por favor considere el medio ambiente antes de imprimir este correo electrónico!

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD.

Este correo y la información contenida o adjunta al mismo es privada y confidencial y va dirigida exclusivamente a su destinatario. El Congreso de la República de Colombia- Senado de la República informa a quien pueda haber recibido este correo por error que contiene información confidencial cuyo uso, copia, reproducción o distribución está expresamente prohibida. Si no es usted el destinatario del mismo y recibe este correo por error, le rogamos lo ponga en conocimiento del emisor y proceda a su eliminación sin copiarlo, imprimirlo o utilizarlo de ningún modo.

CONFIDENTIALITY WARNING..

This message and the information contained in or attached to it are private and confidential and intended exclusively for the addressee. The Congress of the Republic of Colombia - Senate of the Republic informs to whom it may receive it in error that it contains privileged information and its use, copy, reproduction or distribution is prohibited. If you are not an intended recipient of this E-mail, please notify the sender, delete it and do not read, act upon, print, disclose, copy, retain or redistribute any portion of this E-mail.



Respuesta a Peticionario 1723.pdf

188K



Presidencia Senado

PRES-CS-CV-19-0006743-2022

Cite este número para cualquier consulta o respuesta
Bogotá D.C., 01 de julio de 2022.

Respetado Señor
WILLIAM SANCHEZ
sanchez.jw@gmail.com

Asunto: Respuesta de Petición – Radicado interno 1723.

Cordial saludo,

Acusamos recibo de su comunicación allegada a la Presidencia del Senado el día 20 de Junio de 2022, mediante la cual nos envía derecho de petición "SOLICITUD NORMATIVA CONTROL RUIDO VEHICULAR EN ZONAS URBANAS".

Agradecemos su interés sobre la problemática actual de Ruido Vehicular en las Zonas Urbanas, y valoramos los aportes que realiza frente a una eventual modificación normativa.

Finalizada la ultima legislatura del actual periodo constitucional, lo invitamos a que una vez se poseione el nuevo congreso presente la solicitud normativa de conformidad con las leyes y normas que regulan en procedimiento legislativo en Colombia.

Desde la Presidencia del Senado estaremos siempre atentos para atender las consultas de los ciudadanos, a efectos de garantizar el derecho fundamental de petición consagrado en el artículo 23 de nuestra Constitucional Política.

Cordialmente,

GLORIA ELIZABETH RODRÍGUEZ ROBAYO

Secretaria Privada – Presidencia del Senado.

Proyectó Juan David Pérez – Contratista.

Revisó: Gloria E. Rodríguez Robayo -Secretaria Privada – Presidencia del Senado.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Teléfonos: 3825394
CAPITOLIO NACIONAL
presidencia@senado.gov.co

DERECHO DE PETICION SOICITUD NORMATIVA CONTROL RUIDO VEHICULAR EN ZONAS URBANAS

William Sanchez <sanchez.jw@gmail.com>

21 de julio de 2022, 16:16

Para: atencionciudadanacongreso@senado.gov.co, presidencia@senado.gov.co

Señores Congresista Buenas Tardes;

Con el presente me dirijo, para solicitar muy respetuosamente que en esta legislatura se de prioridad y se legisle para buscar solución al ruido vehicular en zonas urbanas, que nos está afectando a todos los que residimos en ciudades como Bogotá, según informe de la **OMS**, en la página 10 de **Fronteras 2022**

Este problema también es un **problema social**, no solamente en el campo se ve problemas, **ya lo estamos viviendo en las ciudades**

Uno de los puntos que planteo, es **restringir la importación de nuevos vehículos y motos**, a fin de proteger las personas que tienen sus vehículos de trabajo (**Volquetas, Camiones, Camionetas, Taxis**), **ya que estos, ESTAN TRABAJANDO A PERDIDA**

Por lo anterior Adjunto nuevamente Archivo PDF "**Solicitud Normativa Ruido Vehicular**" y remito nuevamente la solicitud que pase el pasado 20 de Junio de 2022

De antemano quedo atento a esta Peticion y relaciono nuevamente lo que solicito

SOLICITO

1. Crear normativa para el tránsito de vehículos de carga liviana y pesada en **Zonas Urbanas**, por ejemplo que se establezca el tránsito de estos, 2 días a la semana en horario diurno y **restringir el tránsito de estos sábados, domingos y feriados**
2. Crear Normativa para Restringir el tránsito de vehículos de carga liviana y pesada, en Zonas Urbanas Residenciales a fin de proteger la integridad familiar de los residentes de estas zonas
3. Crear Normativa **para descargue que tengan que hacer los vehículos de carga liviana y pesada** en las Zonas Urbanas, esto a fin de no generar congestión Vehicular, que actualmente se presenta y con esto los pitos por esta congestión
4. Implementar normativa para que **paguen IMPUESTO POR RUIDO** a vehículos de transporte público, carga pesada, liviana, motos y en general todo tipo de vehículo, puede ser de la siguiente forma:
 - a. **Establecer rango por decibeles, para que paguen impuesto en PRUEBAS DE ACELERACION** de motos o vehículos que se está

diagnosticando en los centros de revisión Tecnicomecánica. Los centros de Diagnóstico Tecnicomecánica, tendrá los instrumentos de medición de ruido para establecer los decibeles de ruido

- b. Que el impuesto por ruido puede ser **por día de uso del vehículo y/o moto** en las zonas urbanas
 - c. **Impuesto por el uso de Bocinas y pitos** que supere estándares permitidos de ruido y/o en su defecto generar normativa para que en el mediano plazo, los vehículos y motos cambien de pitos a estándares permitidos de ruido y eliminen las bocinas de todo tipo de vehículo, ya que estos no está cumpliendo ninguna función, más que contaminar auditivamente
 - d. **Impuesto por el uso alarmas** que tienen vehículos y motos, y limitar estos a estándares de ruido permitidos
 - e. **Impuesto por el uso de Motores en Bicicleta:** o en su defecto **normativa para restringir** el uso de motores en bicicletas por el alto ruido que estos generan y que está creciendo sin control
5. Normativa para restringir el uso de Sirenas de las ambulancias a la llegada a Hospitales, ya que en estos Hospitales hay pacientes con diversos grados de complejidad en la salud
 6. **Establecer Normativa en la importación** de Motores para vehículos, Vehículos y Motos, para que cumplan estándares de ruido requeridos, tanto en el motor, pitos y alarmas o que se cree Impuesto de estos y de acuerdo a los decibeles de contaminación que generan los motores, pitos y alarmas
 7. Normativa para que los trenes utilicen pitos, con estándares permitidos de ruido; incluido el **Metro de Bogotá que está en construcción**
 8. Se cree normativa para que se implemente, **protección del ruido en zonas urbanas residenciales**, esto a fin de proteger la integridad de las personas y familias que vivan ahí
 9. Crear Normativa **de incentivos para las plataformas de domicilio, que afilien únicamente domiciliarios en bicicleta sin motor** y que a estos afiliados no se les exija un límite máximo de tiempo para la entrega de los pedidos
 10. Crear normativa **para incentivar a la industria y el comercio**, que estén organizados al utilizar como máximo 2 días a la semana el transporte de carga y/o empresas de transporte de carga en Zonas Urbanas y respetando los Sábados, Domingos y Feriados, que son días para la familia y para sí mismos
 11. Crear Normativa para **Limitar la Importación de Vehículos y Motos**, una opción es por chatarrización y reposición para importar nuevos vehículos y motos
 12. Crear Normativa para que los Impuestos que se recaude por Ruido, sean destinados a Zonas Urbanas Residenciales o Mixtas Residenciales, **que requieren ser protegidos del ruido**, esto a fin de cumplir los derechos constitucionales de las familias, de sí mismos y de la sociedad general

Cordial Saludo;
William Sanchez

----- Forwarded message -----

De: **William Sanchez** <sanchez.jw@gmail.com>

Date: lun, 20 jun 2022 a las 16:33

Subject: DERECHO DE PETICION SOICITUD NORMATIVA CONTROL RUIDO VEHICULAR EN ZONAS URBANAS

To: <atencionciudadanacongreso@senado.gov.co>, <aida.avella@senado.gov.co>, <ptanayoasaf@gmail.com>,

<presiemcali@hotmail.com>, <ultsenamandagonzalez@gmail.com>, <anymarcas@hotmail.com>, <contacto@anapaolagudelo.com>,

<andrescristosenador@gmail.com>, <info@andresgarciazuccardi.com>, <angelicalozano.publico@gmail.com>, <senadorsanguino@gmail.com>, <antoniozabarain@zabarain.com>, <senadorbenedetti@gmail.com>, <artoroarch@gmail.com>, <viviana.barberena@hotmail.com>, <aydeelc@hotmail.com>, <bernerzambrano@yahoo.com>, <cjimenez96@hotmail.com>, <catrujillo04@hotmail.com>, <enriquezmayasenado@hotmail.com>, <ceguevara@gmail.com>, <carlosfelipemejia@hotmail.com>, <cmotoa@hotmail.com>, <carlosmeiselpolitica@gmail.com>, <ciroaramirez@hotmail.com>, <senadora@claudiacastellanos.com>, <ecmmusandra@gmail.com>, <dagalmen@gmail.com>, <david_barguil@hotmail.com>, <didier.lopez71@hotmail.com>, <edgarpalaciocamara@hotmail.com>, <edgardiazsenador@gmail.com>, <eduardopachecoc@gmail.com>, <eduardoenriquepulgardaza@gmail.com>, <efrain.cepeda.sarabia@senado.gov.co>, <ernesto.macias@senado.gov.co>, <esperanzaandradeserrano@hotmail.com>, <castisuar@hotmail.com>, <fabioamin@gmail.com>, <vasquezluna20051104@gmail.com>, <nicolas.araujo@senado.gov.co>, <gvelasco@outlook.com>, <german.hoyosgiraldos@senado.gov.co>, <german_1964@hotmail.com>, <guillergarcia@hotmail.com>, <gusbolivar@gmail.com>, <gustavopetro@yahoo.com>, <henriquezpinedo@gmail.com>, <hjsarpa@hotmail.com>, <ivancepedacongresista@gmail.com>, <juntosconivan@gmail.com>, <ivannamevasquez@hotmail.com>, <jaimeduranbarrera@hotmail.es>, <casalber1829@gmail.com>, <jhsuarezv@hotmail.com>, <privado@jhonmilton.org>, <utljohnmoisesbesaile@gmail.com>, <lus_manguitos@hotmail.com>, <jeluz7@hotmail.com>, <jguevara29@yahoo.es>, <robleosenado@gmail.com>, <j.gnecco17@gmail.com>, <alferjuridico@hotmail.com>, <jname@josename.com>, <joseluisperezoyuela@yahoo.es>, <joseobdulio100@gmail.com>, <ritterasistente@gmail.com>, <garcy23@gmail.com>, <parlamentariojuandiegogomez@gmail.com>, <jflemosur@hotmail.com>, <castro.juanluis@gmail.com>, <juan.merheg.marun@senado.gov.co>, <julianbedoyap@gmail.com>, <carlozada54@gmail.com>, <laufortichs@gmail.com>, <l.acudiaz@hotmail.com>, <ldiocamara@hotmail.com>, <ldiazgra@hotmail.com>, <lfvel@hotmail.com>, <ivan@ivanmarulada.com>, <bitervopalchucan27@gmail.com>, <maria.guerra@senado.gov.co>, <mariafernandacabal@gmail.com>, <marioalbertoc14@gmail.com>, <maritzamartinezaristizabal@gmail.com>, <maugomez31@hotmail.com>, <miguelaminescaf@yahoo.com>, <miguelbarreto78@hotmail.com>, <miguelpintosenado@gmail.com>, <milla.romero@senado.gov.co>, <mapa520@hotmail.com>, <nadiablel@hotmail.com>, <nicolaspervas@gmail.com>, <noragarciab@hotmail.com>, <pablocatatumbo33@gmail.com>, <paloma.valencia@senado.gov.co>, <paola@paolaholguin.com>, <gomez.leonidas@hotmail.com>, <richardaguilarv26@gmail.com>, <contacto@rodrigolara.co>, <rvillalba51@hotmail.com>, <senadorrossveltrodriguezr@gmail.com>, <roybarreras@gmail.com>, <rubychagui@gmail.com>, <sandralortizn@gmail.com>, <santiagoaval@hotmail.com>, <orteganarvaez@gmail.com>, <victoria.sandino@senado.gov.co>, <wilson.arias@senado.gov.co>, <israel.zuniga@senado.gov.co>

Señores Congresistas;

Con el presente me dirijo para plantear una problemática actual en las Zonas Urbanas y que afecta a toda nuestra sociedad y es el **Ruido Vehicular**, en el adjunto detalló la situación y la solicitud para que el congreso en pleno empiece a legislar a fin de proteger la integridad propia, familiar y de la sociedad

Adjunto Archivo PDF "**Solicitud Normativa Ruido Vehicular**"

De antemano agradezco cualquier duda aporte o aclaración a la presente; quedo muy atento

Cordial Saludo;
William Sanchez



Solicitud Normativa Ruido Vehicular.pdf
510K

CONTAMINACION AUDITIVA DE VEHICULOS, MOTOS Y BICICLETAS CON MOTOR EN ZONAS URBANAS

Esta solicitud es pensada en la base de una sociedad que es la familia y que cada uno de estos, tiene el derecho a disfrutar de un ambiente sano para desarrollarse como ser viviente humano

Es así como empresarios, empleados y trabajadores tienen familias que desean lo mejor para estas y para sí mismos

A medida que pasan los años, nosotros como sociedad humana vamos avanzando y uno de esos avances es los medios de transporte que utiliza el ser humano para su desplazamiento.

