

movilidad
la hacemos todos



MOVILIDAD EN CIFRAS

2009



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



GOBIERNO DE LA CIUDAD



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SAMUEL MORENO ROJAS

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

FERNANDO ÁLVAREZ MORALES

SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD

MARTHA HERNÁNDEZ ARANGO

SUBSECRETARIA POLÍTICA SECTORIAL

ÁNGELA PIEDAD ARENAS PORRAS

SUBSECRETARIA SERVICIOS DE LA MOVILIDAD

YOLIMA PÉREZ ARIZA

JEFE OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES

SANDRA MILENA RUEDA OCHOA

JEFE OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

IVÁN RICARDO SUÁREZ SÁNCHEZ

JEFE OFICINA INFORMACIÓN SECTORIAL

AYDA LUCY OSPINA ARIAS

DIRECTORA DE CONTROL Y VIGILANCIA

SANDRA MILENA RUEDA OCHOA

DIRECTORA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA (E)

WILLIAM ANDRÉS PEDRAZA BEDOYA

DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO DEL TRÁNSITO

JUAN CARLOS TARQUINO ORJUELA

DIRECTOR DE ESTUDIOS SECTORIALES Y DE SERVICIOS

INVESTIGACIÓN Y CONSOLIDACIÓN

Miguel Humberto Álvarez M.
Yesid Antonio Moreno M.
Ana Milena Granados R.
Jazmín Karime Flórez V.

CORRECCIÓN

Florángela Herrera
Germán Romero
Jaime Rodríguez

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Jorge Arroyo

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

¿La Movilidad la hacemos todos?

Mediante el Acuerdo No. 257 de 2006, “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”, se crea el Sector Movilidad¹ con “la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo económico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte” (art. 104). Adicional, en el art. 107 establece las entidades que lo integran² y determina que la Secretaría Distrital de Movilidad es cabeza de este Sector.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido implementando el Plan Maestro de Movilidad, carta de navegación sobre la cual se rige el Sector de Movilidad, atendiendo su política y alcance, orientados a lograr una movilidad sostenible, competitiva, inteligente, socialmente responsable, orientada a resultados, en donde la prioridad es el peatón, el transporte público se convierte en un eje estructurador, se racionaliza el uso del vehículo particular y se articulan los diferentes modos de transporte.

Movilidad en Cifras es un documento elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de informar a la ciudadanía sobre temas de interés común en lo que se refiere a la movilidad urbana del Distrito Capital, tales como: indicadores de oferta y demanda – viajes diarios, parque automotor de vehículos particulares y de transporte público, índice de pasajeros por kilómetro, rutas de transporte público colectivo, tiempoS de viaje, parqueaderos; indicadores de infraestructura vial y equipamiento; indicadores financieros; indicadores de accidentalidad vial y comportamiento ciudadano.

Esta es una herramienta que alimenta los espacios de opinión y de participación que promueven la implementación de políticas públicas constructivas y concertadas... pues, la movilidad la hacemos todos.

//**Fernando Álvarez Morales**

METAS PLAN DE DESARROLLO

- Ciudad
- Seguridad vial

CONTENIDO:

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA

Cómo se movilizan los bogotanos

Parque automotor

Transporte público

Tiempos de viaje

Infraestructura vial

Parqueaderos

INDICADORES FINANCIEROS

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Históricos de Accidentalidad

COMPORTAMIENTO CIUDADANO

¹ Título VI. Organización Sectorial Administrativa del Distrito Capital. Art. 45. Sectores Administrativos de Coordinación.

² Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Como entidades vinculadas señala a la empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. Y Terminal de Transporte S.A.

CIUDAD

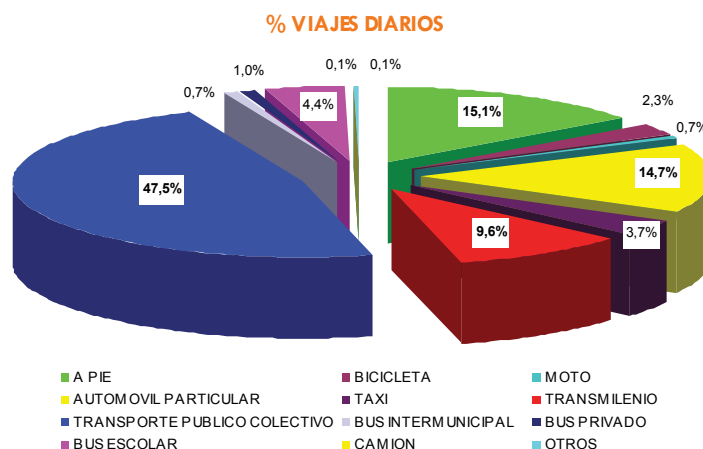
INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA ¿Cómo se Movilizan los Bogotanos?

Viajes diarios

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad (2005), en Bogotá se realizan 9.462.758 viajes diariamente. Al respecto se destaca el hecho que el 47.5%, de estos viajes, corresponden al transporte público colectivo; el 9.6% al sistema Transmilenio; el 3.7% al transporte público individual; para un total de 5.762.344 viajes a través de las referidas modalidades del sistema de transporte público de la ciudad.¹

La participación del 60.8% de las diferentes modalidades del transporte público de la ciudad, contrasta con el 14.7% de los viajes que hacen en vehículo privado, concentrados en los estratos 5 y 6.

De igual forma, llama la atención la participación de los modos no motorizados como la bicicleta y a pie, en el total de viajes diarios en la ciudad y que representan el 17.4% de dichos viajes.



A PIE	1430000	BICICLETA	213033
MOTO	65127	AUTOMOVIL	1394301
TAXI	350130	TRANSMILENIO	912938
TPC	4499276	INTERMUNICIPAL	68515
BUS PRIVADO	92578	BUS ESCOLAR	416978
CAMION	5884	OTROS	13998

Figura No 01. Porcentaje de viajes diarios por modo
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

DISTRIBUCIÓN MODAL

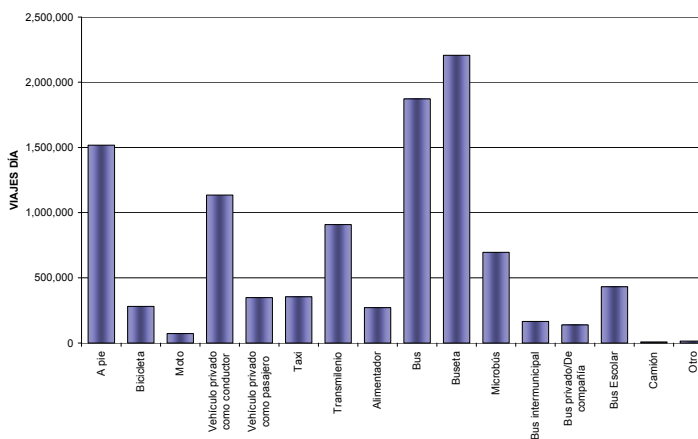


Figura No 02. Distribución Modal
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

Distribución modal

Se destaca la importancia de los modos de transporte público, en particular del colectivo y Transmilenio, como los medios que movilizan el mayor número de personas, lo que es coherente con los objetivos de hacer del transporte público el eje estructurador de la movilidad en la ciudad, y de promover el uso de modos de transporte diferentes al vehículo particular.

¹: No obstante, según la expansión de la matriz de transporte público de 2007, realizada dentro del ajuste del estudio del SITP por la Administración Distrital, los viajes en hora pico para 2009 son 677.741, y de acuerdo con los factores de expansión calculados, los viajes diarios totales en transporte público son 6.174.220.

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA

¿Cómo se Movilizan los Bogotanos?

Parque automotor transporte público

Cantidad y modelo de los vehículos de servicio público que operan en Bogotá, con corte a 31 de Diciembre de 2009 y diferenciando por tipo de vehículo: bus, buseta, microbús, taxi, camión, camioneta, bus articulado, bus biarticulado y otros.

En Bogotá están registrados 100.814 vehículos destinados a transporte público colectivo, individual, masivo, intermunicipal y de carga, de los cuales 52.643 son transporte público individual, representando el 52.22% del total. 23.222 son transporte público colectivo, representando el 23% del total. El 1.12% son de transporte público masivo y el 23,62% son de transporte intermunicipal y de carga.

Se destaca el éxito de las políticas y programas distritales en materia de reducción del número de vehículos de transporte público colectivo, y de disminución de la edad promedio del parque automotor de vehículos de servicio público colectivo, los cuales suman alrededor de 15.700 y tienen una edad promedio cercana a los 10 años. Este hecho representa un punto apropiado para la puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público.

MODELO	TAXI	BUS	BUSETA	CAMIÓN	CAMIONETA	MICRO BUS	BUS ARTICULADO	BUS BIARTICULADO	OTROS
1980 y Anteriores	1.227	979	742	3.708	1.173	133	0	0	379
1981 - 1985	279	221	1.118	349	484	18	0	0	59
1986 - 1990	381	403	12	614	804	66	0	0	62
1991 - 1995	1.052	1.340	744	936	1.755	2.297	0	0	86
1996 - 2000	4.091	425	1.119	349	1.821	2.448	0	0	18
2001	1.924	372	174	25	144	242	476	0	0
2002	2.793	655	115	35	164	564	6	0	3
2003	4.810	1.049	182	136	416	774	14	0	15
2004	5.368	1.136	127	399	448	659	92	0	30
2005	8.827	805	103	127	995	727	159	0	9
2006	6.448	442	24	397	1.128	142	146	0	41
2007	5.980	131	22	880	1.587	96	181	0	33
2008	3.874	402	62	579	1.437	284	0	0	152
2009	3.560	390	263	334	1.087	418	6	6	93
2010	2.029	246	368	161	326	247	0	0	38
Totales	52.643	8.996	5.175	9.029	13.769	9.051	1.127	6	1.018

Tabla No 03. Parque automotor de vehículos de Servicio Público por tipo y edad
Fuente: Datos Consección SIM. Cálculos Dirección de Estudio Sectorial y de Servicios - SDM

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	PORCENTAJE
TAXI	52.643	52,22%
B U S	8.996	8,92%
BUSETA	5.175	5,13%
CAMIÓN	9.029	8,96%
CAMIONETA	13.769	13,66%
Micro Bus	9.051	8,98%
Bus Articulado	1.127	1,12%
Bus Biarticulado	6	0,01%
Otros	1.018	1,01%

Tabla No 03.1 Parque automotor de vehículos de Servicio Público por tipo
Fuente: Datos Consección SIM. Cálculos Dirección de Estudio Sectorial y de Servicios - SDM

MODELO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Antes de 1980	8.341	8,3%
1981 - 1985	2.528	3%
1986 - 1990	2.342	2%
1991 - 1995	8.210	8%
1996 - 2000	10.271	10%
2001	3.357	3%
2002	4.335	4%
2003	7.396	7%
2004	8.259	8%
2005	11.752	12%
2006	8.768	9%
2007	8.910	9%
2008	6.790	7%
2009	6.157	6%
2010	3.398	3%

Tabla No 03.2 Edad Parque automotor de vehículos de Servicio Público
Fuente: Datos Consección SIM. Cálculos Dirección de Estudio Sectorial y de Servicios - SDM

Cantidad y modelo de los vehículos de servicio público

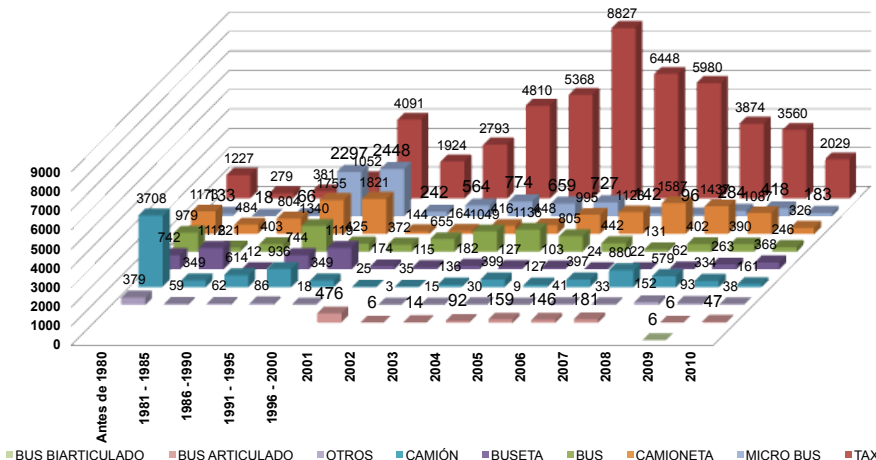


Figura No 05. Cantidad y modelo edad del parque automotor vehículos de servicio público
Fuente: Datos Consección SIM. Cálculos Dirección de Estudio Sectorial y de Servicios - SDM

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA Parque Automotor

Vehículos particulares por tipo de vehículo

La composición del parque automotor particular, por grupo de tipo de vehículo registrado en Bogotá, con corte a 31 de Diciembre de 2009, muestra que los más representativos están conformados por el 60.81% automóviles, 11.82% camperos y 11.15% camionetas con un total de 958.052 unidades sobre un total de 1.143.631 vehículos.

