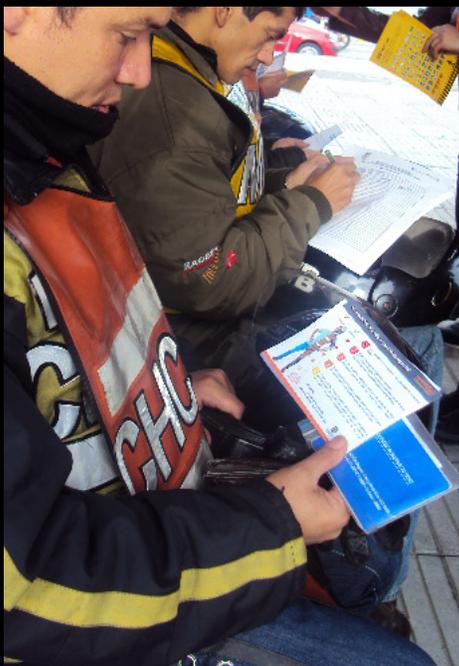


movilidad  
la hacemos todos



2010

# MOVILIDAD EN CIFRAS



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



GOBIERNO DE LA CIUDAD

# MOVILIDAD EN CIFRAS



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

#### **AYDA LUCY OSPINA ARIAS**

SUBSECRETARIA SERVICIOS DE LA MOVILIDAD

#### **YOLIMA PÉREZ ARIZA**

JEFE OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES

#### **JULIETH ROJAS BETANCOUR**

JEFE OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN (E)

#### **MIGUEL HUMBERTO ÁLVAREZ MANOSALVA**

JEFE OFICINA INFORMACIÓN SECTORIAL (E)

#### **EDNA PIEDAD CUBILLOS CAICEDO**

DIRECTORA DE SERVICIO AL CIUDADANO

#### **IVAN HUMBERTO BAQUERO SUSA**

DIRECTOR DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

#### **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.  
Yezid Antonio Moreno M.  
Ana Milena Granados R.  
Luis Germán Moros L.  
Pablo Emilio Quintana G.

#### **CORRECCIÓN**

Florángela Herrera  
Germán Romero

#### **DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN**

Jorge Arroyo

#### **IMPRESIÓN**

Subdirección Imprenta  
Distrital

#### **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

Av. Calle 13 No. 37 - 35  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

# PRESENTACIÓN

La importancia del Plan Maestro de Movilidad - PMM, consiste en institucionalizar la planeación del desarrollo urbanístico de Bogotá hasta el año 2020, horizonte que le permite a la Administración Distrital implementar reformas estructurales de largo plazo sin perder la continuidad frente al cambio de gobernantes.

La administración del Alcalde Samuel Moreno Rojas asumió el enorme reto de poner en marcha lo establecido en el PMM a través de la entidad cabeza de sector, es decir, la Secretaría Distrital de Movilidad, SDM.

En el marco de ejecución de los proyectos estratégicos contemplados en el PMM, hay elementos, expresados en números, que cuantifican o establecen relaciones entre datos, los cuales en su medición proporcionan información que permite inferir sobre el estado en que se encuentra un sistema, para el caso, el Sector de Movilidad.

Me complace presentar esta revista de cifras de movilidad, en la cual se recogen algunos de los principales aspectos que hacen parte integral del sistema de movilidad en la ciudad, como es información sobre parque automotor, velocidades y viajes; seguridad vial y comportamiento ciudadano; infraestructura vial y equipamiento; transporte público, satisfacción del usuario de transporte público y otros logros del Sector Movilidad.

Esperamos con esta edición informar a la ciudadanía en general sobre aspectos básicos que afectan o son consecuencia de los elementos que contribuyen a la movilidad.

Por una Bogotá Positiva donde todas y todos podamos vivir mejor.

**//Fernando Álvarez Morales**

## CONTENIDO:

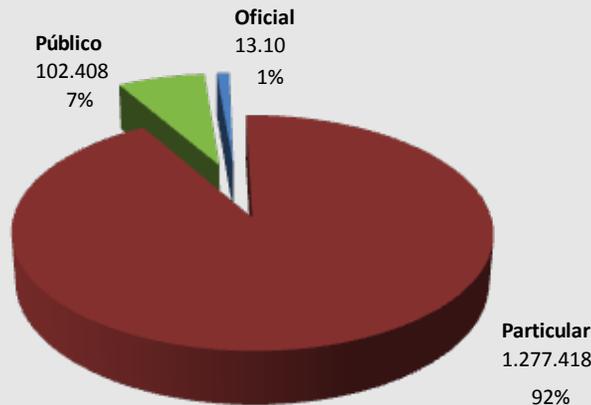
### PRESENTACIÓN

1. PARQUE AUTOMOTOR
2. VELOCIDAD Y VIAJES
3. SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO CIUDADANO
4. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO
5. TRANSPORTE PÚBLICO
6. SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO
7. PRINCIPALES LOGROS DEL SECTOR MOVILIDAD

# 1. PARQUE AUTOMOTOR

## 1.1 Composición del parque automotor

El parque automotor registrado en Bogotá se compone de vehículos de servicio particular, público y oficial para el año 2010, en la proporción que muestra la gráfica.



**Ilustración 1:** Composición del parque automotor registrado Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

## 1.2 Histórico del parque automotor

Con el fin de evidenciar el comportamiento durante los últimos años, la siguiente gráfica presenta los datos históricos de los vehículos registrados, discriminados por tipo de servicio desde 2002.



**Ilustración 2:** Comportamiento de los vehículos registrados. - Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

Conforme a lo evidenciado, el parque automotor presenta un crecimiento del 105% entre el 2002 y 2010, tendencia que se acentúa principalmente por el incremento de los vehículos particulares, presentado durante los cinco últimos años.

### 1.3 Cantidad de vehículos públicos urbanos activos

Los vehículos públicos son automotores homologados, destinados al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje<sup>1</sup>. Adicionalmente, el transporte público se clasifica según el radio de acción, en Metropolitano y en Distrital o Municipal.

Respecto a los vehículos públicos de radio de acción urbano o municipal, la tabla a continuación muestra el total de vehículos de transporte público de pasajeros registrados, discriminados así:

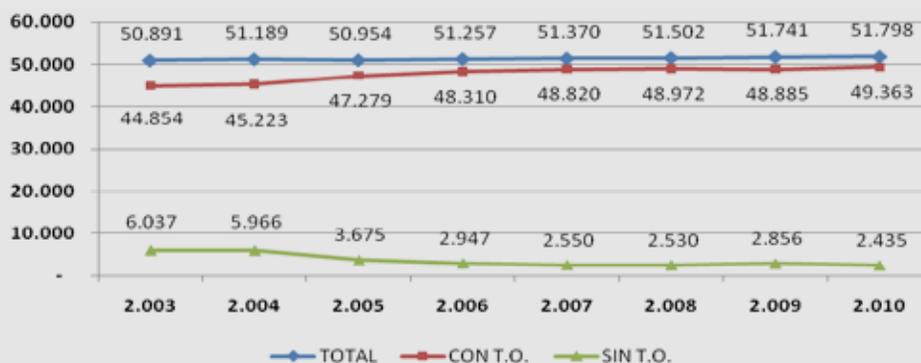
- Vehículos que prestan el servicio en Bogotá, es decir, con la Tarjeta de Operación vigente (CON T.O.).
- Los vehículos sin la Tarjeta de Operación vigente (SIN T.O.).

CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS				
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO		CON T.O.	SIN T.O.	TOTAL
COLECTIVO	BUS	6.634	780	7.414
	BUSETA	3.991	288	4.279
	MICROBÚS	4.784	191	4.975
INDIVIDUAL	TAXIS	49.363	2.435	51.798
MASIVO	BUS ARTICULADO	1.253		1.253
	BUS BIARTICULADO	10		10
	BUS ALIMENTADOR	491		491

*Fuente:* Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM.

### 1.4 Comportamiento de los taxis

A continuación se presenta el comportamiento anual del parque automotor tipo taxi, que cuenta o no, con Tarjeta de Operación vigente (T.O.) para cada corte de anualidad.



**Ilustración 3:** Comportamiento de taxis urbanos activos en Bogotá. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

Según la gráfica, no existe un crecimiento representativo en esta clase de parque automotor, teniendo en cuenta el congelamiento de matrículas existente a partir de la expedición del Decreto 613 de 1993, que establece que

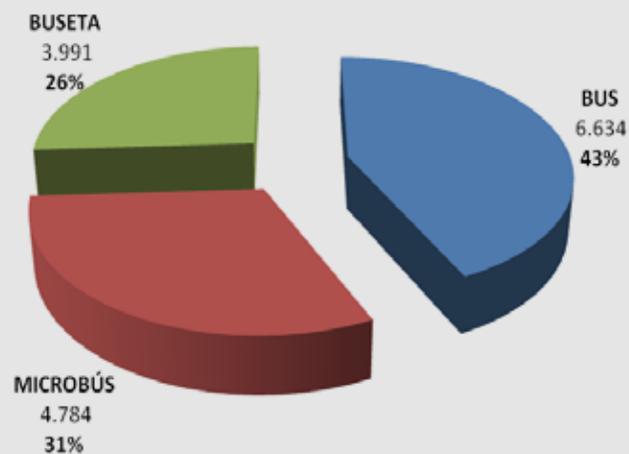
<sup>1</sup> Ley 769 de 2002. CNT

# 1. PARQUE AUTOMOTOR

el ingreso de cada taxi "nuevo", implica la desintegración de uno "viejo", razón por la cual, la cantidad del parque no se ve modificada. Al respecto, las diferentes sentencias judiciales interpuestas por usuarios con para matricular algunos taxis, que han estado inactivos antes del año 2003, ha generado un leve incremento de estos en el registro (1.78%).

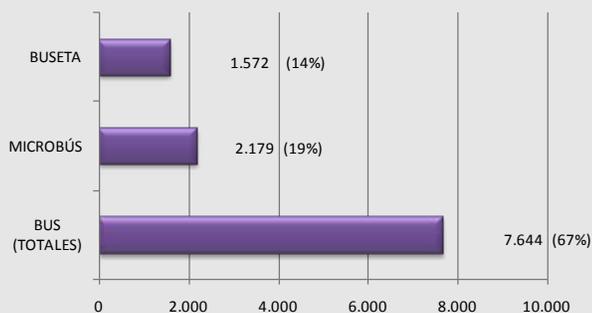
## 1.5 Participación por clases para el transporte público colectivo urbano

El servicio público colectivo se presta en tres clases de vehículos: bus, buseta o microbús (o camioneta). La siguiente gráfica muestra su participación en la prestación del servicio.



**Ilustración 4:** Participación por clase para el transporte público colectivo con T.O. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

A 2010, la mayoría de vehículos públicos urbanos en el transporte colectivo, corresponde a buses con un 43%, seguido de los microbuses (31%) y las busetas (26%). Sin embargo, la Resolución 416 de 2009, "Por la cual se toma una medida en materia de reposición de equipos de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Capital", estableció como necesidades para el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, las cantidades expresadas en la siguiente gráfica:



**Ilustración 5:** Cantidad de vehículos requeridos para el SITP - Fuente: Resolución 416 de 2009.

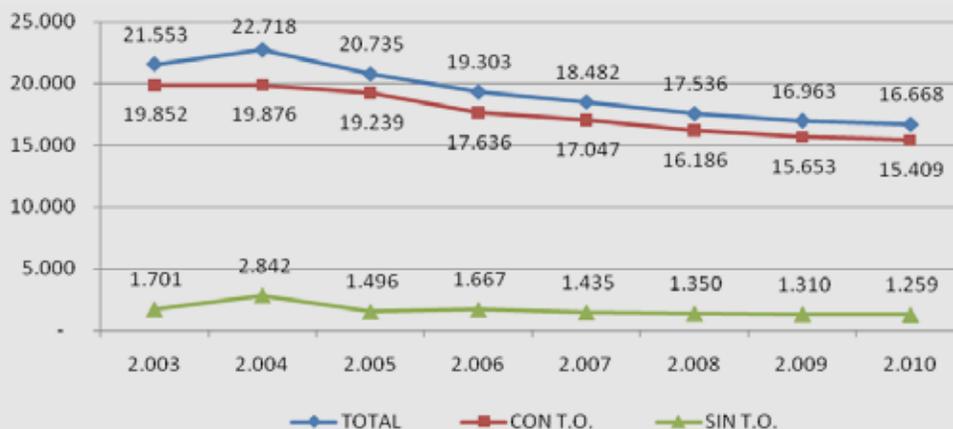
Se espera que en 2011 con la primera fase de operación del SITP, se reduzca la cantidad de microbuses y busetas, para dar entrada a buses de mayor capacidad, conforme a lo dispuesto en el Decreto 309 de 2009<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> DECRETO 309 DE 2009 "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, para Bogotá, y se dictan otras disposiciones".

### 1.6 Comportamiento del parque automotor de transporte público colectivo urbano

La siguiente gráfica, evidencia la disminución del parque automotor de transporte público colectivo en 23%.

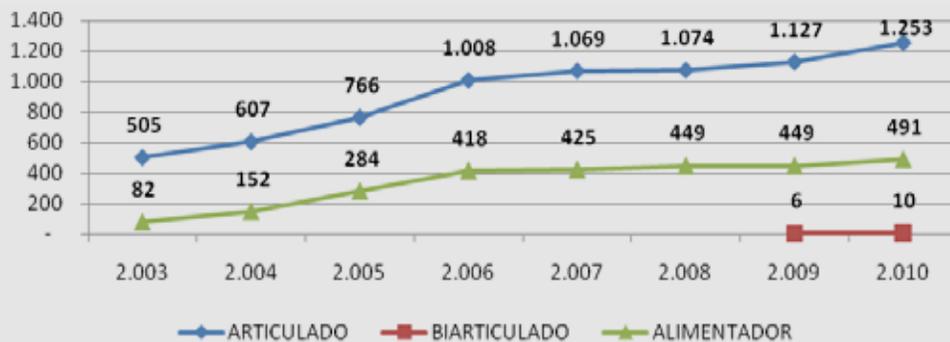
Es importante tener en cuenta la desintegración de estos vehículos a través del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, que permite la compra de vehículos por parte de la SDM para disminuir la sobreoferta, es decir, que no generan reposición. Así mismo, la desintegración para matricular vehículos al Sistema de Transporte Masivo es otra causa de esta disminución.



**Ilustración 6:** Comportamiento del transporte público colectivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

### 1.7 Comportamiento del parque automotor de transporte público masivo urbano activo en Bogotá

En la siguiente gráfica se puede apreciar el comportamiento de los vehículos de transporte público masivo desde 2003.

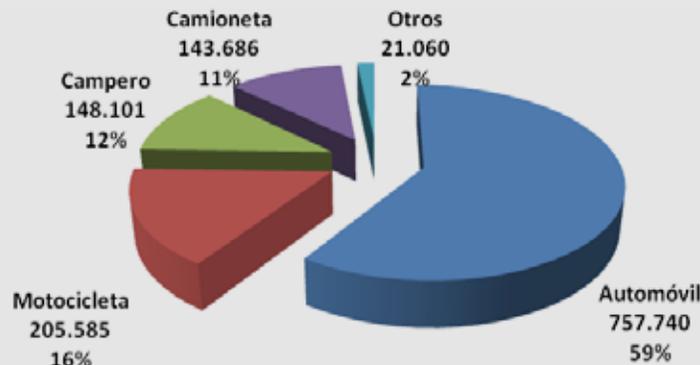


**Ilustración 7:** Comportamiento del transporte público masivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

# 1. PARQUE AUTOMOTOR

## 1.8 Clase de los vehículos de servicio particular activos

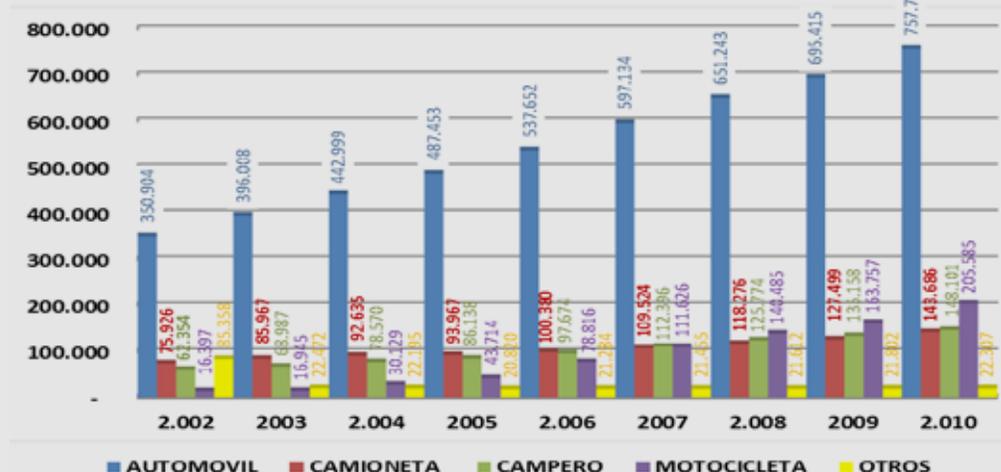
La mayor cantidad de vehículos registrados y por lo tanto circulantes en la ciudad, corresponde a los rodantes PARTICULARES (92%), es decir, los destinados a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas<sup>3</sup>. Estos a su vez están clasificados según la clase.



**Ilustración 8:** Clase de los vehículos de servicio particular activos<sup>4</sup> Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM. \* No incluyen los vehículos que figuran en el registro como de Tracción Animal, correspondientes a 1246.

## 1.9 Comportamiento del parque automotor de los vehículos de servicio particular activos

Esta gráfica muestra el comportamiento de vehículos particulares en el Registro Distrital Automotor (RDA), desde 2002.



**Ilustración 9:** Comportamiento de los vehículos de servicio particular activos Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM

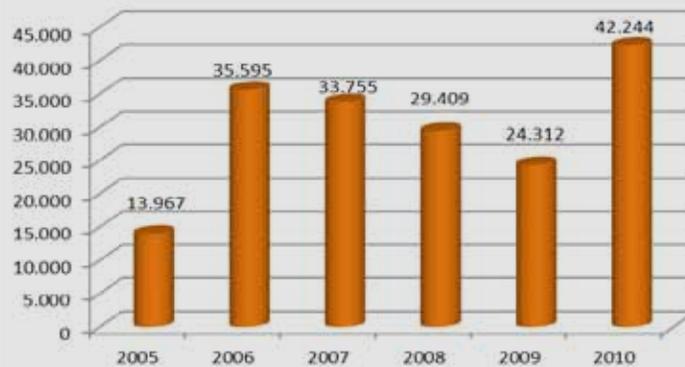
<sup>3</sup> Ley 769 de 2002 CNT

<sup>4</sup> El grupo OTROS está conformado por vehículos de clase camión, micro bus, bus, motocarro, maquinaria industrial, buseta, cuatrimoto, tractocamión, motoneta, maquinaria agrícola, ciclomoto, minibus, doble troque, trolebús, minitractor, mototriciclo y minivan.

Se evidencia que todas las clases de vehículos particulares se incrementaron con excepción de la clasificación "otros"; llama la atención el crecimiento de los automóviles y las motocicletas.

### 1.10 Comportamiento de las matrículas de motocicletas

La gráfica presenta el total de motocicletas matriculadas (cantidad que ingresó como moto nueva cada año). En lo referente a las motocicletas circulantes, se estima que es el total de las registradas más un 20% registradas en otros municipios del país.

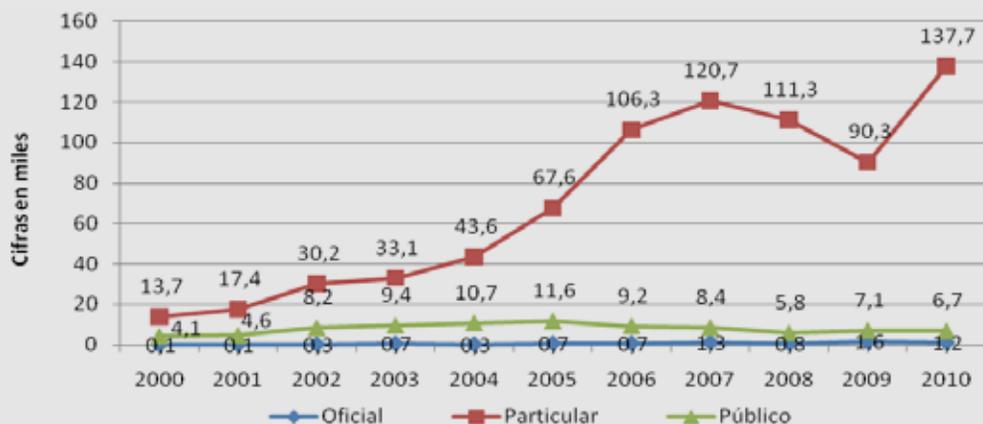


**Ilustración 10:** Comportamiento de las motocicletas Matriculadas - Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

Las motocicletas por su bajo costo de adquisición y mantenimiento, además de su tamaño reducido, vienen ganando terreno como modo de transporte ágil, pero inseguro, si se observa su contribución en la accidental vial.

### 1.11 Cantidad de matrículas

La gráfica muestra el comportamiento de las matrículas iniciales en la ciudad, tanto en su totalidad como por tipos de servicio, expresados en miles de vehículos matriculados.



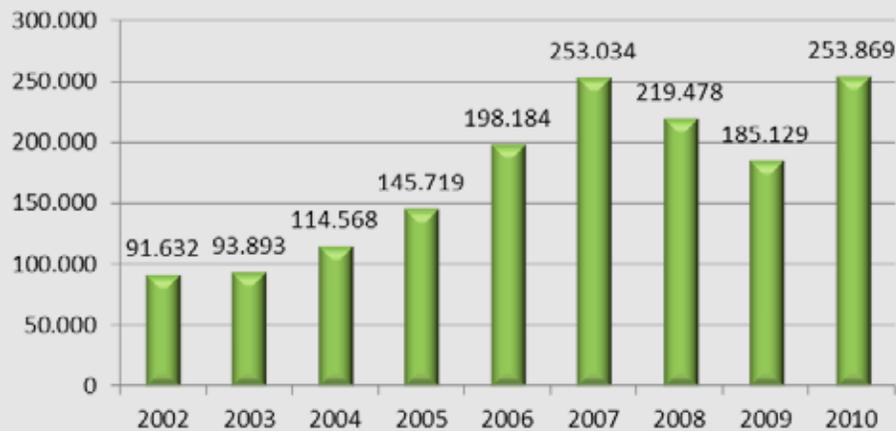
**Ilustración 11:** Cantidad total de matrículas (en miles) .Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA). Cálculos: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios – SDM. Incluye todas las clases.

# 1. PARQUE AUTOMOTOR

Con un total de 145.571 vehículos matriculados, el 2010 registró la mayor cantidad de ingresos de la historia en Bogotá. La gráfica anterior evidencia que el comportamiento de las matrículas está directamente relacionado con el ingreso de vehículos particulares.

## 1.12 Ventas anuales del sector automotriz colombiano (nuevos) 2002-2010

El sector automotriz colombiano registra ventas acumuladas de 253.869 unidades para 2010<sup>5</sup>, es decir, incrementó 37% respecto al total vendido en 2009, convirtiéndolo en el año de mayores ventas del país. Este aumento se presenta tras la caída consecutiva en las ventas que tuvo la industria desde 2008 y hasta 2009. El crecimiento inicial de las ventas que se mantuvo durante 2003 a 2007, obtuvo su mínimo en 2005 cuando generó 145.719 unidades y su máximo en 2007 al alcanzar las 253.034. De la cifra acumulada del 2010 se estima que en un porcentaje cercano al 54% de los vehículos vendidos en el país, se registró en Bogotá.