A través de la historia empezamos con caminar, luego con domar animales para montarnos en ellos, luego con el tren, luego con los vehículos y hoy en día la gran variedad de medios de transporte a gasolina, diésel y eléctricos

A crecido tanto los medios de transporte a gasolina, diésel y eléctricos en la historia, que hoy en día tenemos un problema que es la **contaminación auditiva y del aire** que no lo hemos mirado en detalle

PROBLEMATICA

1. Uno de los problemas que tenemos como sociedad moderna actual es la contaminación auditiva y del aire y muy especialmente en zonas urbanas. Hay ciudades y zonas en el mundo que el ser humano debe convivir con esta problemática y con afecciones en la familia y en lo personal como es la salud mental, física y espiritual
2. Hay zonas urbanas en el mundo con demasiada pobreza, con bastante fragilidad en lo que conocemos como familias, ya que los integrantes de la familia deben aportar a las necesidades del día a día y dejando a un lado no desarrollarse íntegramente como ser humano (salud mental, física y espiritual) y por lo tanto viene la desintegración familiar, que trae a esta sociedad inseguridad y pérdida del valor como seres humanos y que explico.
 - a. **Desigualdad:** Esta población salen a las calles día a día a buscar el alimento propio y de la familia, teniendo que soportar las inclemencias del clima, el ruido vehicular, respirar mal aire y laborar en condiciones no aptas para ninguno de nosotros como seres humano
 - b. Otros integrantes de la familia quedan en casa, si es que tienen, ya sea que estudian o haciendo otras actividades. En algunos hogares estas personas **viven cerca a fuentes de ruido vehicular** que no permite desarrollar sus actividades normales y en otros casos donde no hay fuentes de ruido cerca al hogar, pero mal ambiente en el hogar, tiende a salir la persona de su hogar a dar una vuelta, que en muchos casos se encuentra al salir con **zonas de contaminación auditiva y del aire**
 - c. Lo anterior conlleva a daño en la salud humana tanto **mental, física y espiritual** y a esto daño en la familia y en la sociedad actual
3. **El Ruido Vehicular afecta a todo ser Humano, Familia y Sociedad:** Es cierto y afecta la salud mental, física y espiritual. El numeral anterior no solamente es para esta población, es a todos que nos afecta y es el mismo efecto que dije anteriormente para una sociedad y esto se ve más en zonas residenciales o mixtas con residenciales, donde hay vías de flujo vehicular que impacta negativamente en la privacidad de los hogares
4. **Transporte de Carga Pesada y Liviana:** El tránsito de estos vehículos en las **zonas urbanas** están fuera de control estos contribuyen con altos niveles de ruido y aire por lo siguiente:
 - a. Este tipo de vehículos transitan por donde sea en zonas residenciales o mixtas donde hay residencias, lo que conlleva a que tengamos que aguantar todo el ruido que estos generan por el motor y en algunos casos por los **pitos** y no solamente entre semana, **también domingos y días feriados**, esto lleva al **desplazamiento de las personas** y no les queda más que vender su vivienda, por la afectación en la salud, propia y de la familia
 - b. **No hay zonas de descargue:** actualmente en muchas zonas urbanas del mundo, no tienen zonas adecuadas de descargue y descargan estos en cualquier lado, generando en algunos casos trancones en la vía y a esto pitos y a esto, afectación en la salud a las personas que viven en estas zonas urbanas
 - c. A pesar que existe señalización en algunas zonas urbanas de **prohibido el tránsito de vehículos de carga pesada** y hasta existe normativa en leyes, **estas no se cumplen**
 - d. **Mayor Costo en la Canasta Familiar y Consumidor Final:** Uno de los eslabones para determinar el costo final de un producto al consumidor final, es la logística de transporte de carga, a **más veces que el vehículo transite, mayor consumo de gasolina y mayor costo en el producto final**

5. **Cambio de Motor en Vehículos por unos más potentes:** Hoy en día uno cambia el motor de su vehículo por uno más potente, incluso le puede salir más económico que comprar un nuevo vehículo. En muchos países falta la regulación **al no tener en cuenta la contaminación auditiva** que estos generan, ya que nunca hemos visto en detalle el efecto negativo auditivo en el ser humano.
6. **Ruido en Motos y ahora en Bicicletas con Motores:** Los motores de motos y ahora en bicicletas a gasolina, son una de las fuentes que generan alto ruido, que impacta negativamente en una sociedad, familia y ser humano y no solamente en las zonas donde hay residencias, sino también en cualquier zona por donde uno camina, hoy en día las **bicicletas con motor a gasolina está creciendo sin control**
7. **Ruido de Bocinas y pitos de Vehículos en general y Motos:** Todos los vehículos tienen pito y otros tienen Bocinas, pero nosotros como sociedad no nos hemos detenido a mirar en detalle el impacto negativo que estos generan y crear una normativa de máximos decibeles permitidos a utilizar y la industria tampoco se ha detenido a crear vehículos y motos que cumpla estándares de ruido permitidos. En Colombia está el Código de Transito en el artículo 104, donde se prohíbe el uso de Bocinas en zonas residenciales, pero en la práctica no se cumple
8. **Alarmas en Vehículos y Motos:** La mayoría de Vehículos y Motos tienen alarmas, algunos los han quitado, ya que les han hecho el reclamo de estas alarmas que no dejan dormir o que suena muy seguido, etc. Estos tampoco los hemos regulado como sociedad y estos también contaminan y afectan negativamente a nosotros como seres humanos

Por todo lo anterior solicito **para ZONAS URBANAS** y a **fin de proteger la INTEGRIDAD HUMANA, FAMILIAR y de la SOCIEDAD** lo siguiente y de carácter **PRIORITARIO** o de **URGENCIA**

SOLICITO

1. Crear normativa para el tránsito de vehículos de carga liviana y pesada en **Zonas Urbanas**, por ejemplo que se establezca el tránsito de estos, 2 días a la semana en horario diurno y **restringir el tránsito de estos sábados, domingos y feriados**
2. Crear Normativa para Restringir el tránsito de vehículos de carga liviana y pesada, en Zonas Urbanas Residenciales a fin de proteger la integridad familiar de los residentes de estas zonas
3. Crear Normativa **para descargue que tengan que hacer los vehículos de carga liviana y pesada** en las Zonas Urbanas, esto a fin de no generar congestión Vehicular, que actualmente se presenta y con esto los pitos por esta congestión
4. Implementar normativa para que **paguen IMPUESTO POR RUIDO** a vehículos de transporte público, carga pesada, liviana, motos y en general todo tipo de vehículo, puede ser de la siguiente forma:
 - a. **Establecer rango por decibeles, para que paguen impuesto en PRUEBAS DE ACELERACION** de motos o vehículos que se está diagnosticando en los centros de revisión Tecnicomecánica. Los centros de Diagnóstico Tecnicomecánica, tendrá los instrumentos de medición de ruido para establecer los decibeles de ruido
 - b. Que el impuesto por ruido puede ser **por día de uso del vehículo y/o moto** en las zonas urbanas
 - c. **Impuesto por el uso de Bocinas y pitos** que supere estándares permitidos de ruido y/o en su defecto generar normativa para que en el mediano plazo, los vehículos y motos cambien de pitos a estándares permitidos de ruido y eliminen las bocinas de todo tipo de vehículo, ya que estos no está cumpliendo ninguna función, más que contaminar auditivamente
 - d. **Impuesto por el uso alarmas** que tienen vehículos y motos, y limitar estos a estándares de ruido permitidos
 - e. **Impuesto por el uso de Motores en Bicicleta:** o en su defecto **normativa para restringir** el uso de motores en bicicletas por el alto ruido que estos generan y que está creciendo sin control
5. Normativa para restringir el uso de Sirenas de las ambulancias a la llegada a Hospitales, ya que en estos Hospitales hay pacientes con diversos grados de complejidad en la salud
6. **Establecer Normativa en la importación** de Motores para vehículos, Vehículos y Motos, para que cumplan estándares de ruido requeridos, tanto en el motor, pitos y alarmas o que se cree Impuesto de estos y de acuerdo a los decibeles de contaminación que generan los motores, pitos y alarmas
7. Normativa para que los trenes utilicen pitos, con estándares permitidos de ruido; incluido el **Metro de Bogotá que está en construcción**
8. Se cree normativa para que se implemente, **protección del ruido en zonas urbanas residenciales**, esto a fin de proteger la integridad de las personas y familias que vivan ahí
9. Crear Normativa **de incentivos para las plataformas de domicilio, que afilien únicamente domiciliarios en bicicleta sin motor** y que a estos afiliados no se les exija un límite máximo de tiempo para la entrega de los pedidos

10. Crear normativa **para incentivar a la industria y el comercio**, que estén organizados al utilizar como máximo 2 días a la semana el transporte de carga y/o empresas de transporte de carga en Zonas Urbanas y respetando los Sábados, Domingos y Feriados, que son días para la familia y para sí mismos
11. Crear Normativa para **Limitar la Importación de Vehículos y Motos**, una opción es por chatarrización y reposición para importar nuevos vehículos y motos
12. Crear Normativa para que los Impuestos que se recaude por Ruido, sean destinados a Zonas Urbanas Residenciales o Mixtas Residenciales, **que requieren ser protegidos del ruido**, esto a fin de cumplir los derechos constitucionales de las familias, de sí mismos y de la sociedad general

DERECHO DE PETICION SOICITUD NORMATIVA CONTROL RUIDO VEHICULAR EN ZONAS URBANAS

Presidencia Senado <presidencia@senado.gov.co>
Para: sanchez.jw@gmail.com

11 de agosto de 2022, 18:25

Cordial saludo.

Señor/a
William Sanchez
sanchez.jw@gmail.com

Asunto: Respuesta de Petición – Correo electrónico.

Respetado Señor William Sanchez

Agradeciendo por comunicarse con esta corporación, se adjunta archivo de respuesta con radicado PRES-CS-CV-19-R-0000-2022.

Cordialmente,

JORGE IVÁN ARANGO DURÁN
Secretario Privado del Senado de la República.



PRESIDENCIA SENADO

Extensión: 5394

Mail: presidencia@senado.gov.co

[El texto citado está oculto]

 **PRES-CS-CV-19-R-0000-2022.pdf**
230K



ROY BARRERAS
PRESIDENTE DEL SENADO

PRES-CS-CV-19-R-0000-2022

Cite este número para cualquier consulta o respuesta

Bogotá D.C., 31 de julio de 2022

Señor

William Sanchez

sanchez.jw@gmail.com

Asunto: Respuesta a petición solicitud Normativa Control Ruido Vehicular en Zonas Urbanas

Respetado señor William Sánchez,

Agradeciendo por comunicarse con esta presidencia, ante su escrito por el que se dirige a dependencias de esta alta Corporación solicitando:

- (...) "1. Crear normativa para el tránsito de vehículos de carga liviana y pesada en Zonas Urbanas, por ejemplo que se establezca el tránsito de estos, 2 días a la semana en horario diurno y restringir el tránsito de estos sábados, domingos y feriados
2. Crear Normativa para Restringir el tránsito de vehículos de carga liviana y pesada, en Zonas Urbanas Residenciales a fin de proteger la integridad familiar de los residentes de estas zonas
3. Crear Normativa para descargue que tengan que hacer los vehículos de carga liviana y pesada en las Zonas Urbanas, esto a fin de no generar congestión Vehicular, que actualmente se presenta y con esto los pitos por esta congestión
4. Implementar normativa para que paguen IMPUESTO POR RUIDO a vehículos de transporte público, carga pesada, liviana, motos y en general todo tipo de vehículo, puede ser de la siguiente forma:
- a. Establecer rango por decibeles, para que paguen impuesto en PRUEBAS DE ACELERACION de motos o vehículos que se está diagnosticando en los centros de revisión Tecnicomecánica. Los centros de Diagnóstico Tecnicomecánica, tendrá los instrumentos de medición de ruido para establecer los decibeles de ruido.
- b. Que el impuesto por ruido puede ser por día de uso del vehículo y/o moto en las zonas urbanas
- c. Impuesto por el uso de Bocinas y pitos que supere estándares permitidos de ruido y/o en su defecto generar normativa para que en el mediano plazo, los vehículos y motos cambien de pitos a estándares permitidos de ruido y eliminen las bocinas de todo tipo de vehículo, ya que estos no está cumpliendo ninguna función, más que contaminar auditivamente
- d. Impuesto por el uso alarmas que tienen vehículos y motos, y limitar estos a estándares de ruido permitidos
- e. Impuesto por el uso de Motores en Bicicleta: o en su defecto normativa para restringir el uso de motores en bicicletas por el alto ruido que estos generan y que está creciendo sin control
5. Normativa para restringir el uso de Sirenas de las ambulancias a la llegada a Hospitales, ya que en estos Hospitales hay pacientes con diversos grados de complejidad en la salud
6. Establecer Normativa en la importación de Motores para vehículos, Vehículos y Motos, para que cumplan estándares de ruido requeridos, tanto en el motor, pitos y alarmas o que se cree Impuesto de estos y de acuerdo a los decibeles de contaminación que generan los motores, pitos y alarmas
7. Normativa para que los trenes utilicen pitos, con estándares permitidos de ruido; incluido el Metro de Bogotá que está en construcción

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Teléfonos: 3825394
CAPITOLIO NACIONAL
presidencia@senado.gov.co



ROY BARRERAS
PRESIDENTE DEL SENADO

8. *Se cree normativa para que se implemente, protección del ruido en zonas urbanas residenciales, esto a fin de proteger la integridad de las personas y familias que vivan ahí*
9. *Crear Normativa de incentivos para las plataformas de domicilio, que afilien únicamente domiciliarios en bicicleta sin motor y que a estos afiliados no se les exija un límite máximo de tiempo para la entrega de los pedidos*
10. *Crear normativa para incentivar a la industria y el comercio, que estén organizados al utilizar como máximo 2 días a la semana el transporte de carga y/o empresas de transporte de carga en Zonas Urbanas y respetando los Sábados, Domingos y Feriados, que son días para la familia y para sí mismos*
11. *Crear Normativa para Limitar la Importación de Vehículos y Motos, una opción es por chatarrización y reposición para importar nuevos vehículos y motos.*
12. *Crear Normativa para que los Impuestos que se recaude por Ruido, sean destinados a Zonas Urbanas Residenciales o Mixtas Residenciales, que requieren ser protegidos del ruido, esto a fin de cumplir los derechos constitucionales de las familias, de sí mismos y de la sociedad general ...” (...).*

Me permito manifestarle que la Constitución Política de la República de Colombia en su Artículo 154 y siguientes determina que las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras del Congreso de la República, a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

También pueden presentar proyectos de ley o de reforma constitucional, un número de ciudadanos igual o superior al cinco por ciento del censo electoral existente en la fecha respectiva o el treinta por ciento de los concejales o diputados del país y establece que los ciudadanos proponentes tendrán derecho a designar un vocero que será oído por las Cámaras en todas las etapas del trámite.