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	PORCENTAJE
AUTOMÓVIL	695.415	60,81%
BUS	2.198	0,19%
BUSETA	570	0,05%
CAMIÓN	10.296	0,90%
CAMIONETA	127.499	11,15%
CAMPERO	135.158	11,82%
MOTOS	163.757	14,32%
MICRO BUS	3.336	0,29%
SIN INFORMACIÓN	2.254	0,20%
OTROS	3.148	0,28%

Tabla No 01. Parque automotor de vehículos particulares por tipo
Fuente: Base de Datos Concesión SIM. Calculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM

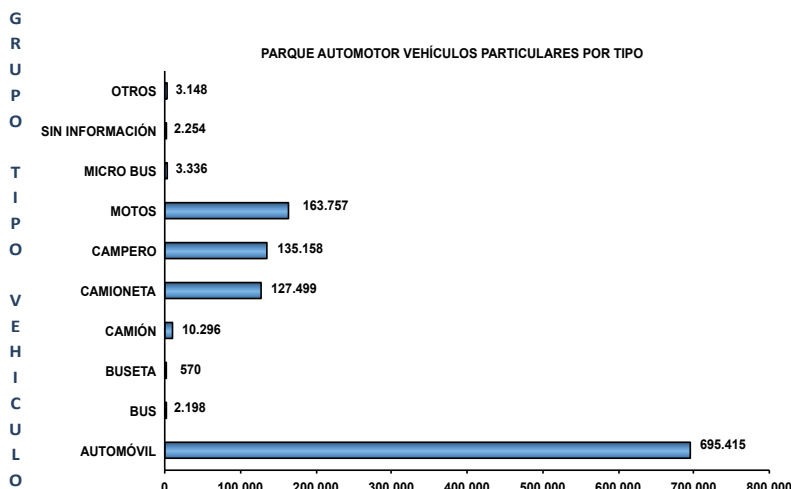


Figura No 03. Parque automotor de vehículos particulares por tipo de vehículo
Fuente: Base de Datos Concesión SIM. Calculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM

Igualmente es representativo el porcentaje de motos que hacen parte del parque automotor particular, y que corresponde al 14.32%.

Edad del parque automotor particular

La edad de los vehículos particulares, registrados en Bogotá, con corte a 31 de Diciembre de 2009, es:

MODELO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Tracción Animal	1.246	0,1%
Antes de 1980	161.009	14%
1981 - 1985	60.012	5%
1986 - 1990	62.497	5%
1991 - 1995	130.339	11%
1996 - 2000	127.518	11%
2001	12.462	1%
2002	21.688	2%
2003	30.664	3%
2004	31.732	3%
2005	52.058	5%
2006	89.137	8%
2007	107.312	9%
2008	126.033	11%
2009	91.194	8%
2010	38.730	3%

Tabla No 02. Edad del parque automotor vehículos particulares
Fuente: Base de Datos Concesión SIM. Calculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM

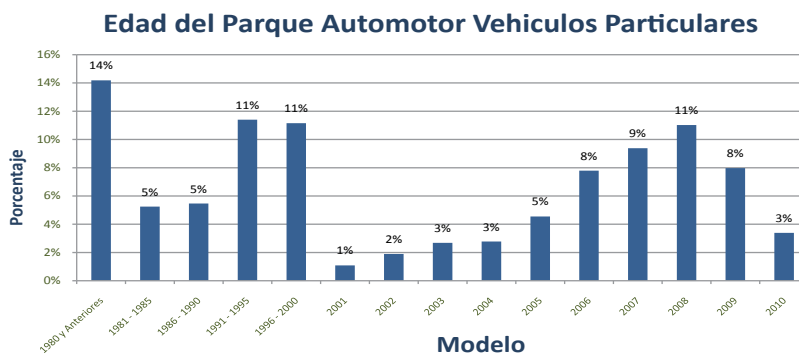


Figura No 04. Edad del parque automotor vehículos particulares
Fuente: Base de Datos Concesión SIM. Calculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM

Adicionalmente, de esta serie de tiempo se infiere el incremento del parque automotor de vehículos privados en la ciudad, pasando de 762.028 automotores (vehículos y motocicletas) en 2004 a 1.143.631 en 2009, lo cual representa un aumento del 66.63% en los últimos 6 años, siendo una tendencia que debe revertirse para el logro de una movilidad sostenible, teniendo en cuenta que el modo privado de transporte es el que menos personas moviliza.

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA
Transporte Público

Evolución del índice de pasajeros por kilómetro - IPK

El IPK es uno de los indicadores más relevantes para evaluar la eficiencia del servicio de transporte público, en términos de la relación de la oferta, expresada en el número de kilómetros recorridos, y la demanda, expresada en el número de pasajeros movilizados.

De acuerdo a la gráfica presentada se puede observar que el IPK ha sido constante, lo que indica que la oferta del transporte se ha mantenido de manera general y los recorridos de las rutas tampoco han sufrido cambios sustanciales.

Es importante definir que este índice se calcula con base en el modelo de transporte de la ciudad, índice que tendrá un cambio significativo una vez se implemente el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

IPK promedio anual del transporte público colectivo para los años 2002 a 2009.

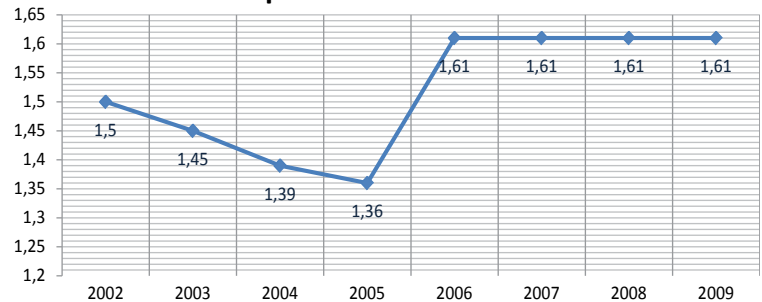


Figura No 06. Gráfica de tendencia del IPK promedio anual de Transporte Público Colectivo (00 a 09)
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

INDICADOR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
IPK TPC	1,5	1,45	1,39	1,36	1,61	1,61	1,61	1,61

Tabla No 04. IPK del promedio anual del 2002 al 2009
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura—SDM

Velocidad promedio de recorrido en Transporte Público Colectivo - TPC (Bus, Busetas, Micro Bus - Colectivo)

Velocidad promedio de recorrido en el transporte público colectivo en los años 2000 a 2009.

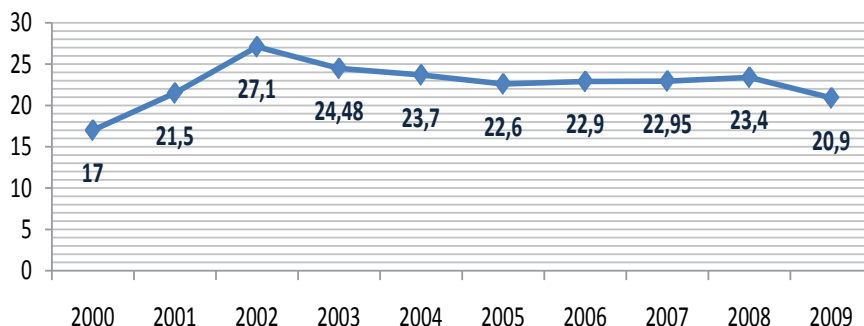


Figura No 07. Gráfica de tendencia de velocidad promedio de Transporte Público Colectivo (2000 a 2009)
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

Velocidad promedio de recorrido en el transporte público colectivo en los años 2000 a 2009.

De acuerdo con la captura de información realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, para el seguimiento y monitoreo del TPC, se obtuvo un registro de velocidad para el año 2009 de 20.9 km/h, lo que indica una disminución de 2.5 km/h, en relación con el año anterior.

Sin embargo, el comportamiento de esta variable obedece a la ejecución de obras de infraestructura vial en el marco del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá, D. C., 2008 – 2012 “Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor”, con las cuales se pretende garantizar las condiciones físicas para el mejoramiento y la sostenibilidad de la movilidad en la ciudad.

VELOCIDADES HISTÓRICAS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Velocidad promedio TPCU (km/hr)	17	21,5	27,1	24,5	23,7	22,6	22,9	23	23,4	20,9

Tabla No 05. Velocidad promedio del promedio anual del 2000 al 2009
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura—SDM

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA

Transporte Público

Rutas de transporte público colectivo en los corredores

En la gráfica se presenta la cobertura de las rutas de transporte público colectivo, tomada del software de georeferenciación de la Secretaría Distrital de Movilidad.

A la fecha se encuentran aprobadas para operación 66 Empresas de transporte público colectivo y una de servicio mixto, con un número de 500 rutas para la prestación del servicio de la ciudad.

Si bien la cobertura del Transporte Público es amplia, la ciudad ha sufrido procesos acelerados de urbanización en su periferia, por lo que la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector Movilidad ha venido promoviendo la incorporación de nuevas rutas que permitan prestar el servicio en estos sectores poblacionales, pese a limitantes como el estado y características de la malla vial que disminuyen la posibilidad de acceso a los mismos.

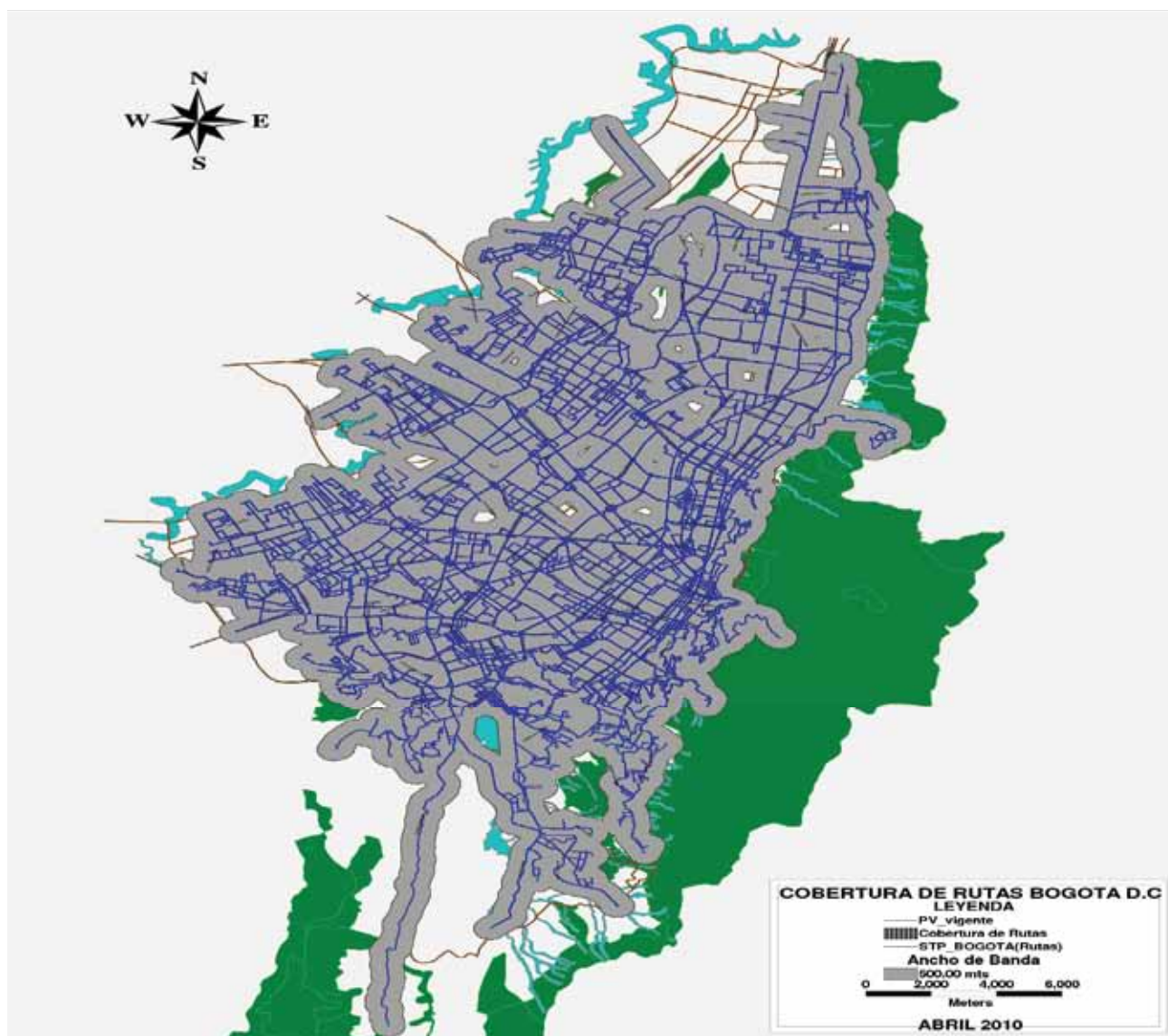


Figura No 08. Cobertura de Rutas
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA
Tiempos de Viaje

Tiempo de viaje

Como resultado del proceso de expansión y urbanización de la ciudad hacia la periferia, la ejecución de obras de infraestructura vial y del incremento del parque automotor, el tiempo promedio de desplazamiento en la ciudad ha aumentado en 4.0 minutos, entre los años 2008 y 2009, pasando de 60.9 minutos a 64.9 minutos.