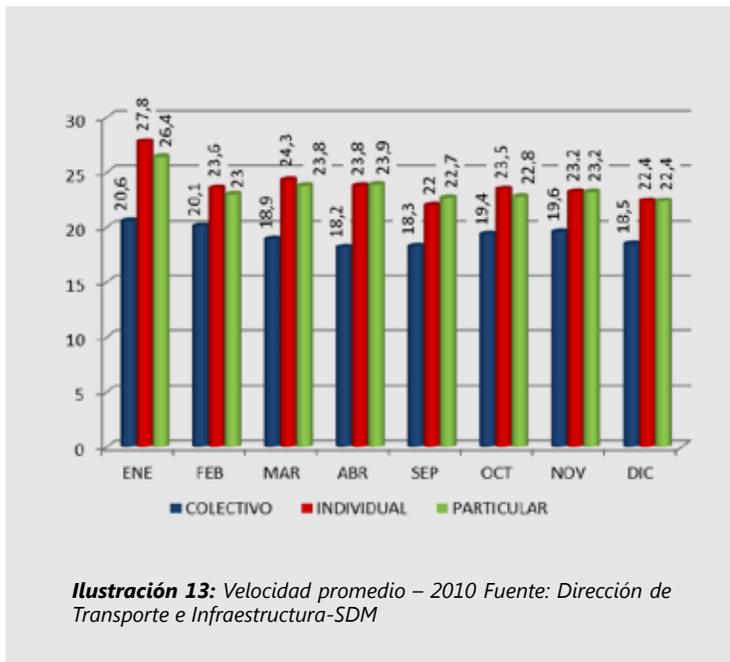


**Ilustración 12:** Ventas anuales del Sector Automotriz Colombiano 2002-2010 (vehículos nuevos). Fuente: Econometría S.A., Administrador Comité de la Industria Automotriz Colombiana. No incluye motocicletas.

<sup>5</sup> Econometría S.A., Administrador Comité de la Industria Automotriz Colombiana. Diciembre de 2010.

Los datos que se presentan a continuación, son velocidades promedio registradas en los diferentes corredores viales, permiten ver su comportamiento o tendencia. Esta información se obtiene a través de un monitoreo permanente que la Secretaría realiza a través del contrato de Toma de Información de Campo para el programa de monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y el transporte de Bogotá D.C. –, teniendo de esta forma velocidades promedio de recorrido del transporte público colectivo (buses, busetas y colectivos), individual (taxis) y del transporte particular. En la gráfica se observan los resultados del primer y último cuatrimestre de 2010.

**2.1 Velocidad promedio Transporte Público Colectivo - TPC, individual y particular, Km/h**



VELOCIDAD PROMEDIO anual / 2010	ENE - DIC 2010	ENE - DIC 2009
<b>COLECTIVO</b>	19,20	20,97
<b>INDIVIDUAL</b>	23,83	25,6
<b>MASIVO</b>	23,53	25,28

*Fuente: Contrato 966-10 - Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM*

La disminución de la velocidad promedio en 2010, frente a la velocidad promedio de 2009 para todos los corredores analizados, fue generada en primer lugar por la temporada de lluvias y en segundo lugar, por el plan de obras que se ejecuta en la ciudad.

Sin embargo, se aprecia que el indicador no ha sufrido una disminución considerable.

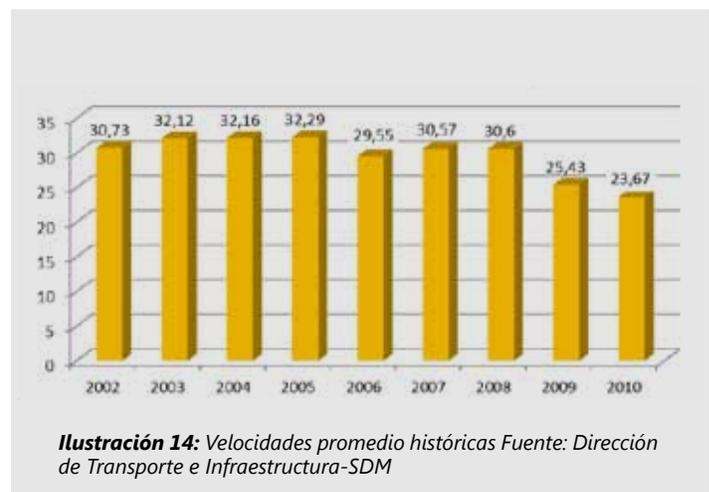
**2.2 Velocidad promedio general de la ciudad (TPC, individual y particular, Km/h)**

De esta forma y tomando los datos mes a mes del transporte público colectivo, individual y particular, ponderado por el parque automotor, se obtiene el indicador general para la ciudad cuyos resultados son los siguientes para 2010:

VELOCIDAD PROMEDIO anual / 2010	ENE - DIC
	<b>23,67</b>

*Fuente: Contrato 966-10 - Cálculos Dirección de Transporte e Infraestructura -SDM*

De igual forma, se puede apreciar en la siguiente gráfica la evolución de la velocidad general a partir del 2002. Se evidencia la disminución de velocidad en 2009 y en 2010 a causa del plan de obras mencionado:



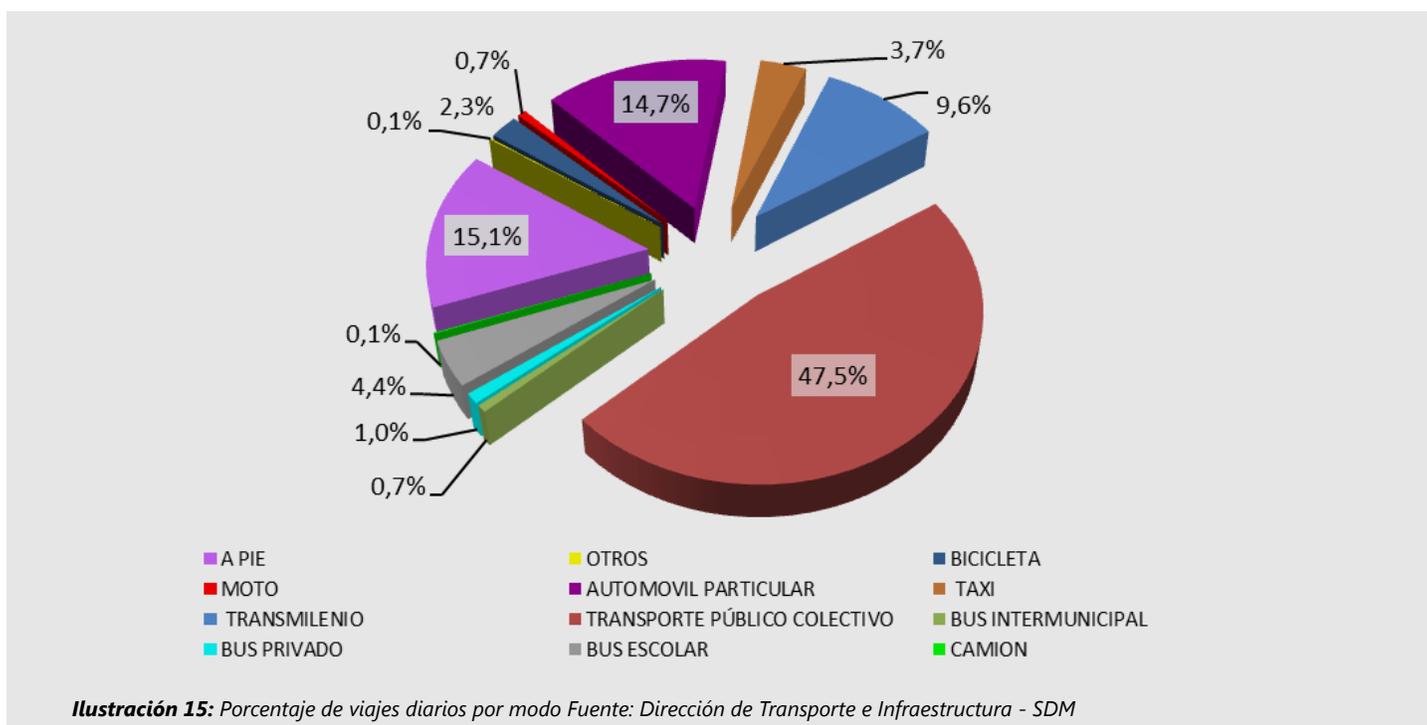
El comportamiento de la velocidad promedio histórica de viaje se ha visto afectado principalmente por el crecimiento del parque automotor y por el plan de obras que se ejecuta para mejorar la infraestructura vial.

### 2.3 Viajes diarios según modo

La encuesta de movilidad que fue realizada por la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte D. C. en 2005, estableció que en Bogotá se realizan 9.462.758 viajes diarios en total.

Cabe señalar lo descrito en el PMM donde se determina que “la participación de los viajes en vehículo privado es del 14,7% del total de viajes; se concentran en su mayoría en los estratos altos, en los cuales la movilización realizada por este modo es cercana al 55%”.

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.

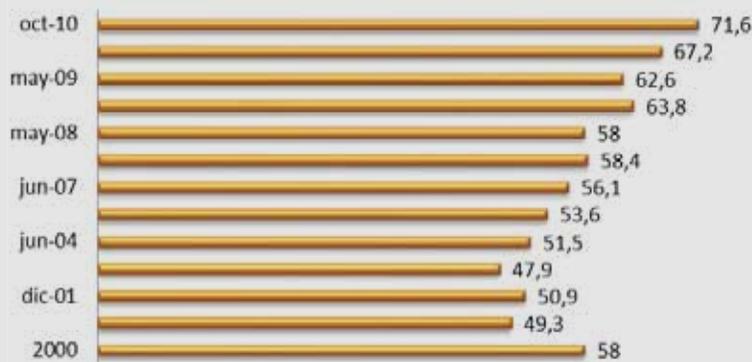


MODO	CANTIDAD	MODO	CANTIDAD
A PIE	1.430.000	BICICLETA	213.033
MOTO	65.127	AUTOMÓVIL	1.394.301
TAXI	350.130	TRANSMILENIO	912.938
TPC	4.499.276	INTERMUNICIPAL	68.515
BUS PRIVADO	92.578	BUS ESCOLAR	416.978
CAMIÓN	5.884	OTROS	13.998

El transporte público colectivo es el modo que moviliza más personas, prevaleciendo sobre los demás modos; lo anterior es consistente con lo definido en el Plan Maestro de Movilidad que dice “la ciudadanía bien sea por que no tiene otro medio motorizado para moverse o porque está empezando a encontrar en el vehículo particular un medio menos conveniente para su uso”. Actualmente, la SDM adelanta el contrato que actualizará esta información a través de la aplicación de la encuesta de movilidad para el 2011.

**2.4 Tiempo de desplazamiento de los ciudadanos en minutos**

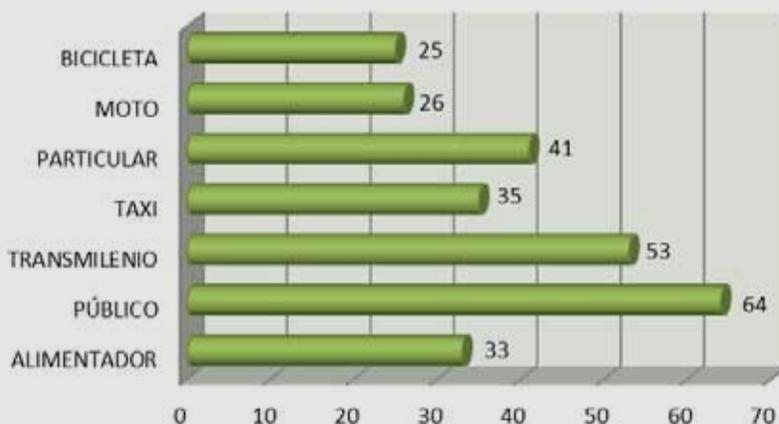
Por parte de la SDM y mediante la toma de información de campo para el Programa de Monitoreo, Seguimiento y Planeación del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C., desarrollado a través de contrato de consultoría 966 de 2010, se hizo el estudio correspondiente a sondeos de percepción de tiempos de desplazamiento, cuyo objetivo es captar la percepción que se forman los usuarios de la infraestructura de transporte de la ciudad, sobre los tiempos empleados durante las diferentes fases y los modos de desplazamiento que deben utilizar para completar su viaje de mayor frecuencia en el sistema de transporte. Los siguiente son los resultados:



*Ilustración 16: Percepción de duración promedio del viaje de mayor frecuencia en minutos. Fuente: Dirección de Transporte e infraestructura – SDM.*

**2.5 Tiempo promedio de viaje en minutos según modo**

De acuerdo con la información suministrada a través del Programa de Monitoreo, Seguimiento y Planeación del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C., se tiene la siguiente información sobre el tiempo de viaje promedio para los modos de transporte.



*Ilustración 17: Tiempo promedio de viaje por modo en minutos (II Semestre de 2010) . Fuente: Dirección de Transporte e infraestructura – SDM.*

### 3.1 Accidentalidad

#### 3.1.1 Índice de mortalidad por parque automotor

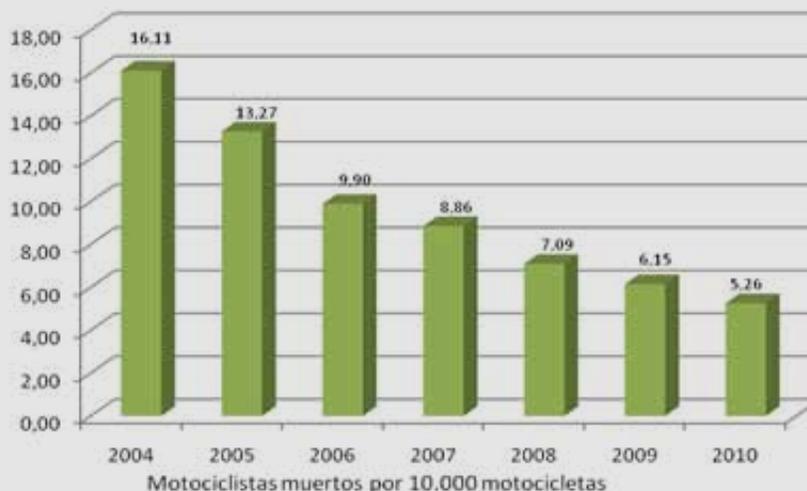
El índice de mortalidad medido en el número de muertos por cada 10.000 vehículos durante los últimos años ha disminuido progresivamente, al pasar de 8.2 muertos por cada 10.000 vehículos en 2004 a 3.8 en 2010. Esto indica una reducción de 4.4 personas muertas por cada 10.000 vehículos.



**Ilustración 18:** Índice de Mortalidad por parque automotor (Vehículos automotores). Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM

#### 3.1.2 Índice de mortalidad de motociclistas

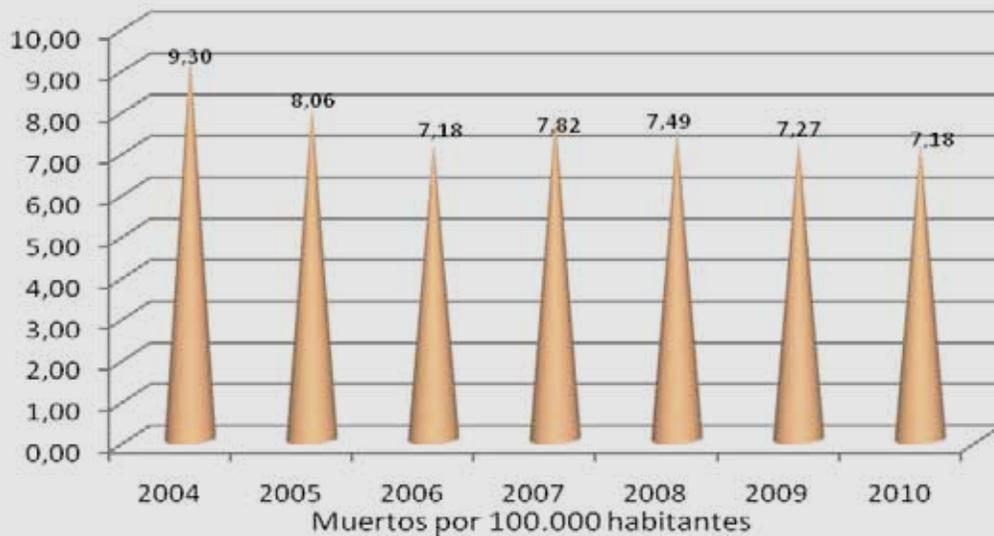
El índice de mortalidad en motociclistas presenta una disminución progresiva desde 2004; pasó de 16.11 motociclistas muertos por cada 10.000 motos en 2004 a 5.26 en 2010, lo que representa una disminución del 67,3%.



**Ilustración 19:** Índice de Mortalidad de motociclistas por número de motocicletas. Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM

**3.1.3 Índice de mortalidad por número de habitantes**

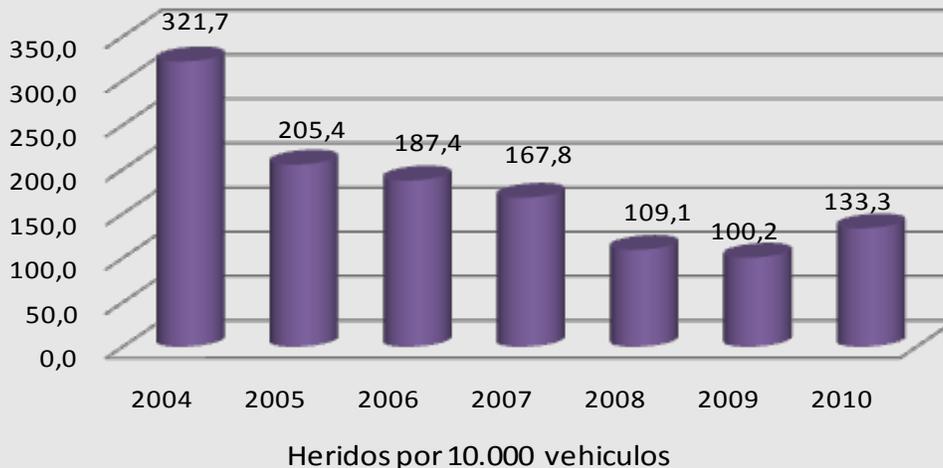
El índice de mortalidad ha disminuido pasando de 9.30 muertos por cada 100.000 habitantes en 2004 a 7.18 en 2006 y se ha mantenido en un nivel constante.



*Ilustración 20: Índice de mortalidad por por números de habitantes. Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM*

**3.1.4 Índice de morbilidad por parque automotor**

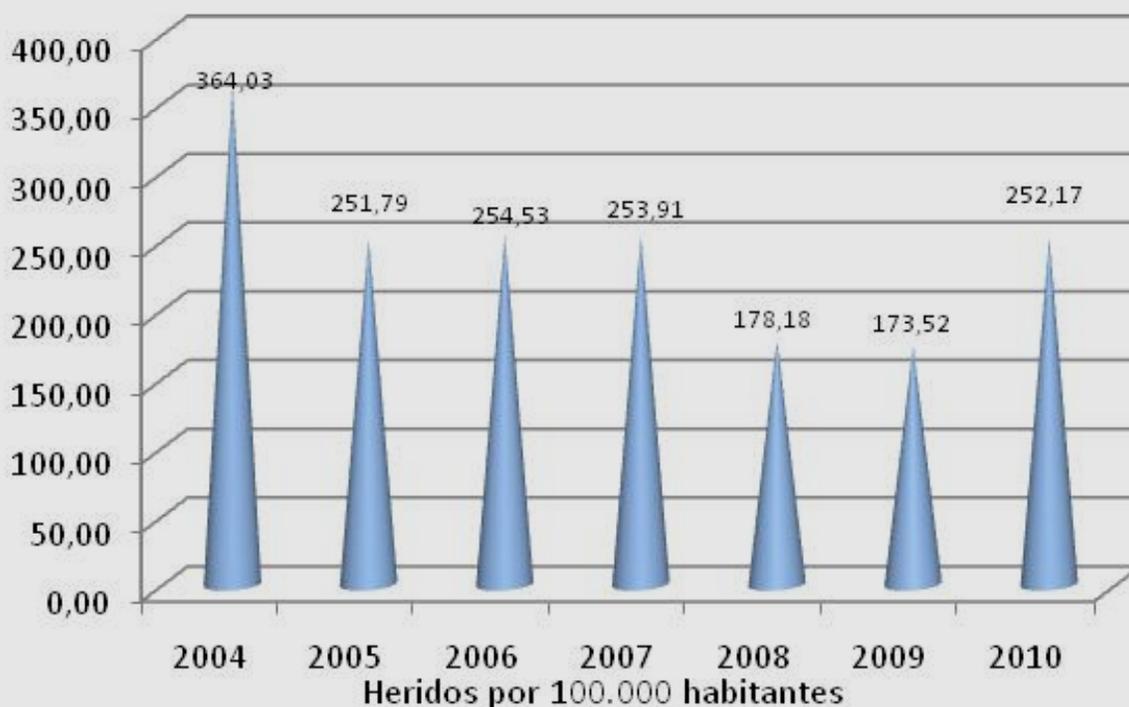
El índice de morbilidad por parque automotor disminuyó un 60% aproximadamente desde 2004 al 2010, pasó de 321.7 heridos por cada 10.000 vehículos en 2004 a 133.3 en 2010.



*Ilustración 21: Índice de morbilidad por parque automotor (Vehículos automotores). Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM*

### 3.1.5 Índice de morbilidad por habitantes

El índice de Morbilidad por población ha disminuido desde 2004 al 2009 pasando de 364 lesionados por cada 100.000 habitantes a 173 en 2009 y ha presentado un aumento pasando de 173 en 2009 a 252 en 2010.



*Ilustración 22: Índice de morbilidad por habitantes. Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM*

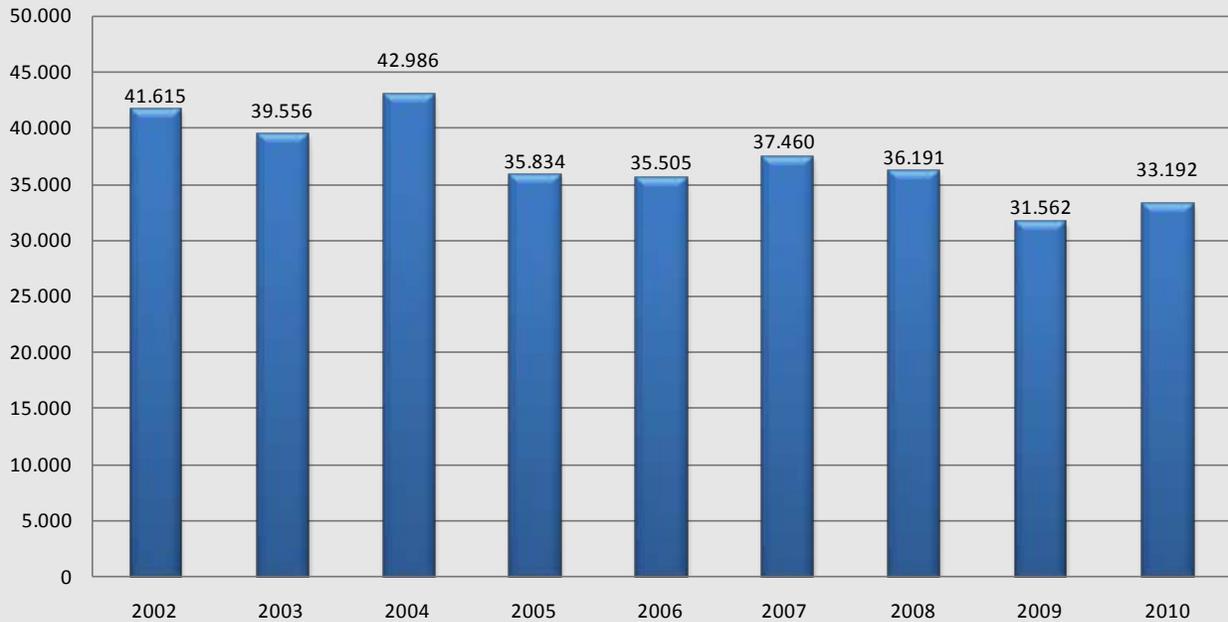
A fin de continuar mejorando los resultados de los anteriores indicadores, la Administración Distrital se ha comprometido en el fortalecimiento de los programas de cultura ciudadana, mejoramiento de la infraestructura, refuerzo en el control y formación ciudadana en normas de tránsito, entre otros.

Es importante destacar que la SDM ha analizado estadísticamente las cifras de accidentalidad, lo cual ha permitido definir acciones que propenden por su reducción. En ese sentido, se han generado 33.192 informes de accidentes, 2 balances de la accidentalidad y 546 reportes e informes de accidentalidad específicos.

### 3.1.6 Total accidentes de tránsito

En el año 2009 se registró el índice más bajo de eventos o accidentes de tránsito durante los últimos nueve años. Teniendo como referencia el 2002, y a diciembre de 2009 los accidentes se redujeron en un 25%.

Para el año 2010, el número total de eventos asciende a 33.192.