En desarrollo de lo anterior, la Ley 5 de 1992 “Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes”, establece que el Congreso de la República cumple con la función constituyente para reformar la Constitución Política mediante actos legislativos, la función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación, la función de control político, para requerir y emplazar a los Ministros del Despacho y demás autoridades y conocer de las acusaciones que se formulen contra altos funcionarios del Estado, entre otras.

De acuerdo con el Artículo 140 de nuestra carta política, pueden presentar proyectos de ley Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas, el Gobierno Nacional, a través de los Ministros del Despacho, la Corte Constitucional, el Consejo Superior de la Judicatura, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Nacional Electoral, el Procurador General de la Nación, el Contralor General de la República, el Fiscal General de la Nación y el Defensor del Pueblo.

“ARTÍCULO 140. INICIATIVA LEGISLATIVA. <Artículo modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005. Rige a partir del 19 de julio de 2006. El nuevo texto es el siguiente> Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.
2. El Gobierno Nacional, a través de los Ministros del Despacho.
3. La Corte Constitucional.
4. El Consejo Superior de la Judicatura.
5. La Corte Suprema de Justicia.
6. El Consejo de Estado.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Teléfonos: 3825394
CAPITOLIO NACIONAL
presidencia@senado.gov.co



ROY BARRERAS
PRESIDENTE DEL SENADO

7. El Consejo Nacional Electoral.
8. El Procurador General de la Nación.
9. El Contralor General de la República.
10. El Fiscal General de la Nación.
11. El Defensor del Pueblo.”

De igual forma, un número de ciudadanos igual o superior al 5% del censo electoral existente en la fecha respectiva tienen iniciativa popular para presentar proyectos de ley, en razón del mecanismo de participación popular (Art. 141 Ley 5 de 1992).

“ARTÍCULO 141. INICIATIVA POPULAR. Podrán también presentar proyectos de ley, en razón del mecanismo de participación popular:

1. Un número de ciudadanos igual o superior al 5% del censo electoral existente en la fecha respectiva. (Negrilla fuera de texto)
2. Un 30% de los Concejales del país.
3. Un 30% de los Diputados del país.”

Conviene resaltar que la Ley 134 de 1994 “por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana”, precisa que la iniciativa popular legislativa y normativa ante las corporaciones públicas es el derecho político de un grupo de ciudadanos de presentar Proyecto de Acto Legislativo y de ley ante el Congreso de la República, de Ordenanza ante las Asambleas Departamentales, de Acuerdo ante los Concejos Municipales o Distritales y de Resolución ante las Juntas Administradoras Locales, y demás resoluciones de las corporaciones de las entidades territoriales, de acuerdo con las leyes que las reglamentan, según el caso, para que sean debatidos y posteriormente aprobados, modificados o negados por la corporación pública correspondiente.

Para tales efectos la mencionada ley establece el mecanismo idóneo para dar trámite a estas iniciativas populares legislativas y normativas, a más de las materias y excepciones de que puedan ser objeto estos proyectos, también aclara que deberá contar con el respaldo de por lo menos el cinco por ciento (5%) de los ciudadanos inscritos en el censo electoral correspondiente. Así las cosas, para que el Congreso de la República pueda dar trámite a una iniciativa legislativa debe cumplirse con los exigencias Constitucionales y legales, citadas anteriormente, además de los requisitos señalados en el Art. 157 de la Constitución Política, como son:

1. Haber sido publicado oficialmente por el Congreso, antes de darle curso en la comisión respectiva.
2. Haber sido aprobado en primer debate en la correspondiente comisión permanente de cada Cámara. El reglamento del Congreso determinará los casos en los cuales el primer debate se surtirá en sesión conjunta de las comisiones permanentes de ambas Cámaras.
3. Haber sido aprobado en cada Cámara en segundo debate.
4. Haber obtenido la sanción del Gobierno.

Como bien puede observar, la publicidad de los proyectos de acto legislativo y/o de los proyectos de ley es un requisito esencial para iniciar su trámite, para tales efectos el Congreso de la República, a través de sus respectivas Cámaras (Senado y Cámara de Representantes) publica en sus páginas web oficiales el Orden de Día que se van a tramitar en cada una de las sesiones, ya sea en las Comisiones Constitucionales Permanentes y/o en Plenarias, para que los ciudadanos tengan conocimiento de estas iniciativas senatoriales, gubernamentales, institucionales y/o populares, con el objeto de participar en sus discusiones, dando así estricto cumplimiento a la disposición contenida en el Parágrafo del Art. 230 de la Ley 5 de 1992, es decir la inscripción previa en el respectivo libro de registro en cada una de las secretarías de las Comisiones, cada vez que se vaya a debatir un proyecto del interés ciudadano en sesiones informales, audiencias públicas y/o foros.



ROY BARRERAS
PRESIDENTE DEL SENADO

En este orden de ideas, debo felicitarlo por su interés legislativo en temas tributarios, para tales efectos lo invito para que pueda hacer seguimiento a las actividades del Congreso de la República a través de la página web oficial como lo es: <https://senado.gov.co/> Para concretar.

Los efectos legales del presente informe serán conforme las disposiciones del artículo 28 de la ley 1437 de 2011, modificada por el artículo 1 la ley 1755 de 2015, por cuanto lo aquí manifestado no es obligatorio o vinculante. Espero haber entregado una respuesta clara, completa y oportuna a su solicitud. En tal sentido, se procederá a dar archivo de su petición.

Cordialmente,


JORGE IVÁN ARANGO DURÁN
Secretario Privado – Presidencia del Senado de la República
Proyectó: Yeny Garzón – Contratista Presidencia

Respuesta radicado SDM-191835-17

Richard Eduardo Fajardo <rfajardo@movilidadbogota.gov.co>

28 de diciembre de 2017, 7:32

Para: wsanchez0010@gmail.com

Buen día Señor William,

De acuerdo a lo conversado, remito para su conocimiento y fines pertinentes copia del oficio-respuesta emitido para el radicado relacionado en el asunto.

De igual forma, es importante indicar que el oficio adjunto es una copia de la respuesta la cual se encuentra en proceso de entrega.

Cordialmente,

RICHARD FAJARDO**Grupo señalización****Dirección de Control y Vigilancia****SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD****DIRECCIÓN:** Carrera 28 A No. 17 A 20**TELÉFONO:** (57-1) 3649400 Ext. 7227**Correo:** rfajardo@movilidadbogota.gov.co**Web:** www.movilidadbogota.gov.co

 **SDM-DCV-211634-17.pdf**

464K



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SDM-DCV-211634-17

Bogotá D.C.,

Señor
WILLIAM SANCHEZ PAEZ Y DEMÁS FIRMANTES
Dirección: Carrera 10 No. 67A - 04
Teléfono: 3168495940
Ciudad

Asunto: Solicitud de implementación de reductores de velocidad en el sector de la Carrera 10 entre Calle 67 y Calle 69, Barrio Quinta Camacho.
Referencia: SDM-191835-17
Localidad: Chapinero
UPZ: Chapinero

Respetado Señor Sánchez:

Con el fin de dar respuesta a la solicitud del asunto, donde solicita la implementación de dispositivos reductores de velocidad y señalización en el tramo de la referencia; de manera atenta se informa lo siguiente:

Una vez realizada la visita de inspección, así como revisada la base de datos georreferenciada con la que cuenta la Entidad, se informa lo siguiente:

- Señalización Vial

Con base en la visita técnica de inspección y evaluación al sector del requerimiento se determinó incluir en la base de compromisos de la entidad el mantenimiento de la señalización vertical incluida en el diseño de señalización elaborado para el sector¹.

De igual forma, se programa la implementación de la señal vertical SR-38 (sentido único de circulación) en el costado oriental de la Carrera 10 con Calle 69.

No obstante, de acuerdo a la problemática indicada se evaluará el sector a fin de determinar la pertinencia de la implementación de señalización vertical adicional a la existente, teniendo en cuenta la normatividad vigente así como establecido en el Manual de Señalización Vial.

También, se pudo establecer que la vía se encuentra en condiciones no adecuadas para la implementación de señalización horizontal por lo tanto, teniendo en cuenta que el tramo

¹Identificado con ID EX_02_201_1881_12_V2



corresponde a la malla vial local de la Ciudad, se da traslado de la solicitud a la Alcaldía Local de Chapinero, con el fin que se adelanten las actividades necesarias para el mantenimiento y recuperación de la vía en el sector de la referencia teniendo en cuenta la normatividad vigente² en cuanto a reposición de la demarcación vial, de acuerdo con el diseño de señalización elaborado por esta Dirección para el sector de la referencia.

- Reductores de velocidad.

En cuanto a la instalación de reductores de velocidad, no se considera viable teniendo en cuenta que estos dispositivos incrementan los niveles de ruido y vibraciones, lo cual no sería una solución definitiva que atienda satisfactoriamente la problemática de ruido expuesta en su solicitud.

Por lo tanto, se informa que mediante OP-21346, se solicitó a la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá la programación de operativos de control encaminados a romper los patrones de exceso de velocidad a fin de lograr el respectivo cumplimiento de la normatividad aplicable en el sector de la petición por parte de los conductores infractores.

De igual manera, esta entidad considera procedente citar la normatividad vigente en cuanto a la velocidad de circulación permitida en el sector del asunto, utilización de carriles y prelación de las señales de tránsito que se encuentra reglamentada por lo establecido en artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, el cual modifica el artículo 106 de la Ley 769 de 2002³ (Código Nacional de Tránsito Terrestre-CNTT), además de la normatividad relacionada con reglas generales y educación en el tránsito para peatones (artículos 55, 57, 58, 59, 68 y 111 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-CNTT)⁴.

A continuación se presenta el registro fotográfico realizado el día 11 de diciembre de 2017 en el sector del requerimiento.

Registro fotográfico:



Foto 1. Nomenclatura del sitio



Foto 2. Carrera 10 entre Calle 67 y Calle 69. Vista al Sur.

² Según lo establecido en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre -CNTT), Artículo 115, parágrafo 2 Artículo 115 "(...) **Parágrafo** En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta."

³ "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones-CNTT. Artículos 1, 2, 7, 55, 65, 76, 77, 78, 79, 80, 109, 112 y 131."

⁴ "Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.

"Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón.

"Artículo 57. Circulación peatonal.

"Artículo 58. Prohibiciones a los peatones.

"Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.

"Artículo 68. Utilización de los Carriles.

"Artículo 111. Praelación de las señales.



Foto 3. Carrera 10 entre Calle 67 y Calle 69. Vista al Norte.

Foto 4. Carrera 10 entre Calle 67 y Calle 69. Vista al Sur.

Fuente: (Elaboración propia)

Finalmente es importante mencionar, conforme al Artículo 109 de la ley 769 de 2002 (código Nacional de Tránsito Terrestre), en el cual establece: "Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito", por tanto, aun cuando es responsabilidad de la Secretaria Distrital de Movilidad adoptar las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en cuanto al acatamiento de las normas.

Bogotá mejor para todos,

NICOLÁS ADOLFO CORREAL HUERTAS

Director de Control y Vigilancia
Secretaría Distrital de Movilidad

Con copia: Alcaldía Local de Chapinero. Carrera 13 No. 54 – 74 y se adjunta copia SDM-DCV-191835-17 en tres (3) folios.

Revisó.: Ing. Luis Pachon Forero- Ingeniero Contratista - Dirección de Control y Vigilancia. SDM
Vo.Bo.: Ing. Carlos Humberto Becerra Reina – Profesional Universitario – Dirección de Control y Vigilancia. SDM
Proyectó Richard Fajardo – Contratista 544-17 – Dirección de Control y Vigilancia – SDM, Dic/19/17.V2 Dic/21/17.V3





JUZGADO ONCE ADMINISTRATIVO CIRCUITO DE BOGOTÁ

Bogotá, D.C., dos (2) de julio de dos mil veintiuno (2021).

REFERENCIA: *Acción Popular 2021-00108*

DEMANDANTE: *JOSÉ WILLIAM SÁNCHEZ PAEZ*

DEMANDADO: *BOGOTA D.C.-SECRETARÍA DISTRITAL DE
MOVILIDAD Y OTROS.*

I. El ciudadano JOSÉ WILLIAM SÁNCHEZ PAEZ, en ejercicio de la acción popular presentó demanda contra la Secretaría Distrital de la Movilidad con el objeto que se dispusiera la protección de los derechos e intereses colectivos al goce de un ambiente sano, moralidad administrativa, doce de espacio público, seguridad y salubridad pública, realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes, para el efecto formuló las siguientes:

“I.- DECLARACIONES:

“1.- Que se suspenda y se niegue el desvío del transporte público por la carrera 10 entre calles 64 y 69.