La situación contrasta con el comportamiento de esta misma variable para los viajes realizados a través de los modos alternativos no motorizados, como la bicicleta y a pie, aunque suponen trayectos cortos de viaje.

Evolución Histórica del Tiempo Total de Viaje en la Ciudad

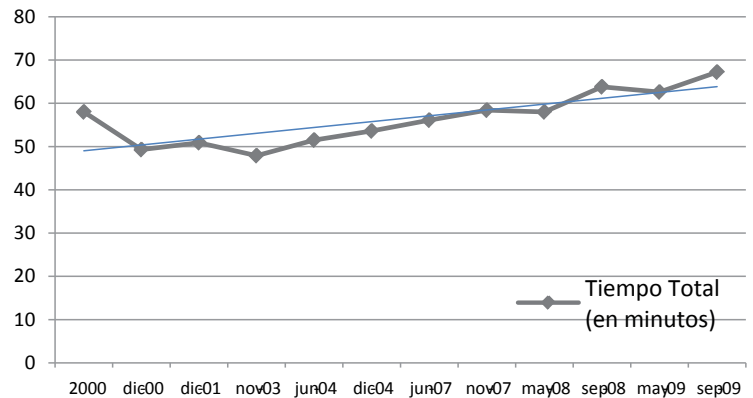


Figura No 09. Gráfica de Tendencia de Tiempo de viaje
Fuente: Contrato Monitoreo. Dirección de Control y Vigilancia - SDM

Evolución histórica del tiempo total de viaje en la ciudad, del año 2002 al año 2009												
SEMESTRE	2000	Dic-00	Dic-01	Nov-03	Jun-04	Dic-04	Jun-07	Nov-07	May-08	Sep-08	May-09	Sep-09
Tiempo total (en minutos)	58	49,3	50,9	47,9	51,5	53,6	56,1	58,4	58	60,9	62,6	64,9

Tabla No 06. Evolución histórica del tiempo total de viaje
Fuente: Contrato Monitoreo. Dirección de Control y Vigilancia - SDM

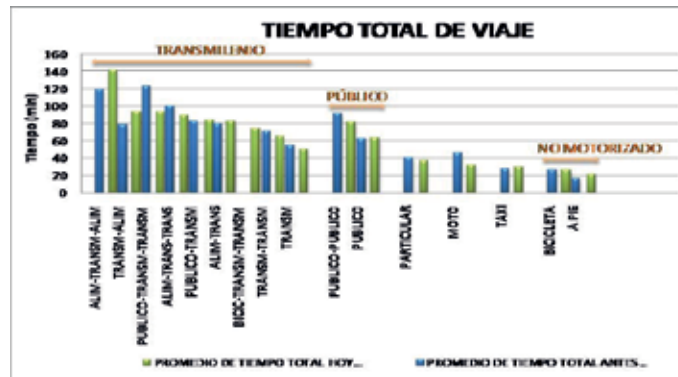


Figura No 10. Tiempo Total de Viaje. Contrato Toma de Información—SDM
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

Velocidad promedio de recorrido

La velocidad promedio que alcanza un vehículo particular en Bogotá es de 25.28 km/h, 4.63 Km/h por encima de la velocidad para transporte público, lo cual representa un reto para la ciudad en términos de la eficiencia que debe alcanzar el sistema de transporte público.

Velocidad Promedio de Recorrido Año 2009

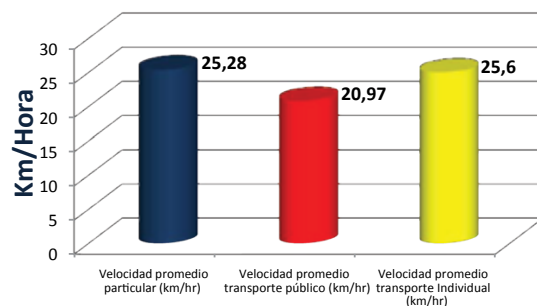


Figura No 11. Gráfica de velocidades promedio de recorrido en el 2009
Fuente: Contrato Monitoreo. Dirección de Control y Vigilancia - SDM

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA

Infraestructura vial y equipamiento

Serie histórica del total de intersecciones semaforizadas

Mientras que en el año 2001, el número de intersecciones semaforizadas era de 660, para el 2009 fue de 1.156, siendo esta cifra uno de los referentes que evidencian el proceso de complejización del sistema de tráfico de la ciudad y la necesidad de modernizar su tecnología e infraestructura para responder a las necesidades de movilidad de sus habitantes en tiempo real.

Serie histórica del total de intersecciones semaforizadas para los años 2002 a 2009

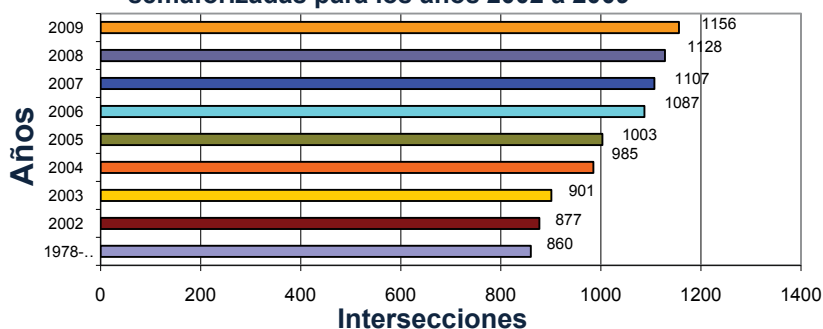


Figura No 12. Grafica de total de intersecciones semaforizadas por año.
Fuente: Dirección de Control y Vigilancia - SDM

Número de intersecciones semaforizadas por localidad durante el año 2009

Del total de intersecciones semaforizadas en 2009, el mayor número de intervenciones se realizó en las Localidades de Kennedy, Engativá y Bosa, con un total de 14 intersecciones, que representan cerca del 50% de su total.

Número de intersecciones semaforizadas por localidad durante el año 2009

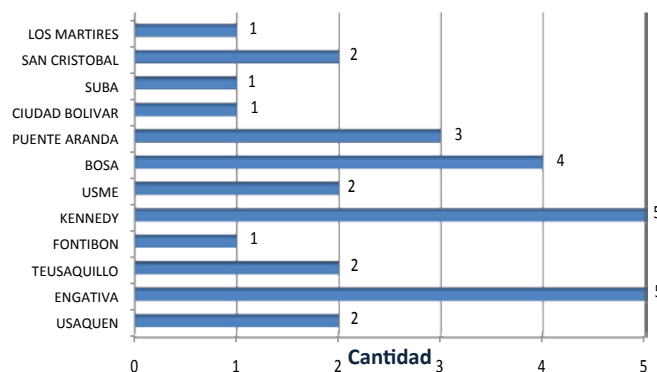


Figura No 13. Grafica de total de intersecciones semaforizadas por Localidad .
Fuente: Dirección de Control y Vigilancia - SDM

Zonas escolares demarcadas año 2009

La demarcación de zonas escolares por localidad tiene correspondencia con las localidades donde se encuentra la mayor densidad de colegios en el Distrito Capital.

Zonas Escolares Demarcadas por Localidad Año 2009

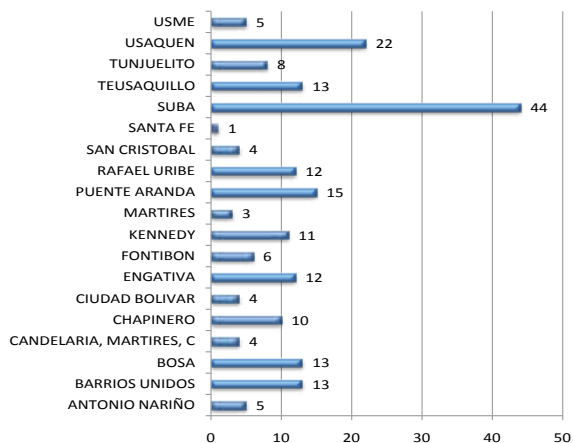


Figura No 14. Grafica zonas escolares demarcadas por localidad
Fuente: Dirección de Control y Vigilancia - SDM

Intersección con paso peatonal

Intersección Completadas con Pasos Peatonales 2009

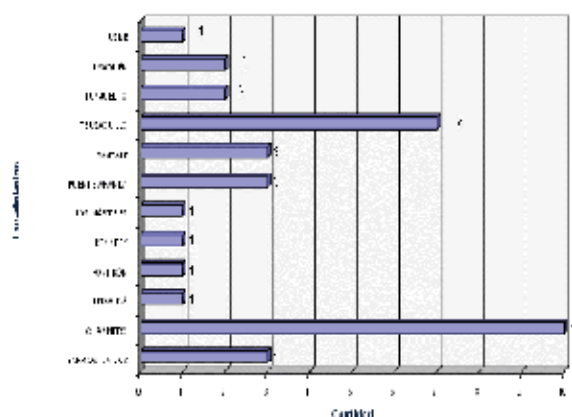


Figura No 15. Grafica intersección completadas con paso peatonales
Fuente: Dirección de Control y Vigilancia - SDM

INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA
Parqueaderos

Cupos de parqueaderos por localidad

La información corresponde a la “Fase 1 del Plan de Ordenamiento Territorial de Estacionamientos”, la cual se obtuvo en la vigencia del 2009.

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial de Estacionamiento, la ciudad tiene un total de 1.680 parqueaderos, de ellos 1.579 son lotes y 34 son subterráneos.

INVENTARIO DE PARQUEADEROS 2009	
LOCALIDAD	CANTIDAD
USAQUÉN	141
CHAPINERO	335
SANTA FÉ	185
SAN CRISTOBAL	31
USME	13
TUNJUELITO	17
BOSA	41
KENNEDY	176
FONTIBÓN	89
ENGATIVA	66
SUBA	49
BARRIOS UNIDOS	71
TEUSAQUILLO	67
LOS MÁRTIRES	121
ANTONIO NARIÑO	47
PUENTE ARANDA	61
CANDELARIA	59
RAFAEL URIBE	46
URIBE	46
CIUDAD BOLIVAR	65
SUMAPAZ	0
TOTAL	1680

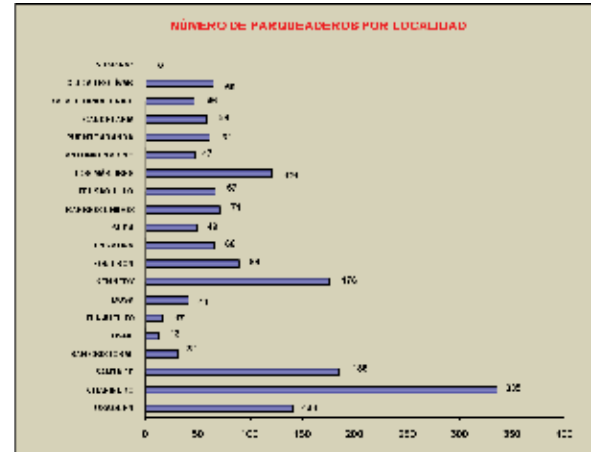


Figura No 16. Gráfica de número de parqueaderos por localidad
Fuente: Secretaría Distrital de Gobierno

En este orden de ideas en 2009, de los 1680 parqueaderos registrados por las Alcaldías de las diferentes localidades que integran Bogotá, tenemos que:

Caracterización de los parqueaderos

• El 87% de ellos son descubiertos (1462) y el 13% son cubiertos (218).