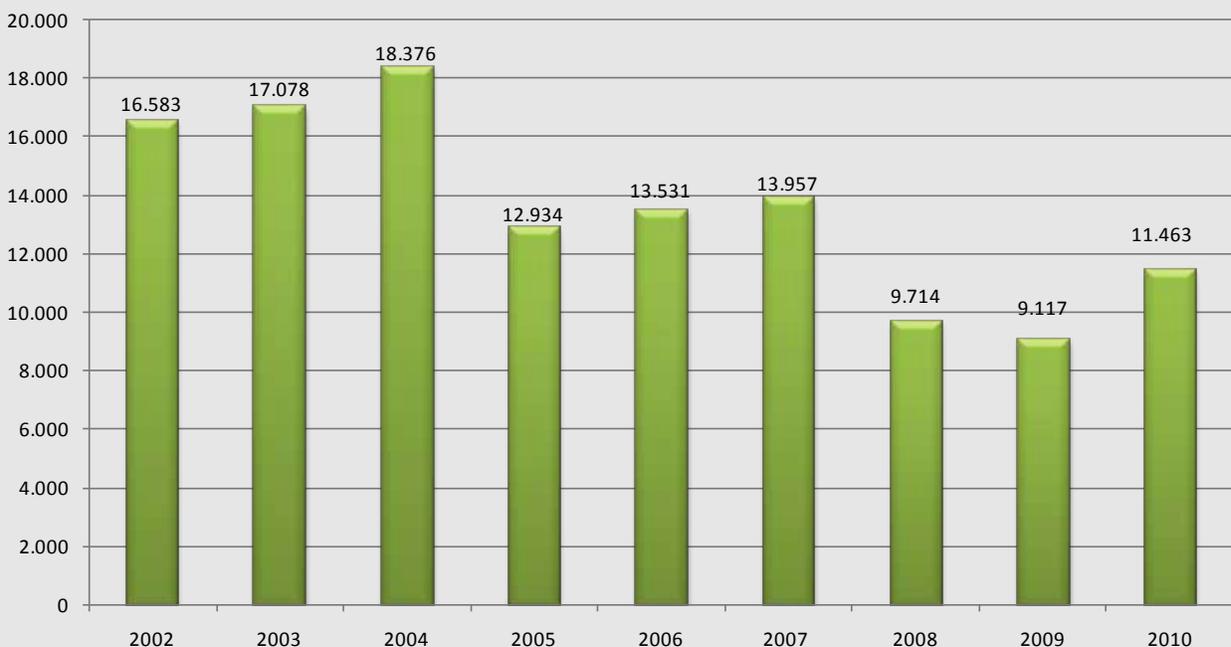


**Ilustración 23:** Total accidentes de tránsito. Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito - SDM

### 3.1.7 Total accidentes de tránsito con heridos

Entre 2005 y 2010 se presentó el registro más bajo de accidentes de tránsito con lesionados. En 2009 ocurrieron 9.117 eventos, es decir 597 heridos menos (6,11%) que en 2008.

Para 2010 se registraron 11.463 eventos con heridos.



**Ilustración 24:** Total accidentes de tránsito con Heridos. Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito - SDM.

## 3.1.8 Total accidentes de tránsito con muertos

El registro de accidentes de tránsito con víctimas fatales en 2010 es el más bajo presentado desde 2002. En 2010 esta reducción fue del 16% respecto al año anterior, es decir, 85 eventos fatales menos que en 2009.

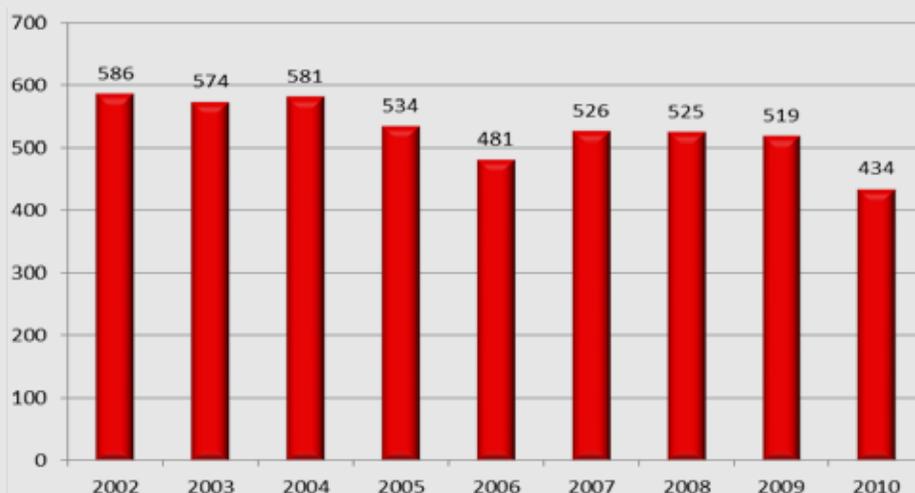


Ilustración 25: Total accidentes de tránsito con Muertos. Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM.

## 3.1.9 Accidentes de tránsito por localidad

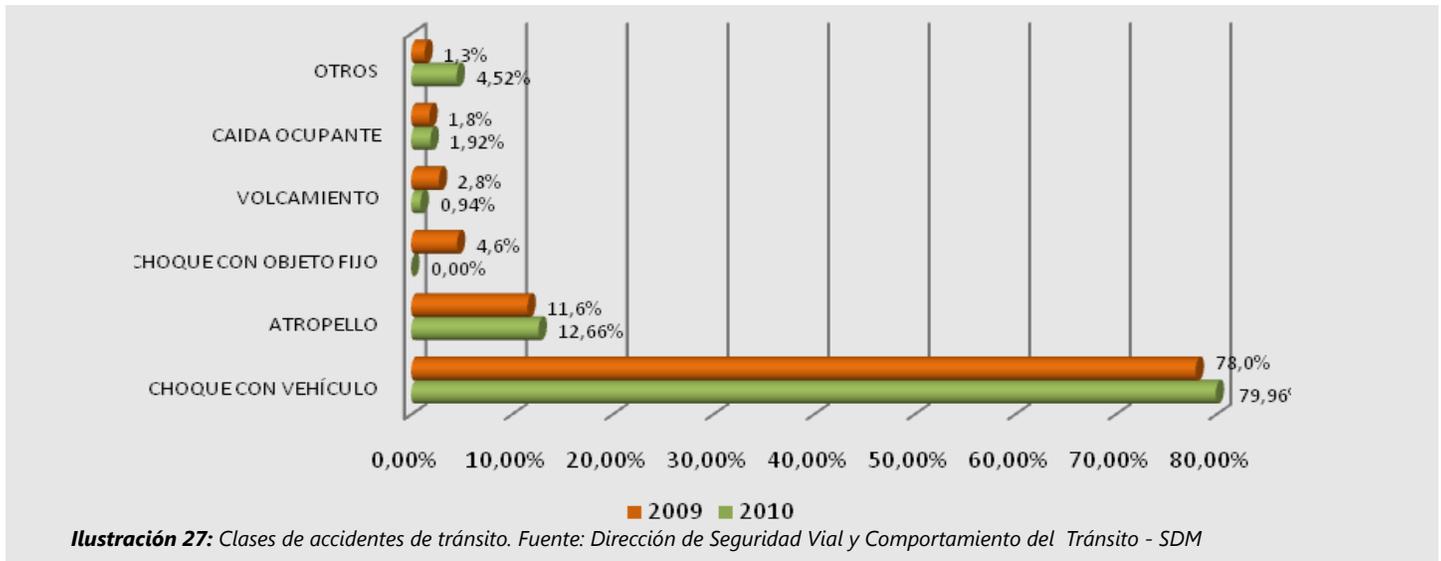
De acuerdo con los registros de accidentes de tránsito, durante 2010 las localidades en donde se registraron más accidentes de tránsito fueron en su orden: Kennedy, Suba, Usaqué y Engativá.



Ilustración 26: Accidentes por localidad Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

### 3.1.10 Clases de accidentes de tránsito

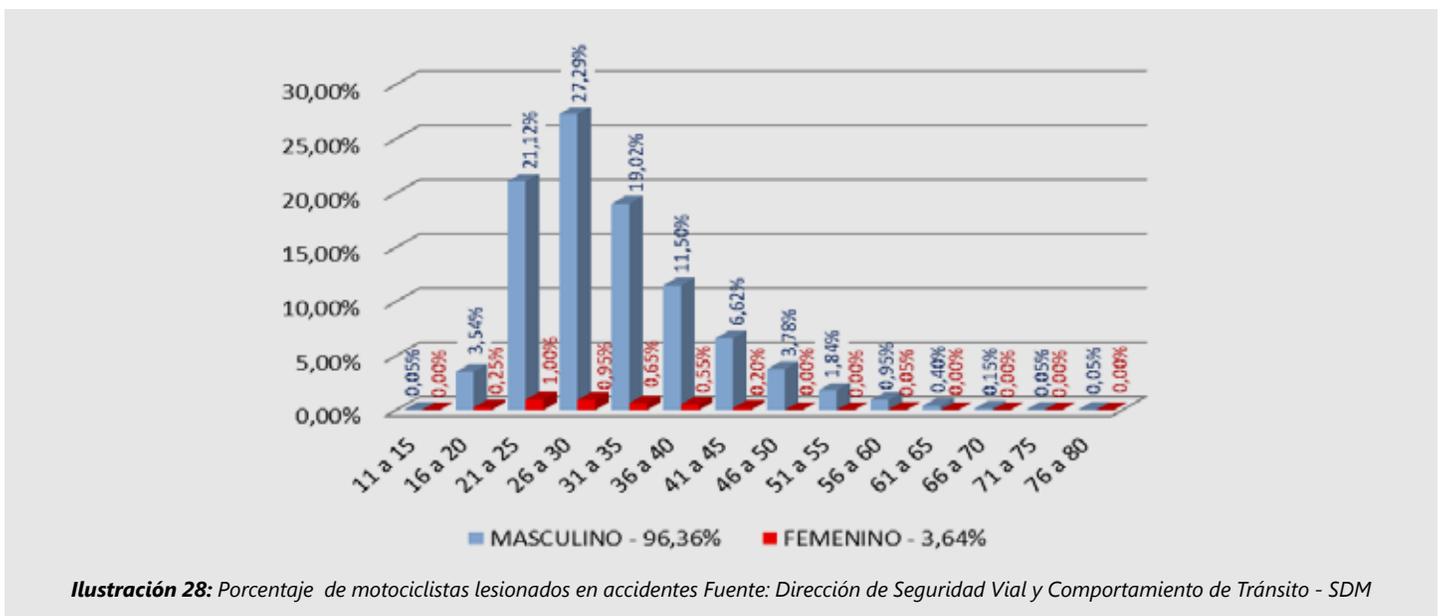
En lo relacionado con las clases de accidentes de tránsito, al comparar el 2009 con 2010, se encuentra un porcentaje similar en el ítem "choque con vehículo" como el de mayor ocurrencia con una participación del 78% en 2009 y 79.96% en el 2010. En cuanto a "atropellos", se observa un registro del 11.6% en 2009, mientras en 2010 representó el 12.66%.



### 3.1.11 Motociclistas lesionados por género y edad

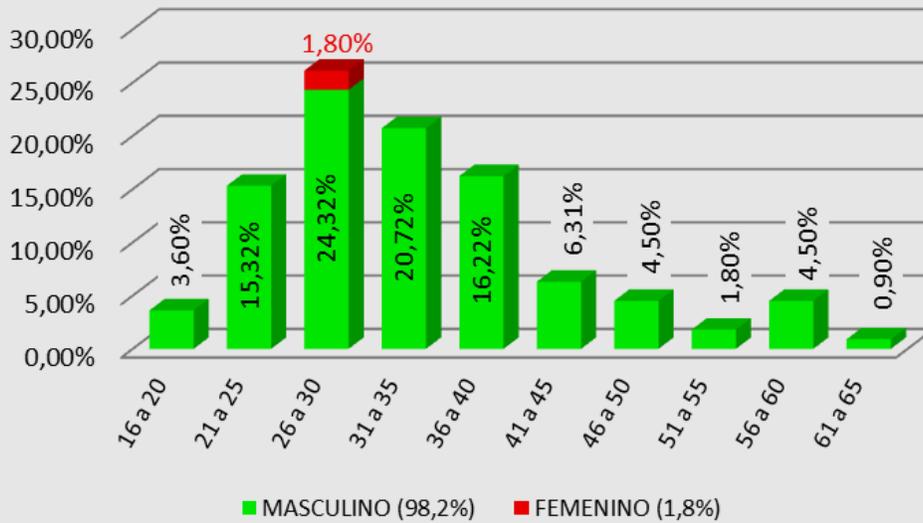
En el 2010 se sigue observando un comportamiento similar al presentado en 2009 para los motociclistas lesionados.

Los hombres de 21 a 35 años de edad, registran la población con mayor cantidad de accidentes. Es de resaltar que el 96.36% de motociclistas que sufren lesiones en accidentes de tránsito son hombres.



## 3.1.12 Motociclistas muertos por género y edad

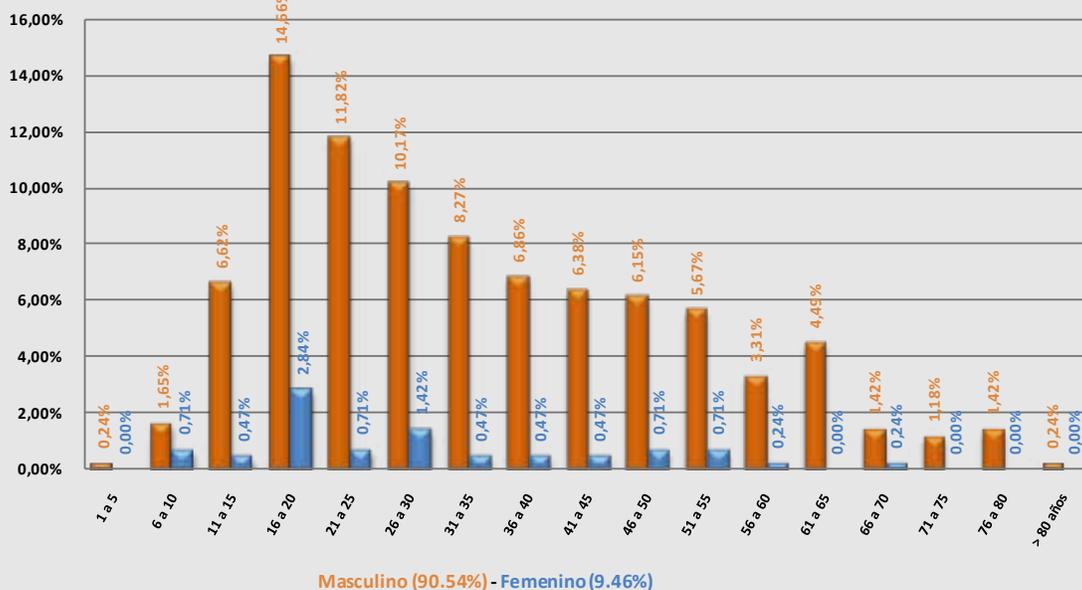
En el caso de los motociclistas muertos en 2010; la mayoría de las víctimas fueron hombres entre 21 y 40 años. Las mujeres que fallecieron (1.8 % del total de víctimas) estaban en el rango de edad de 26 a 30 años.



**Ilustración 29:** Porcentaje de motociclistas muertos en accidentes por género y edad Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

## 3.1.13 Ciclistas lesionados por género y edad

En 2010 se registraron más hombres lesionados en condición de ciclista, especialmente en el rango de edad de 16 a 35 años. La participación porcentual de ciclistas heridos para el caso del género femenino presentó un incremento al pasar del 7.1% en 2009 a 9.46% en 2010.



**Ilustración 30:** Ciclistas lesionados en accidentes por género Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

### 3. SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO CIUDADANO

#### 3.1.14 Ciclistas muertos por género y edad

Para 2010, la participación porcentual de ciclistas muertos en accidentes de tránsito para el caso del género femenino presentó un descenso al pasar del 7.1% en 2009 a 3.33% en 2010. A diferencia del 2009, los rangos de edad de mayor vulnerabilidad en los hombres fueron de 31 a 35 años y de 46 a 60 años.

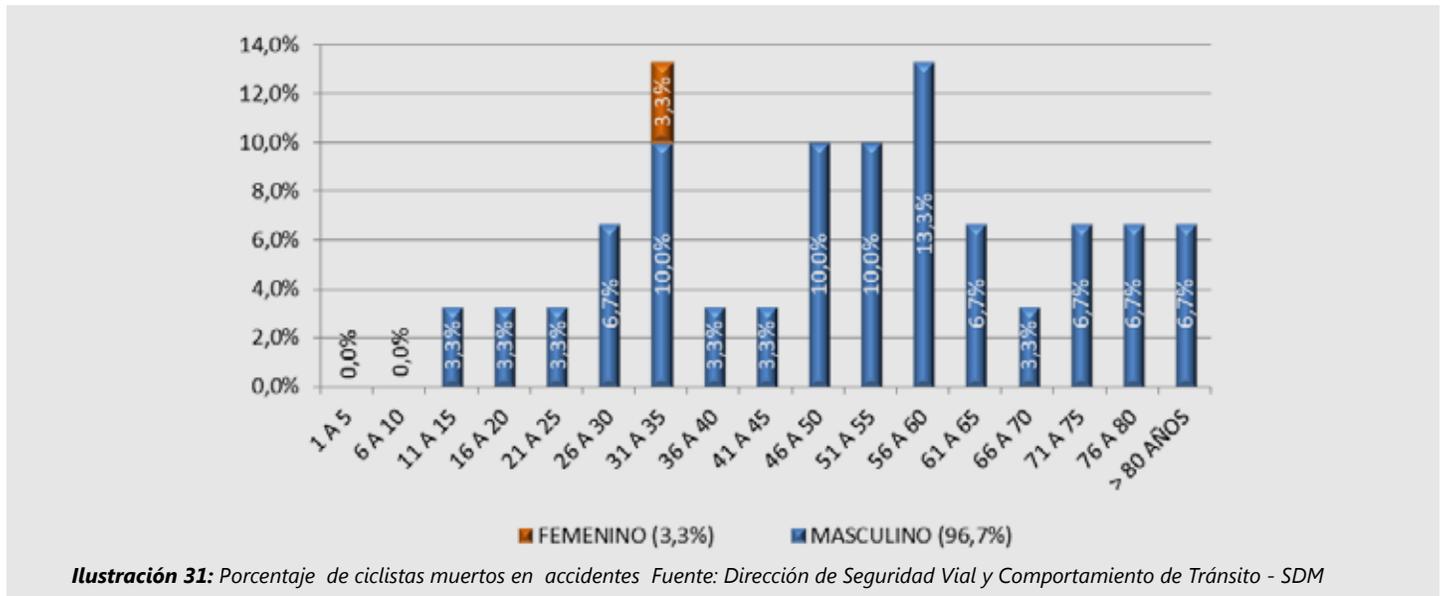


Ilustración 31: Porcentaje de ciclistas muertos en accidentes Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

#### 3.1.15 Víctimas fatales por condición

Número de personas muertas 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, pasajero de transporte escolar y pasajeros de taxis) para la serie histórica comprendida entre 2005 a 2010.

En la gráfica se evidencia que los peatones son el actor de la vía más vulnerable.

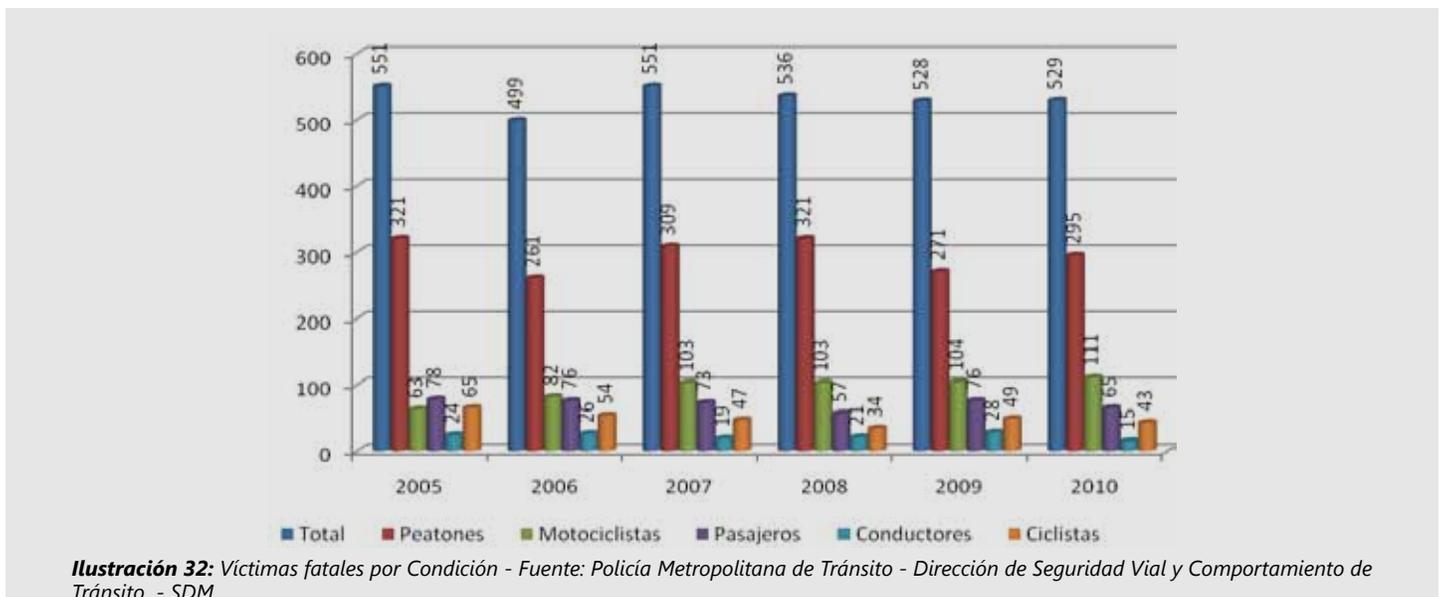
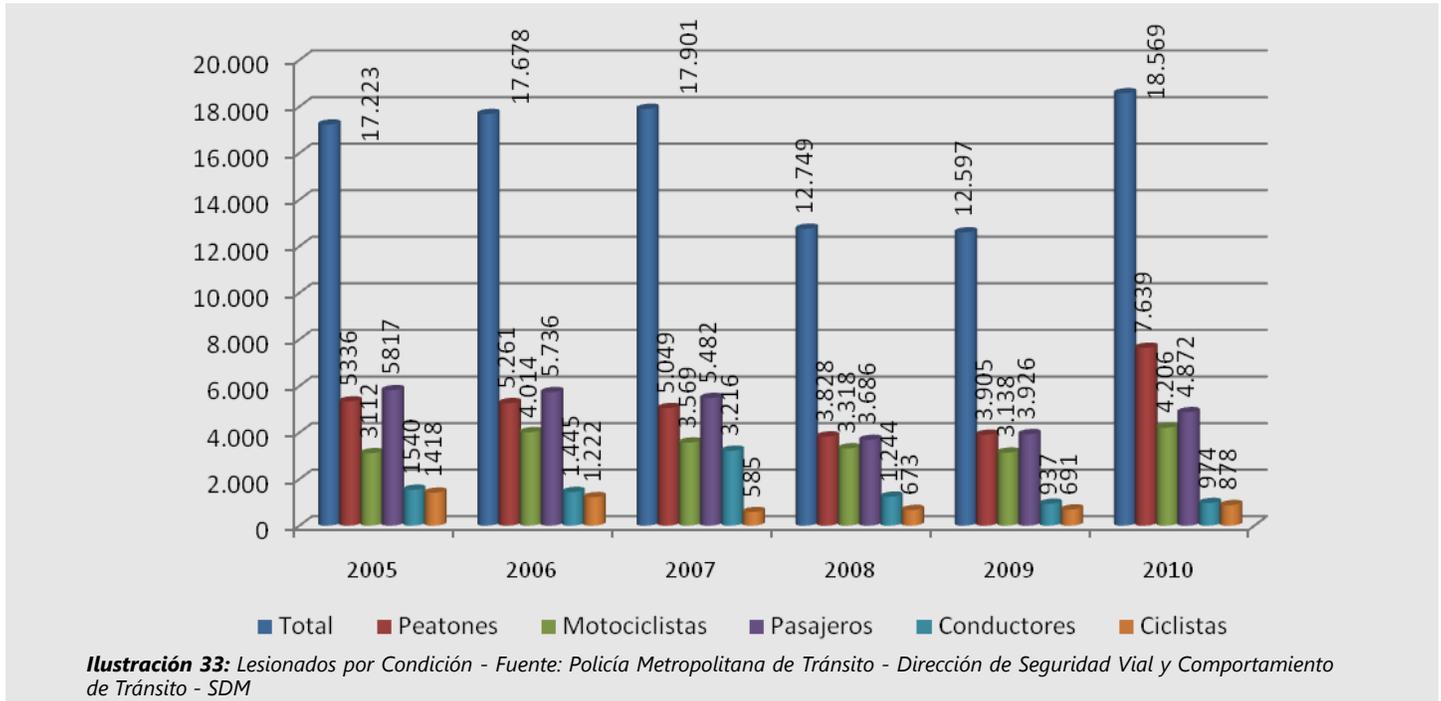