II.- Presenta como fundamentos de la demanda los siguientes;

HECHOS:

1. Que desde ya hace varios meses se viene arreglando la malla vial de la calle 67 entre carreras 7 y 9, en la ciudad de Bogotá, mediante el contrato de obra 1610 de 2019, ejecutado por el contratista Unión Temporal Malla Vial 2019, actualmente el tramo intervenido viene funcionando a media calzada, lo que ha ocasionado el desvío no autorizado del transporte público, por la carrera 10, para subir por la calle 67A o calle 69.

2.- Señala que, dichos desvíos han impactado negativamente en su calidad de vida, por el ruido que estos generan a la comunidad que no está de acuerdo con el desvío del transporte público por la carrera 10 entre calles 64 y 69.

3.- Que a finales del mes de abril llame a la Unión Temporal Malla Vial 2019, les informan que van hacer el cierre total de la malla vial por el tramo señalado, que el transporte público va a desviar a partir del 12 de abril y hasta el 19 de agosto de este año por la carrera 10 entre calles 64 y 69; les informan que el anterior desvío lo autorizó la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. Ese desvío que menciona, no está avalado y no tiene el consentimiento de la comunidad y rechazan totalmente por el impacto negativo que va a tener en su calidad de vida por el ruido, contaminación, inseguridad, vibración y pitos del transporte público.

4.- Que radicó el 30 de marzo de 2021, acción ciudadana a la Secretaría Distrital de Movilidad con No. 20216120559772, solicitando “que no se autorice el desvío del transporte público por la carrera 10 entre calle 64 y 69”

5.- El 20 de abril recibió respuesta del Oficio radicado No. 20216120559772, donde confirma la Secretaria de Movilidad que el transporte público va a desviar por la carrera 10 así: “Tránsito Vehículos de Transporte Público · Las rutas del SITP ZP-C62-3, 166-3, B303-1 y ZP-C87-3 que circulan sentido oriente- occidente por la Calle 67 y toman la Carrera 9 al norte, deberán tomar la Av. Carrera 7 al sur, Calle 64 al occidente, Carrera 10 al norte, Calle 69 al oriente y Carrera 9 al norte empalmando nuevamente con el recorrido habitual (Mapa 4). · Las rutas del SITP 359-1, ZP-C42-3, 193B-3, 56A-3, 265-3, E25-3, ZP-491-1, ZP-361-2, ZP-C21-3, que circulan sentido sur-norte por la Carrera 8 y toman la Calle 67 al occidente y Carrera 9 al norte, deberán tomar la Calle 64 al occidente - Carrera 10 al norte y Calle 69 al oriente empalmando nuevamente con el recorrido habitual (Mapa 5). · La ruta del SITP 12-3 que circula sentido occidente-oriente por la Calle 66 y toma la Carrera 8 al Norte - Calle 67 al occidente y Carrera 9 al norte, deberán tomar la Carrera 10 al norte - Calle 69 al oriente y Carrera 9 al norte, empalmando nuevamente con el recorrido habitual (Mapa 6).”

6.- *Que no es justo, que no den respuesta a su petición “Que no se autorice el desvío del transporte público por la carrera 10 entre calles 64 y 69”.*

7.- *Actualmente deben tolerar el tránsito de volquetas, camiones mezcladores de cemento, camiones de carga pesada, furgones, carros y motos de alto cilindraje, así como también deben tolerar buses del SIT Provisional, que se desvían sin autorización por esta vía carrera 10, a la altura de la calle 67*

8.- *Que tienen el problema de aguantar el ruido del tránsito de esos vehículos, más furgones, carros y motos de alto cilindraje, ahora también aguantar las 14 rutas de transporte público.*

III.- *Recibida la demanda, se admitió mediante auto de 26 de abril de 2021, a través del cual se dispuso surtir las notificaciones a las autoridades accionadas, así como las comunicaciones de rigor al señor Procurador delegado y al Defensor del Pueblo, en calidad de garantes de los intereses públicos denunciados como vulnerados.*

***-ARGUMENTOS DE BOGOTÁ D.C.- SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD:** *Notificada la admisión de la demanda, la apoderada, le dio contestación en escrito (anexos 09) expediente digital, en el que manifestó su oposición a las súplicas de la demanda sobre los siguientes argumentos:*

- *La parte actora no ha cumplido con la carga de la prueba, si bien manifiesta la vulneración de una serie de derechos colectivos y la aparente problemática ocasionada en la zona, pero no allega prueba de ello, acude al artículo 30 de la Ley 472 de 1998, relacionada con la carga de la prueba, para expresar que no se evidencia que se aportaran elementos que permitieran evaluar las condiciones del tráfico que aparentemente los afectan, tampoco se evidencia que exista un alto índice de accidentalidad y/o número de personas afectadas que circulan por el tramo vial demandado.*
- *Que es importante observar que, la Secretaría de Movilidad ha aprobado los cambios viales tras estudios que han sido teniendo en cuenta como lo*

son los indicadores de velocidades, tiempos de viaje, la demanda atendida y la demora promedio por vehículo en circular en la zona.

- Frente a los hechos acepta que se autorizó el PMT al contratista UNIÓN TEMPORAL MALLA VIAL 2019, se autorizó la circulación de vehículos particulares y rutas de transporte público por el carril sur de la calle 67, sin afectar las trayectorias.
- Señala igualmente que: “(...) El contratista UNIÓN TEMPORAL MALLA VIAL 2019 solicitó ante la SDM, la autorización para cierre total de calzada como se indica en la Tabla 2, cierre que fue AUTORIZADO por la SPMT (Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito) en el COI (consolidado de obras de infraestructura)11 de 2021. Al respecto, la autorización se emitió teniendo en cuenta los soportes técnicos presentados mediante radicado SDM 20216120568862, en los cuales se evidenció a partir de diferentes análisis de tránsito (modelaciones), su viabilidad técnica, toda vez que los resultados de rendimiento del tránsito de la situación con PMT (Plan de Manejo de Tránsito) no implicaba grandes diferencias en cuanto a los indicadores de velocidades, tiempos de viaje, demanda atendida, demora promedio por vehículo, entre otros (...)”
- Que “con el fin de facilitar la ejecución de las actividades y garantizarles seguridad vial a los usuarios de la infraestructura, así como el acceso al servicio de transporte público, la Secretaria Distrital de Movilidad autorizó los siguientes desvíos para las rutas del SITP: □ Tránsito Vehículos de Transporte Público Las rutas del SITP ZP-C62-3, 166-3, B303-1 y ZPC87-3 que circulan sentido oriente-occidente por la Calle 67 y toman la Carrera 9 al norte, deberán tomar la Av. Carrera 7 al sur, Calle 64 al occidente, Carrera 10 al norte y Calle 69 al oriente empalmando nuevamente con el recorrido habitual (véase Mapa 1) (...)”

***-ARGUMENTOS DE SECRETARIA DISTRITA DE AMBIENTE-
SECRETARÍA DISTRITAL DE GOBIERNO (ALCALDÍA LOCAL DE
CHAPINERO).**

Se opone a las pretensiones de la demanda, por considerar que improcedente jurídica, técnica y fáctica, la ausencia de vulneración de los derechos colectivos y el cumplimiento de las competencias de dicha Secretaría y Alcaldía, quienes han actuado conforme a derecho.

A los hechos presentados por el accionante, indica que no le constan, por cuanto no hace parte de las funciones y competencias de la Secretaría Distrital del Ambiente, ni de la Alcaldía Local de Chapinero.

Frente a las pruebas técnicas relacionadas con el ruido por la circulación de transporte en la vías carrera 10 entre calles 64 y 69, con los expertos de contaminación ambiental, la entidad trae a colación el artículo 10 y 11 de la Resolución 627 de 2006, aduciendo que, de estas normas, se encuentra que esta resolución defirió la definición de los estándares máximos permisibles de emisión de ruido por vehículos automotores y motocicletas, que orientan la práctica de pruebas estáticas y dinámicas de estos vehículos, para una etapa posterior a la adopción de la norma de ruido citada.

Que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible no ha expedido la resolución en la que se establecen dichos estándares, por lo cual, hasta la fecha no existe normativa que defina este criterio objetivo.

Que a pesar de que, la Secretaría Distrital de Ambiente es la entidad encargada de evaluar y ejercer control y seguimiento sobre fuentes generadoras de ruido, cuando se trata de vehículos automotores y motocicletas, le está vedado a la entidad ejercer dichas funciones por cuanto carece de parámetros objetivos para realizar la medición.

V. MEDIDA CAUTELAR:

Atendiendo a las solicitudes reiteradas del accionantes, y al no poderse evaluar por la Secretaría Distrital de Ambiente los niveles de ruido, por el transporte que fue desviado por la carrera 10a entre calles 64 y 69, objeto de la acción, se dispuso mediante auto calendado el 8 de junio de 2021, decretar como medida cautelar de conformidad con el artículo 17 del Decreto 472 de 1998, que la Secretaría Distrital de Movilidad, adoptara junto con la Policía de Tránsito de Bogotá, medidas de control y desvíos vial, sobre aquellos vehículos de carga pesada que generan mayor impacto auditivo, las cuales debían ser incluidas en el Plan de Manejo de Tránsito aprobado para el contrato Unión Temporal Malla

Vial 2019 por el cierre total de la calzada por las actividades de rehabilitación de la vía entre las calles 67 carreras 7a a 9a.

VI.- AUDIENCIA DE PACTO DE CUMPLIMIENTO

En atención de las previsiones del artículo 24 de la ley 472 de 1998, mediante providencia notificada el 16 de junio calendario, fijo día y hora para celebrar la audiencia de que trata el artículo 27 ibídem; constituida la diligencia se hicieron presentes las partes demandante y demandada, el señor representante del Ministerio Público. El accionante, en primer término, manifestó que existe un nuevo Planta de Manejo de Transporte público, con el que está de acuerdo, pero que considera no se está cumpliendo a cabalidad. Aclara que se ha reducido el flujo del transporte público, por lo que solicita se mantenga lo que se ha hecho de malla vial, señalización vertical y todo el plan de manejo y se dé una orden para que el transporte público acate es nuevo plan.

Sobre ese aspecto preocupante del accionante el Ingeniero encargado del Plan de Manejo de Transporte para esas obras del Plan de Malla Vial 2019, concluyó que:

“los dos puntos que el señor William me indica se le ha dado cumplimiento, no obstante, ante la Secretaría de Movilidad ha solicitado operativos tanto sobre la carrera décima como en esta intersección para garantizar que los vehículos de transporte público tomen los desvíos que se les autorizó en el “COIL 18” del 2011; que inició el 11 de mayo del 2021, adicional el contratista para hacer los cambios, modificaciones que le indique anteriormente de la calle sesenta y siete (67) con carrera décima (10°), de ubicación de las señales y los auxiliares de tránsito el contratista pasó o presentó ante la secretaria un “PMT” el cual fue autorizado el día de ayer en el “COIL 25” del 2021.

“En este orden de ideas nosotros seguiremos (...), adicional una de las respuestas que indicó la subdirección... la Dirección técnica de buses de Transmilenio, fue que ya envió la solicitud a la interventoría, para que la interventoría exigiera a los operadores de las rutas de transporte público que acataran los desvíos autorizados en el plan de manejo de tránsito, estas son las acciones que nosotros hemos realizado hasta el momento, vamos a continuar en

conjunto con todas las entidades y el contratista e interventoría par que se acaten estas medidas (...)"

Visto que las partes demandante y demandada llegaron a un acuerdo sobre la forma como se enervará la eventual afectación de los derechos e intereses colectivos, se procede a decidir sobre la aprobación del referido acuerdo, previas las siguientes:

VII. CONSIDERACIONES

1ª.- La acción popular de la referencia se instauró para que se protejan los derechos colectivos "Goce de un ambiente sano, moralidad administrativa, goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, defensa del patrimonio público, seguridad y salubridad pública, realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes" al considerar que la desviación del transporte público por la carrera 10 entre calles 64 y 69 se transgrede derechos de naturaleza colectiva que les afecta a la comunidad.

2ª. Según se infiere de los hechos de la demanda, la situación vulnerante se estructuró por el arreglo de la malla vial de la calle 67 entre carreras 7a y 9a de la ciudad de Bogotá.

3ª. Al comparar el acuerdo de pacto de cumplimiento con las pretensiones de la demanda se concluye que éste contribuye en forma definitiva a zanjar la controversia derivada de la violación de los derechos colectivos invocados, como lo ordena el artículo 27 de la ley de acciones populares, 472 de 1998, que dispone el cumplimiento de ciertos presupuestos formales y de fondo, para poder predicar la existencia del pacto:

I) Que determine la forma de protección de los derechos.

li) Que determine la forma del establecimiento de las cosas a su estado anterior (de ser posible), que comparezcan todas las partes interesadas-

que formule proyecto de pacto y que las partes consientan en las correcciones al proyecto de pacto propuestas por el Juez.

4ª.- El acuerdo logrado en el pacto de cumplimiento fue completo, circunstancia que permite su aprobación, toda vez que se solucionó todos los extremos de la Litis y contiene un real compromiso de conductas, de acción en pro de la garantía de los derechos colectivos; con todo, en la audiencia de pacto de cumplimiento presenta una fórmula de acuerdo que, de materializarse enervará la eventual amenaza sobre los derechos cuya protección se demanda, en verdad examinadas cada una de las etapas previas se encuentra:

i) Por la Secretaría Distrital de Movilidad que, de acuerdo con el inconformismo presentado por el accionante a través de la acción popular de la referencia, ya venía adelantando actuaciones administrativas, en aras de dar solución al problema planteado, tal como lo evidencia el despacho del Oficio No. 20213123877301 de 28 de mayo de 2021, dirigido al señor William Sánchez Páez¹, en el que le informa:

Teniendo en cuenta el inconformismo reiterado por la comunidad por el desvío de las rutas del SITP sobre la Carrera 10 entre Calle 64 y Calle 69 y Calle 66 entre Carrera 8 y Carrera 10, fue necesario realizar por parte de la SDM en cabeza de la SPMT, y de manera conjunta con Transmilenio S.A., SITP, Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y contratista UNIÓN TEMPORAL MALLA VIAL, una evaluación de nuevas alternativas de desvío para las rutas del SITP, de tal manera que se garantizara la atención de la demanda de usuarios y no se vulnerara los derechos de las personas a moverse, por lo cual, se autorizó PMT al contratista UNIÓN TEMPORAL MALLA VIAL 2019, concepto emitido en el reporte Consolidado de Obras de Infraestructura - (COI), como se indica en la siguiente tabla:

(...)