• El 94% son lote (1579), el 4% son edificio (67) y el 2% son subterráneos (34).



Figura No 17.1. Gráfica de caracterización de los parqueaderos
Fuente: Secretaría Distrital de Gobierno



Figura No 17.2. Gráfica de caracterización de los parqueaderos
Fuente: Secretaría Distrital de Gobierno

Tipo de piso

- El 41% su superficie es Asfalto (689).
- El 30% su superficie es Concreto (504).
- El 23% su superficie es Tierra (386).
- El 4.5% su superficie es Adoquín (76).
- El 1.5% su superficie es Recebo (25).



Figura No 18. Gráfica de tipo de pisos en parqueaderos
Fuente: Secretaría Distrital de Gobierno

INDICADOR FINANCIERO

Tarifas

Tarifa 2009 - Transporte Público Colectivo

La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios perteneciente a la Subsecretaría de Política Sectorial, en concordancia con lo establecido en el numeral uno (1) del artículo 1° del Decreto 315 de 2007 “Por el cual se establece el modelo de gestión tarifaria para las tarifas de Transporte Público Colectivo e Individual en Bogotá D.C.” (Capítulo I. De la Gestión Tarifaria del Transporte Público Colectivo y Mixto), elabora el estudio sobre el cual se proyecta la tarifa técnica del transporte público colectivo anualmente. Para el año 2009 las actualizaciones de los diferentes grupos tarifarios se encuentran expresadas en la Tabla No. 07. Tabla de Tarifas 2009.

FECHA	DECRETO	BUS CORRIENTE (MAYOR A 10 AÑOS)		BUS CORRIENTE MENOR A 10 AÑOS		BUSETA CORRIENTE (MAYOR A 10 AÑOS)		BUSETA EJECUTIVA (MENOR 10 AÑOS)		COLECTIVO	
		Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno
Diciembre 30 de 2009	DECRETO 600	1.200	1.250	1.300	1.350	1.200	1.250	1.300	1.350	1.300	1.350

Tabla No 07. Tabla de tarifas 2009

Fuente: Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios – SDM

Evolución histórica tarifa técnica 2005 - 2009

CATEGORÍAS	2005	2006	2007
MICROBUS	\$ 1.235,81	\$ 1.211,64	\$ 950,29
BUS DE SEIS (6) AÑOS O MAYOR	\$ 845,81	\$ 878,60	\$ 1.004,15
BUS MENOR DE SEIS (6) AÑOS	\$ 1.011,33	\$ 951,33	\$ 1.100,60
BUSETA DE SEIS (6) AÑOS O MAYOR	\$ 873,28	\$ 1.003,21	\$ 1.115,32
BUSETA MENOR DE SEIS (6) AÑOS	\$ 1.049,43	\$ 1.091,74	\$ 1.139,27

Tabla No 08. Tabla evolución historia de tarifas 2005—2007

Fuente: Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios – SDM

TARIFA TÉCNICA TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO 2005-2007

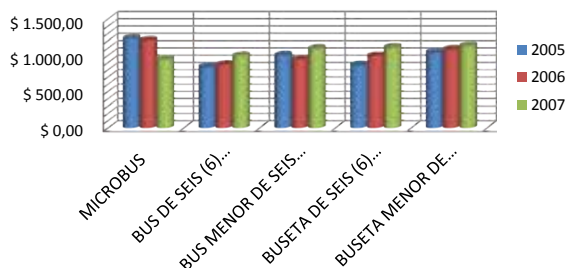


Figura No 19. Evolución Tarifa Técnica TPC 2005 –2007

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – SDM

CATEGORÍAS	2008	2009
MICROBUS	\$ 1.022,00	\$ 1.268,32
BUS MAYOR DE DIEZ (10) AÑOS	\$ 1.083,93	\$ 1.210,00
BUS MENOR O IGUAL A DIEZ (10) AÑOS	\$ 1.177,71	\$ 1.295,00
BUSETA MAYOR DE DIEZ (10) AÑOS	\$ 1.134,71	\$ 1.187,37
BUSETA MENOR O IGUAL A DIEZ (10) AÑOS	\$ 1.199,76	\$ 1.311,43

Tabla No 09. Tabla evolución historia de tarifas 2008—2009

Fuente: Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios – SDM

TARIFA TÉCNICA TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO 2008-2009

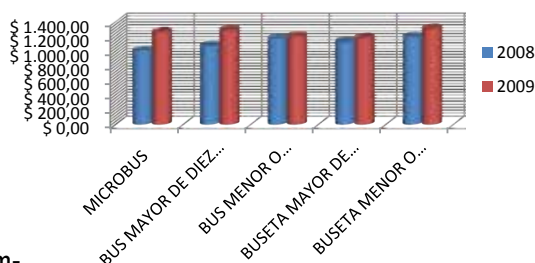


Figura No 20. Evolución Tarifa Técnica TPC 2008—2009

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – SDM

Las categorías de Bus Ejecutivo y Bus Superejecutivo, fueron eliminadas a partir del 2007 por disposiciones legales dispuestas en el Decreto 315 del 18 de julio de 2007 Art. 2. “Suprimir el servicio diferencial de lujo o ejecutivo y superejecutivo para los vehículos buses y busetas, que serán en adelante considerados en su totalidad como servicio corriente o básico, y se agruparán para fines tarifarios, de acuerdo con su año modelo.”.

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Accidentalidad (causas probable)

Hipótesis de causa probable de accidentes de tránsito	%
No mantener distancia de seguridad	33,80%
Desobedecer señales	14,30%
Adelantar cerrando	11,00%
No respetar prelación	6,10%
Cambio de carril sin indicación	5,80%
Reverso imprudente	5,10%
Embriaguez o droga	3,20%
Adelantar invadiendo vía	2,10%
Arrancar sin precaución	1,90%
Exceso de velocidad	1,90%
Embriaguez aparente	1,90%
Poner en marcha vehículo sin precaución	1,20%
Adelantar por la derecha	1,00%
Frenar bruscamente	0,80%
Otras causas	10,00%

Tabla No 10. Tabla Causa Probable de accidente 2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

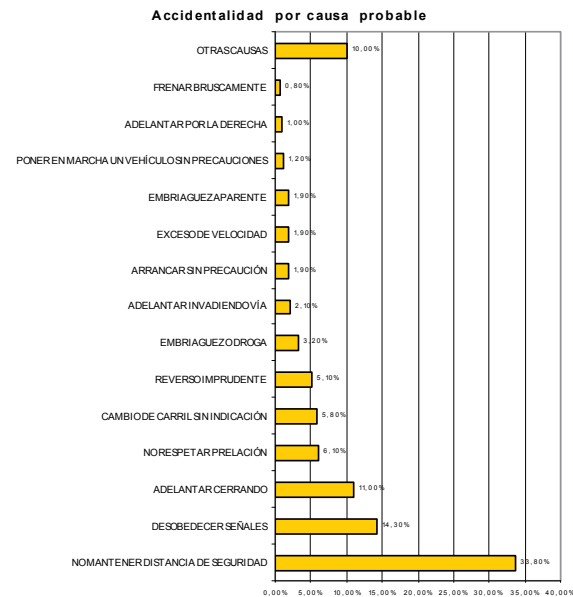


Figura No 21. Accidentalidad por causa probable para el año 2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

A partir de los indicadores tomados de las bases de datos con que cuenta la Secretaría Distrital de Movilidad, no respetar la distancia de seguridad es la principal causa probable de accidentalidad con una participación del 33% del total de accidentes registrados, seguida de la inobservancia de la señales de tránsito con un 14.30% y de adelantar cerrando con un 11%.

Al respecto llama la atención la combinación de dos factores determinantes en el comportamiento de las variables que dan cuenta de la accidentalidad; la percepción del riesgo y de la vulnerabilidad por parte de los conductores lo cual explica la realización de maniobras arriesgadas y el desconocimiento e incumplimiento de las normas de tránsito.

Clases de accidente para el año 2009

Serie histórica de las clases de accidentes para el año 2009 (atropello, caída ocupante, choque, incendio, volcamiento y otros).

CLASE DE ACCIDENTES	%
Choque	82,58%
Atropello	11,57%
Otro	1,27%
Volcamiento	2,77%
Caída ocupante	1,81%
Incendio	0,01%

Tabla No 11. Tabla Clase de accidente 2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

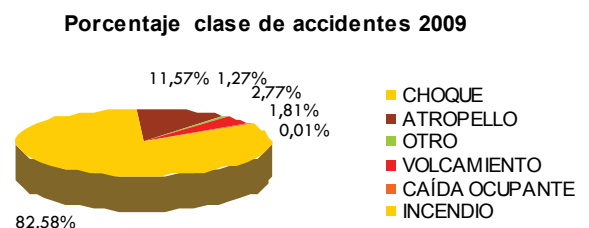


Figura No 22. Porcentaje por Clase de Accidentes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Durante el 2009 el choque fue la clase de accidente más recurrente en Bogotá con una participación del 82.58%, junto con el atropello cuyo porcentaje fue del 11.57%. Al comparar el comportamiento de estas variables en los años 2008 y 2009, es el mismo.

SEGURIDAD VIAL

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Autor de la causa probable

Autor de la causa probable para 2009 diferenciando por actor de vía (conductor, pasajero, vehículo, vía, peatón, conductor de motocicleta o bicicleta).

Respecto al autor de la causa probable de los accidentes de tránsito ocurridos en Bogotá en 2009, predomina la responsabilidad del conductor con una participación del 88.10%.

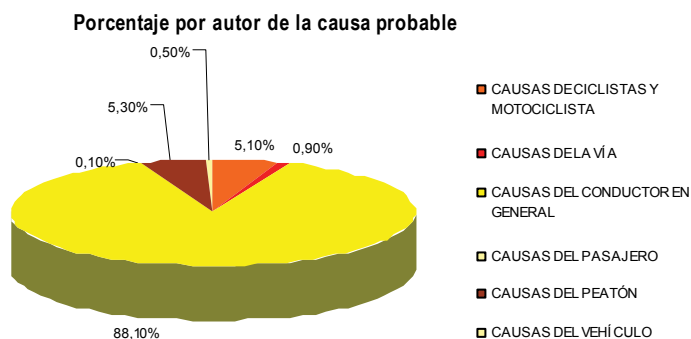


Figura No 23 Gráfica de porcentaje de autor de la causa probable
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Porcentaje de muertos por género y rango de edad

MUERTOS AÑO 2009

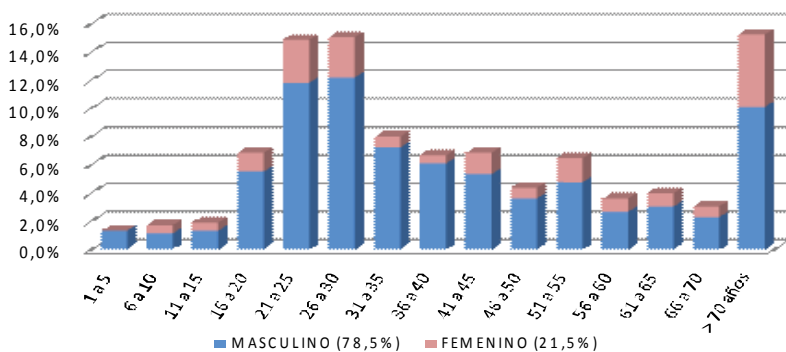


Figura No 24 Gráfica de porcentaje de muertos por género 2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Durante 2009, el 78.5% de los muertos en accidentes de tránsito fueron hombres y el 21.5% mujeres. Los jóvenes entre los 21 y 30 años son las más afectados, seguidos por los mayores de 70 años, rango de edad en el que la victimización de mujeres es más significativa.

Heridos en accidentes de tránsito por género y edad

Porcentaje de heridos para 2009 discriminando género y rango de edad.

Coincidiendo con las tendencias en materia de mortalidad, los hombres entre los 21 y 35 años representan el 66% del total de las personas que resultaron heridas en accidentes de tránsito. Lo propio sucede con las mujeres, siendo el grupo entre los 21 y 35 años el más afectado, aunque en una proporción inferior al 10%.