Ilustración 32: Víctimas fatales por Condición - Fuente: Policía Metropolitana de Tránsito - Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

## 3.1.16 Lesionados por condición

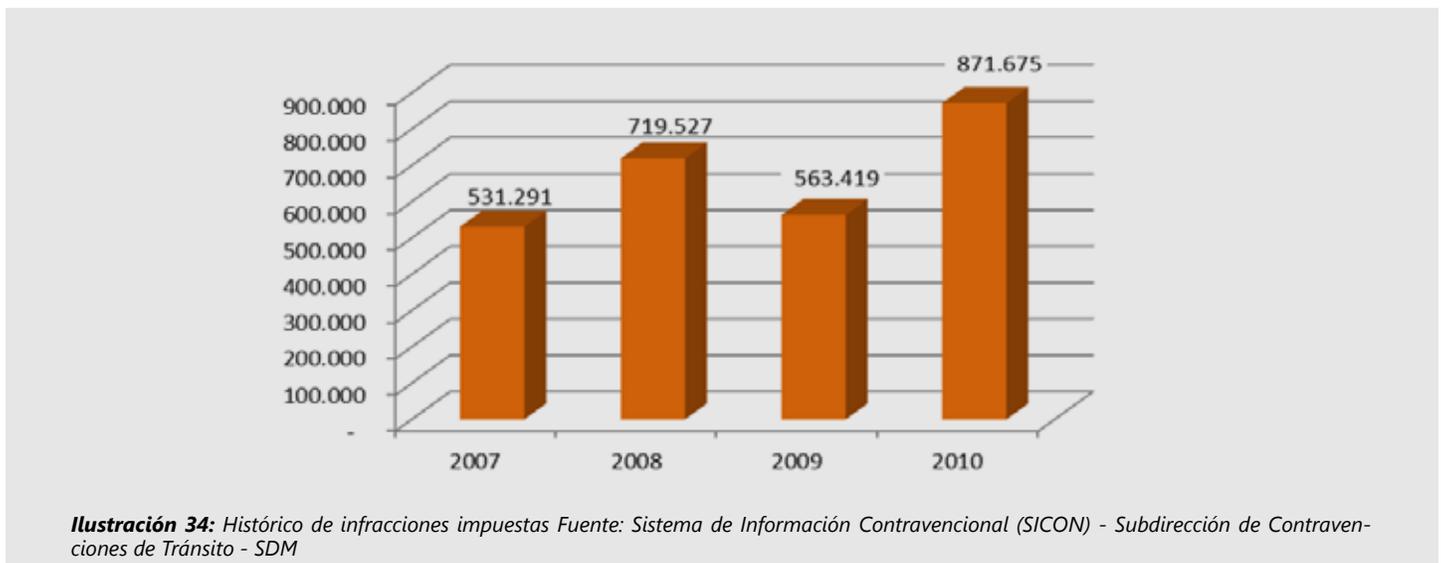
Número de heridos al año por condición (conductor de vehículo de servicio público, conductor de vehículo particular, ciclista, motociclista, peatón, pasajeros de transporte público colectivo, pasajeros de servicio particular, pasajero de transporte escolar y pasajeros de taxis) para la serie histórica comprendida entre 2005 a 2010.



## 3.2 Comportamiento ciudadano

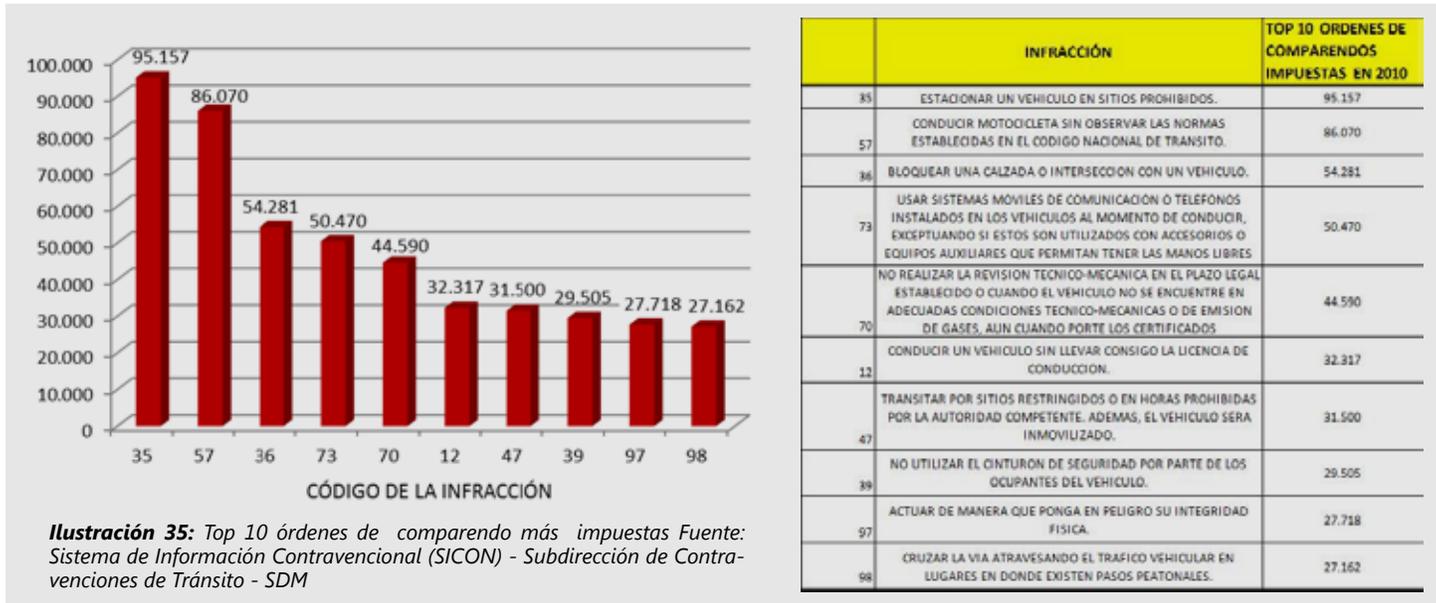
### 3.2.1 Histórico de infracciones impuestas

La imposición de infracciones por no acatar las normas estipuladas en el Código Nacional de Tránsito - C.N.T, presentó un incremento de aproximadamente el 35% respecto al año anterior.



**3.2.2 Top 10 órdenes de comparendo impuestas**

En 2010 se mantiene como causa de mayor incumplimiento a las normas de tránsito, el estacionamiento de vehículos automotores en sitios no permitidos.



**Ilustración 35:** Top 10 órdenes de comparendo más impuestas Fuente: Sistema de Información Contravencional (SICON) - Subdirección de Contravenciones de Tránsito - SDM

**3.2.3 Tipos de infracciones multadas en los años 2006-2010**

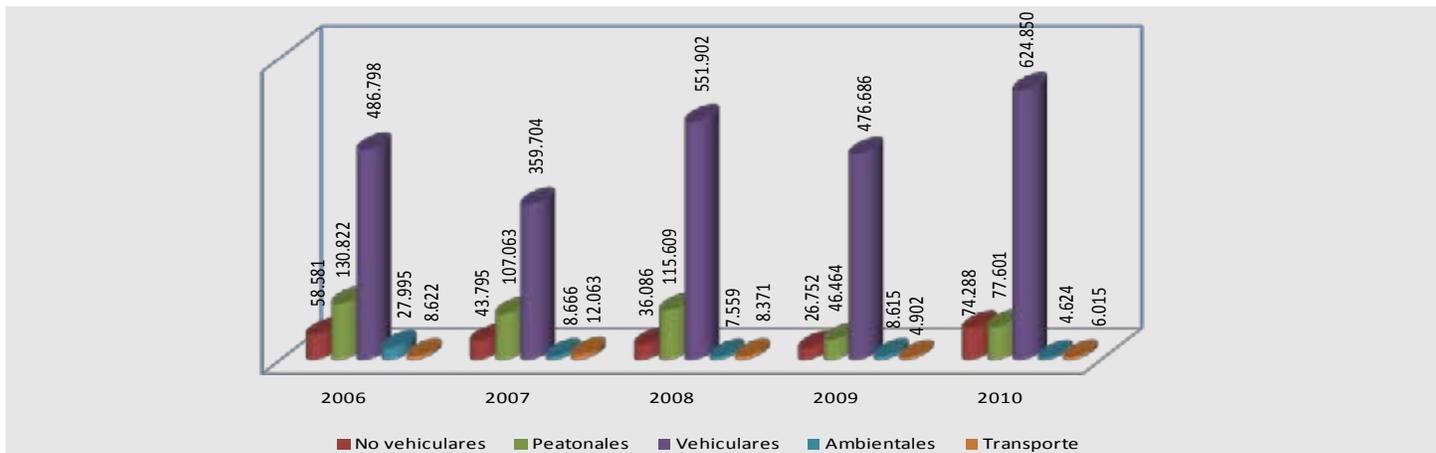
Las infracciones multadas en estos años hacen referencia a 2 tipos:

- Infracciones al tránsito
- Infracciones al transporte

Dentro de las infracciones al tránsito se tienen 4 subtipos, así:

- Infracciones no vehiculares
- Infracciones peatonales
- Infracciones vehiculares
- Infracciones ambientales

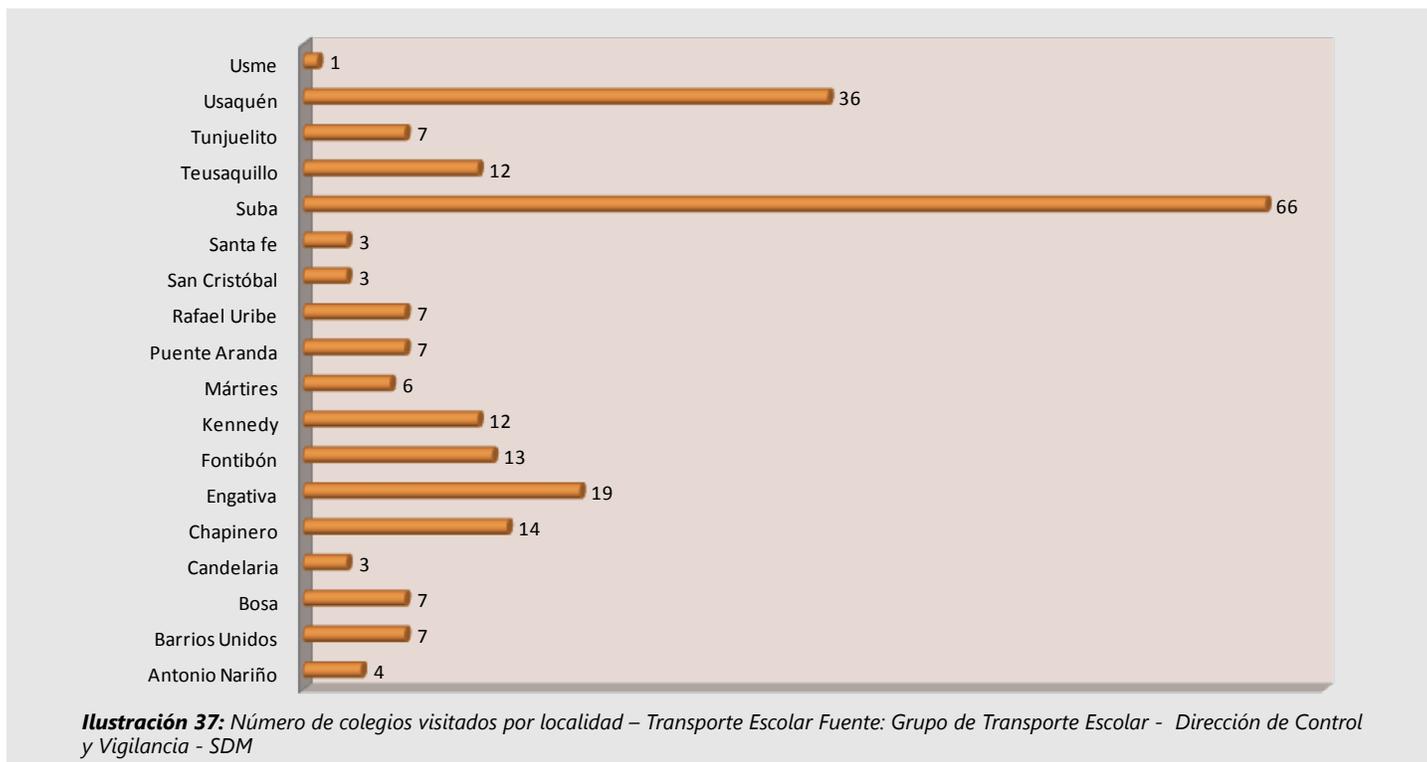
De cada una de ellas se realizaron comparendos que se evidencian así:



**Ilustración 36:** Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito - SDM

## 3.2.4 Comparendos impuestos al transporte escolar

En 2010 se realizaron 227 operativos, revisaron 5.731 vehículos de transporte escolar y 795 comparendos; Con estas acciones la SDM busca la seguridad de 60.695 estudiantes en las siguientes localidades.



Dentro de las actividades del programa RUTA PILA del año 2010, se realizó la inspección a 5.731 vehículos (de una meta establecida de 5.000 vehículos); de esta muestra se tiene que la edad promedio de los vehículos está entre los nueve (9) y los diez (10) años (modelos 2001 y 2002). De dicha revisión se obtuvo que el 61 % de los vehículos tiene en promedio 10 años o menos.

## 3.3 Control y vigilancia

### 3.3.1 Efectivos

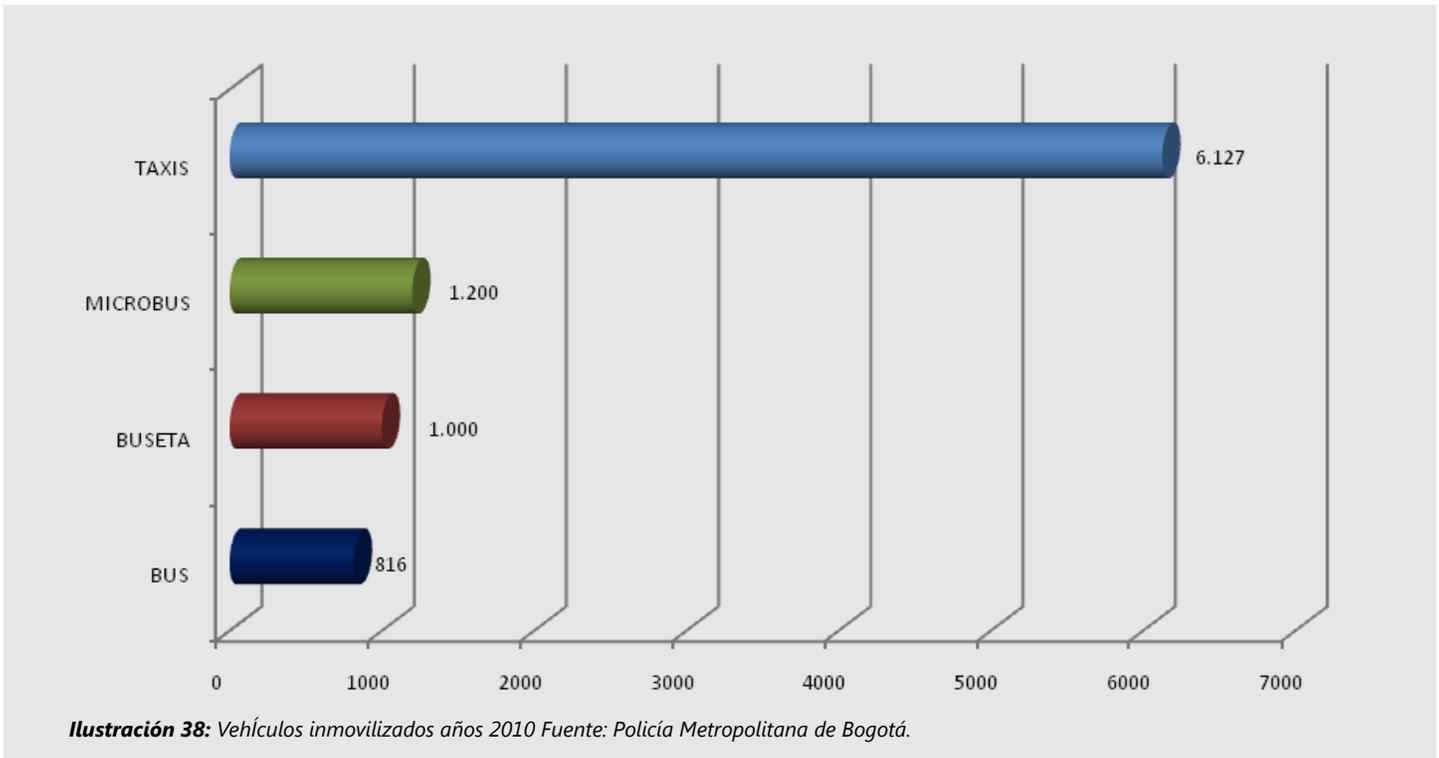
La Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá para 2010 contó con la presencia e intervención en la vía de los siguientes efectivos:

Año	NO. TOTAL DE EFECTIVOS	NO. EFECTIVOS POR JORNADA EN CALLE		
	Oficial	Suboficial	Agente y Patrullero	Bachiller
2010	20	220	759	370

Fuente: Policía Metropolitana de Bogotá

### 3.3.2 Vehículos inmovilizados transporte de servicio público

En 2010 con respecto al total de vehículos de transporte público inmovilizados, el mayor número corresponde a taxis, seguidos por los microbuses. Sin embargo, realizando el análisis de peso porcentual respecto al total del parque automotor por tipo de vehículo, donde el universo de Taxis en el Distrito es de 51.798 vehículos y el de Microbuses es de 4.975 vehículos; los vehículos del servicio público que más se inmovilizaron porcentualmente, fueron los microbuses, con un 24%, puesto que el de taxis fue de 12%.



CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS		
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO		TOTAL
COLECTIVO	BUS	7.414
	BUSETA	4.279
	MICROBÚS	4.975
INDIVIDUAL	TAXIS	51.798

**Fuente:** RDA SIM. Cálculos: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM. Corte: 31 de diciembre de 2010

### 3.3.3 Licencias de conducción

El incremento del parque automotor de vehículos ha generado a su vez un aumento en la cantidad de licencias de conducción expedidas. La siguiente tabla presenta la cantidad de licencias que se han expedido en los últimos años para conducir carro.

LICENCIAS DE CONDUCCIÓN PARA CARRO	AÑO						Total
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Convalidación pase extranjero	383	307	393	431	16		1.530
Duplicado licencia de conducción	25.181	43.899	28.137	11.237	11.049	13.877	133.380
Expedición licencia de conducción	80.729	84.340	91.928	95.401	89.572	100.409	542.379
Recategorización hacia abajo licencia de conducción					2	2.329	2.331
Recategorización hacia arriba licencia de conducción	3.930	6.730	9.242	10.698	9.552	9.398	49.550
Refrendación Licencia de conducción	63.799	43.073	50.080	81.783	85.093	120.104	443.932
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>174.022</b>	<b>178.349</b>	<b>179.780</b>	<b>199.550</b>	<b>195.284</b>	<b>246.117</b>	<b>1.173.102</b>

**Fuente:** Concesión SIM. Dirección de Servicio al Ciudadano – SDM.

Igual comportamiento presentán las licencias de conducción para moto, vehículo que también ha presentado un importante incremento en el mismo periodo de tiempo.

LICENCIAS DE CONDUCCIÓN PARA MOTO	AÑO						Total
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Convalidación pase extranjero	2	1	12	9			24
Duplicado licencia de conducción	1.163	1.839	2.415	2.919	3.549	6.812	18.697
Expedición licencia de conducción	26.152	35.157	43.191	45.123	44.679	62.871	257.173
Recategorización hacia arriba licencia de conducción	5	16	45	109	92	26	293
Refrendación Licencia de conducción	137	170	198	255	266	297	1.323
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>27.459</b>	<b>37.183</b>	<b>45.861</b>	<b>48.415</b>	<b>48.586</b>	<b>70.006</b>	<b>277.510</b>

**Fuente:** Concesión SIM. Dirección de Servicio al Ciudadano – SDM.

## 4. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO

### 4.1 Inversión intersecciones semaforizadas 2010

En 2010 se implementaron 29 intersecciones (incluyendo las intersecciones provisionales por obra), alcanzando un total de 1.184 intersecciones semaforizadas en la ciudad.

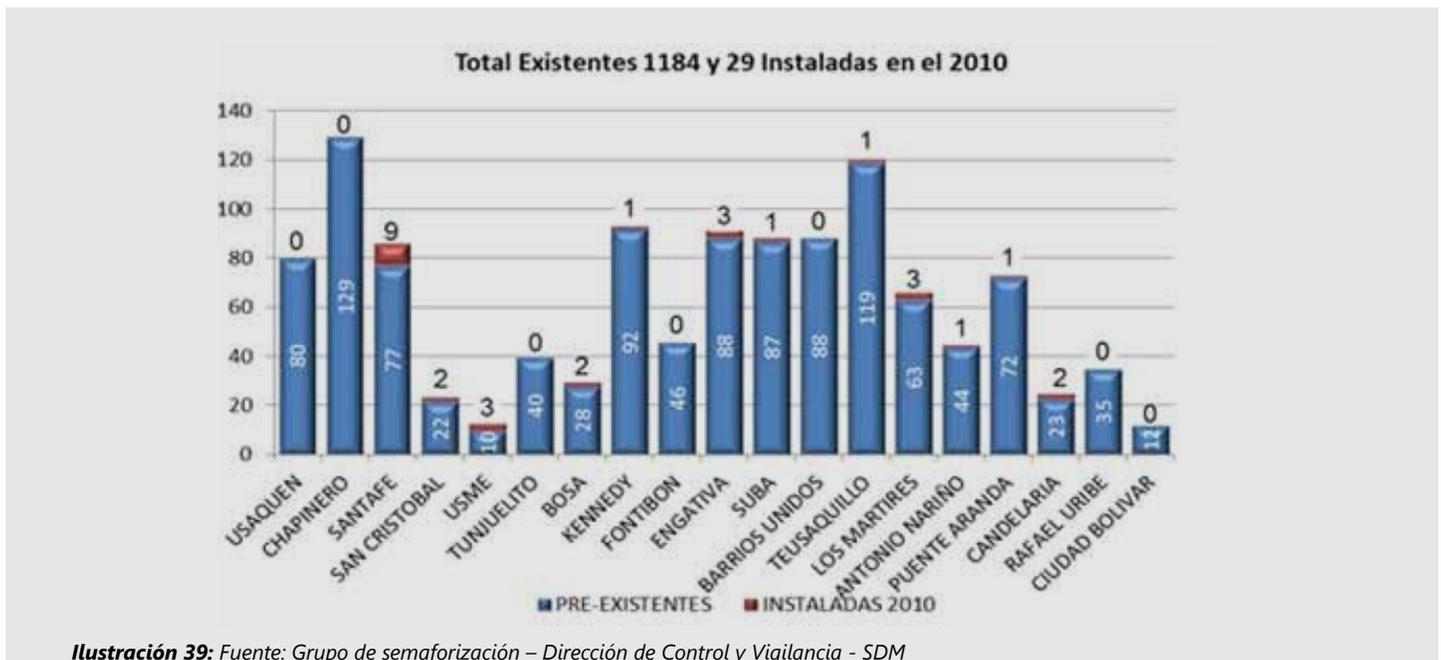
La inversión para implementar las 29 intersecciones es la relacionada en el cuadro siguiente y contempla lo invertido por la SDM en el mantenimiento de las intersecciones semaforizadas existentes.