Con el fin de facilitar la ejecución de las actividades y garantizarles seguridad vial a los usuarios de la infraestructura, así como el acceso al servicio de transporte público, la SDM autorizó los siguientes desvíos para las rutas del SITP:

Tránsito Vehículos de Transporte Público

- √ Las rutas del SITP ZP-C62-3, 166-3, B303-1 y ZP-C87-3 que circulan sentido oriente-occidente por la Calle 67 y toman la Carrera 9 al Norte, deberán tomar la Av. Carrera 7 al norte, Calle 65 al oriente, Carrera 4 al norte y Calle 70 al occidente empalmando nuevamente con el recorrido habitual (Mapa 1).
- √ Las rutas del SITP 359-1, ZP-C42-3, 193B-3, 56A-3, 265-3, E25-3, ZP-491- 1, ZP-361-2, ZP-C21-3, que circulan sentido sur-norte por la Carrera 8, toman la Calle 67 al occidente y Carrera 9 al norte, deberán tomar la Calle 63 al oriente, Av. Carrera 7 al norte, Calle 65 al oriente, Carrera 4 al norte y Calle 70 al occidente empalmando nuevamente con el recorrido habitual (Mapa 2).

¹ Anexo 31, carpeta medida cautelar, expediente digital.

Cambios de sentido vial

Con el fin de no suspender la circulación vehicular en el sector, la SDM autorizó los siguientes cambios de sentido vial durante la ejecución de la obra: Calle 66 entre Carrera 8 y Carrera 10 que actualmente opera en único sentido de circulación occidente-orientado quedará en doble sentido occidente-orientado y orientado-occidente.

Adicionalmente, se informa que el contratista UNION TEMPORAL MALLA VIAL 2019, tiene la responsabilidad previa al inicio de actividades, de realizar la socialización del PMT y demás restricciones con la comunidad directamente afectada y es responsabilidad de la interventoría y entidad contratante verificar el cumplimiento de esta condición, de conformidad a lo establecido en el Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra emitido por esta Entidad. "

ii) Que con ocasión de la medida cautelar impuesta por el suscrito juzgador, se suscribió el acta de reunión de "Socialización rutas de desvío para vehículos pesados y SITP", realizada el 15 de junio calendario, con la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y el Contratista Unión Temporal Malla Vial 2019, en la cual se determinó las actuaciones que se debían llevar a cabo para cumplimiento de las órdenes impartidas, con los siguientes compromisos:

"(...)

Por parte del contratista:

- Implementar auxiliares de tránsito 24 horas en la intersección de la Carrera 10 con Calle 67 para controlar la circulación de vehículos pesados y rutas del SITP.
- Implementar dos señales para la restricción de vehículos de carga pesada en la esquina nor-occidental y nor-oriental de la Carrera 10 con Calle 67.
- Finalizar obras el 19 de agosto de 2021.
- Se debe presentar la retroalimentación del PMT con las nuevas medidas para el manejo de los vehículos de carga, incluyendo el posible desvío para los vehículos pesados.
- Se deberá informar al IDU acerca de los compromisos pactados en la presente reunión.

Por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad:

- Enviar copia del oficio de respuesta donde se indican los operativos solicitados para el manejo de las rutas del SITP.
- Solicitar operativos para manejo de vehículos.

Por parte de Transmilenio:

- La interventoría de la DTB presentará un informe técnico con las novedades encontradas dentro del PMT.
- "(...)"

Dicha acta fue aprobada por la Secretaría Distrital de Movilidad, en cabeza del ingeniero Edwin Armando Rodríguez, Diana Catalina Sandoval y Jessica Nataly González Flórez, según se evidencia en los anexos 38, 39 y 41 de la carpeta "medida cautelar" del expediente digital, que fueron aportados por la entidad.

ii) Audiencia de pacto de cumplimiento celebrada el 25 de junio de 2021, en la cual se dejó claro, en primer lugar, por el accionante de las actuaciones ya adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, el nuevo Plan de Manejo de Tránsito, la disminución de tránsito vehicular por las vías objeto de la acción; no obstante, presentó su preocupación por dos puntos específicos. “Mantener todo lo que se ha hecho de malla vial, señalización vertical y todo el plan de manejo y se dé una orden para que el transporte público acate ese nuevo plan de manejo, que lo cumplan el SIPT y SIPT provisional”, sobre los cuales, una vez efectuada las intervenciones de cada una de las partes, y del señor procurador, se llegó al compromiso por parte del ingeniero líder de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad que:

Si señor Juez, bueno, en cuanto a estas medidas como le indicaba anteriormente se van a mantener durante el periodo en el que quedó la intervención, nosotros adicional esto, desde la Subdirección de Planes de Manejos hacemos el seguimiento y revisión al plan de manejo que se encuentre implementado en el sector, todas las condiciones, nosotros lo hacemos cada semana para revisar que el contratista cumpla con todo lo que se encuentra dentro de lo autorizado en PMT, este seguimiento lo hace la ingeniera Diana Sandoval que está en esta reunión ella es la encargada de revisarlo, hacer la revisión y cualquier cosa que se encuentre, (...) a la Dirección Técnica de buses de Transmilenio que se le indique a los operadores que acaten las medidas indicadas en plan de manejo de tránsito, entonces en este orden de ideas, señor William, puede estar tranquilo que nosotros vamos a seguir trabajando por que se cumpla el PMT y todas las restricciones y desvíos que se tienen.”

Dicho acuerdo es avalado por la ingeniera Diana Catalina Sandoval, de la Subdirección de Planes de Manejo de la Secretaría Distrital de Movilidad, quien se comprometió a efectuar seguimiento semanal al nuevo plan de manejo de Tránsito aprobado para el Contratista Malla Vial 2019; así como del señor Procurador Judicial delegado ante este despacho, quien en cumplimiento de sus funciones es valer por el respeto al ordenamiento jurídico, protección y garantía de los derechos de la colectividad, estará atento a verificar el cumplimiento estricto a lo acordado en la audiencia de pacto de cumplimiento, así como del accionante, quien al ser interrogado de la propuesta de la entidad demandada, afirmó estar de acuerdo.

5ª.- En las condiciones analizadas resulta claro que la propuesta de pacto de cumplimiento respecto de la cual se verificó el consenso, satisface los requerimientos que la amenaza a los derechos colectivos “Goce de un ambiente sano, moralidad administrativa, goce del espacio público y la utilización

y defensa de los bienes de uso público, defensa del patrimonio público, seguridad y salubridad pública, realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes” y, como quiera que no quebranta disposición legal alguna pues no afecta el interés público general, se dará por aprobado.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Once Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, dicta la siguiente,

SENTENCIA:

PRIMERO: *Apruébese el pacto de cumplimiento suscrito entre el actor y la apoderada de BOGOTÁ D.C., SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, SECRETARÍA DISTRITAL DE MEDIO AMBIENTE, SECRETARÍA DISTRITAL DE GOBIERNO (ALCALDÍA LOCAL DE CHAPINERO), con acompañamiento de los ingenieros EDWIN ARMANDO RODRÍGUEZ, DIANA CATALINA SANDOVAL, la abogada JESSICA NATALY GONZÁLEZ FLÓREZ de la SUBDIRECCIÓN DE PLANES DE MANEJO DE LA TRÁNSITO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, y del señor PROCURADOR 88 JUDICIAL DELEGADO ANTE ESTE DESPACHO JUDICIAL, como representante del MINISTERIO PÚBLICO.*

SEGUNDO: *Designar al señor PROCURADOR 88 JUDICIAL DELEGADO ANTE ESTE DESPACHO JUDICIAL, como representante del MINISTERIO PÚBLICO, para que ejerza la auditoría, vigilancia y aseguramiento del cumplimiento de las fórmulas propuestas de la solución del conflicto presentadas en la audiencia de pacto de cumplimiento celebrada el 25 de julio de 2021, que se aprueba a través de la presente sentencia.*

TERCERO: *Para los efectos de lo normado en el inciso 8° del artículo 27 de la Ley 472 de 1998, efectúese la publicación correspondiente en un diario de amplia circulación nacional a costa de la parte demandada.*

CUARTO: *Por secretaría remítase copia de esta providencia a la Defensoría del Pueblo, según lo dispuesto por el artículo 80 de la ley 472 de 1998.*

Cópiese, notifíquese, comuníquese y, cúmplase,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Legro M.', with a large, sweeping flourish at the end.

GIOVANNI HUMBERTO LEGRO MACHADO

Juez

CÓDIGO CODIGO DE FORMATO	FORMATO RECEPCIÓN DE REQUERIMIENTOS CIUDADANOS	VERSIÓN 1.0	
SECRETARIA DE MOVILIDAD www.movilidadbogota.gov.co correo electrónico: atnciudadano@movilidadbogota.gov.co Sede principal		RADICADO No. 202261201867652 	

Fecha de Radicado:	2022-07-12	Canal de recepción:	Virtual - Correo electrónico
Remitente:	JOSE WILLIAM SANCHEZ PAEZ	C.C. / NIT:	79590914
Dirección de correspondencia:	SANCHEZ.JW@GMAIL.COM (D.C./BOGOTA)	Telefonos:	3168495940
Nombre ciudadano(a):	-.-	C.C. / NIT:	
Dirección de correspondencia:	-.- (/)	Telefonos:	
Cta / Contrato / RQ:		Sector:	
TRD:	//	Causal/Tipología:	/

Descripción del requerimiento:
10 jul 2022, 16:43 - Derecho de Petición En Subsidio de Apelación RADICADO SDM N°202231106231691

Atendido por:	Punto de atención:
472 - RADICADOR DE CORRESPONDENCIA 09	



BOGOTÁ D.C.

Contacto Ciudadano <contactociudadano@movilidadbogota.gov.co>

Derecho de Petición En Subsidio de Apelación RADICADO SDM N°202231106231691

William Sanchez <sanchez.jw@gmail.com>
Para: contactociudadano@movilidadbogota.gov.co

10 de julio de 2022, 16:44

Estimados Señores:

Con el presente me dirijo y me permito aclarar y manifestar lo siguiente, en cuanto a la respuesta recibida el 6 de julio de 2022 a mi Radicado 202231106231691

HECHOS

1. En el tercer párrafo de la respuesta mencionan "En cuanto a señalización horizontal, contiene líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales y pictogramas de peatones, entre otras marcas viales, dicha señalización actualmente presenta desgaste normal debido a las condiciones atmosféricas y el tránsito normal de los vehículos, entre otros."
2. Lo anterior **no es cierto y es falso**, en la carrera 10 entre calles 66 y 69, **no existe y no ha existido ninguna señalización horizontal**, como están mencionando, prueba de esto, están las mismas fotos que ustedes tomaron y que están en la páginas 3 (**Fotografía 1 y Fotografía 2**) y página 4 (**Fotografía 1**) y las que adjunto a continuación.



3. Lo que hubo es negligencia e ignorar, a colocar señalización horizontal desde la calle 66 hasta la calle 69 y como mencione en el punto 2
4. Veo que **no hay interés de solucionarnos el tema de ruido que constitucionalmente nos afecta** y si veo un protocolo de cómo responder (**primero ignorando el tema de ruido vehicular que solicitamos en la petición**, luego tomar unas fotos, luego argumentos como son artículos 1, 74 y 109 de la ley 769 de 2002 y el artículo 24 de constitución política y con eso argumentos me responden y cierran el tema)

5. Este problema de ruido viene de atrás y es la segunda vez que le Secretaria de Movilidad, no está teniendo presente nuestra solicitud, que **tenemos un problema de ruido vehicular que nos afecta a nosotros como residentes**
6. De igual forma me dan una **respuesta parcial**, ya que falta lo que le corresponde a la Subdirección de Transporte Privado
7. Esta misma solicitud de ruido vehicular, ya lo presentamos en 2017 con radicado **SDM:191835** a la Secretaria de Movilidad y tampoco recibimos solución
8. Una de las problemáticas es que, desde la calle 67 a la calle 69, es vía de **2 carriles (es un embudo)**, ya que recibe toda la carga de volumen vehicular, de los **3 carriles** que tiene desde la calle 64 hasta la 66 por la carrera 10
9. Esto nos afecta más a nosotros, residentes de la calle 67 a la 69
10. Otra problemática es que se convirtió en **vía rápida** la carrera 10 desde la calles 64 a 69, mi concepto es como implementar medidas disuasivas para reducir la velocidad
11. Otro problema de Ruido adicional es las sirenas de los **Bomberos** que están ubicados en la calle 61 con carrera 9A, a mí personalmente me ha despertado a altas horas de la noche y no es justo
12. Los Bomberos antes cogían la carrera 8 calle 67 y carrera 9, pero por la implementación de más semáforos por toda la carrera 8 y calle 67 y el no dejar espacio por mal diseño y ejecución de la obra (Contrato 1564 de 2017) en la calle 62 entre 9A y 8, para que los Bomberos salieran a la carrera 8
13. Otro problema de ruido, es las sirenas de las Ambulancias, que en gran parte llegan a la **Clínica Colsubsidio**, que está ubicado en la calle 67 y otras ambulancias, siguen su trayecto por la carrera 10 hasta la calles 69
14. Por todas estos impactos negativos en nuestra calidad de vida, es que pasamos la Acción Popular, cuando la Secretaria de Movilidad nos quiso meter todo el flujo vehicular de la carrera 8 a la carrera 10, por arreglo en la malla vial de la calle 67 entre Carrera 7 y 9, que se hizo en su momento
15. Mi conclusión es **¿Cómo reducir la velocidad sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69, a fin de proteger los derechos a la intimidad, tranquilidad y desarrollo de nosotros como residentes?**
16. Hay vías que la Secretaría de Movilidad, ha hecho gestión de una forma innovadora y es las que considero que se debería implementar sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69 y del que adjunto archivo "señalización horizontal y vertical.pdf"
17. Una de estas, que puede implementarse en varios tramos por la carrera 10 entre calles 64 y 69, es uno que colocaron en la carrera 20A con calle 72 y que adjunto imágenes