HERIDOS AÑO 2009

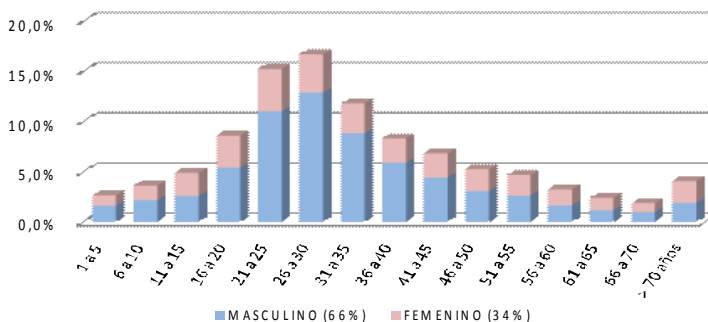


Figura No 25 Gráfica de porcentaje de heridos por género 2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Causa general probable de los accidentes de tránsito con muerto o heridos

En materia de victimización, los peatones constituyen la población más vulnerable considerando las cifras de mortalidad 65% y morbilidad 30%.

Es causa probable de los accidentes con heridos y muertos con mayor ocurrencia: cruzar la calle sin observar a los lados, con una participación del 26.5%, seguida de no atender las señales de tránsito con un 13.9%, y no mantener la distancia de seguridad con un 10%. En este punto debe insistirse sobre la causalidad existente entre la percepción del riesgo y la vulnerabilidad por parte de los actores de la vía, el desconocimiento de las normas de tránsito y la ocurrencia de la mayoría de accidentes de tránsito.

Otro aspecto relevante es que en el 16% de los casos, las causas de accidentalidad están relacionadas directamente con el consumo de alcohol y drogas entre los conductores y peatones.

CAUSAS PROBABLES DE ACCIDENTES CON MUERTOS O HERIDOS

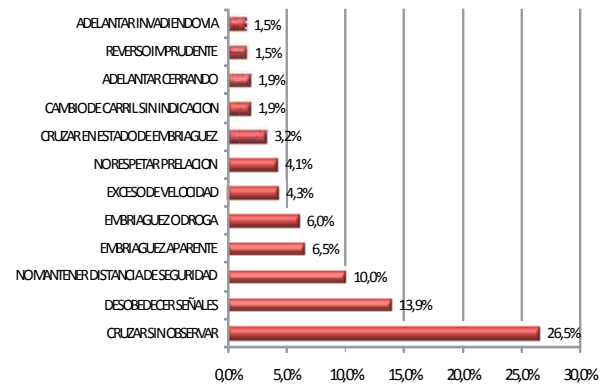


Figura No 26 Porcentaje de accidentes por causa probable con muertos y lesionados
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Accidentalidad por días de la semana

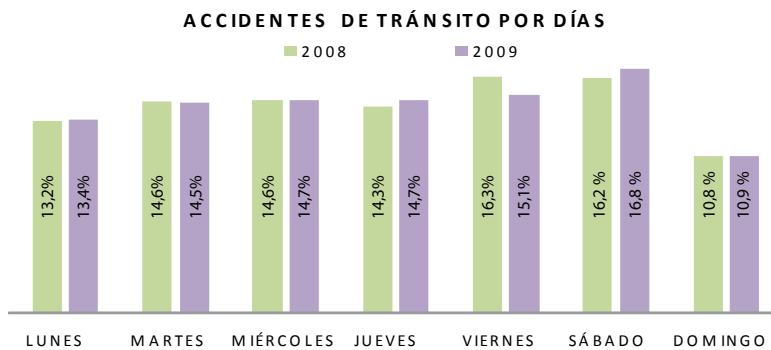


Figura No 27 Gráfica del total de accidentes de tránsito por día de la semana
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

El día de la semana que se presenta mayor accidentalidad es el sábado seguido por el viernes, los cuales concentraron el 33% y el 31.4% durante los años 2008 y 2009. El domingo es el día con menor ocurrencia de accidentes, con un indicador ligeramente superior al 10% en los años referidos.

Accidentes de tránsito con muertos por día de la semana

Durante los sábados se presenta el mayor número de accidentes de tránsito con víctimas fatales. Del año 2008 a 2009 hubo un incremento en este indicador de 2.5%, pasando del 18.5% al 21%.

Los días martes y domingo, siguen en mayor porcentaje de ocurrencia. En relación con los casos registrados el día domingo, estos hacen parte de la dinámica del día sábado, teniendo en cuenta que las horas que concentran estos eventos corresponden a la madrugada.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON MUERTOS

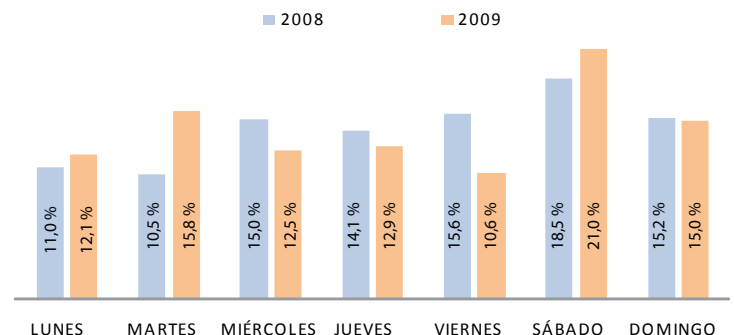
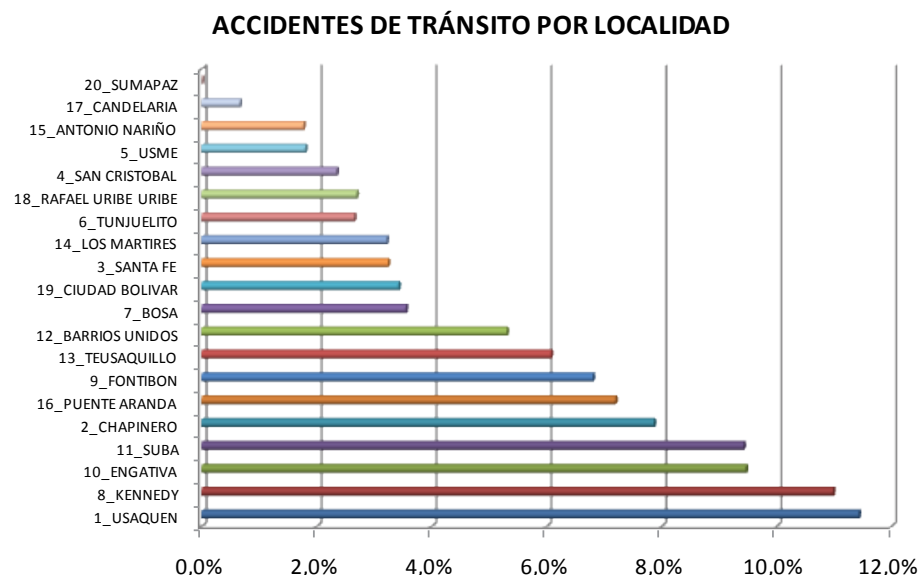


Figura No 28 Gráfica de porcentaje de accidentes con muerto por día de la semana
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

SEGURIDAD VIAL

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Accidentes de tránsito por localidad



En materia de georeferenciación, en la localidad de Usaquén se presenta cerca del 12% de los accidentes de tránsito ocurridos en Bogotá, seguida de Kennedy -11%- , Engativa -cerca del 10%- , Suba -cerca del 10%- , Chapinero -cerca del 8%- , y Puente Aranda -más del 7%-.

Estas cifras contrastan con el comportamiento del mismo indicador en Candelaria, donde se concentra menos del 1% de los accidentes.

Figura No 29 Gráfica de accidentes por localidad
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Accidentes de tránsito con muertos por localidad

La mayoría de accidentes de tránsito con víctimas fatales ocurren en la localidad de Kennedy, con cerca del 15% de los casos, seguida por la localidad de Engativá, con cerca del 9%.

Al igual que el comportamiento del indicador anterior, Candelaria, después de Sumapaz, es la localidad con menor ocurrencia de accidentes con víctimas fatales, con menos del 0,3%.

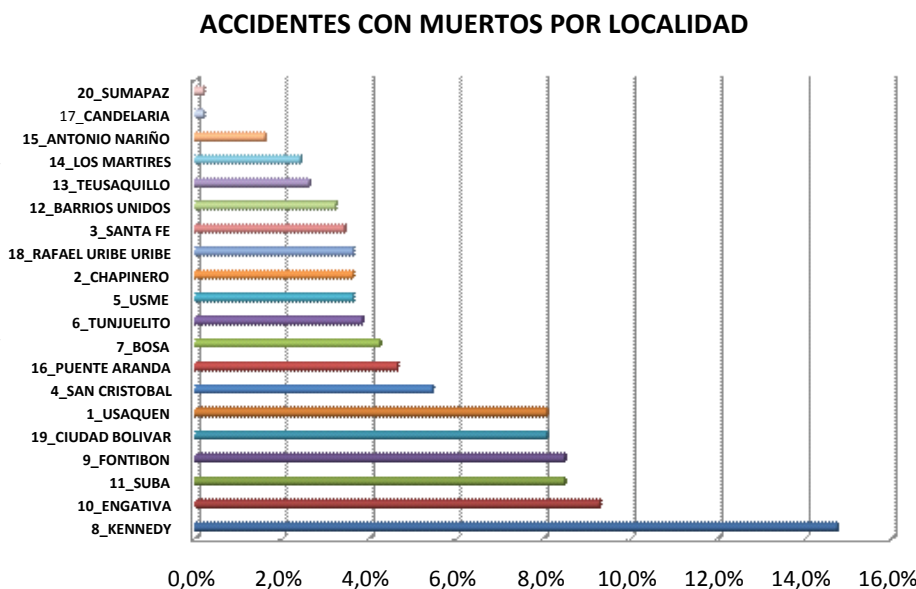


Figura No 30 Gráfica de porcentaje de accidentes con muerto por localidad
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Condición muertos en accidentes de tránsito

Durante el 2009, 528 personas murieron en accidentes de tránsito, cifra que es inferior a la reportada en los años 2007 y 2008, aunque sin cambios sustanciales en la tendencia del comportamiento de este indicador.

El total de las personas fallecidas disminuyó un 1.5%, al pasar de 536 en 2008 a 528 en 2009. De las víctimas fatales del 2009, el 51% involucran peatones, el 20% motociclistas, pasajeros el 14%, ciclistas el 9% y el 6% conductores.

Condición de la víctima	Porcentaje
Conductores	5,3%
Motociclistas	19,7%
Ciclistas	9,3%
Pasajeros	14,4%
Peatones	51,3%
Total	100%

Tabla No 12 Tabla Condición de la víctima
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Número de muertos al año por condición

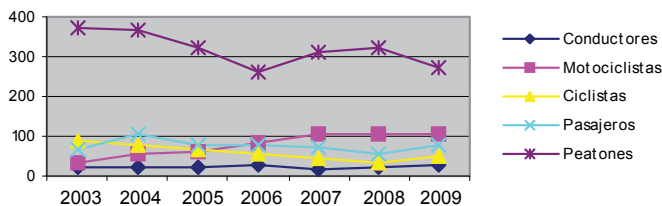


Figura No 31 Gráfica de Tendencia de muertos por condición
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Muertos por Condición 2009

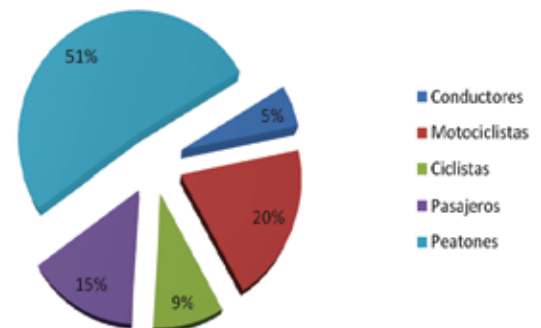


Figura No 32 Gráfica porcentaje de muertos por condición
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Los peatones son las principales víctimas. En 2009 el número de peatones fallecidos en accidentes de tránsito fue de 271, sin embargo, se destaca la tendencia negativa de este indicador desde el año 2003, cuando fueron reportados 375 muertos. Respecto al 2008, hubo una disminución del 15.6%. Otros actores de la vía vulnerables son los motociclistas, con 104 fallecidos en el 2009, con una tendencia sostenida desde 2007, y los pasajeros con 76 fallecidos en 2009.