AÑO	TOTAL INTERSECCIONES INTERVENIDAS	NO. TOTAL INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS
		MANTENIMIENTO \$
2010	29	1.184
Costos asociados	\$ 1.629.306.207	\$ 8.816.896.092

*Fuente: Grupo de semaforización – Dirección de Control y Vigilancia – SDM*

### 4.2 Intersecciones semaforizadas por localidad 2010

En la gráfica se muestran las 29 intersecciones implementadas, tabuladas por localidad. En la localidad de Santa Fe se implementaron 9 intersecciones semaforizadas dado que entró en servicio el corredor de la AV. Comuneros; las demás intersecciones se implementaron siguiendo el procedimiento de evaluación y priorización, los lineamientos establecidos en los planes de manejo de tráfico y lo establecido en los estudios de tránsito de los planes de regularización o implantación aprobados.



*Ilustración 39: Fuente: Grupo de semaforización – Dirección de Control y Vigilancia - SDM*

## 4. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO

### 4.3 Inversión por señalización 2010

Durante el año 2010 fueron instaladas 20.752 señales verticales de pedestal, la cifra más alta de instalación en los últimos años, alcanzo así el 50% de la meta del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008 - 2012, que se estableció en 60.000 señales y que en lo que corrido de este gobierno va en 30.892.

Considerando que los valores asignados para la inversión son globales, se realiza una priorización tratando de beneficiar el mayor número de actores en vía con la implementación e instalación de señalización. Así mismo, la SDM hizo un esfuerzo para optimizar los recursos asignados para el mantenimiento tanto de señales verticales como elevadas.

Año	No Total de señales verticales de pedestal instaladas	No. total de señales verticales de pedestal mantenidas	No. total de señales verticales elevadas mantenidas
2010	20.752	73.993	812
Valores asociados	\$ 3.303.867.339	\$ 591.944.000	\$ 64.853.628

Fuente: Grupo de Señalización – Dirección de Control y Vigilancia - SDM

### 4.4 Señalización instalada en el año 2010

De acuerdo al presupuesto asignado para los proyectos de señalización, y, en especial, en lo referente a señalización vertical, se dio prioridad a la atención de requerimientos de señalización preventiva y reglamentaria, dado que genera mayor impacto y resultado, redundando en una mayor protección de los ciudadanos, regulación y control del tránsito en vía.

TIPO DE SEÑALES INSTALADAS EN EL DISTRITO CAPITAL	
TIPO SEÑAL	CANTIDAD
 PERMITIDO VIRAR EN U Reglamentaria	16.485
 Preventiva	2.351
 AEROPUERTO Informativa	1.916

Ilustración 40: Fuente: Grupo de Señalización de la Dirección de Control y Vigilancia - SDM.



## 4. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO

### 4.7 Uso de ciclorutas en el día del “aire limpio”

A continuación se relaciona el histórico de volúmenes de bicicletas aforadas en los días del “Aire Limpio” a partir de 2007 hasta el año 2010 en corredores de cicloruta específicos:

LOCALIZACIÓN	VOLÚMENES			
	2007	2008	2009	2010
AV 19 X CL 140	4.678	4.897	8.638	4.761
CL 72 X KR 11	1.534	1.626	2.864	1.888
CL 26 X KR 38	1.861	115	1.370	1.233
AV AMERICAS X AV 68	2.689	4.652	1.971	1.832
CL 26 X AV BOYACÁ	3.729	3.364	3.419	3.478
AV BOYACA X AV AMERICAS	4.197	4.566	4.083	4.298
AV CALI X CL 38 SUR	6.003	8.106	7.786	8.240
CL 170 X KR 17	1.006	921	624	1.067
<b>TOTAL</b>	<b>27.704</b>	<b>30.255</b>	<b>32.764</b>	<b>28.807</b>

Histórico de Volúmenes de Bicicletas, Fuente: Dirección de Control y Vigilancia - SDM

La gráfica muestra que el uso de la bicicleta disminuyó con el pasar de los años y aunque la toma de información periódica demuestra el cumplimiento del objetivo principal de la campaña: “disminuir la cantidad de gases contaminantes en el ambiente”, desarrollada durante el DÍA DEL NO CARRO ó DÍA DEL AIRE LIMPIO, se puede concluir que esta campaña sí ha permitido mejorar la calidad del aire y evaluar las estrategias propuestas por la Secretaría para mejorar la movilidad. De otra parte, se puede considerar que no se ha incrementado el uso real de la bicicleta debido a que los ciudadanos ya están adaptados a la toma de transporte que se genera durante dicha jornada.

Durante el DÍA DEL AIRE LIMPIO, los ciudadanos, utilizan otras alternativas como el transporte público o el uso de vehículo particular en los horarios antes y después de la restricción para llegar a sus destinos.

Otro factor que se puede considerar es que los habitantes han aprendido a movilizarse durante este día utilizando el vehículo particular, considerando que la restricción del Pico y Placa tiene un horario similar a la restricción del día del Aire Limpio.

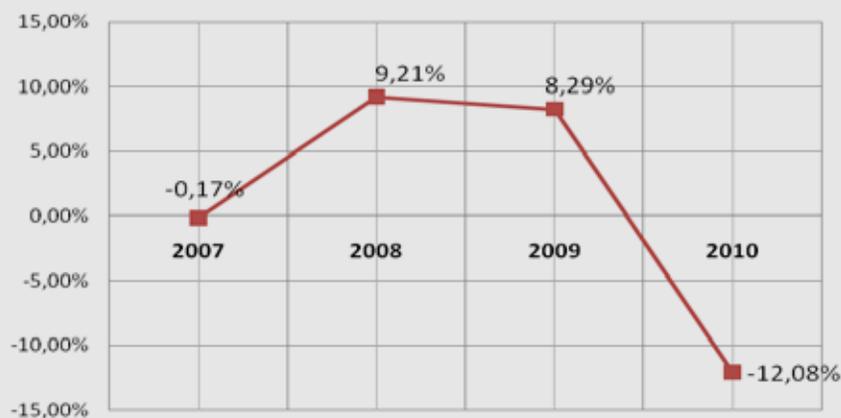


Ilustración 43: Variación del Uso de la Bicicleta en el día del Aire Limpio. Fuente: Dirección de Control y Vigilancia – SDM.

## 4. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO

### 4.8 Parqueaderos por localidad

La siguiente tabla presenta la cantidad de parqueaderos por localidad conforme a lo reportado por la Secretaría Distrital de Gobierno.

Las localidades de Chapinero y Kennedy tienen la mayor cantidad de parqueaderos, con 18% en 2009 y 10% de participación para el 2010, destacando el incremento en la cantidad para las localidades de San Cristóbal con un 103% y Teusaquillo con un 57%.

INVENTARIO PARQUEADEROS		
LOCALIDAD	2009	2010
USAQUÉN	141	155
CHAPINERO	335	335
SANTA FE	185	158
SAN CRISTÓBAL	31	63
USME	13	13
TUNJUELITO	17	19
BOSA	41	48
KENNEDY	176	176
FONTIBÓN	89	122
ENGATIVÁ	66	71
SUBA	49	66
BARRIOS UNIDOS	71	72
TEUSAQUILLO	67	105
MÁRTIRES	121	134
ANTONIO NARIÑO	47	47
PUENTE ARANDA	61	82
CANDELARIA	59	59
RAFAEL URIBE URIBE	46	46
CIUDAD BOLIVAR	65	66
SUMAPAZ	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>1680</b>	<b>1837</b>

**Fuente:** Secretaría Distrital de Gobierno – Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios – SDM

### 4.9 Terminales de pasajeros

Considerando la propuesta de consolidación de un sistema de terminales interurbanos, durante el 2010 se adelantaron las siguientes acciones de consolidación de la Terminal del Sur, la construcción de la Terminal del Norte y la prefactibilidad de la Terminal de Oriente:

**Terminal del Sur:** Se mejoraron las condiciones de su operación, lo que permitió en el 2010, un incremento del 61.82% en la salida de vehículos de origen, del 28.20% de vehículos en tránsito, 17.12% en la salida de pasajeros en origen y 48.29% de los pasajeros tránsito; así mismo, se presentó un incremento del ingreso por tasas de uso del 52.85%. Es decir, que desde esta Terminal se despacharon un total de 224.571 vehículos con 1.534.036 pasajeros. Del total de vehículos, el 14% operó como origen desde la Terminal del Sur, movilizandoo el 20% de los pasajeros, equivalentes a 304.083 personas, el 86% de los vehículos restantes ingresaron en operación de paso, abordando el 80% de los pasajeros, equivalentes a 1.229.953 personas.

**Terminal del Norte:** De conformidad con lo planteado en el Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva", se contrató la estructuración jurídica, financiera y técnica del proyecto Terminal del Norte, así como la realización de los estudios y diseños desde el punto de vista técnico, jurídico y financiero para la primera fase de la Terminal del Norte, con el fin de asegurar el inicio de operación.

## 4. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO

Terminal de Oriente: Se tiene previsto que esta terminal funcione en los terrenos del Plan Zonal de Usme, específicamente en el Plan Parcial "Tres Quebradas", esta gestión se está realizando en coordinación con Metrovivienda, entidad con la cual se determinó la ubicación más conveniente dentro del lote del plan parcial.

A continuación una relación de la operación e información de las terminales de transporte ubicadas en Bogotá:

INFORMACIÓN GENERAL TERMINALES DE PASAJEROS					
TERMINAL (UBICACIÓN)	FECHA DE INICIO DE OPERACIÓN	NÚMERO DE EMPRESAS	NÚMERO DE VEHÍCULOS PROMEDIO/DÍA	NÚMERO DE PASAJEROS / VEHÍCULO	NÚMERO DE PASAJEROS / DÍA
CENTRAL	14 -Mar -84	85	3.287	8	25.304
DEL SUR	05 -Dic -08	26	687	7	4.762
TOTAL		85	3.319	9	30.066

Fuente: Terminal de Transporte S.A.

### 4.10 Zonas escolares demarcadas por localidad año 2010

La demarcación de zonas escolares es proporcional a las localidades donde se encuentra la mayor densidad de colegios. En la vigencia 2010 se realizó la demarcación de colegios ubicados en zonas de alto tráfico (Ej. Engativá); también en zonas de medio (Ej. Puente Aranda) y bajo tráfico (Otras Localidades).

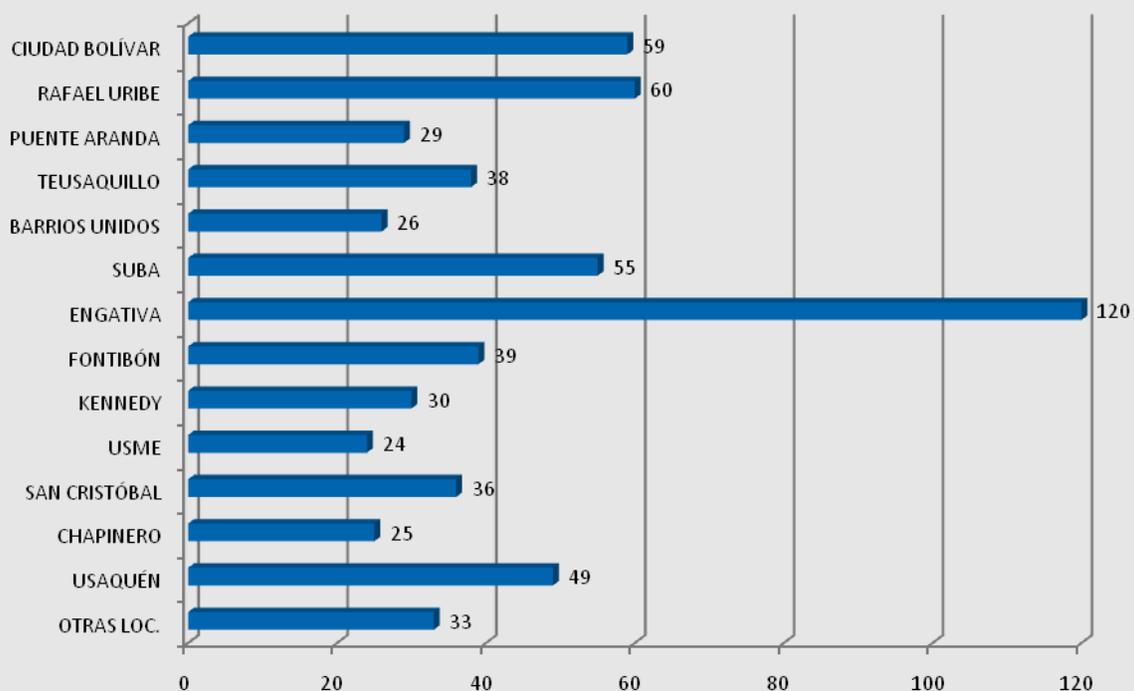


Ilustración 44: Zonas Escolares Demarcadas por Localidad - Fuente: Dirección de Control y Vigilancia - SDM

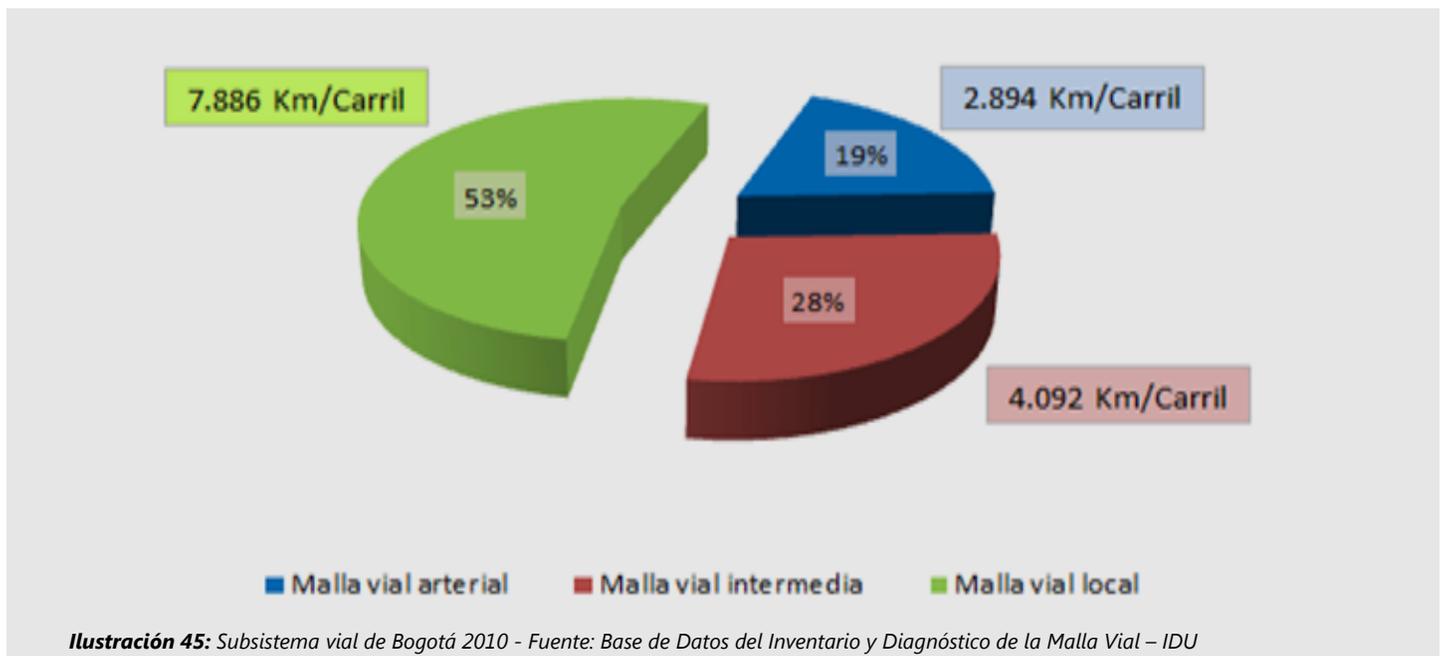
### 4.11 Malla vial – subsistema vial

El Subsistema Vial está compuesto por la malla vial arterial, intermedia y local.

La **malla vial arterial** es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana.

La **malla vial intermedia** está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial arterial, sirviendo como alternativa de circulación. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal.

La **malla vial local** está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

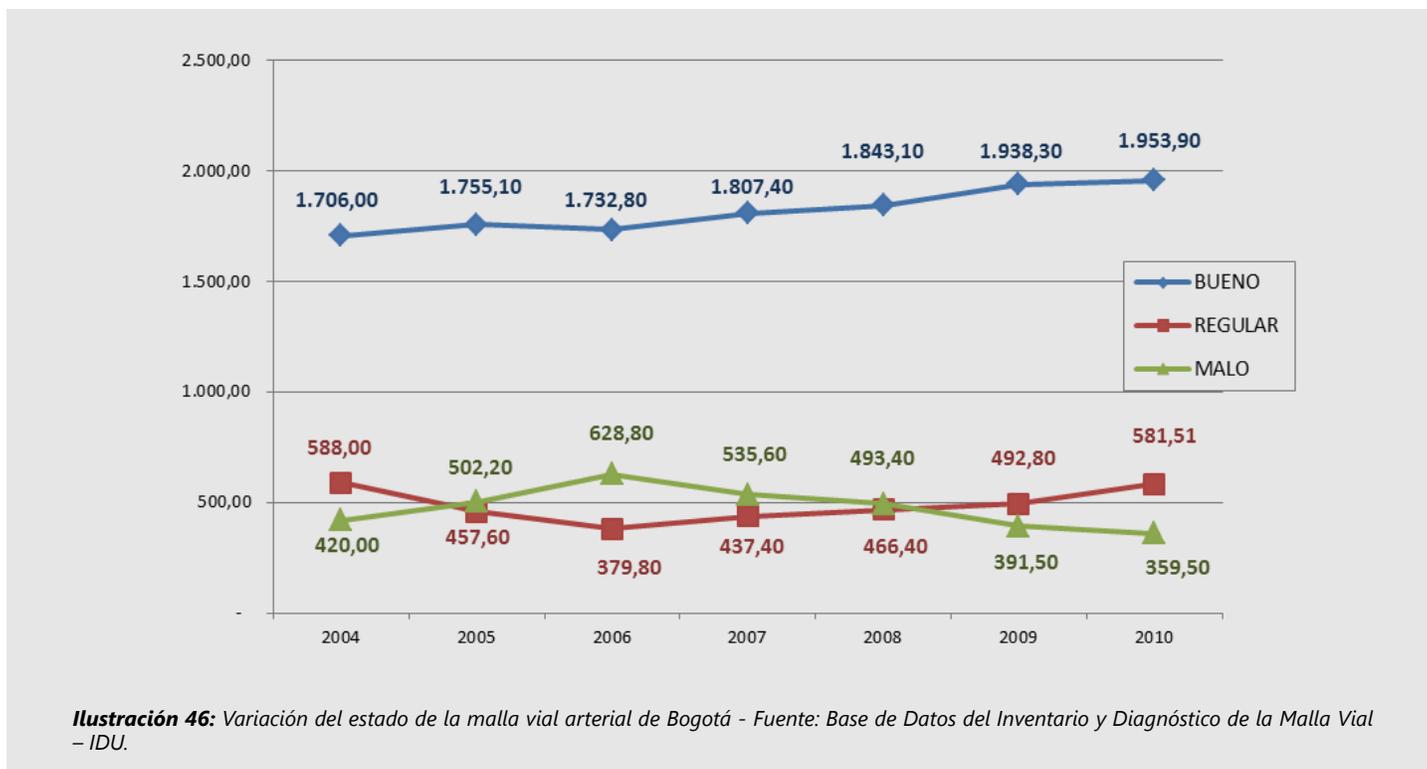


### 4.12 Histórico de los estados de la malla vial

En las gráficas siguientes se presenta la evolución del estado de la malla vial desde 2004 hasta 2010, discriminado de acuerdo con el tipo de malla vial.

Para realizar cualquier análisis sobre la evolución del estado de la malla vial intermedia se debe tener en cuenta que para el 2005 fueron incluidos "los Corredores de Movilidad Local - CML" determinados por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte y las Alcaldías Locales. Los CML corresponden a vías que permiten la conectividad y movilidad de las Unidades de Planiamiento Zonal - UPZs con los sectores vecinos y posteriormente con el resto de la Ciudad. Por este motivo, la malla vial intermedia pasa de 2612 kilómetros carril a 4092 kilómetros carril, alcanzando un 28% de las vías del Subsistema Vial de Bogotá. Sin embargo, se aprecia un aumento del 13% al 37.6% de las vías en buen estado de la malla vial intermedia y en la malla vial local del 19% al 25.7%, entre los años 2004 a 2010.

## 4.12.1 Histórico de los estados de la malla vial arterial

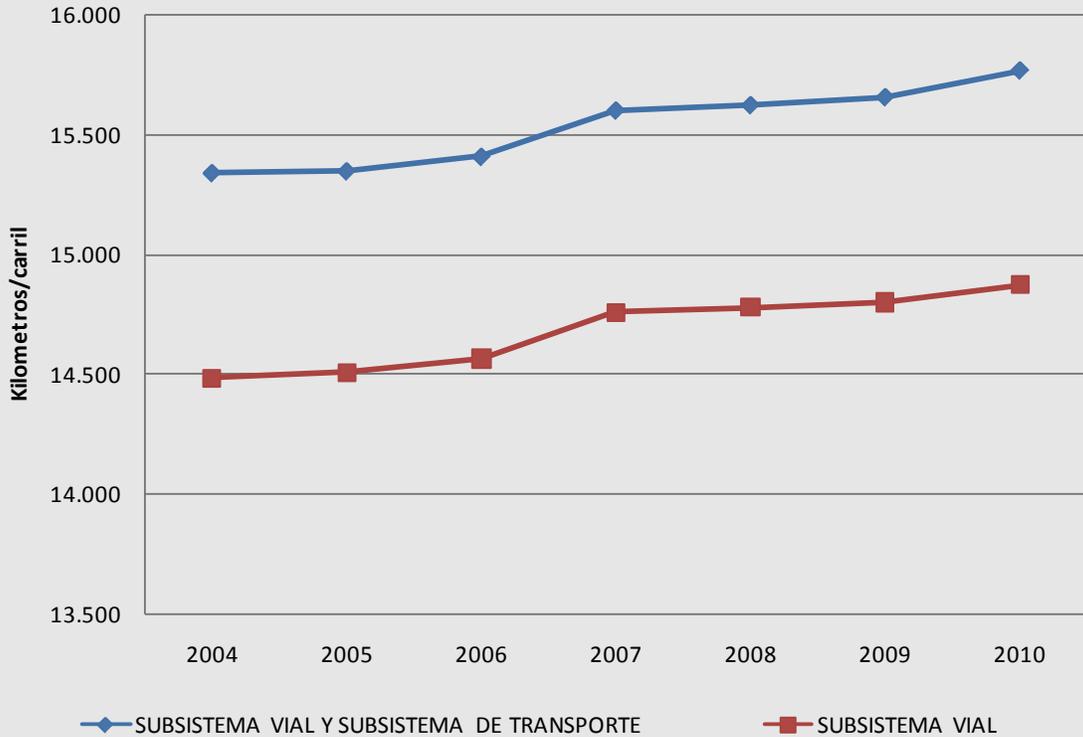


## 4.12.2 Histórico de los estados de la malla vial local



### 4.13 Evolución de la extensión de la malla vial

La siguiente gráfica presenta la evolución en la extensión de la malla vial de Bogotá en los últimos 13 años.



**Ilustración 48:** Evolución de la malla vial de Bogotá - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial – IDU

## 5.1 Índice de Pasajeros por Kilometro - IPK, para los años 2000 a 2010

El IPK mide la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de vehículos de Transporte Público Colectivo. Actualmente, el diseño operacional del sistema de transporte colectivo no obedece a la demanda de transporte, sino a la operación de rutas a través de permisos individuales, lo que hace un sistema atomizado en horas de máxima demanda y, en horas valle, vacíos por la no programación de servicios; a la fecha el IPK no ha tenido. Que se dará una vez se implemente el SITP, porque, en primer lugar, se optimizará la flota ajustándola a la demanda y, segundo, porque se espera que la demanda en TPC se aumente por el mejoramiento en la prestación del servicio.

En 2010 el IPK calculado para el Transporte Público Colectivo tuvo un factor de 1.61 mientras que el del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio fue de 5.10.