SOLICITO

1. Solicito implementar señalización horizontal y vertical, sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69 y teniendo en cuenta el numeral 17 de HECHOS y el archivo que adjunto "señalización horizontal y vertical.pdf"
2. Solicito revisar la implementación reducción a un carril, la esquina de la carrera 10 con calle 69, donde los vehículos voltean para tomar la calle 69
3. Solicito se coloque señalización vertical en la carrera 9A con calle 63 esquina, donde se Prohíba el paso de Vehículos de carga **pesada y liviana**.
4. Solicito si es necesario y tienen dudas que me llame un funcionario con poder de decisión

FUNDAMENTOS EN DERECHO

1. Constitución Política de Colombia. Derecho a la intimidad, tranquilidad y desarrollo personal
2. Constitución Política de Colombia. **Protección a la Salud mental, espiritual y físico**, de todos nosotros como residentes de la carrera 10 entre calles 64 y 69

ADJUNTO

1. Archivo "**señalización horizontal y vertical.pdf**", donde constata que la Secretaría de Movilidad a implementado en otras zonas señalización vertical y horizontal y del que no ha implementado sobre la carrera 10 en especial entre las calles 67 y 69

2. Archivo "**Derecho de Petición en Subsidio.pdf**"

Cordialmente;

William Sanchez
C.C 79.590.914 Bta
Correo de Notificación: sanchez.jw@gmail.com
Celular 3168495940

----- Forwarded message -----

De: **Notificación Electrónica** <notificacionelectronica@movilidadbogota.gov.co>

Date: mié, 6 jul 2022 a las 16:52

Subject: RADICADO SDM N°202231106231691

To: <sanchez.jw@gmail.com>

Cc: <correo@certificado.4-72.com.co>

Respetado (a):

La Secretaría de Movilidad es una Entidad comprometida con la Política Distrital de Servicio al Ciudadano y con los lineamientos de eficiencia, eficacia, transparencia y rendición de cuentas como buenas prácticas del buen gobierno. Para el equipo es fundamental la satisfacción de los ciudadanos y las sugerencias que realicen, con miras al mejoramiento de la atención prestada.

Se remite para su conocimiento el radicado mencionado en el asunto.

Recuerde que ante la entidad para cualquier trámite o servicio no es necesario acudir a tramitadores o intermediarios. De esta manera se espera haber resuelto sus inquietudes. Para la Secretaría de Movilidad es un placer servirle.

Esta dirección de correo no se encuentra disponible para recibir mensajes, cualquier información o requerimiento, debe ser solicitado al correo contactociudadano@movilidadbogota.gov.co.

Cordialmente,



Correspondencia
Secretaría Distrital De Movilidad

12/7/22, 14:35

Correo de Bogotá es TIC - Derecho de Petición En Subsidio de Apelación RADICADO SDM N°202231106231691

Aviso legal: El contenido de este mensaje y los archivos adjuntos son confidenciales de uso exclusivo de la Secretaría Distrital de Movilidad. Si lo ha recibido por error, infórmenos y elimínelo de su correo.

Este correo es de tipo informativo y por lo tanto, le pedimos no responda a este mensaje. A través de nuestra línea de Atención (195) le brindaremos la atención necesaria.

2 adjuntos



Derecho de Peticion en Subsidio.pdf

378K



señalización horizontal y vertical.pdf

525K

Derecho de Petición en Subsidio de Apelación Radicado 202231106231691

Estimados Señores:

Con el presente me dirijo y me permito aclarar y manifestar lo siguiente, en cuanto a la respuesta recibida el 6 de julio de 2022 a mi Radicado 202231106231691

HECHOS

1. En el tercer párrafo de la respuesta mencionan “*En cuanto a señalización horizontal, contiene líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales y pictogramas de peatones, entre otras marcas viales, dicha señalización actualmente presenta desgaste normal debido a las condiciones atmosféricas y el tránsito normal de los vehículos, entre otros.*”
2. Lo anterior **no es cierto y es falso**, en la carrera 10 entre calles 66 y 69, **no existe y no ha existido ninguna señalización horizontal**, como están mencionando, prueba de esto, están las mismas fotos que ustedes tomaron y que están en la paginas 3 (**Fotografía 1** y **Fotografía 2**) y pagina 4 (**Fotografía 1**) y las que adjunto a continuación.



3. Lo que hubo es negligencia e ignorar, a colocar señalización horizontal desde la calle 66 hasta la calle 69 y como mencione en el punto 2
4. Veo que **no hay interés de solucionarnos el tema de ruido que constitucionalmente nos afecta** y si veo un protocolo de cómo responder (**primero ignorando el tema de ruido vehicular que solicitamos en la petición**, luego tomar unas fotos, luego argumentos como son artículos 1, 74 y 109 de la ley 769 de 2002 y el artículo 24 de constitución política y con eso argumentos me responden y cierran el tema)
5. Este problema de ruido viene de atrás y es la segunda vez que le Secretaria de Movilidad, no está teniendo presente nuestra solicitud, que **tenemos un problema de ruido vehicular que nos afecta a nosotros como residentes**
6. De igual forma me dan una **respuesta parcial**, ya que falta lo que le corresponde a la Subdirección de Transporte Privado
7. Esta misma solicitud de ruido vehicular, ya lo presentamos en 2017 con radicado **SDM:191835** a la Secretaria de Movilidad y tampoco recibimos solución
8. Una de las problemáticas es que, desde la calle 67 a la calle 69, es vía de **2 carriles (es un embudo)**, ya que recibe toda la carga de volumen vehicular, de los **3 carriles** que tiene desde la calle 64 hasta la 66 por la carrera 10
9. Esto nos afecta más a nosotros, residentes de la calle 67 a la 69
10. Otra problemática es que se convirtió en **vía rápida** la carrera 10 desde la calles 64 a 69, mi concepto es como implementar medidas disuasivas para reducir la velocidad
11. Otro problema de Ruido adicional es las sirenas de los **Bomberos** que están ubicados en la calle 61 con carrera 9A, a mí personalmente me ha despertado a altas horas de la noche y no es justo
12. Los Bomberos antes cogían la carrera 8 calle 67 y carrera 9, pero por la implementación de más semáforos por toda la carrera 8 y calle 67 y el no dejar espacio por mal diseño y ejecución de la obra (Contrato 1564 de 2017) en la calle 62 entre 9A y 8, para que los Bomberos salieran a la carrera 8
13. Otro problema de ruido, es las sirenas de las Ambulancias, que en gran parte llegan a la **Clínica Colsubsidio**, que está ubicado en la calle 67 y otras ambulancias, siguen su trayecto por la carrera 10 hasta la calles 69
14. Por todas estos impactos negativos en nuestra calidad de vida, es que pasamos la Acción Popular, cuando la Secretaria de Movilidad nos quiso meter todo el flujo vehicular de la carrera 8 a la carrera 10, por arreglo en la malla vial de la calle 67 entre Carrera 7 y 9, que se hizo en su momento
15. Mi conclusión es ¿Cómo reducir la velocidad sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69, a fin de proteger los **derechos a la intimidad, tranquilidad y desarrollo** de nosotros como residentes?
16. Hay vías que la Secretaria de Movilidad, ha hecho gestión de una forma innovadora y es las que considero que se debería implementar sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69 y del que adjunto archivo "señalización horizontal y vertical.pdf"

17. Una de estas, que puede implementarse en varios tramos por la carrera 10 entre calles 64 y 69, es uno que colocaron en la carrera 20A con calle 72 y que adjunto imágenes



SOLICITO

1. Solicito implementar señalización horizontal y vertical, sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69 y teniendo en cuenta el numeral 17 de HECHOS y el archivo que adjunto "señalización horizontal y vertical.pdf"
2. Solicito revisar la implementación reducción a un carril, la esquina de la carrera 10 con calle 69, donde los vehículos voltean para tomar la calle 69
3. Solicito se coloque señalización Vertical en la carrera 9A con calle 63 esquina, donde se Prohíba el paso de Vehículos de carga **pesada y liviana**.
4. Solicito si es necesario y tienen dudas que me llame un funcionario con poder de decisión

FUNDAMENTOS EN DERECHO

1. Constitución Política de Colombia. Derecho a la intimidad, tranquilidad y desarrollo personal
2. Constitución Política de Colombia. **Protección a la Salud mental, espiritual y físico**, de todos nosotros como residentes de la carrera 10 entre calles 64 y 69

ADJUNTO

1. Archivo "**señalización horizontal y vertical.pdf**", donde constata que la Secretaria de Movilidad a implementado en otras zonas señalización vertical y horizontal y del que no ha implementado sobre la carrera 10 en especial entre las calles 67 y 69

Cordialmente;

William Sanchez
C.C 79.590.914 Bta
Correo de Notificación: sanchez.jw@gmail.com
Celular 3168495940



Bogotá D.C., agosto 01 de 2022

Señor(a)

JOSE WILLIAM SANCHEZ

Sanchez.jw@gmail.com

Email: sanchez.jw@gmail.com

Bogota - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202261201867652 Solicitud de implementación de la señalización horizontal (paso peatonal y límite de velocidad de 30 Km) en la Carrera 10 entre Calles 67 y 69 para la Localidad Chapinero

LOCALIDAD: Chapinero

Cordial saludo,

Con el fin de dar respuesta a su requerimiento, una vez consultada la base de datos georreferenciada de la Entidad, nos permitimos dar respuesta de la siguiente manera:

- Con respecto a la solicitud No. 1. **Donde indica que "...Solicito implementar señalización horizontal y vertical, sobre la carrera 10 entre calles 64 y 69..."**, se informa:

La Subdirección de Señalización, reitera lo descrito en el radicado No. 202231106231691(adjunto en el presente documento), donde se indicó que: *"...para el sector de la Carrera 10 entre Calles 67 y 69, esta Subdirección contempla el diseño de señalización identificado como EX_02_201_1881_12, el cual contempla señalización vertical preventiva y reglamentaria acorde con las condiciones de movilidad. El diseño establece señalización reglamentaria, SR-01 (Pare), SP-38(Sentido único de circulación) y SR-28(Prohibido parquear), entre otras señales verticales, permitiendo en primera medida información para que los usuarios de las vías transiten de manera responsable.*

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





En cuanto a señalización horizontal, contiene líneas de borde, líneas de carril, senderos peatonales, flechas direccionales y pictogramas de peatones, entre otras marcas viales...”

Aunado a lo anterior, se aclara que esta Subdirección incluyó en la base de compromisos de esta Entidad la implementación del diseño EX_02_201_1881_12, correspondiente para el sector del requerimiento, acorde a las condiciones operativas de movilidad y accesibilidad a la zona, atendiendo los lineamientos establecidos en la normatividad vigente¹, enfocada principalmente a mitigar el posible riesgo de siniestralidad vial en la zona.

No obstante, las actividades de materialización en terreno están supeditadas al orden cronológico de solicitudes allegadas a la Entidad, al buen estado del pavimento en el momento de la implementación, a la disponibilidad de recursos y a la vigencia de contratos que suscriba la Entidad para tal fin.

Así mismo, es importante mencionar que los dispositivos implementados en el sector de la Carrera 10 entre Calles 64 y 66, obedece a la ubicación de cupos para el parqueo en vía, teniendo en cuenta concepto emitido por parte de la Subdirección de Infraestructura, con número de radicado SDM-175087-2019, así mismo la Resolución No.336 de 2019 y circular 011 de 2019.

Por lo tanto, esta Subdirección emite copia de la presente solicitud, a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, para que de acuerdo con las competencias establecidas en el Artículo 16 del Decreto 672 de 2018, *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital, de Movilidad y se dictan otras disposiciones”* y conforme al Decreto 840 de 2019 y Decreto 077 de 2020, se brinde respuesta directa al peticionario al respecto con copia a esta Subdirección.

- En cuanto a la solicitud No. 2. ***“...Solicito revisar la implementación reducción a un carril, la esquina de la carrera 10 con calle 69, donde los vehículos voltean para tomar la calle 69...”***, se informa:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

2





En visita técnica realizada el día 22 de julio de 2022, no se evidenció reducción de carril en esquina de la carrera 10 con calle 69, como lo expresa el peticionario, se dio aclaración en el punto **No.1**

- Para el requerimiento No. 3. ***“...Solicito se coloque señalización vertical en la carrera 9A con calle 63 esquina, donde se Prohíba el paso de Vehículos de carga pesada y liviana...”***, se informa:

Teniendo en cuenta, que dentro del diseño de señalización para este punto no contempla señalización SR-18 “Circulación prohibida de vehículos de carga” se solicita a la Subdirección de Transporte Privado de esta Secretaría, conceptuar de acuerdo con las competencias establecidas en el Decreto 672 de 2018². Una vez se cuente con dicho concepto, esta Subdirección adelantará las actividades en temas de señalización que haya lugar.