Condición heridos en accidentes de tránsito

Del análisis del número de heridos al año por condición (conductor de vehículo de servicio público, conductor de vehículo particular, ciclista, motociclista, peatón, pasajeros de transporte público colectivo, pasajeros de servicio particular, pasajeros de transporte escolar y pasajeros de taxis) para la serie histórica comprendida entre 2003 a 2009 se destaca la tendencia sostenida de su disminución pasando de 22.494 casos en 2003 a 12.597 en 2009, gracias a las acciones de la Administración Distrital en materia de seguridad vial.

Gravedad	Condición de la víctima	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
HERIDOS	Conductores	2.457	2.497	1.540	1.445	3.216	1.244	937
	Motociclistas	3.592	3.785	3.112	4.014	3.569	3.318	3.138
	Ciclistas	2.296	2.512	1.418	1.222	585	673	691
	Pasajeros	7.375	8.462	5.817	5.736	5.482	3.686	3.926
	Peatones	6.774	7.258	5.336	5.261	5.049	3.828	3.905
	Total	22.494	24.514	17.223	17.678	17.901	12.749	12.597

Tabla No 13 Tabla Condición de los heridos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Heridos por Condición 2009



Figura No 33 Gráfica porcentaje de heridos por condición
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Número de heridos al año por condición

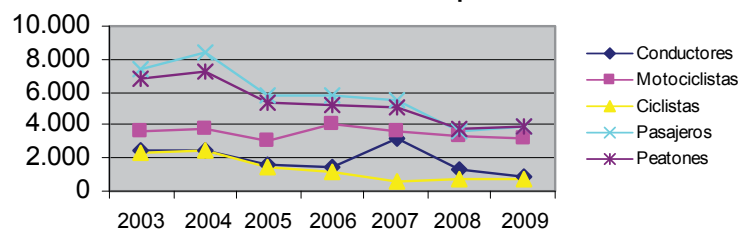


Figura No 34 Gráfica de tendencia de heridos por condición
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

En 2009 disminuyó en 152 (-1.2%) el número de personas lesionadas frente a las cifras reportadas en 2008. Los actores de la vía que registraron una mayor disminución respecto al 2008, fueron los conductores con una reducción del 24,7% y los motociclistas con una disminución del 5.4%. Las personas más vulnerables son los peatones, pasajeros y motociclistas sumando cerca de 11.000 víctimas.

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Tasa de muertes por cada 100.000 habitantes 2003 a 2009.

Desde 2003 hasta el 2009, es clara la tendencia negativa del comportamiento del Índice de Mortalidad por cada 100.000 habitantes, disminuyendo, en el referido periodo, más del 20%. El registro más bajo se obtuvo en 2006 cuando alcanzó a ser de 7,18 muertos por cada 100.000 habitantes. En 2009 se registró una reducción de 0,22 frente al 2008 con una tasa del 7,27 por cada 100.000 habitantes.

AÑO	MORTALIDAD (Nº Muertos / 100.000 hab.)
2003	8,83
2004	9,3
2005	8,06
2006	7,18
2007	7,82
2008	7,49
2009	7,27

Tabla No 14 Tabla muertes por 100.000 habitantes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM



Figura No 35 Gráfica número de muertes por cada 100.000 habitantes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Tasa de muertes por cada 10.000 vehículos 2003 a 2009.

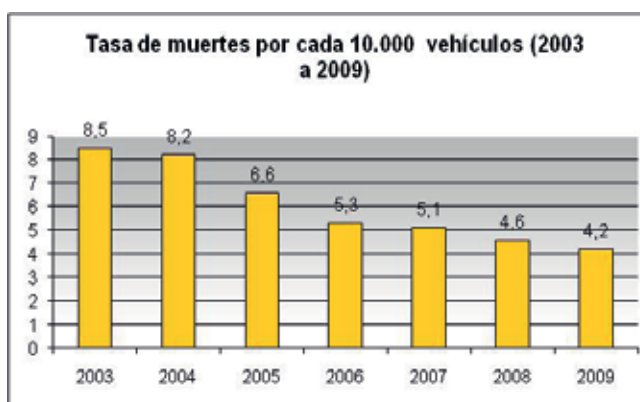


Figura No 36 Gráfica número de muertes por cada 10.000 vehículos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

AÑO	Nº Muertos / 10.000 Vehículos
2003	8,5
2004	8,2
2005	6,6
2006	5,3
2007	5,1
2008	4,6
2009	4,2

Tabla No 15 Condición de los heridos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Desde 2003 se viene presentado una tendencia decreciente constante en el comportamiento del indicador de la tasa de muertes por cada 10.000 vehículos, con el 8.5 en 2003, hasta el 4.2 en 2009, que representa una disminución del 50%.

Tasa de heridos por cada 10.000 vehículos 2003 a 2009.

El índice de Morbilidad disminuyó en más de dos terceras partes (69%) desde 2003.

Del 2007 al 2009, se presenta una disminución de 68 casos de la tasa de heridos por cada 10.000 vehículos.

AÑO	Nº Heridos / 10.000 Vehículos
2003	327,9
2004	321,7
2005	205,4
2006	187,4
2007	168,4
2008	109,1
2009	100,2

Tabla No 16 Condición de los heridos por 10.000 vehículos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

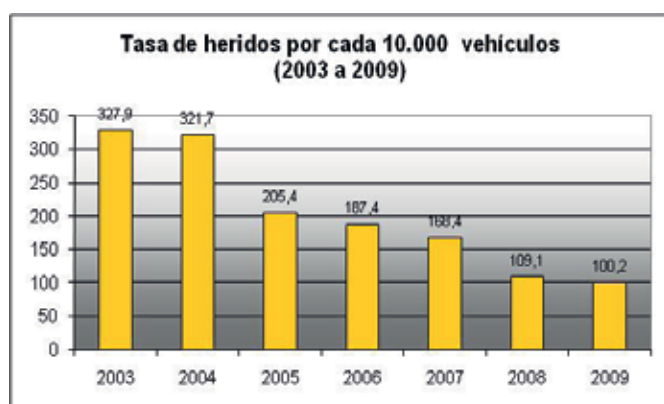


Figura No 37 Gráfica número de heridos por cada 10.000 Vehículos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Accidentes de tránsito en los que estuvo involucrado uno o más taxis.

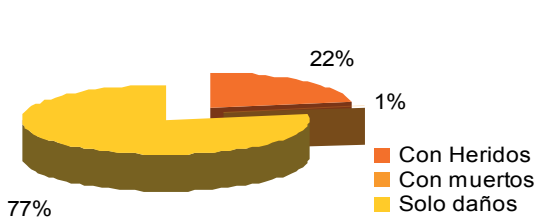


Figura No 38 Gráfica de porcentaje de accidentes que involucran taxis
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Número de accidentes - taxis 2009		
Con Heridos	22,1%	1783
Con muertos	0,7%	57
Solo daños	77,2%	6230
Total	100%	8070

Tabla No 17 Accidente involucra taxis
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

En 2009 el número de accidentes de tránsito que involucra a uno o más taxis fue de 8.070, lo que corresponde al 24,7 % del total de accidentes, reportados durante el mismo año. El 77.2% de los casos sólo reportaron daños materiales (sobre la base de 8.070).

Accidentes de tránsito en los que estuvo involucrado uno o más vehículos particulares

El número de accidentes con vehículos particulares involucrados fue de 23.543. La mayoría de los casos - 72.1%-, sólo reportaron daños materiales.

Número de accidentes - Vehículos particulares 2009		
Con Heridos	26,6%	6262
Con muertos	1,3%	306
Solo daños	72,1%	16975
Total	100%	23543

Tabla No 18 Accidente involucra particulares
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

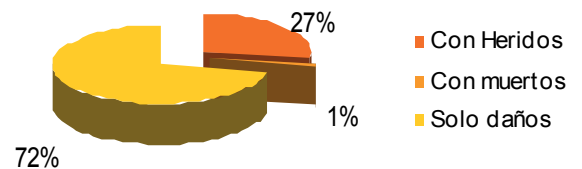


Figura No 39 Gráfica de porcentaje de accidentes que involucran particulares
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Número de accidentes de tránsito en los que estuvo involucrado otro tipo de vehículos

Número de accidentes - Otros Vehículos 2009			
Clase	Escolares	Ambulancias	Diplomaticos
Con Heridos	53	4	6
Con muertos	2		
Solo daños	195	45	121
Total	250	49	127

Tabla No 19 Accidente involucrando otro tipo de vehículo
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

A pesar de no ser estadísticamente significativo, resulta preocupante la ocurrencia de accidente de tránsito en los que participan vehículos de transporte escolar y ambulancias, debido a la naturaleza del servicio que prestan y el tipo de usuario. Durante 2009, 250 vehículos de transporte escolar y 49 ambulancias, estuvieron involucrados en accidentes de tránsito.

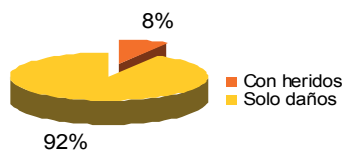


Figura No 40 Gráfica de porcentaje de accidentes que involucran ambulancias
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

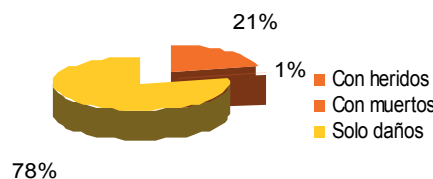


Figura No 41 Gráfica de porcentaje de accidentes que involucran escolares
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

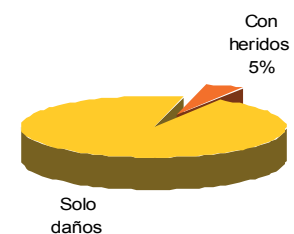


Figura No 42 Gráfica porcentaje accidentes que involucran vehículos diplomáticos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Accidentes de tránsito en los que estuvo involucrado un vehículo de servicio público colectivo—TPC.

Durante 2009 de 6.610 accidentes de tránsito que involucraron a vehículos de transporte público colectivo, el 1,7% registró el fallecimiento de una o más personas, el 21,6% heridos y el 76,7%, sólo daños materiales.

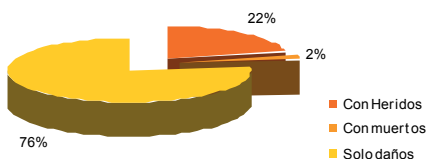


Figura No 43 Gráfica de porcentaje de accidentes que involucran TPC
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Número de accidentes - TPC 2009		
Con Heridos	21,6%	1428
Con muertos	1,7%	112
Solo daños	76,7%	5070
Total	100%	6610

Tabla No 20 Accidente involucra TPC
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

MOTOCICLISTAS

Tasa de motociclistas muertos por cada 10.000 motos 2003 a 2009

AÑO	Nº Motociclistas muertos / 10.000 Motocicletas
2003	16,79
2004	16,11
2005	13,27
2006	9,9
2007	8,86
2008	7,09
2009	6,15

Se destaca la reducción sostenida del índice de mortalidad de motociclistas. Por cada 10.000 motocicletas ha disminuido desde 2003 al 2009 en un 61,8%, al pasar de 16.79 a 6.15.

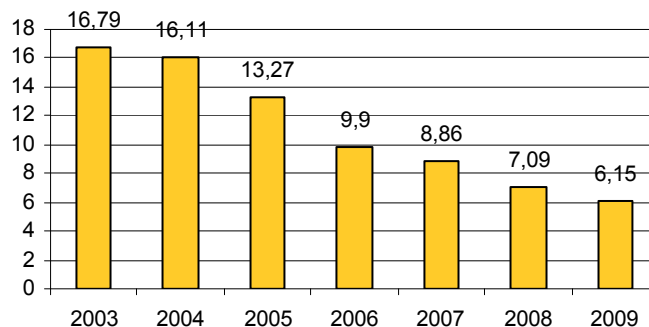


Figura No 44 Gráfica Motociclistas muertos por cada 10.000 motos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Tabla No 21 Motociclistas muertos por cada 10.000 motos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

Accidentes de tránsito en los que estuvo involucrada una o más motos

Número de accidentes - MOTOS 2009		
Con Heridos	73,7%	4020
Con muertos	3,4%	186
Solo daños	22,9%	1249
Total	100%	5455



Figura No 45 Gráfica de porcentaje de accidentes que involucran motos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

De 5.455 accidentes de tránsito que involucró motocicletas durante 2009, el 73% de ellos dejó heridos, cifra que resulta ser significativa si se compara con los anteriores casos de accidentalidad con automotores en cuyos casos el porcentaje más alto fue el relativo a daños materiales.