INDICADOR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IPK TPC	1,5	1,45	1,39	1,36	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61

*Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM*

## 5.2 Transporte informal

Los puntos donde se evidenciaron problemas de ilegalidad continua en el transporte, se relacionan a continuación:

MODALIDAD	PUNTOS OBSERVADOS
BICITAXISMO	69
VEHÍCULOS PARTICULARES PRESTANDO SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	37
VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL PRESTANDO SERVICIO PÚBLICO URBANO	26
TAXIS PRESTANDO SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO	16
OTROS	5
<b>TOTAL</b>	<b>153</b>

*Fuente: Estudio de informalidad adelantado por el grupo de Transporte Público de la Dirección de Control y Vigilancia - SDM*

No se puede concluir algún tipo de variación de la ilegalidad en la ciudad, las cifras anteriores corresponden simplemente a puntos en los cuales se evidenció ilegalidad en el servicio de transporte.

### 5.3 Edad promedio del parque automotor 2010 (servicio público urbano)

	BUS	BUSETA	MICROBÚS	MIXTO	TAXI
No. empresas (que tienen vehículos con TO vigente)	65			1	48
Vehículos en circulación (incluye únicamente vehículos con T.O. vigente)	6.634	3.991	4.774	10	49.363
Edad promedio (años) (se toma como año base el 2011)	8	15	8	3	5

Fuente: RDA – SIM. Elaboración: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios – SDM

Los vehículos de servicio público que tienen el promedio más alto de edad son las busetas, seguidas por los buses y microbuses. Las busetas son las únicas que superan los diez años de edad promedio.

### 5.4 Vehículos de transporte público desintegrados "chatarizados" en el 2010

El proceso de desintegración o "chatarización" se realiza con dos fines: uno, la reposición de un vehículo de servicio público por otro, y dos, la reducción de la sobreoferta. Para ambos casos es obligatorio llevar a cabo el procedimiento establecido por el Distrito y la consolidación de las cifras se presenta a continuación:

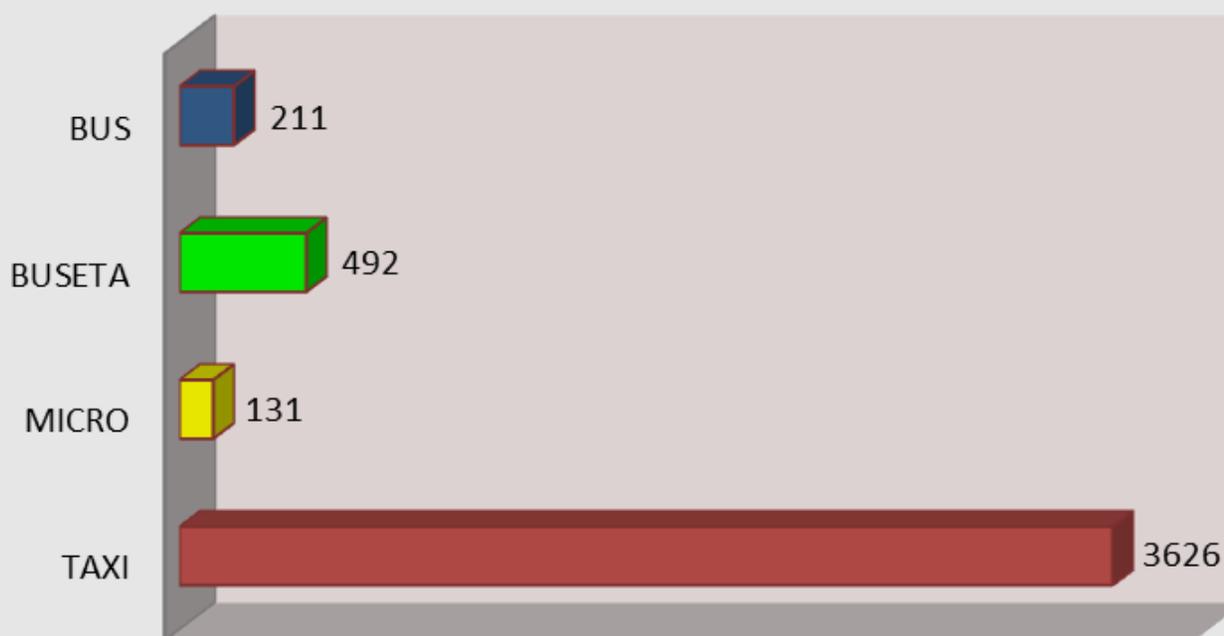
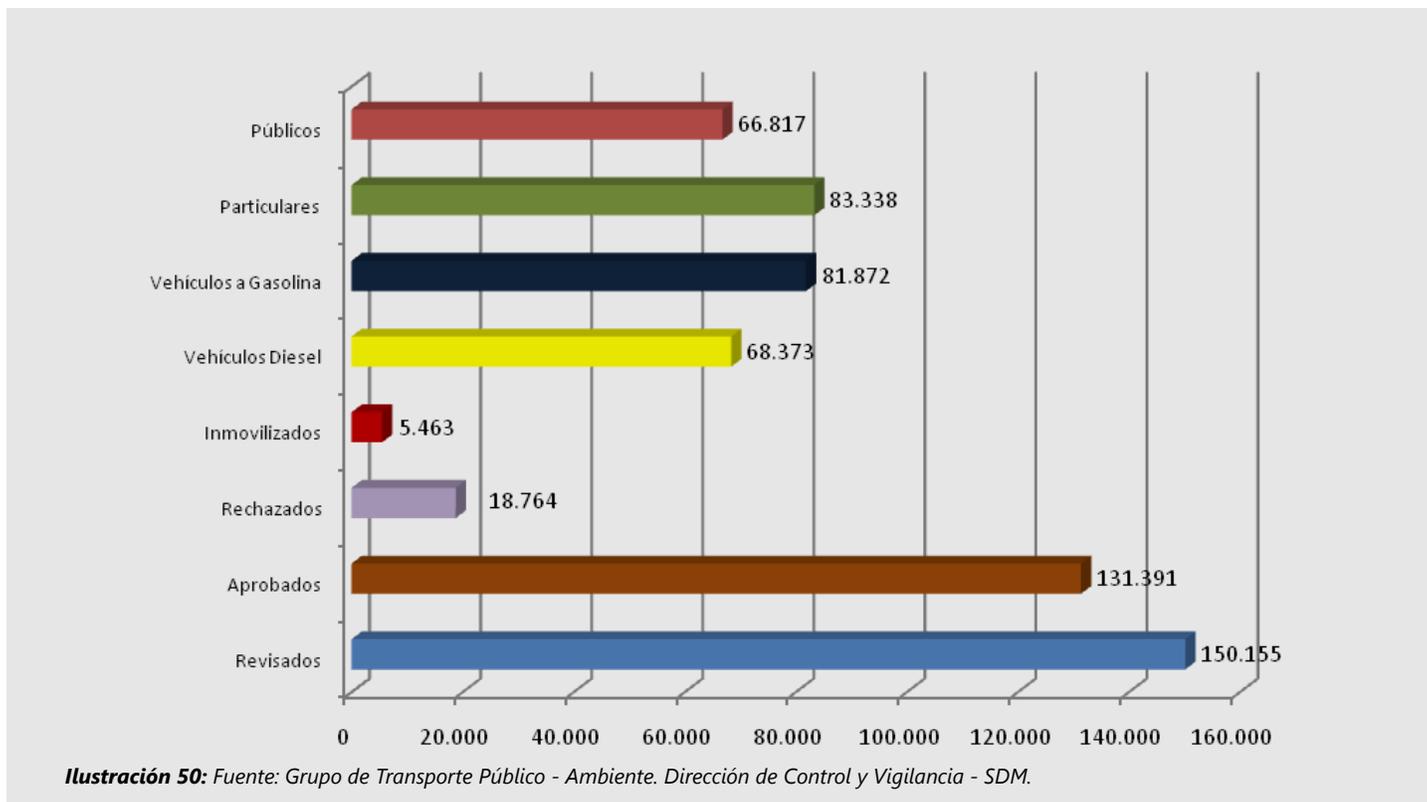


Ilustración 49: Fuente: Grupo de Factor de Calidad Dirección de Control y Vigilancia - SDM.

### 5.5 Vehículos revisados por emisión de fuentes móviles en 2010



En 2010 se adelantaron 2.197 operativos. La Policía Metropolitana de Tránsito realiza dos tipos de operativos dentro de los cuales se incluye la emisión de fuentes móviles; en el primer tipo de operativos se verifican los documentos de la revisión técnico mecánica, verificando su autenticidad y legalidad e imponiendo los comparendos correspondientes a la Infracción No. 70 - C. 35. Resolución 3027 de 2010 ley 1383: "No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes. Además, el vehículo será inmovilizado." Y el segundo tipo de operativos en los que también se imponen comparendos pero se requiere el uso de los equipos analizadores de gases y de opacidad que miden la cantidad de material particulado emitido (CO, CO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub>, entre otros hidrocarburos), por los vehículos y además, en los cuales se revisa la autenticidad de los documentos de la revisión técnico-mecánica.

### 5.6 Rutas por vías principales

Se describe el Sistema de Rutas de Transporte Público Colectivo, en donde se muestra la oferta por número de rutas que transitan por cada tramo o segmento en los principales corredores viales, esta distribución tiene como objetivo atender la demanda de movilidad de las personas en los diferentes puntos de la ciudad, bajo el esquema actual.

A continuación, se muestran los corredores viales de la Carrera Séptima, Carrera Décima, Avenida Ciudad de Cali, Carrera13, Avenida Boyacá, Avenida 68, Calle 26, Avenida Primero de Mayo, Calle 72 y Calle 63.:

- Total Rutas Avenida Carrera 7ª

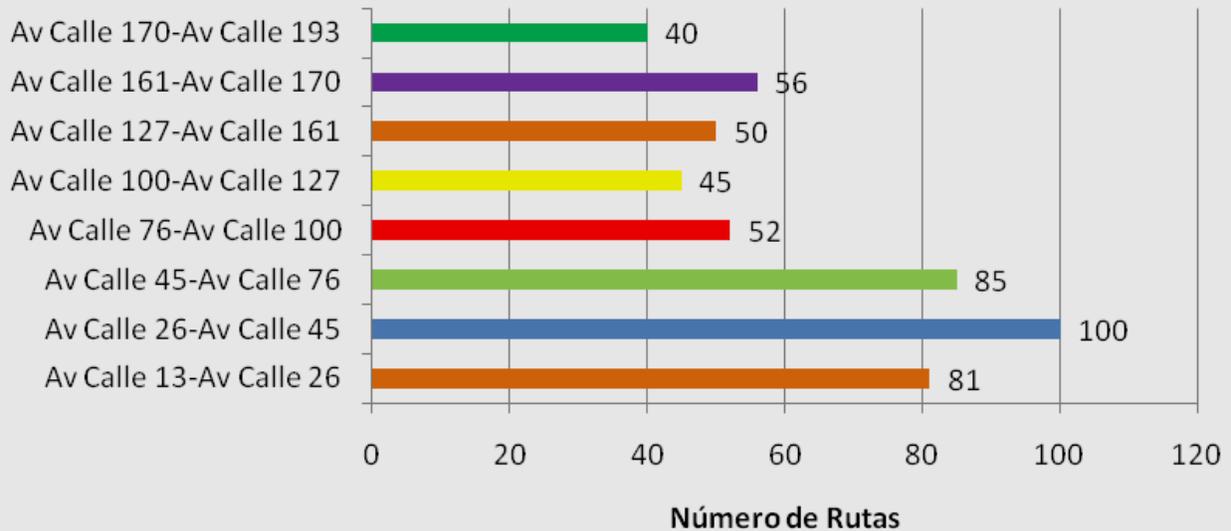


Ilustración 51: Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

- Total Rutas Avenida Carrera 10

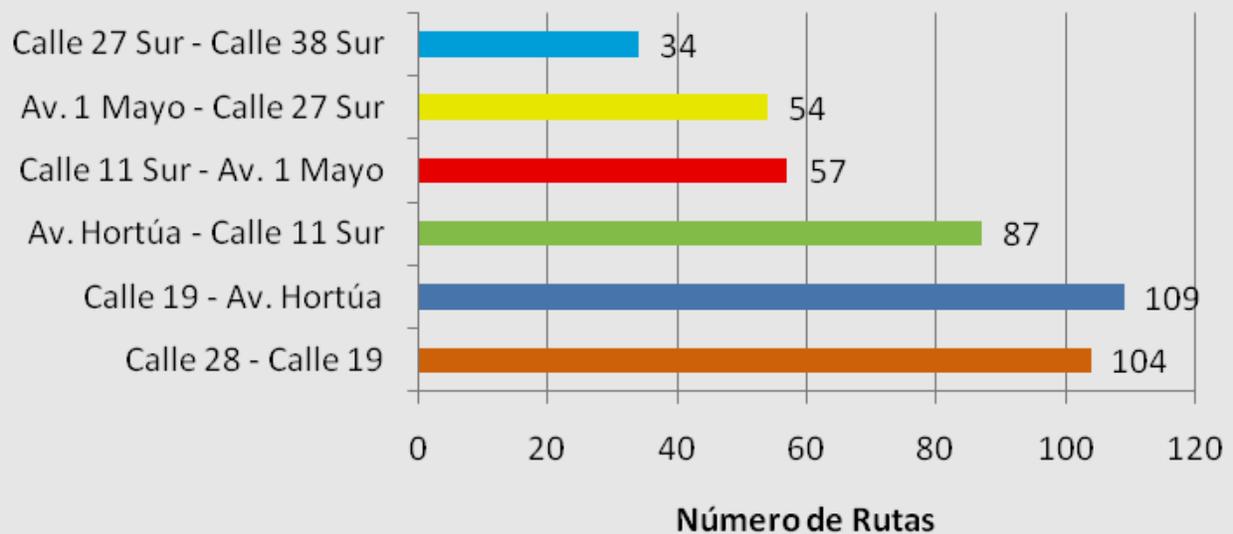
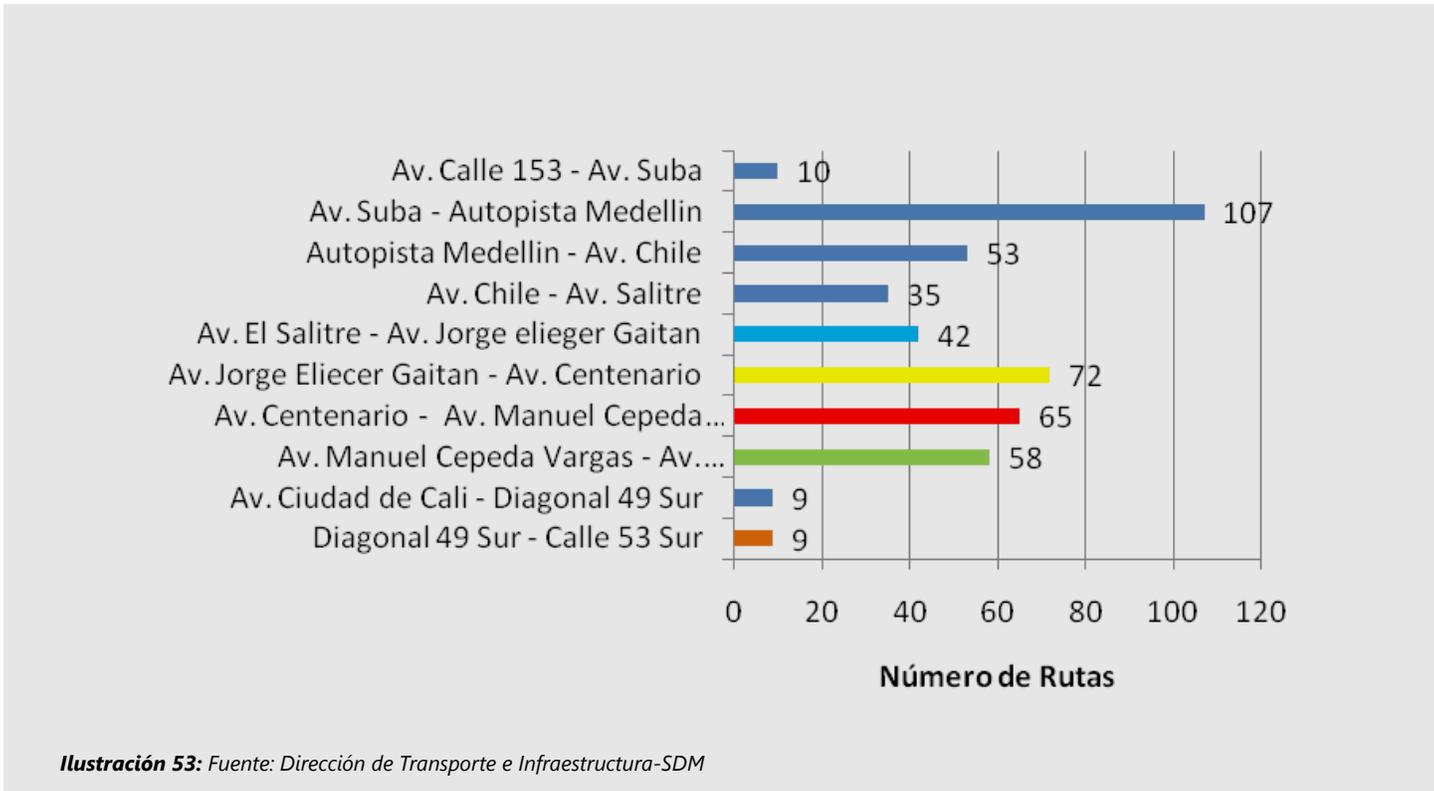
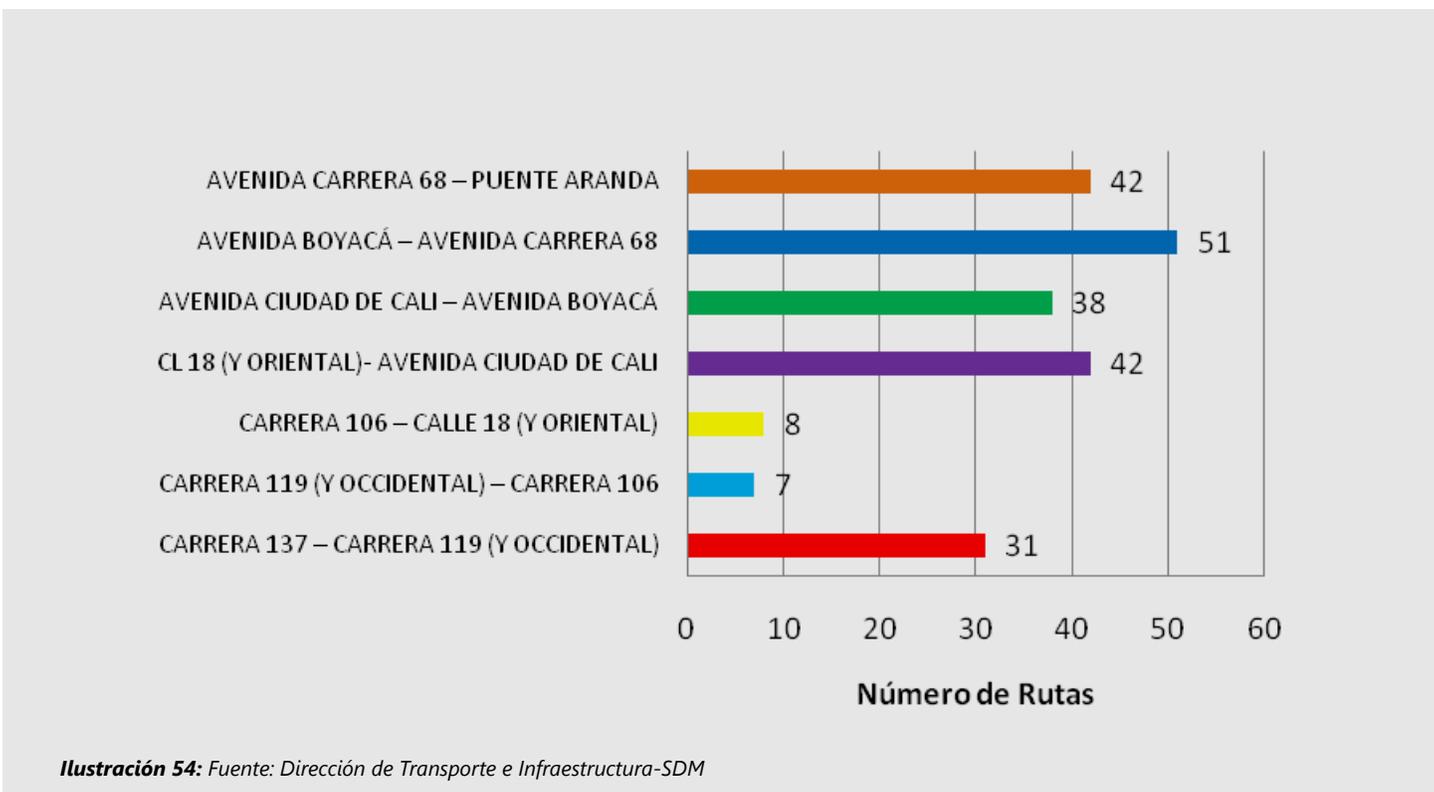


Ilustración 52: Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

- Rutas Avenida Ciudad de Cali



- Rutas Avenida Centenario



- Rutas Avenida Carrera 13

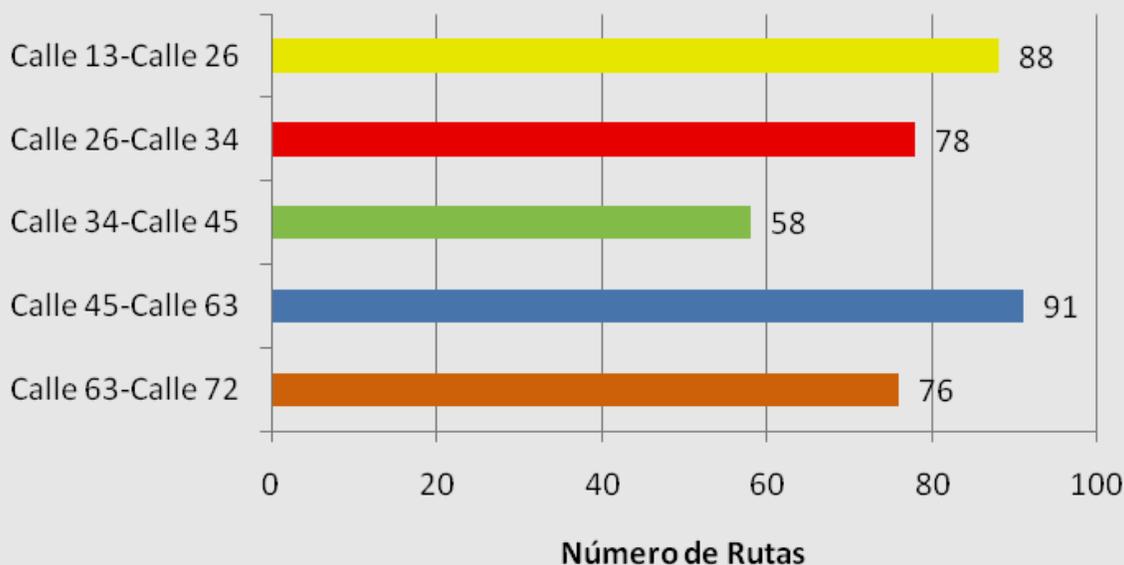


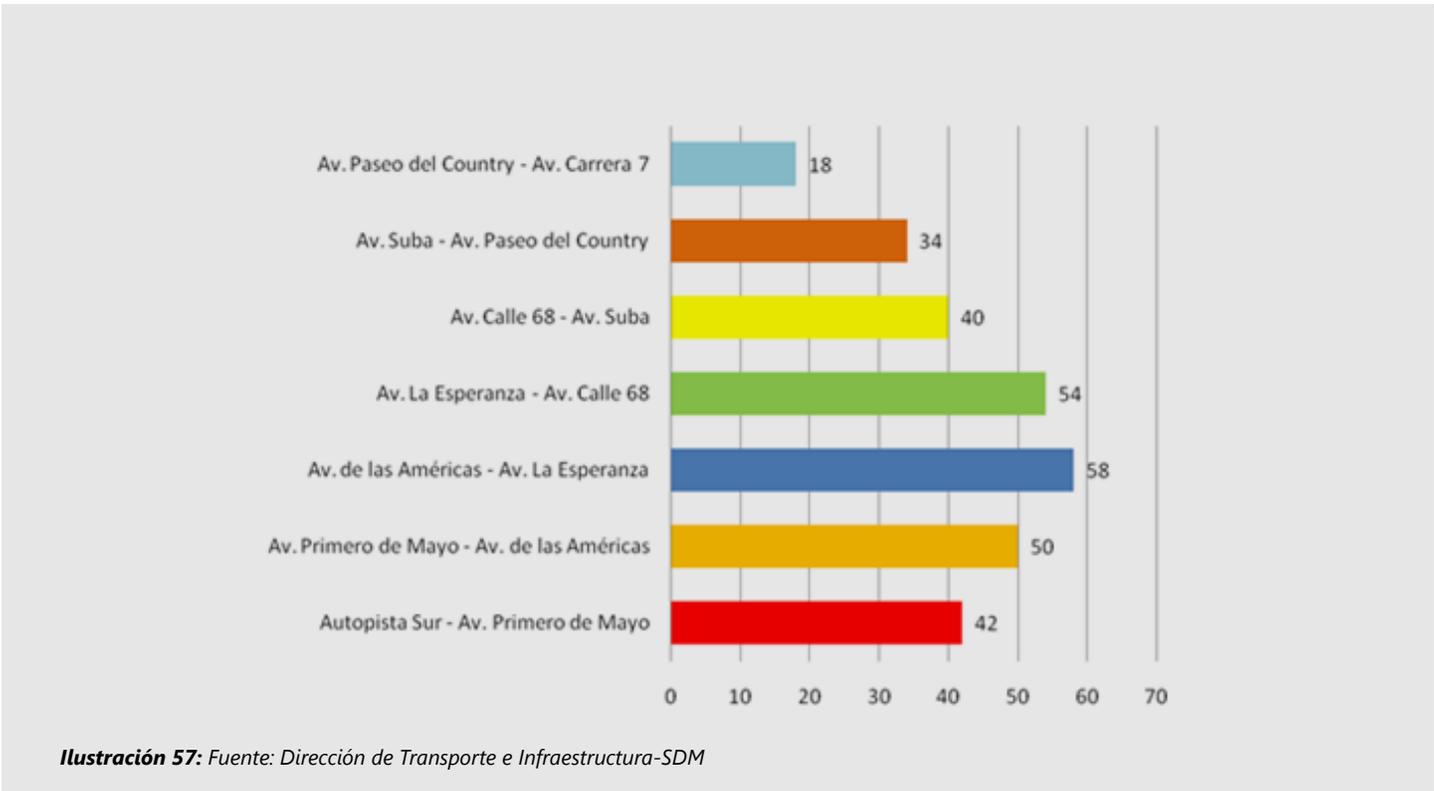
Ilustración 55: Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