A continuación, se presenta registro fotográfico realizado el día 24 de junio de 2022:



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



Fotografía 3: Carrera 10 entre Calles 64 y 65. Vista al norte.



Fotografía 4: Carrera 10 entre Calles 64 y 65. Vista al norte.



Fotografía 1: Carrera 10 entre Calles 65 y 66. Vista al norte



Fotografía 1: Carrera 10 entre Calles 65 y 66. Vista al norte



Fotografía 5: Carrera 10 con Calle 66. Vista al norte



Fotografía 6: Carrera 10 entre Calles 66 y 67. Vista al norte.

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





Fotografía 7: Carrera 10 con Calle 67. Vista al norte.



Fotografía 8: Carrera 10 entre Calles 67 y 68. Vista al norte.



Fotografía 9: Carrera 10 entre Calles 68 y 69. Vista al norte.



Fotografía 10: Calle 63 con Carrera 9A. Vista al oriente.

Fuente: elaboración propia.

Finalmente, es importante mencionar que el Artículo 109 de la Ley 769 de 2002 (CNTT), establece:” [...] Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de tránsito [...]”, por lo tanto, aun cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para

5

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



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SS

202231107696831

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de corresponsabilidad de los ciudadanos en el acatamiento de las normas.

Cordialmente,

Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez

Subdirector de Señalización

Firma mecánica generada en 01-08-2022 04:44 PM

Anexos: RADICADO No.202261201867652

cc Valentina Acuña García - Subdirección de Transporte Privado
cc Lina Marcela Henao Martínez - Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

Aprobó: Ing. Judy Uribe Malavera -Subdirección de Señalización-SDM
Revisó: Ing. Rut Sánchez Manosalva-Subdirección de Señalización-SDM
Elaboró: Mayerly Liseth Jaimes Rangel -Subdirección De Señalización

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

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

6



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

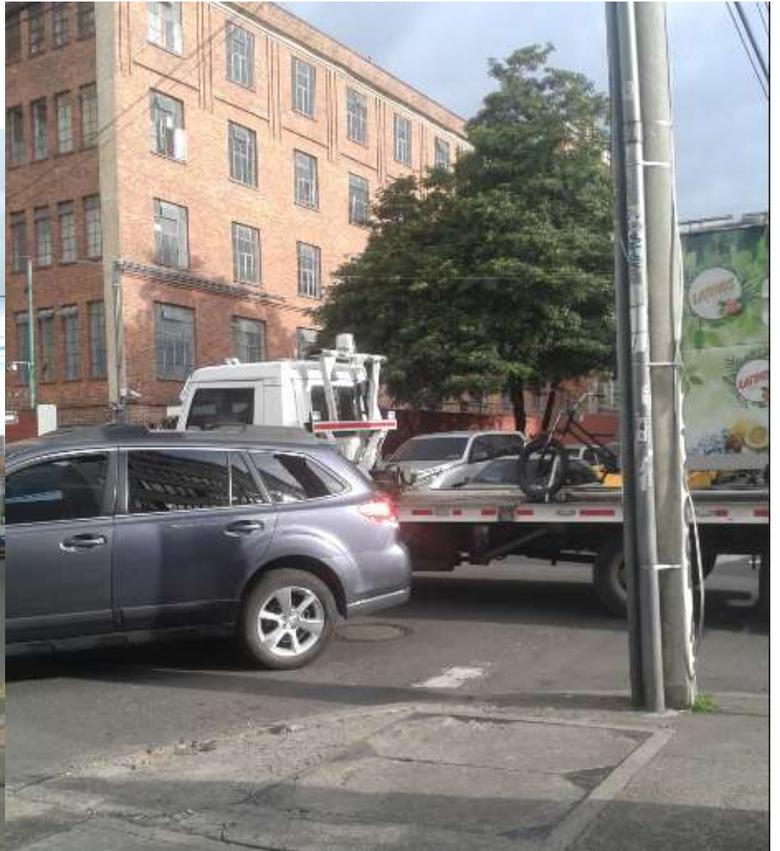
Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

FOTOGRAFIAS TOMADAS SOBRE LA CARRERA 10 ENTRE CALLES 66 Y 67 EL 5 DE AGOSTO DE 2022 ENTRE 3:30 PM Y 4:30 PM

SE EVIDENCIA BASTANTES VEHICULOS DE CARGA, 2 GRUAS (UNA LLEVANDO UN VEHICULOS Y LA OTRA UN TRICICLO), 3 AMBULANCIAS, 3 VEHICULOS DE TRANSPORTE ESPECIAL, 1 VOLQUETA. LAS 2 ULTIMAS FOTOS DE LA VOLQUETA, ES SUBIENDO POR LA CALLE 66, DETRÁS DE LA CLINICA INFANTIL COLSUBSIDIO











FOTOGRAFIAS TOMADAS OTROS DIAS SOBRE LA CARRERA 10 ENTRE CALLES 66 Y 69. LA ULTIMA FOTO ES LA GRUA SUBIENDO POR LA CALLE 69 CON CARRERA 10





**RV: Derecho de Petición Transito Carros Mezcladores Por Vía No autorizada en Bogotá
(Carrera 10 entre Calles 64 y 69)**

2 mensajes

CAD Correspondencia <CADcorrespondencia@argos.com.co>
Para: Servicio al Cliente Argos <Serviciocliente@argos.com.co>
Cc: "sanchez.jw@gmail.com" <sanchez.jw@gmail.com>

6 de agosto de 2022, 16:33

Cordial saludo,

Se informa que su solicitud quedó radicada con el No R-2022-001192 y direccionada al área encargada.

Al Contestar cite Radicado: **R-2022-001192** Id: **1623**

Fecha: 2022-08-06 Hora:16:33

Correspondencia: DERECHO DE PETICIÓN, SOLICITUD QUE NO SE ACOJA PARA EL TRANSITO DE LOS CARROS MEZCLADORES POR VÍA NO AUTORIZADA EN BOGOTÁ CARRERA 10 ENTRE CALLES 64 Y 69 IT: 77

Anexos: Sin Anexos

Cordialmente,

CAD Cementos

HM

De: Servicio al Cliente Argos <Serviciocliente@argos.com.co>**Enviado el:** viernes, 5 de agosto de 2022 3:28 p. m.**Para:** CAD Correspondencia <CADcorrespondencia@argos.com.co>**Asunto:** RV: Derecho de Petición Transito Carros Mezcladores Por Vía No autorizada en Bogotá (Carrera 10 entre Calles 64 y 69)

Buenas tardes.

Cordial saludo.

Señores Cad.

Remitimos correo para su información y gestión.

“Al proporcionarnos tus datos personales por este medio aceptas su tratamiento, el cual será realizado según nuestra política de datos personales disponible en la página web de la compañía”

**MMC |Representante Servicio al Cliente
Cementos Argos S.A.**

Cel: # 250 o fijo línea servicio cliente 018000527467
Serviciocliente@argos.com.co

**CREAMOS
VALOR
SOCIAL**



De: William Sanchez <sanchez.jw@gmail.com>

Enviado el: viernes, 5 de agosto de 2022 3:22 p. m.

Para: Servicio al Cliente Argos <Serviciocliente@argos.com.co>; Línea Argos <lineaargos@lineatransparencia.com>

Asunto: Derecho de Petición Transito Carros Mezcladores Por Vía No autorizada en Bogotá (Carrera 10 entre Calles 64 y 69)

Para:

Doctora Tania Jimena Grismaldo

Directora de Operaciones

Concretos Argos

Buenas Tardes;

Con el presente me dirijo para informar lo siguiente:

HECHOS

1. Nuevamente están circulando los Carros Mezcladores por la Carrera 10 entre calles 64 y 69, de la Ciudad de Bogotá, Barrio Chapinero
2. Como ya había comentado el año pasado se hizo una ACCION POPULAR en el Juzgado 11 administrativo de Bogotá, donde el Juzgado emite Medida Cautelar en contra de la Secretaría de Movilidad de Bogotá y que adjunto nuevamente

SEGUNDO: *Decretar como medida cautelar de conformidad con el artículo 17 del decreto 472 de 1998, que Secretaría Distrital de Movilidad adopte junto con la Policía de tránsito de la ciudad de Bogotá, medidas de control y desvío vial, sobre aquellos vehículos de carga pesada que generan mayor impacto auditivo, las cuales deberán ser incluidas dentro del plan de manejo de tránsito aprobado para el contrato Unión Temporal Malla Vial 2019 por el cierre total de la calzada por las actividades de rehabilitación de la vía entre las calles 67 carrera 7ª a 9ª.*

3. Esta vía no es apta, ni la Secretaría de Movilidad ha autorizado el tránsito de estos Carros Mezcladores
4. En respuesta a la solicitud que envíe el 15 de septiembre de 2021 me informa que estos vehículos no son de ARGOS
5. A continuación relaciono algunos vehículos que han circulado por esta vía, que no está autorizada para los Carros Mezcladores

Viernes 29 de Julio de 2022

No. Placa Hora

SNS029 13:08

TNH378 13:26

Lunes 1 de Agosto de 2022

No. Placa Hora

SNS454 16:12

Viernes 5 de Agosto de 2022

No. Placa Hora

SNO830 9:50

5. Reitero que estos Vehículos si son de ARGOS, evidencia es la foto que adjunto del vehículo con Placas SNO830 que paso el 5 de Agosto de 2022



De antemano agradezco lo siguiente:

SOLICITO

1. Que se informe a los conductores, que la carrera 10 entre calles 64 y 69 de la ciudad de Bogota, Barrio Chapinero, no es apta para el tránsito de los Carros Mezcladores y que las vías alternas para el tránsito de los mismos es, la carrera 7, avenida Caracas y Carrera 8
2. Si la Secretaría de Movilidad de Bogotá, expidió o autorizo el tránsito de Carros Mezcladores por la Carrera 10 entre calles 64 y 69 de la Ciudad de Bogotá, por favor hacermelo saber, para nosotros como comunidad hacer las gestiones necesarias, ante esta Secretaria

De antemano quedamos muy atento a la Respuesta

Cordialmente;

William Sanchez

E-mail Notificación: sanchez.jw@gmail.com

----- Forwarded message -----

De: **Correo Notificaciones** <correonotificaciones@argos.com.co>

Date: mié, 15 sept 2021 a las 10:08

Subject: RE: Derecho de Petición Transito Carros Mezcladores por Vías Adecuadas para estos

To: sanchez.jw@gmail.com <sanchez.jw@gmail.com>

Señor

WILLIAM SÁNCHEZ

Email: sanchez.jw@gmail.com

Asunto: respuesta a petición

Respetado Sr. Sánchez,

Adjunto encontrará la respuesta a su petición.

Agradecemos su atención.

Cordialmente,

CONCRETOS ARGOS S.A.S.

Nit. 860.350.697-4

correonotificaciones@argos.com.co

De: William Sanchez <sanchez.jw@gmail.com>

Enviado el: domingo, 22 de agosto de 2021 11:23 a. m.

Para: Servicio al Cliente Argos <Serviciocliente@argos.com.co>; Linea Argos <lineaargos@lineatransparencia.com>

Asunto: Derecho de Petición Transito Carros Mezcladores por Vías Adecuadas para estos

Buenos días;

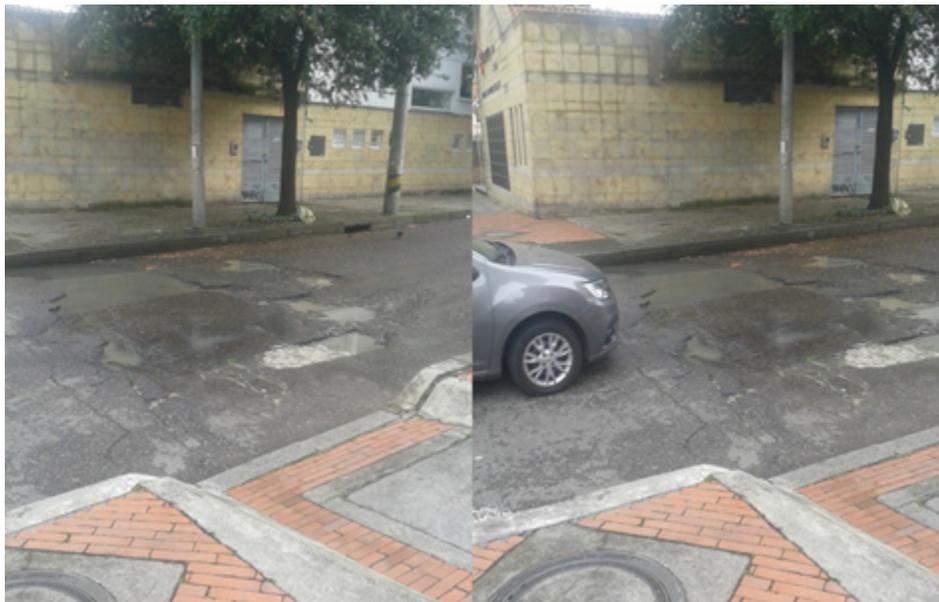
Con el presente me dirijo para manifestar nuestra inconformidad por el tránsito de carros mezcladores en Chapinero en la Carrera 10 entre calles 64 y 69. A continuación narro los hechos

HECHOS

1. Desde hace ya varios meses se están ejecutando obras en la malla vial calle 67 entre carrera 7 y 9
2. A raíz de estas obras se paso **ACCION POPULAR** en el juzgado 11 administrativo, por el daño en la malla vial y desmejoramiento en la calidad de vida de residentes en la carrera 10 entre calle 64 y 69
3. El 8 de Junio del año en curso, el Juzgado 11 emite medida cautelar a fin de proteger la salubridad de los residentes y que adjunto a esta petición y como dice a continuación en el punto 2 de la resolución