Tabla No 22 Accidente involucra motos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito – SDM

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

MOTOCICLISTAS

Lesionados y muertos

Durante 2009, los días que concentraron el mayor porcentaje de muertes de motociclistas en accidentes de tránsito son el martes, el viernes, el sábado y el domingo. El fin de semana se registra el 69.9% de los casos. Referente a los heridos motociclistas, todos los días se registra una participación similar entre un 13% y un 15%, siendo el sábado el día de mayor número de heridos (15,9%).

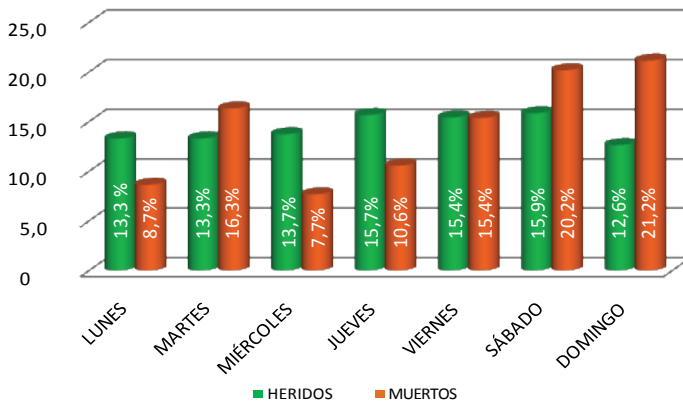


Figura No 46 Gráfica de porcentaje de accidentes de motociclistas con muertos y lesionados
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Lesionados por género y edad

Motociclistas lesionados

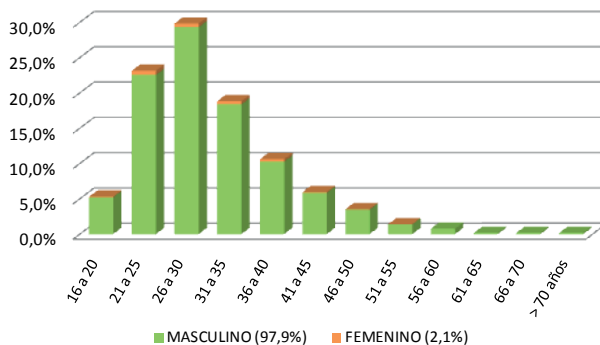


Figura No 47 Gráfica de porcentaje de motociclistas lesionados en accidentes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Muertos por género y edad

Motociclistas muertos

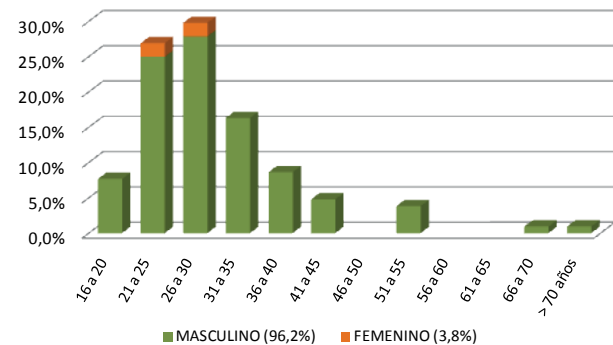


Figura No 48 Gráfica de porcentaje de motociclistas muertos en accidentes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

El mayor número de lesionados son hombres (97,9%), siendo la población entre los 26 y 30 años la más afectada.

En el 2009 las víctimas fatales motociclistas son en su mayoría hombres (96,2%), así como las personas ubicadas en un rango de edad entre los 21 y 30 años. Sólo se presentaron dos casos de mujeres fallecidas con edad de 21 a 30 años.

CICLISTAS

Lesionados y muertos

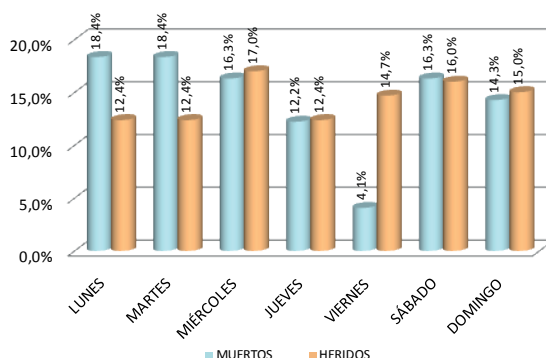


Figura No 49 Gráfica de porcentaje de ciclistas lesionados y muertos en accidentes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Lesionados por género y edad

Ciclistas lesionados

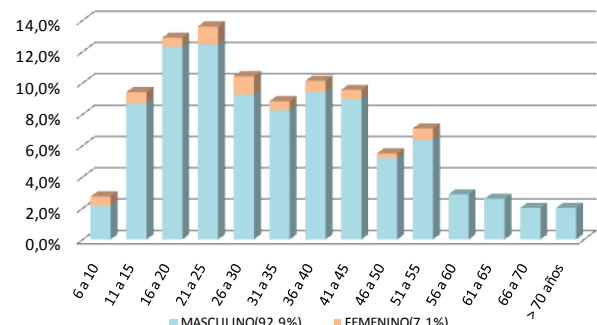


Figura No 50 Gráfica ciclistas lesionados en accidentes por género
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Los lunes, martes y sábados concentran el mayor número de accidentes de ciclistas con víctimas fatales. En cuanto a ciclistas heridos, el día miércoles presentó mayor número de víctimas en 2009.

El porcentaje de hombres ciclistas lesionados es mayor (92,9%) al de mujeres (7,1%). El rango de edad con mayor número de heridos está entre los 16 y 25 años.

SEGURIDAD VIAL

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Muertos por género y edad

Los datos de ciclistas muertos son similares a los de ciclistas lesionados, en su mayoría hombres en el rango entre 16 y 25 años.

CONDUCTORES Lesionados y muertos

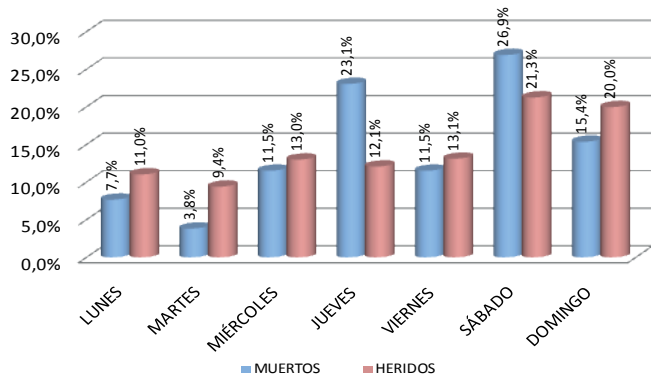


Figura No 52 Gráfica de porcentaje de conductores lesionados y muertos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Durante 2009, el sábado fue el día que registró más conductores lesionados -21,3%- y muertos -26,9%-, en accidentes de tránsito. El segundo día de mayor número de muertes de conductores es el jueves con un 23,1%. En materia de morbilidad, además del sábado, el domingo concentró la mayoría de los casos con un porcentaje cercano al 20%.

Muertos por género y edad

La categoría de conductores entre los 26 y 30 años, concentra el mayor número de víctimas.

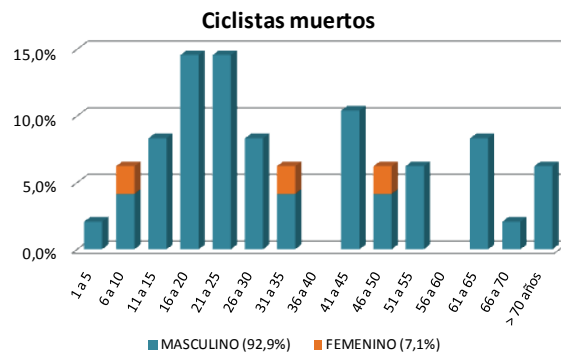


Figura No 51 Gráfica de porcentaje de ciclistas muertos en accidentes
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Lesionados por género y edad

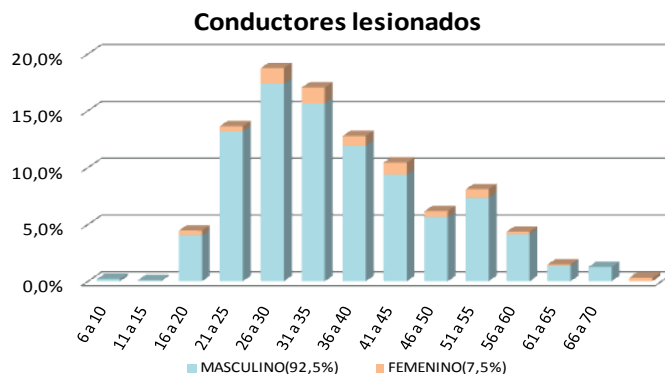


Figura No 53 Gráfica accidentes con conductores lesionados por genero y edad
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Los hombres conductores son las principales víctimas en los accidentes de tránsito con lesionados (92,5%). En cuanto a la edad, la mayoría de heridos se encuentra entre los 26 y 35 años.

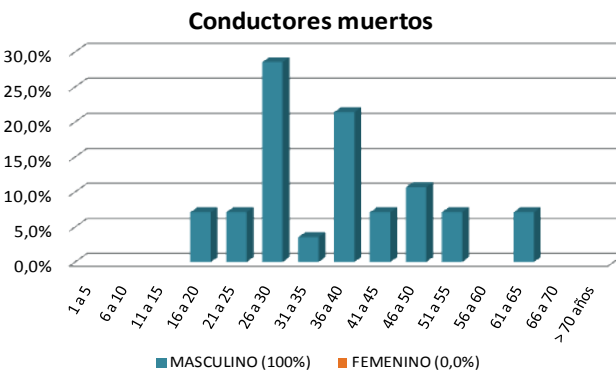


Figura No 54 Gráfica de conductores muertos discriminado por genero y edad
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

PASAJEROS

Lesionados por género y edad

Los pasajeros con edades entre 21 y 30 años resultan ser la población más afectada, como heridos, en accidentes de tránsito, concentrando aproximadamente el 30% del número total de pasajeros heridos.

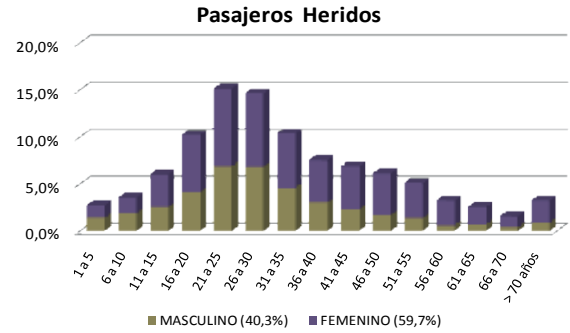


Figura No 55 Gráfica de pasajeros lesionados por género y edad en accidentes Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

PEATONES

Lesionados y muertos

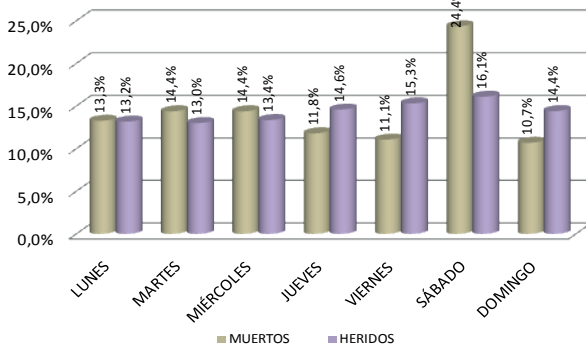


Figura No 56 Gráfica de porcentaje de conductores lesionados y muertos Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Durante 2009, el sábado fue el día en el que se produjo el mayor número accidentes con víctimas fatales -24,4%- y heridos - 16,1%-.

Accidentalidad por hora del día

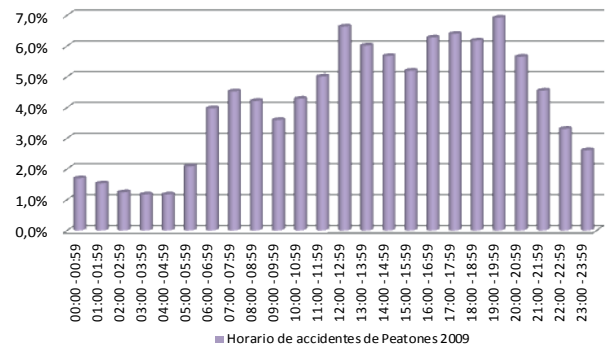


Figura No 57 Gráfica accidentes con conductores lesionados por género y edad Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

En 2009, El porcentaje más alto se alcanza entre las 19:00 y las 20:00 horas (7pm a 8pm), cuando regresan a los hogares después del trabajo, seguido entre las 12:00 y las 13:00 horas, en la salida a almorzar.