- Rutas Avenida Boyacá

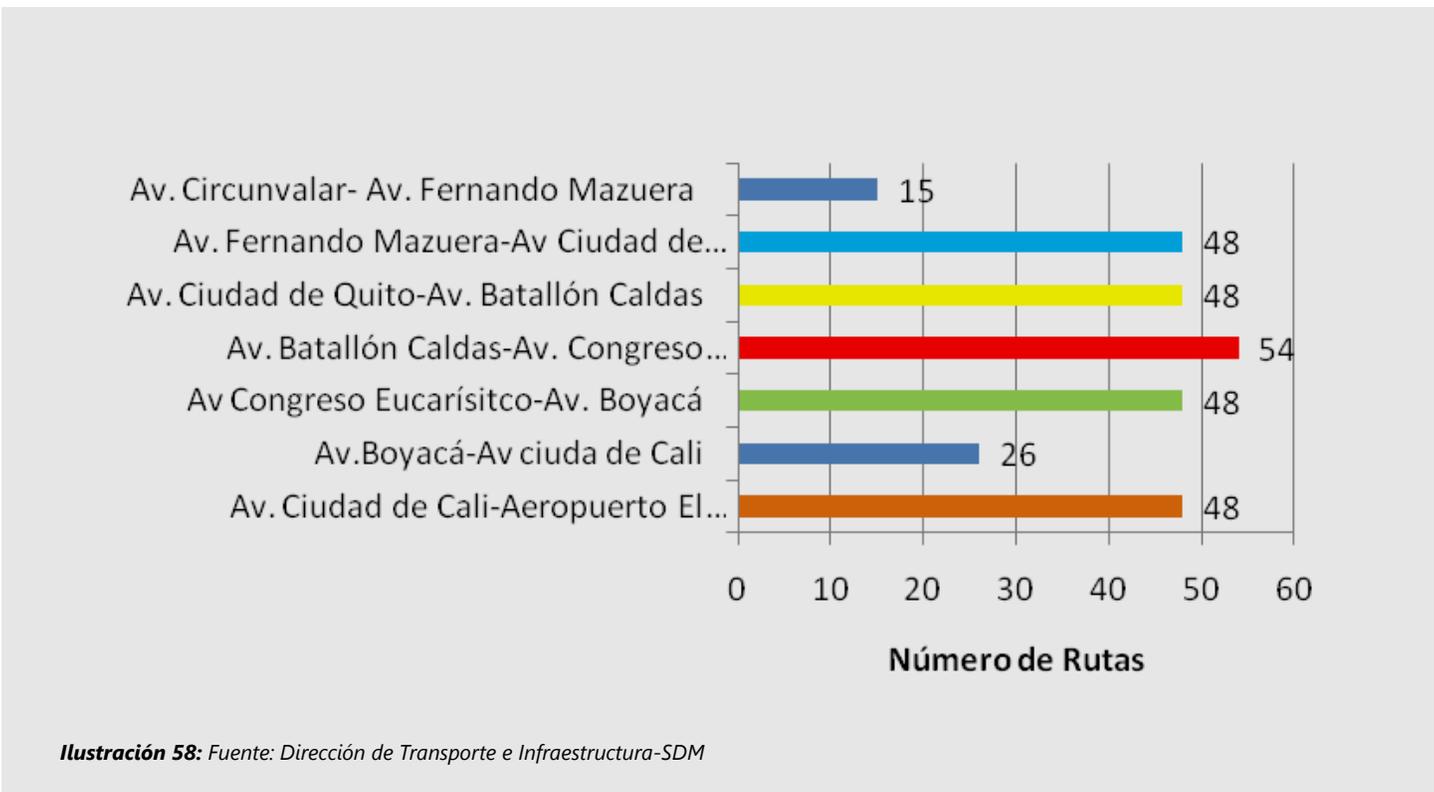


Ilustración 56: Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

- Rutas Avenida 68



- Rutas Avenida Calle 26



- Rutas Avenida Primero de Mayo



Ilustración 59: Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

- Rutas Avenida Calle 72

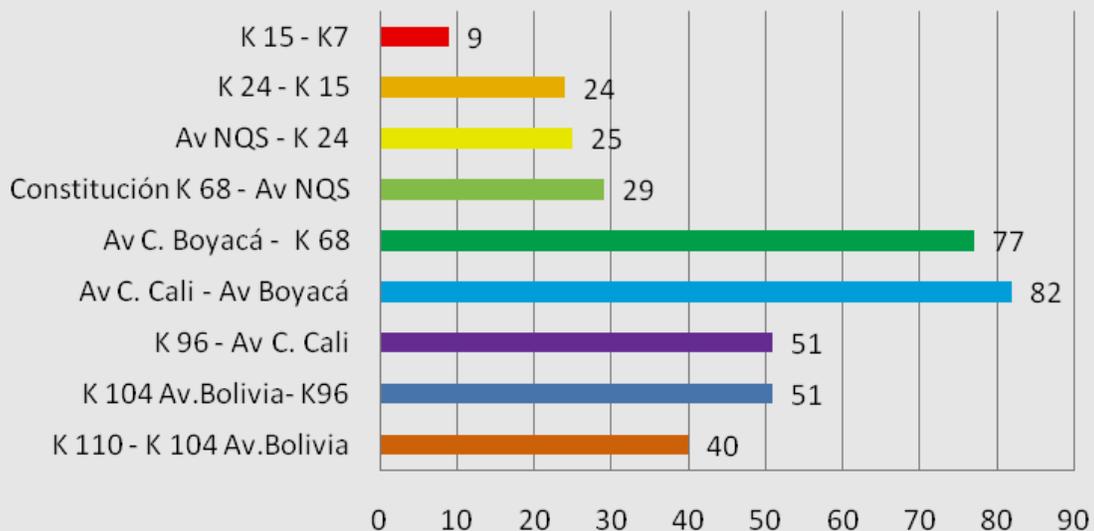
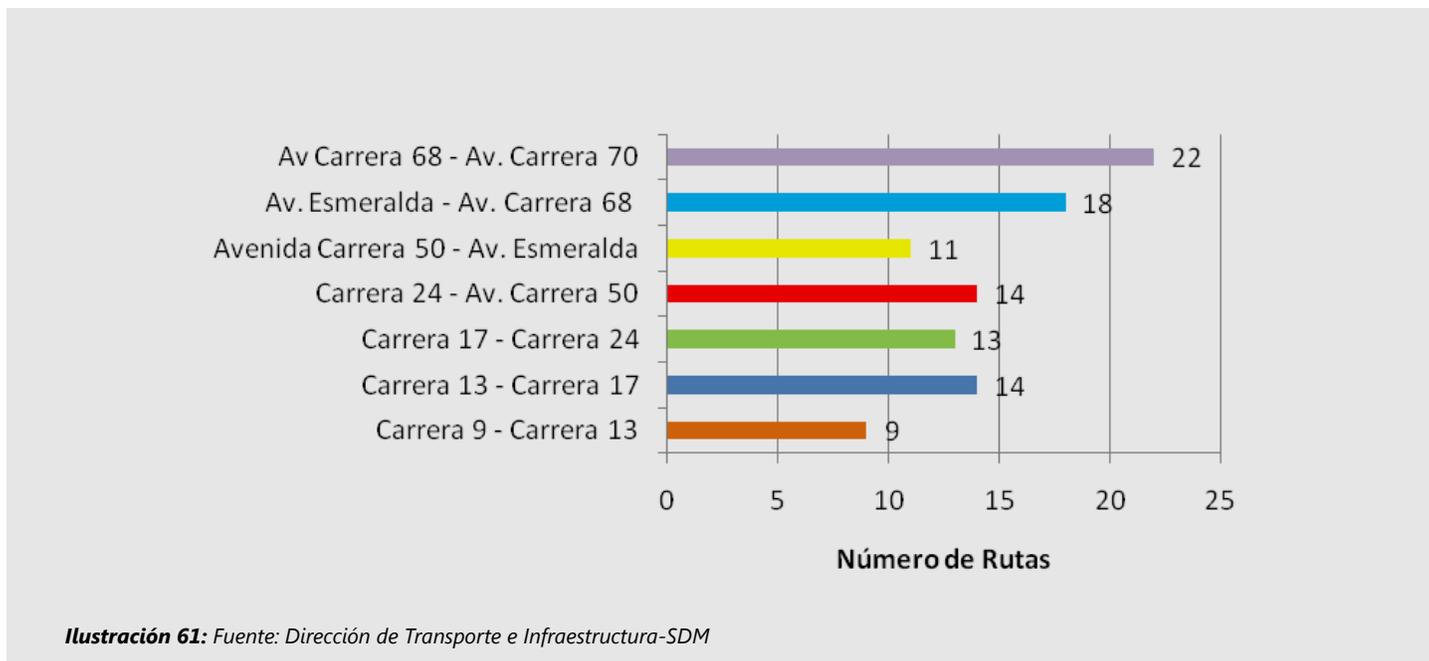


Ilustración 60: Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

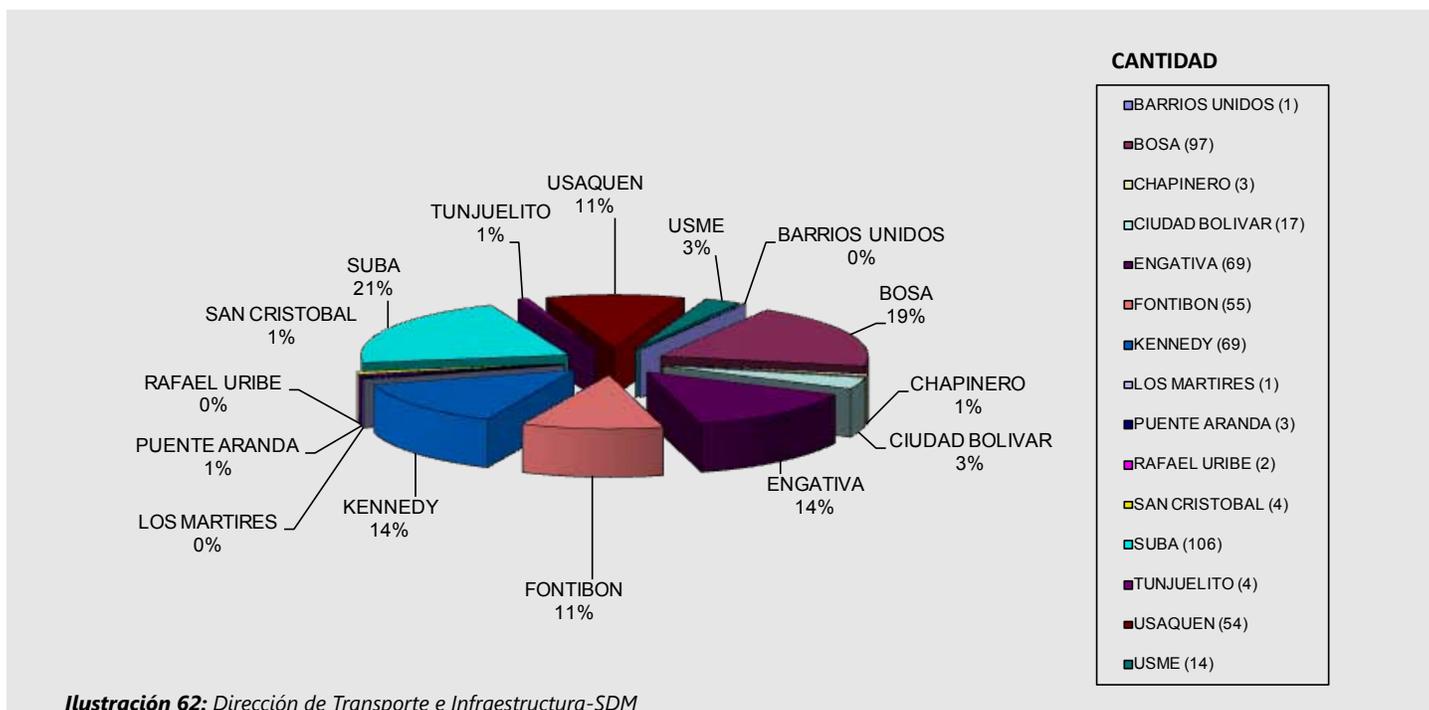
- Rutas Avenida Calle 63



## 5.7 Rutas de transporte público

Respecto al origen y destino de las rutas, las siguientes gráficas representan la participación por localidades. La localidad en donde más se originan rutas de transporte público, es Suba con un 23 % del total de rutas y la que menos origina es Usme.

### 5.7.1 Rutas origen por localidad



5.7.2 Rutas destino por localidad

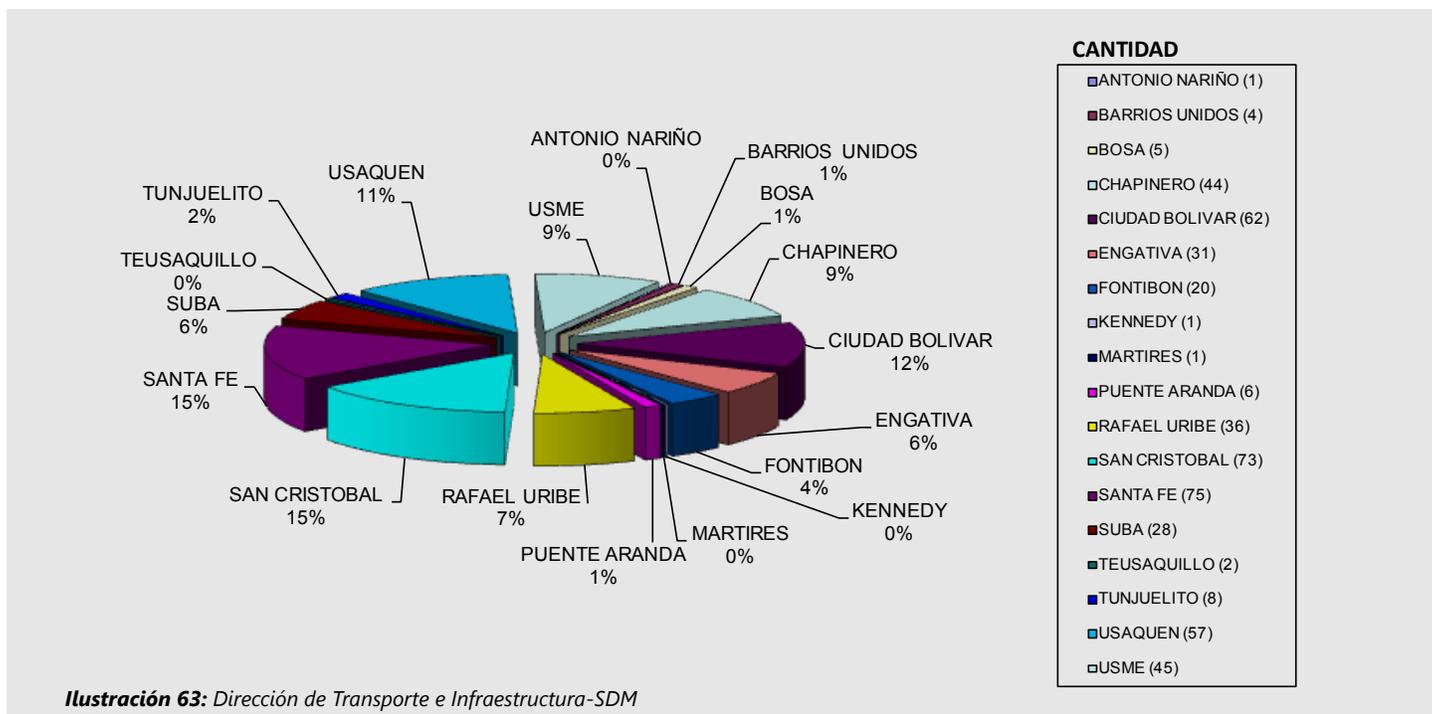


Ilustración 63: Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

La localidad a la que más llegan las rutas de transporte público es Santa Fé.

5.8 Tarifas

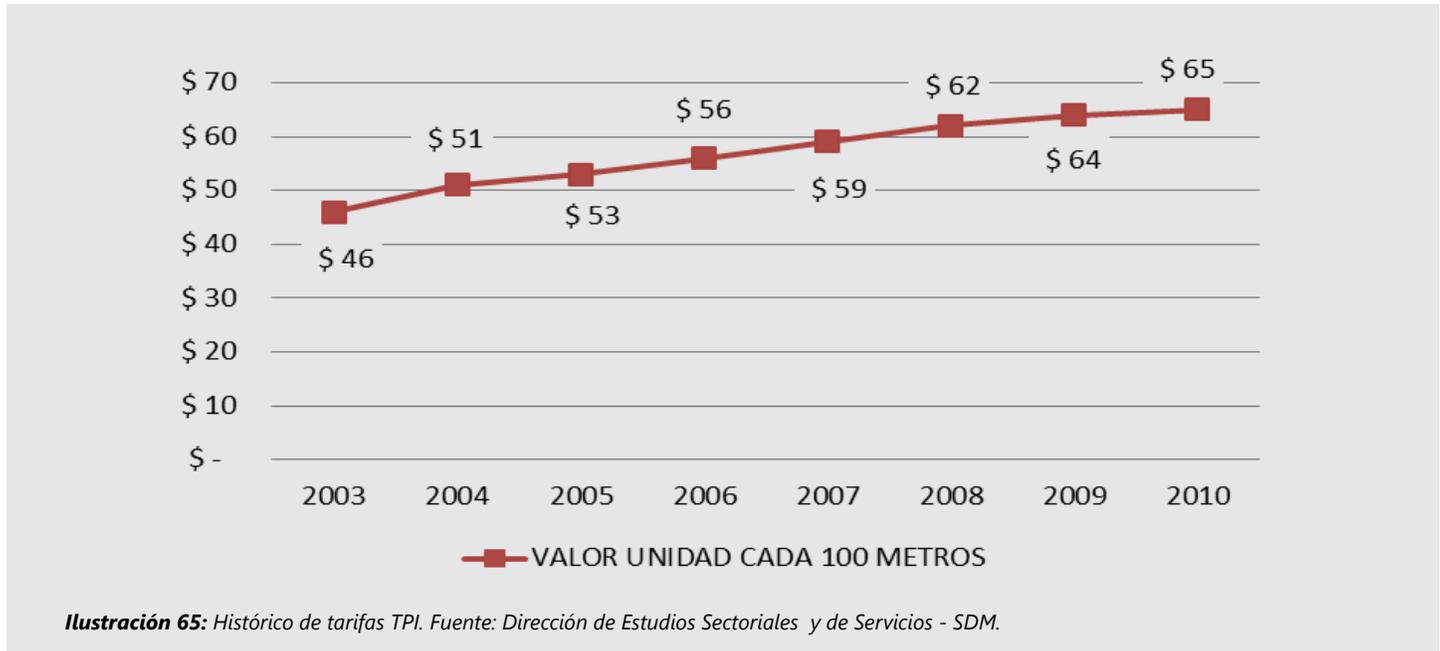
Los decretos 545, 546 y 547 de Diciembre de 2010, fijaron la tarifa para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos clase taxi, de transporte público colectivo y mixto y del sistema de transporte masivo urbano de pasajeros Sistema TransMilenio para 2011.

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL. TARIFAS DECRETO 545 DE 2010

ITEM	NÚMERO DE UNIDADES	VALOR A PAGAR \$
valor unidad cada 100 metros	1	65
valor por cada 30 segundos de espera	1	65
recargo al y del aeropuerto y puente aéreo	50	3300
tiempo estimado de una carrera mínima considerando el pago por arranque o banderazo	12,5 MINUTOS	

Ilustración 64: Tarifas TPI Para 2011. Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM.

## 5.8.1 Histórico de tarifas de transporte público individual



El cálculo de la tarifa de transporte público individual se realiza anualmente en julio, el algoritmo utilizado para su cálculo se encuentra establecido en el Decreto Distrital 315 de 2007; Bogotá actualmente cuenta con el sistema de cobro por taxímetro, el taxista debe portar la tabla de unidades a la vista del público y el usuario debe cancelar solo las unidades que marque el taxímetro más los recargos correspondientes; para 2010 se incluyó un recargo por carreras realizadas desde el terminal, esto con el fin de modernizar la zonas de taxis que atienden La Terminal de Transporte de Bogotá.

## 5.8.2 Histórico de tarifas transporte público colectivo

De acuerdo con la normatividad vigente, corresponde al Distrito Capital de Bogotá, organizar la actividad transportadora y tarifaria del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el territorio de su jurisdicción.

Con la expedición de la Ley 336 de 1996, el Gobierno Nacional formuló la política para el establecimiento de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto. De conformidad con lo anterior, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 2660 de 1998, por medio del cual se definieron los criterios para la fijación de las tarifas de dicho servicio. Posteriormente, se expidió la Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, mediante la cual se estableció la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público colectivo municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros.

En concordancia con lo anterior, el Gobierno Distrital expidió el Decreto 315 del 18 de julio de 2007, disposición por la cual se estableció el modelo de gestión para la fijación de tarifas de Transporte Público Colectivo para la ciudad.

La estructura empleada para el cálculo de la tarifa técnica para el Transporte Público Colectivo incluye factores de costos adicionales originados por la implementación del proyecto de reorganización del Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C., reglamentado mediante los Decretos Distritales 112 a 115 del 2003.