SEGUNDO: *Decretar como medida cautelar de conformidad con el artículo 17 del decreto 472 de 1998, que Secretaría Distrital de Movilidad adopte junto con la Policía de tránsito de la ciudad de Bogotá, medidas de control y desvío vial, sobre aquellos vehículos de carga pesada que generan mayor impacto auditivo, las cuales deberán ser incluidas dentro del plan de manejo de tránsito aprobado para el contrato Unión Temporal Malla Vial 2019 por el cierre total de la calzada por las actividades de rehabilitación de la vía entre las calles 67 carrera 7ª a 9ª.*

4. A mediados de julio solicitamos que arreglaran la vía de la carrera 10 con calle 67 esquina, por el daño que ocasionaron buses y carga pesada. Estas son fotos de como estaba antes



5. Actualmente los carros mezcladores están circulando por la carrera 10 entre calles 64 y 69, alterando y desmejorando la calidad de vida de los residentes. hay veces en la semana que pasan muy frecuente por la carrera 10 entre calles 64 y 69 y como detalle a continuación con algunos vehículos

Miércoles o Jueves 25 o 26 de Agosto

No. Placa	Hora
-----------	------

SNS181	8:20
TNH383	10:30
WCN910	12:30
STY398	14:34

Sábado 21 de Agosto

No. Placa	Hora
-----------	------

SMY083	10:00
SNS197	12:15
SNS454	13:45
SND858	14:00 (No se está seguro si la placa es SND858 o SNO858)

SOLICITO

1. Solicito que no se coja para el tránsito de los Carros Mezcladores la carrera 10 hasta la calle 69 en Chapinero, ya que esto nos perjudica como residente por el ruido y a la malla vial que arreglamos recientemente
2. Solicito que los carros de carga pesada (Carros Mezcladores de Cemento) cojan vías adecuadas para el tránsito de estos, como es la carrera 7 y la avenida caracas

Adjunto Medida Cautelar del juzgado 11 administrativo

Cordialmente;

William Sanchez

E-mail Notificación: sanchez.jw@gmail.com

destruyalo en forma inmediata. Esta prohibida su retencion, grabacion, utilizacion o divulgacion con cualquier proposito. Este mensaje ha sido verificado con software antivirus; en consecuencia, el remitente de este no se hace responsable por la presencia en el o en sus anexos de algun virus que pueda generar daños en los equipos o programas del destinatario. Las opiniones contenidas en este mensaje y sus adjuntos no necesariamente coinciden con las posiciones institucionales.

+++++

This communication (including all attachments) may contain information that is private, confidential and privileged. If you have received this communication in error; please notify the sender immediately, delete this communication from all data storage devices and destroy all hard copies. Any use, dissemination, distribution, copying or disclosure of this message and any attachments, in whole or in part, by anyone other than the intended recipient(s) is strictly prohibited. This message has been checked with an antivirus software; accordingly, the sender is not liable for the presence of any virus in attachments that causes or may cause damage to the recipient's equipment or software. The views expressed in this message and its attachments do not necessarily coincide with the institutional positions.

 **Respuesta Señor William Sanchez.pdf**
222K

CAD Correspondencia <CADcorrespondencia@argos.com.co>

6 de agosto de 2022, 16:34

Para: Linea Argos <lineaargos@lineatransparencia.com>

Cc: "sanchez.jw@gmail.com" <sanchez.jw@gmail.com>

Cordial saludo,

Se informa que su solicitud quedó radicada con el No R-2022-001192 y direccionada al área encargada.



Al Contestar cite Radicado: **R-2022-001192** Id: **1623**

Fecha: 2022-08-06 Hora:16:33

Correspondencia: DERECHO DE PETICIÓN, SOLICITUD QUE NO SE ACOJA PARA EL TRANSITO DE LOS CARROS MEZCLADORES POR VÍA NO AUTORIZADA EN BOGOTÁ CARRERA 10 ENTRE CALLES 64 Y 69 IT: 77

Anexos: Sin Anexos

Cordialmente,

CAD Cementos



HM

De: Línea de Transparencia - Cementos Argos <lineaargos@lineatransparencia.com>

Enviado el: viernes, 5 de agosto de 2022 3:26 p. m.

Para: Oficial de Conducta <oficialdeconduc@argos.com.co>; CAD Correspondencia <CADcorrespondencia@argos.com.co>; Correo Notificaciones <correonotificaciones@argos.com.co>

Asunto: Fwd: Derecho de Petición Transito Carros Mezcladores Por Vía No autorizada en Bogotá (Carrera 10 entre Calles 64 y 69)

Cordial Saludo,

A través del buzón de la línea recibimos la información que estamos compartiendo y que consideramos puede ser de su interés.

Quedamos muy atentos para solucionar cualquier duda que pueda surgir.

Cordialmente,

Línea de Transparencia Cementos Argos

018000-522021

lintransparencia@argos.com.co

[El texto citado está oculto]



Respuesta Señor William Sanchez.pdf

222K

**IMAGINA TODO
LO QUE PODEMOS
CONSTRUIR JUNTOS**



Bogotá, 13 de septiembre de 2021

Señor
WILLIAM SÁNCHEZ
Email: sanchez.jw@gmail.com

Asunto: respuesta a petición

Respetado Sr. Sánchez,

Con la deferencia debida, damos respuesta a la solicitud enviada en días pasados donde solicita que los vehículos de carga transiten por la carrera séptima y la Caracas de Bogotá para que no ocasionen ruido en el sector de su residencia. Así las cosas, con base en lo dispuesto por el artículo 23 de la Constitución Nacional y en la Ley 1755 de 2015, le respondemos en los siguientes términos:

Revisando detalladamente en nuestras bases de datos las rutas y las placas de vehículos que usted refiere en su escrito, encontramos que ni las rutas ni las placas señaladas coinciden con ninguno de nuestros vehículos. En consecuencia, tomamos atenta nota de lo planteado en su solicitud por si en un futuro nuestros vehículos deben tomar alguna de las rutas acotadas en su escrito.

Quedamos atentos para absolver cualquier duda que se puede presentar.

Atentamente,

TANIA JIMENA GRISMALDO
Directora de Operaciones
CONCRETOS ARGOS S.A.S.

82591-CPRCO58401-Consulta de Casos-01-Fwd: Derecho de Petición: Transito Carros Mezcladores por vía no apta para estos Vehículos

1 mensaje

Solicitudes Quejas <solicitudes.quejas@cemex.com>
Para: William Sanchez <sanchez.jw@gmail.com>

28 de julio de 2022, 8:51

Buen día,

Sr. William:

De manera atenta nos permitimos informarle que, referente a esta situación que usted nos reporta, el pasado 18 de julio se generó en nuestro sistema el caso de reclamación No. 8003126712, el cual fue atendido por el área responsable con la siguiente respuesta, el pasado 25 de julio:

"Se realiza retroalimentación a los AS sobre el rutograma para acceso a obras que estan ubicadas en esta zona, aso las cosas esperamos no se vuelvan a presentar esta clase de comportamientos por lo cual estaremos atentos a reportes similares sobre recorridos no autorizados en zonas prohibidas para esta clase de vehiculos,."

Esta es una medida que apenas se empezó a implementar esta misma semana, por lo cual agradecemos su comprensión.

Si dentro de las semanas subsiguientes, usted evidencia que la situación se sigue presentando, le agradecemos reportarla por este mismo medio.

Saludos,



Quejas, Solicitudes y Reclamos

e-Mail: solicitudes.quejas@cemex.com

Centro de Servicio Regional GES



COMPORTAMIENTOS QUE SALVAN VIDAS

De: William Sanchez <sanchez.jw@gmail.com>

Enviado: miércoles, 27 de julio de 2022 6:51 p. m.

Para: Solicitudes Quejas <solicitudes.quejas@cemex.com>

Asunto: 82591-CPRCO58401-Consulta de Casos-01-Fwd: Derecho de Petición: Transito Carros Mezcladores por vía no apta para estos Vehículos

CAUTION: External Email | PRECAUCIÓN: Correo electrónico externo | VORSICHT: Externe E-Mail | ATTENTION: Courriel externe

Buenas Noches;

Con el presente me dirijo nuevamente ya que todavía se está presentando el tránsito de los carros Mezcladores de Cemex por la carrera 10 hasta la calle 69 de la Localidad de Chapinero en Bogotá

Lo anterior se presentó, el 26 de Julio en horas de la tarde y hoy 27 de Julio también se presentó a la **1:35 pm** con el vehículo con placas **WMZ 751**

Pueden verificar, con el GPS que deben de tener estos vehículos y ahí se darán cuenta que es verdad

De antemano quedo nuevamente atento a la solución, ya que esta vía **no es para tráfico pesado**

Cordialmente;
William Sanchez
E-mail Notificación: sanchez.jw@gmail.com

----- Forwarded message -----

De: **William Sanchez** <sanchez.jw@gmail.com>

Date: mié, 13 jul 2022 a las 14:51

Subject: Derecho de Petición: Transito Carros Mezcladores por vía no apta para estos Vehículos

To: <solicitudes.quejas@cemex.com>

Buenas Tardes;

Con el presente me dirijo para solicitar que no transite los carros mezcladores en la Carrera 10 entre calles 64 y 69 de la Localidad de Chapinero, lo anterior se debe a que no están autorizados por la secretaría de Movilidad para transitar por esta vía y como relato

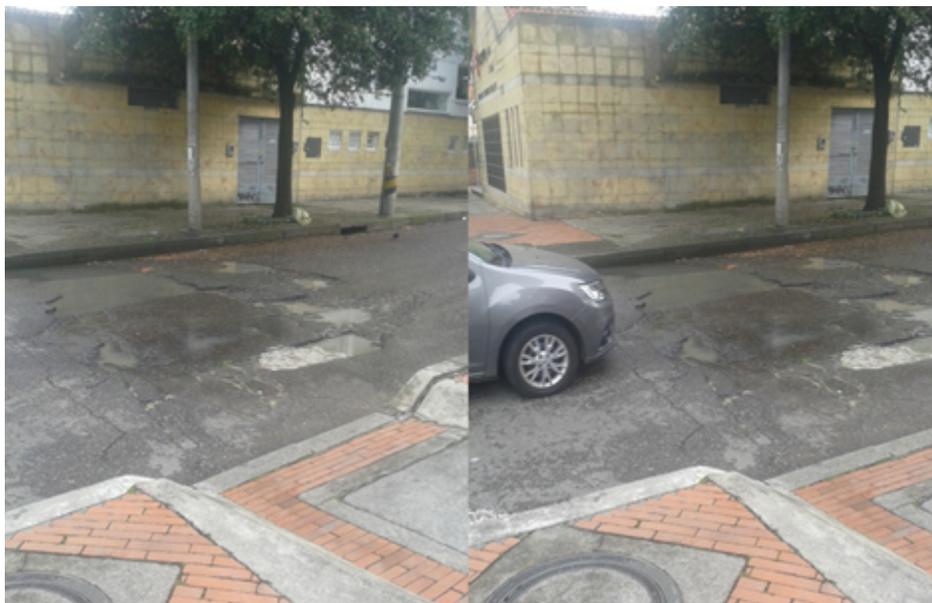
HECHOS

1. El año pasado pasamos una **ACCION POPULAR**, que se dio gestión en el juzgado 11 Admon, por el daño en la malla vial y desmejoramiento en la calidad de vida de nosotros residentes en la carrera 10 entre calle 64 y 69

2. El 8 de Junio del 2021, el Juzgado 11 emite medida cautelar a fin de proteger la salubridad de los residentes y que adjunto a esta petición y como dice a continuación en el punto 2 de la resolución

SEGUNDO: *Decretar como medida cautelar de conformidad con el artículo 17 del decreto 472 de 1998, que Secretaría Distrital de Movilidad adopte junto con la Policía de tránsito de la ciudad de Bogotá, medidas de control y desvío vial, sobre aquellos vehículos de carga pesada que generan mayor impacto auditivo, las cuales deberán ser incluidas dentro del plan de manejo de tránsito aprobado para el contrato Unión Temporal Malla Vial 2019 por el cierre total de la calzada por las actividades de rehabilitación de la vía entre las calles 67 carrera 7ª a 9ª.*

3. A mediados de julio de 2021, solicitamos que arreglaran la vía de la carrera 10 con calle 67 esquina, por el daño que ocasionaron buses y carga pesada. Estas son fotos de como estaba antes



4. Hoy 13 de julio, pasado el mediodía, pasó el carro mezclador con placas WMZ801 y se estaciono como muestra a continuación



5. Esta situación de ver el paso de los carros mezcladores de CEMEX por la carrera 10 entre calles 64 y 69, ha sido algo recurrente

Por lo anterior solicito

SOLICITO

1. Solicito que los Carros Mezcladores, **no transiten** por la carrera 10 hasta la calle 69 en Chapinero, de la ciudad de Bogotá, a fin de proteger la salubridad, tranquilidad y la malla vial que nosotros arreglamos el año pasado
2. Solicito que los carros de carga pesada (Carros Mezcladores de Cemento), hagan su trayecto por vías adecuadas para el tránsito de estos, como es la carrera 7, carrera 8 y la avenida caracas
3. Solicito que se capacite al personal que conducen los carros mezcladores, a fin que conozcan más sobre las vías que pueden transitar estos vehículos mezcladores

Adjunto Medida Cautelar del juzgado 11 administrativo

Cordialmente;

William Sanchez

E-mail Notificación: sanchez.jw@gmail.com

CONFIDENTIALITY: The information contained in this transmission may contain privileged and confidential information. It is intended only for the use of the person(s) named above. If you are not the intended recipient, you are hereby notified that any review, dissemination, distribution or duplication of this communication, and the information contained in it, is strictly prohibited. If you are not the intended recipient, please contact the sender and immediately destroy all copies of the original message.