Lesionados por género y edad

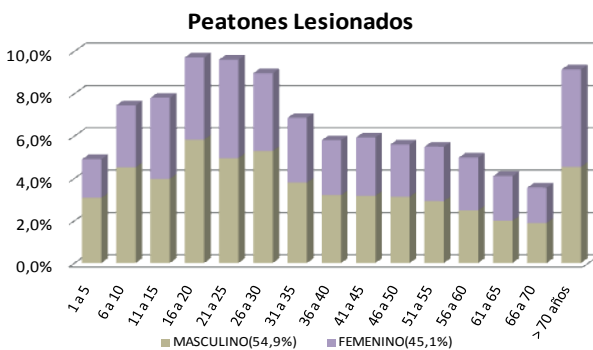


Figura No 58 Gráfica de conductores muertos discriminado por género y edad Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

El rango de peatones lesionados en accidentes de tránsito más afectado, en 2009, fue el comprendido entre los 16 y los 30 años. También es notoria la afectación de las personas mayores de 70 años que representan cerca del 10% de las personas heridas.

Muertos por género y edad

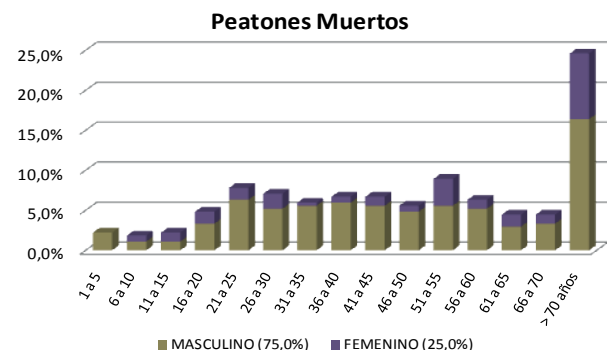


Figura No 59 Gráfica peatones muertos en accidentes Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Los mayores de 70 años hacen parte la población que más muertes presenta como peatón, con aproximadamente el 25% de los casos. A nivel general el 75% de las víctimas son hombres y el 25% mujeres.

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD

Accidentes de tránsito 1997 a 2009

AÑO	TOTAL ACCIDENTES DE TRÁNSITO
AÑO 1997	45.918
AÑO 1998	52.764
AÑO 1999	52.327
AÑO 2000	48.337
AÑO 2001	43.156
AÑO 2002	41.615
AÑO 2003	39.556
AÑO 2004	42.986
AÑO 2005	35.834
AÑO 2006	35.505
AÑO 2007	37.460
AÑO 2008	36.191
AÑO 2009	31.562

Tabla No 23 Accidentes por año 1997–2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

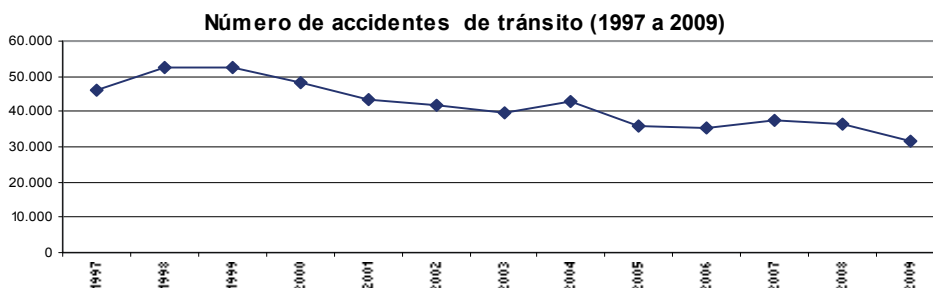


Figura No 60 Gráfica de Tendencia de accidentes por año 1997–2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

El 2009 fue el año en el que se registró el menor número de accidentes desde el 1997, con 31.562 casos, 4.629 menos que la vigencia anterior, lo que representó una disminución 12.8%.

Choques simples 1997 a 2009

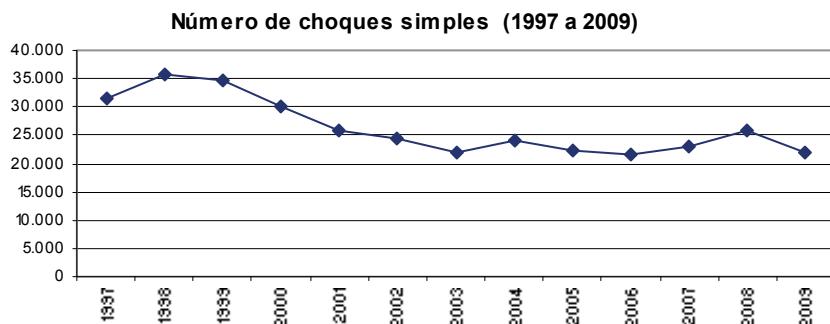


Figura No 61 Gráfica de Tendencia de choques simples por año 1997–2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

El número de choques simples registrados en 2009 disminuyó en un 15.5%, con respecto a la vigencia anterior.

AÑO	TOTAL ACCIDENTES SOLO DAÑOS
AÑO 1997	31.662
AÑO 1998	35.589
AÑO 1999	34.660
AÑO 2000	30.256
AÑO 2001	25.893
AÑO 2002	24.446
AÑO 2003	21.904
AÑO 2004	24.029
AÑO 2005	22.366
AÑO 2006	21.493
AÑO 2007	22.977
AÑO 2008	25.952
AÑO 2009	21.926

Tabla No 24 Choque simple por año 1997–2009
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Accidentes con heridos 1997 a 2009

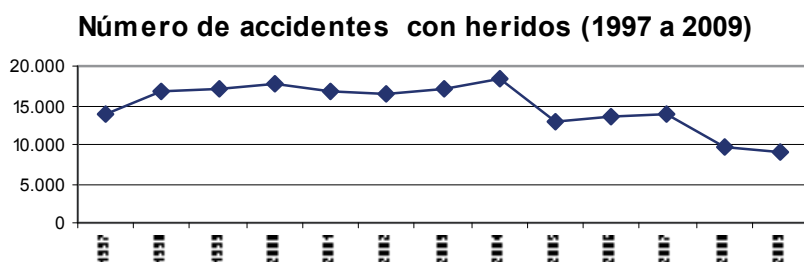


Figura No 62 Gráfica de Tendencia de accidentes con heridos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Durante la última década el menor número de accidentes con heridos, se registró en 2009, con un total de 9.117 eventos.

AÑO	TOTAL ACCIDENTES CON HERIDOS
1997	13.814
1998	16.654
1999	17.181
2000	17.657
2001	16.821
2002	16.583
2003	17.078
2004	18.376
2005	12.934
2006	13.531
2007	13.957
2008	9.714
2009	9.117

Tabla No 25 Accidentes con heridos
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

COMPORTAMIENTO CUIDADANO

Ordenes de comparendos

Evolución histórica del número de comparendos anuales impuestos en Bogotá entre 2006 a 2009.

Se refleja que la imposición de comparendos por no acatar las normas de tránsito estipuladas en el Código Nacional de Tránsito y Transporte - CNT, presentó una baja durante 2009 de aproximadamente el 21%, respecto al año anterior.

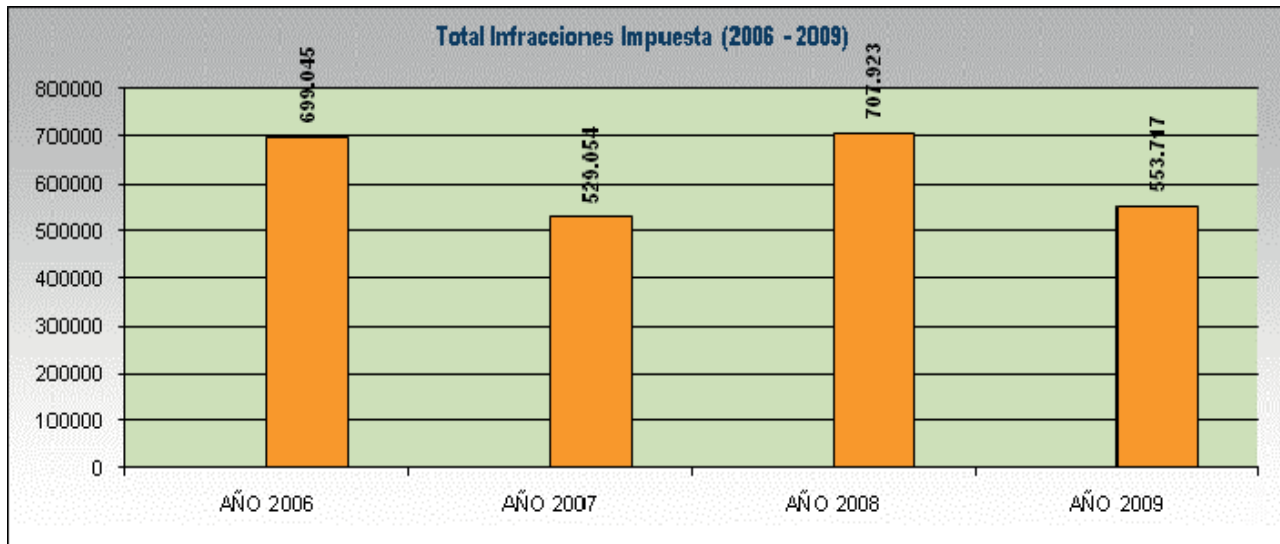


Figura No 63 Gráfica de histórico de infracciones impuestas
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Tipos de comparendos

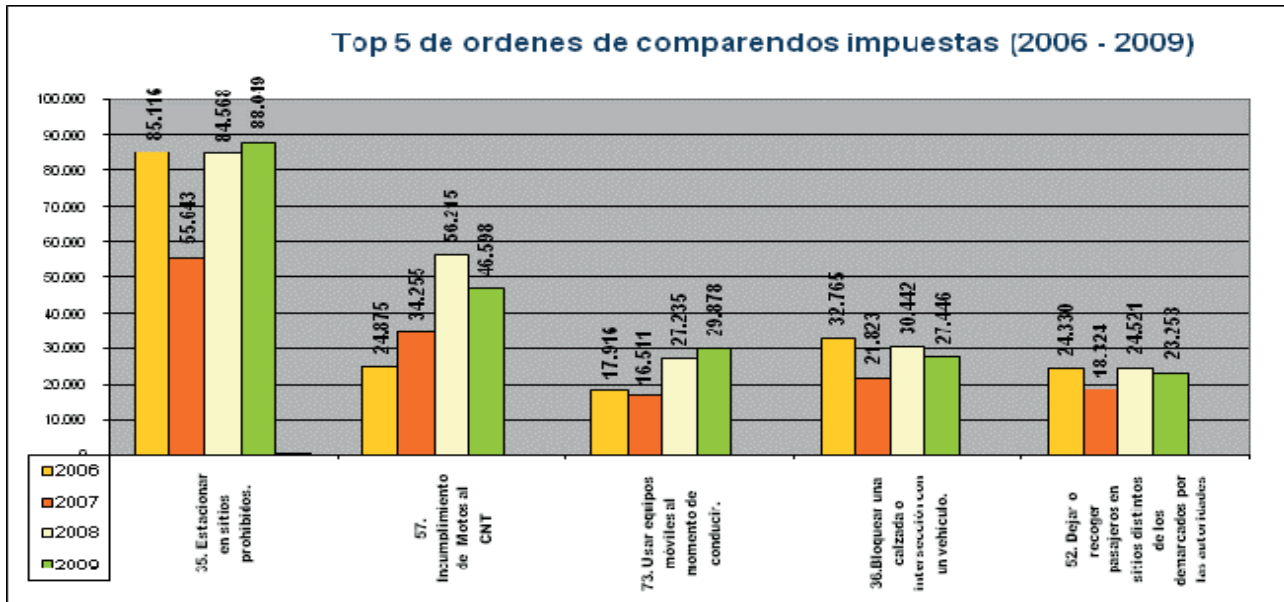


Figura No 64 Gráfica de las 5 ordenes de comparendo mas impuestas
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

Se mantiene como la causa de mayor incumplimiento a las normas de tránsito, el estacionamiento de vehículos automotores en sitios no permitidos; para 2009 representó un porcentaje cercano al 16% del total de las infracciones impuestas.

movilidad
la hacemos todos