La SDM por medio de la Subsecretaría de Política Sectorial - Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, elabora los informes técnicos, que muestran el valor de la tarifa técnica para los servicios de transporte público colectivo en el radio de acción distrital. Y el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas por el literal c), del artículo 1 del Decreto Ley 80 de 1987, el artículo 30 de la Ley 336 de 1996, los Decretos Nacionales 2660 de 1998 y 170 de 2001, expidió de acuerdo al año correspondiente los decretos de tarifas así:

FECHA	DECRETO	BUS CORRIENTE (MAYOR A 10 AÑOS)		BUS CORRIENTE MENOR A 10 AÑOS:		BUS EJECUTIVO		BUS SUPEREJECUTIVO	
		Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno
Julio 19 de 2007	DECRETO 319	\$ 1.000	\$ 1.050	\$ 1.100	\$ 1.150	-	-	-	-
Julio 03 de 2008	DECRETO 207	\$ 1.100	\$ 1.150	\$ 1.200	\$ 1.250	-	-	-	-
Diciembre 30 de 2009	DECRETO 600	\$ 1.200	\$ 1.250	\$ 1.300	\$ 1.350	-	-	-	-
Diciembre 29 de 2010	DECRETO 546	\$ 1.300	\$ 1.350	\$ 1.400	\$ 1.450	-	-	-	-

FECHA	DECRETO	BUSETA CORRIENTE (MAYOR A 10 AÑOS)		BUSETA EJECUTIVA (MENOR 10 AÑOS)		COLECTIVO	
		Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno
Julio 19 de 2007	DECRETO 319	\$ 1.100	\$ 1.150	\$ 1.100	\$ 1.150	\$ 1.200	\$ 1.250
Julio 03 de 2008	DECRETO 207	\$ 1.100	\$ 1.150	\$ 1.200	\$ 1.250	\$ 1.200	\$ 1.250
Diciembre 30 de 2009	DECRETO 600	\$ 1.200	\$ 1.250	\$ 1.300	\$ 1.350	\$ 1.300	\$ 1.350
Diciembre 29 de 2010	DECRETO 546	\$ 1.300	\$ 1.350	\$ 1.400	\$ 1.450	\$ 1.400	\$ 1.450

*Histórico de tarifas TPC: Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales y de servicios - SDM.*

### 5.8.3 Participación del precio de los combustibles en la tarifa

En el rubro de combustibles se tomó como fuente la información oficial emitida para diciembre de 2010 por el Ministerio de Minas y Energía – Unidad de Planeación Minero Energética – UPME (Sistema de Información de Petróleo y Gas Colombiano), que autorizó ajustes a la gasolina motor corriente y el aceite combustible para motor.

Para el caso de Bogotá y su área de influencia, el ACPM utilizado por el transporte público colectivo, que en su gran mayoría son vehículos Diesel, fijó su precio en \$6.919,40. En la siguiente tabla se muestra la participación del combustible en la tarifa.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO. DECRETO 546 DE 2010 Grupo Tarifario	Valor galón ACPM	Participación combustible en la tarifa (%)
Bus mayor de diez (10) años	6.919,40	27,4
Bus menor de diez (10) años	6.919,14	26,26
Buseta mayor de diez (10) años	6.919,14	14,63
Buseta menor de diez (10) años	6.919,14	12,7
Microbús	6.919,14	21,17

*Fuente: Ministerio de Minas y Energía, diciembre de 2010, Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM*

## 5.9 TransMilenio

### 5.9.1 Nuevos servicios del Sistema TransMilenio

La implementación de mejoras operacionales en el Sistema TransMilenio ha significado la disminución real de los tiempos de viaje de los usuarios, así como la disminución de algunos eventos que afectan los niveles de congestión en buses y estaciones. La siguiente tabla muestra estos cambios obtenidos a partir del diseño e implementación de 7 nuevos servicios en el Sistema TransMilenio:

IMPACTO CALIDAD DE VIDA			
SERVICIO	USUARIOS BENEFICIADOS	DISMINUCIÓN EN TIEMPO DE VIAJE	NIVEL Y OCUPACION EN BUSES Y ESTACIONES
B28 – F28	9000 Pasajeros en Hora Pico AM	10 Minutos promedio en Tiempo de Viaje	Disminución de 2334 trasbordos en estación Ricaurte en Hora Pico AM
A52 – G52	4200 Pasajeros en Hora Pico AM	5 Minutos promedio en Tiempo de Viaje	Disminución de 2784 trasbordos desde Héroes a Calle 72 y Marly. Disminución de 2112 trasbordos con destino el uso del servicio corriente.
C29 – F29	4800 Pasajeros en Hora Pico AM	5 Minutos promedio en Tiempo de Viaje	-
C30 – G30 C31 – G31	4800 Pasajeros en Hora Pico AM	6 Minutos promedio en Tiempo de Viaje	Descongestión en las estaciones de parada del servicio inicial, teniendo en cuenta que fueron agrupadas en dos servicios diferentes.
J70	2500 Pasajeros en Hora Pico AM	10 Minutos promedio en Tiempo de Viaje	Disminución del número de buses por la troncal caracas.

Impactos de la implementación de nuevos servicios del Sistema TransMilenio Fuente: TransMilenio S.A.

### 5.9.2 Ocupación del Sistema TransMilenio

La demanda pasajeros/día de Transporte Público Colectivo se incrementó en un 8.7%, lo que equivale a 61.000 pasajeros. En cuanto al transporte público masivo - TransMilenio, el número de pasajeros promedio transportados en un día hábil creció en 5.14% (77.949 personas adicionales más que en el 2009). La restricción vehicular promueve un uso más racional del vehículo particular, lo que tiene impactos positivos en la movilidad, calidad del aire y productividad de la ciudad.

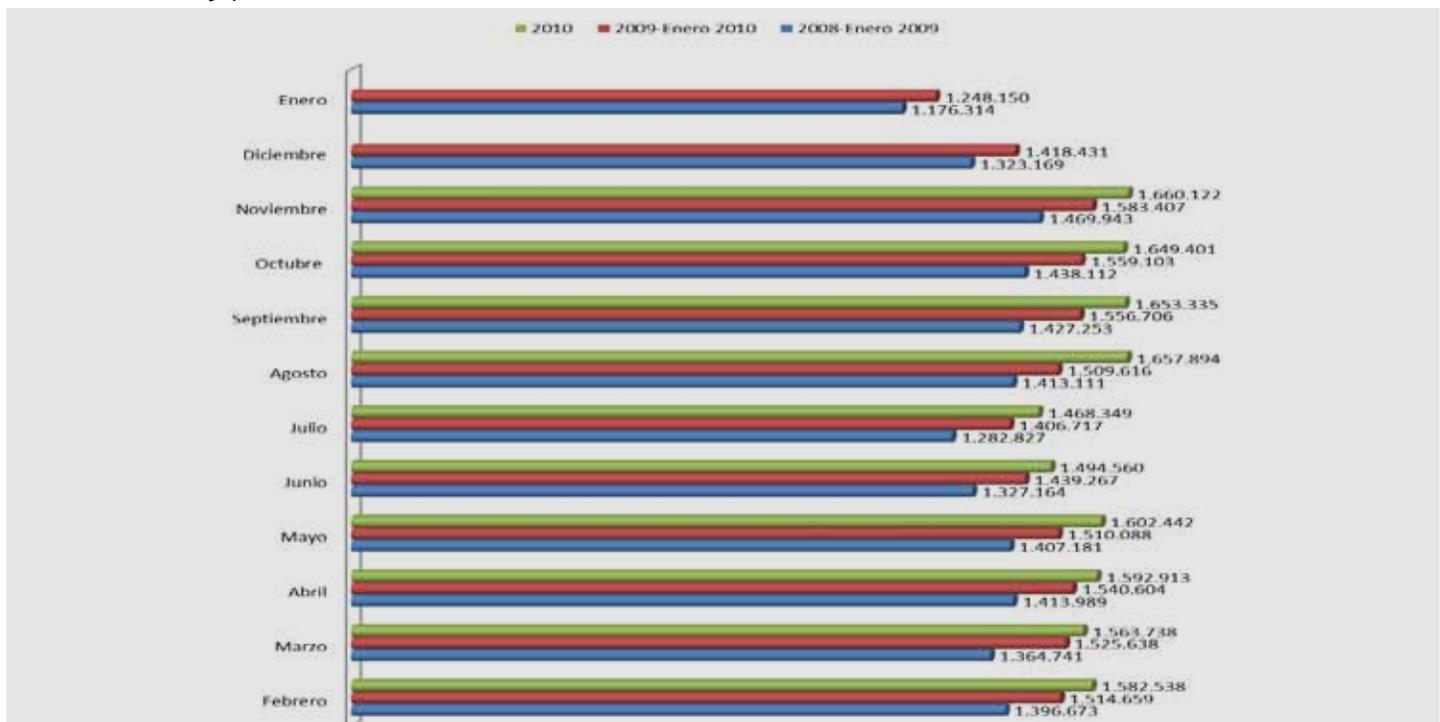


Ilustración 66 : Ocupación transporte público masivo - Demanda (promedio día hábil). Fuente: TransMilenio S.A.

## 6. SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

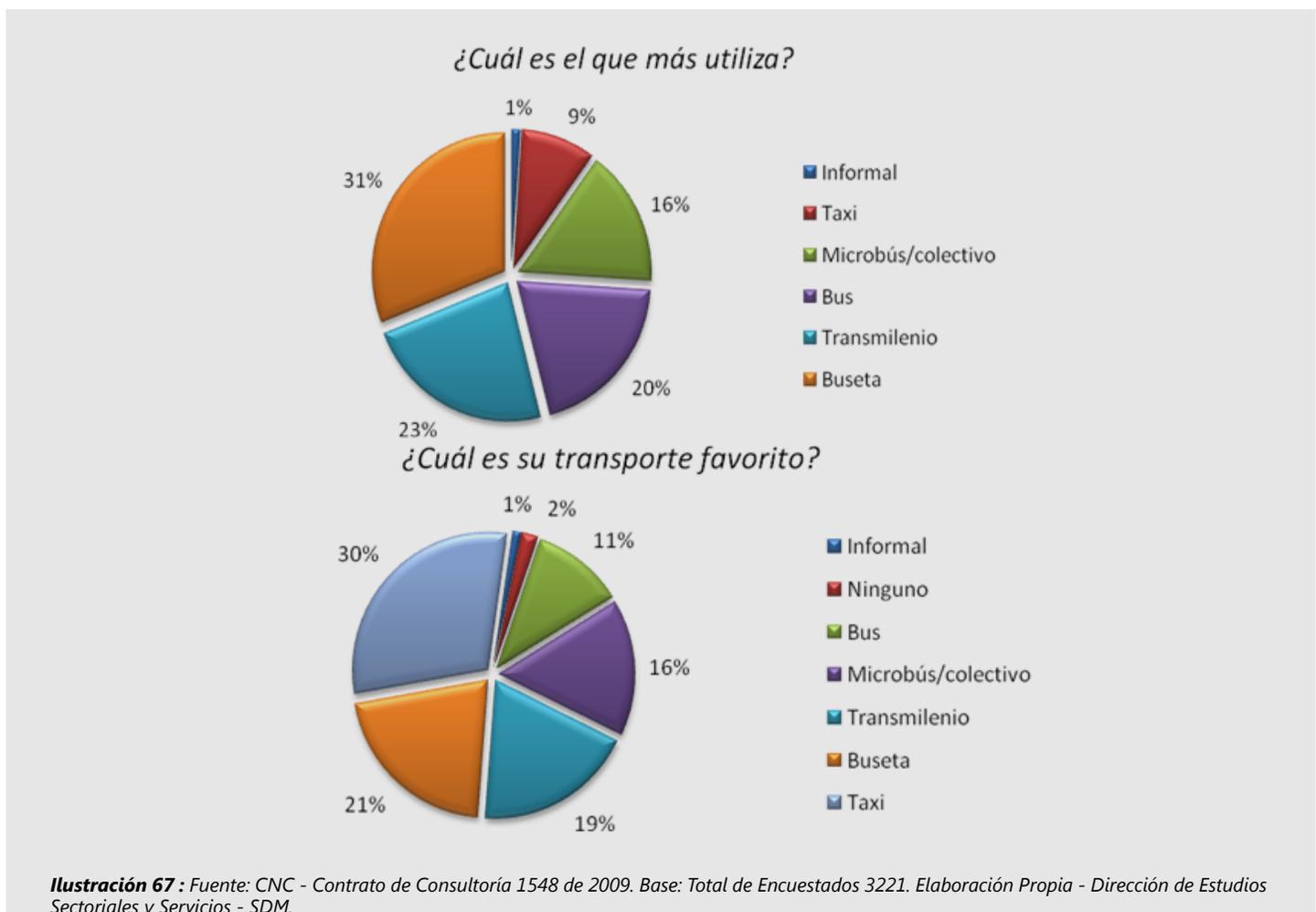
### Antecedentes

Con el fin de evaluar el grado de satisfacción de los usuarios del transporte público, la SDM realizó - a mediados de 2009 -, el CONCURSO DE MÉRITOS No. SDM-CM-PTD-022, con el fin de "Contratar la consultoría para la estructuración, elaboración, toma de información, realización de encuestas, evaluación, construcción y actualización de los indicadores de satisfacción del usuario de Transporte Público Colectivo y Transporte Público Individual de Bogotá D.C."

Por presentar la mejor propuesta, el Centro Nacional de Consultoría (CNC) fue contratado para desarrollar las actividades relacionadas con la medición de la satisfacción del usuario del servicio de transporte público colectivo e individual de pasajeros.

### Resultados

#### 6.1 Uso del transporte y sus razones



La buseta fue el medio de transporte más utilizado en 2010, al ser considerado por sus usuarios como el tipo de transporte que más cerca los dejaba al sitio a donde se dirigían y el más fácil de coger porque pasaba frecuentemente. El taxi, por su parte, es el medio de transporte favorito de sus usuarios por razones como la comodidad, rapidez y seguridad.

## 6.2 Preferencias de uso

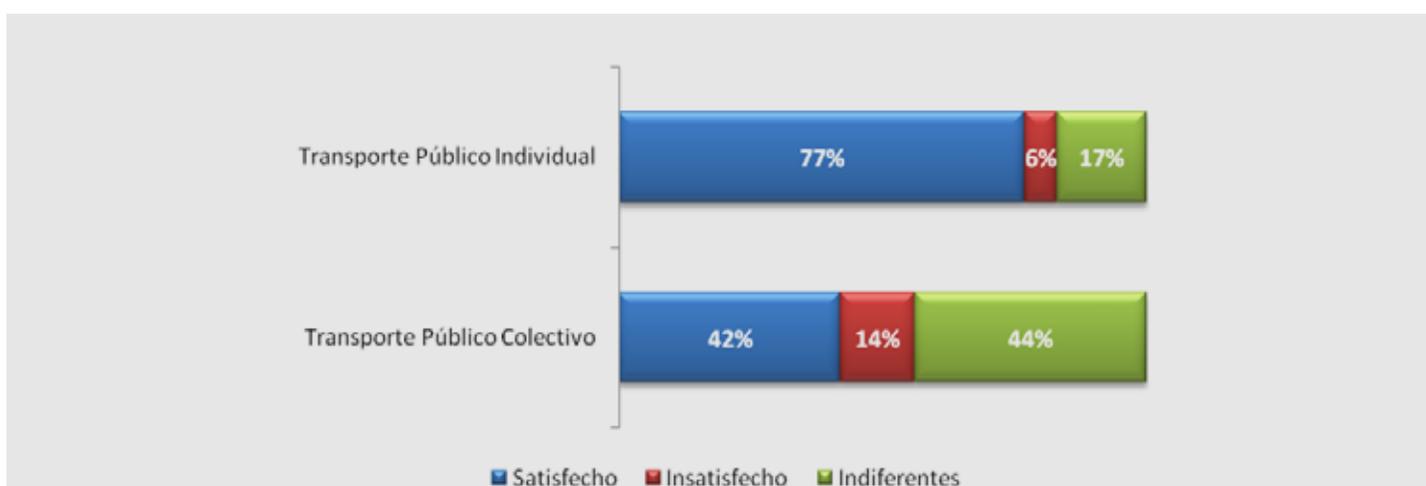
Qué tipo de transporte utiliza para.... %	 Buseta	 Bus	 Microbús	 Transmilenio	 Taxi	 Transporte Informal (*)	 A pie	 Bicicleta	 Vehículo Particular
a. Transportarse regularmente, entre semana	49	35	28	38	22	2	3	2	7
b. Hacer mercado o compras	6	6	3	2	28	3	49	1	16
c. Si tiene una emergencia o está tarde para llegar a una cita	5	4	4	7	77	1	1	0	11
d. Horas nocturnas, cuando sale de una fiesta, entre las 11 p.m. y las 4 a.m.	5	4	4	2	69	1	1	0	8
e. Cuando sale en su tiempo libre, de paseo con la familia o cuando va a divertirse como cine, teatro, parques, etc.	22	21	10	10	24	2	6	0	21
f. Cuando desea ahorrar o desea transportarse económicamente	35	30	12	11	5	1	14	4	6
g. Cuando va con niños o menores de 5 años	17	15	9	9	33	1	3	0	11
h. Cuando está enfermo, con gripa, u otro	13	11	7	7	61	1	3	0	11
i. Cuando recorre distancias cortas, de aproximadamente 10 cuadras	8	6	3	2	7	1	77	6	3
j. Cuando recorre distancias largas, de más 150 cuadras	37	30	18	29	15	1	1	1	9

**Ilustración 68** : Fuente: CNC-Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Base: Total de encuestados 3221. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM. (\*Busetas u otros blancos, rutas inventadas, carros particulares, bicitaxis, entre otros).

El **taxi** fue el medio de transporte más utilizado por los usuarios del transporte público en 2010 cuando tuvieron una emergencia o estaban tarde para llegar a una cita; en horas nocturnas, cuando salieron de una fiesta, entre las 11 p.m. y las 4 a.m.; cuando salieron en su tiempo libre, de paseo con la familia o cuando fueron a divertirse a cine, teatro, parques, entre otros; cuando iban con niños o menores de 5 años y cuando estuvieron enfermos.

Sin embargo, para transportarse regularmente entre semana, ahorrar o transportarse económicamente y recorrer distancias largas, de más de 150 cuadras, prefirieron la **buseta** y prefirieron **ir a pie o caminando** cuando hicieron mercado o fueron de compras y cuando recorrieron distancias cortas, de aproximadamente 10 cuadras.

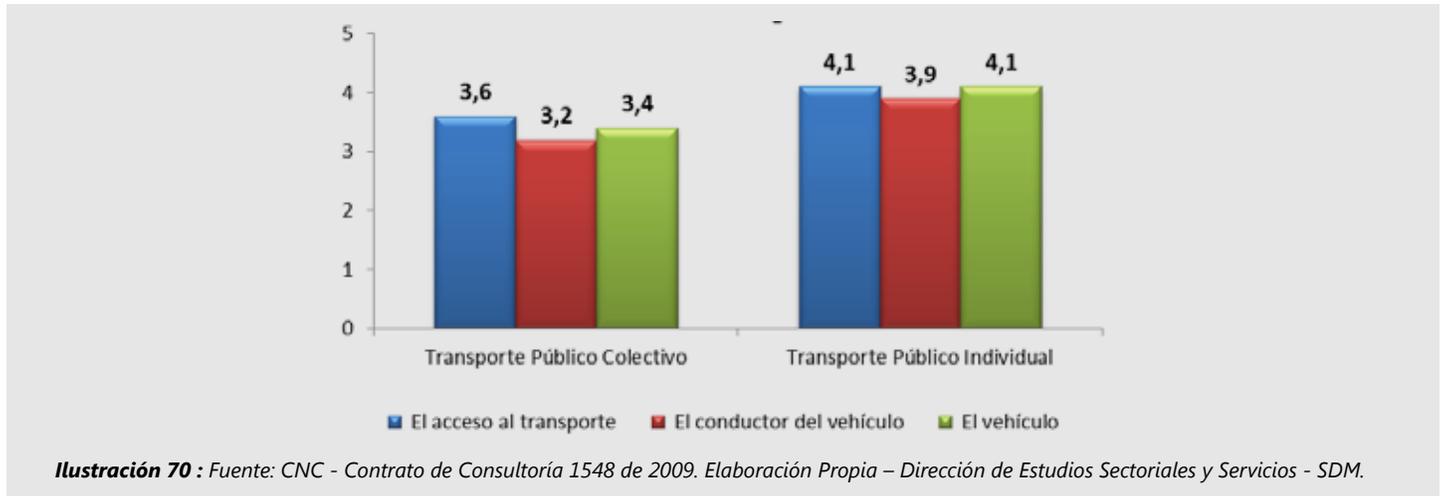
## 6.3 Satisfacción general con el servicio del transporte en Bogotá



**Ilustración 69** : Fuente: CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.

## 6. SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

### 6.4 Calificación del servicio en los momentos de interacción

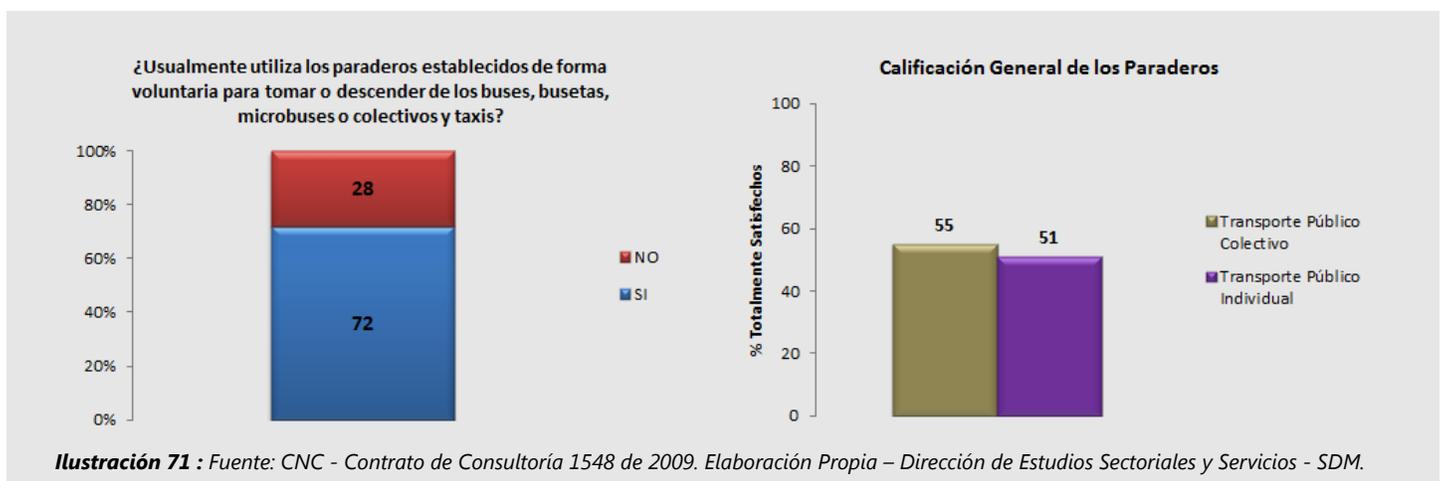


Para la calificación del **acceso al transporte** se tuvieron en cuenta aspectos como: La facilidad para subirse al vehículo, la frecuencia con que se puede conseguir, la comodidad (es decir sentado y/o con espacio personal), la distancia que tiene que caminar o desplazarse para tomar el transporte, el tipo de asientos (adecuados y cómodos, con suficiente espacio personal), los horarios de la ruta o transporte, la cantidad de gente, la fila o lo lleno que se encuentra y la facilidad para bajarse del vehículo.

Para la calificación del **conductor** se tuvo en cuenta: la amabilidad, la forma segura de conducir, la velocidad con que llevaba el vehículo, el respeto por las normas de tránsito, el estar dedicado exclusivamente a su labor (sin ir distraído contando dinero, hablando por celular, fumando u otro), la forma de frenar, el dejarlo en el lugar indicado para usted, su presentación personal y el dejarlo en el lugar legalmente indicado (paradero).

Para la calificación del **vehículo** se preguntaron aspectos como: el aseo del vehículo, el aseo de los asientos, el aspecto visual del vehículo, ventilación adecuada, música, ruido, u otro sonido en el interior del vehículo, condiciones mecánicas del vehículo, comodidad de los asientos y cantidad de puestos.

### 6.5 Percepción de los paraderos



Para la calificación de los paraderos se tuvieron en cuenta aspectos como: la distancia entre paraderos, su ubicación, el aseo, el estado y su mantenimiento.

### 6.6 Percepción de tiempos de espera y desplazamientos

Tiempo de espera (en minutos) para acceder al servicio de Transporte Público - TP, de acuerdo al tipo de vehículo.

TIPO DE VEHÍCULO	TIEMPO IDEAL	TIEMPO INTOLERABLE	TIEMPO REAL	TIEMPO ACEPTABLE
Microbús	5.3	23.5	11.8	9.1
Bus	5.4	23.3	14.5	9.2
Buseta	5.5	22.4	12.7	9.4
TransMilenio	4.9	18.9	13.2	8.3
Taxi	4.8	20.3	12.1	8.4

**Fuente :** CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.

Desplazamiento (en cuadras) que debe caminar para acceder al servicio de acuerdo al tipo de vehículo.

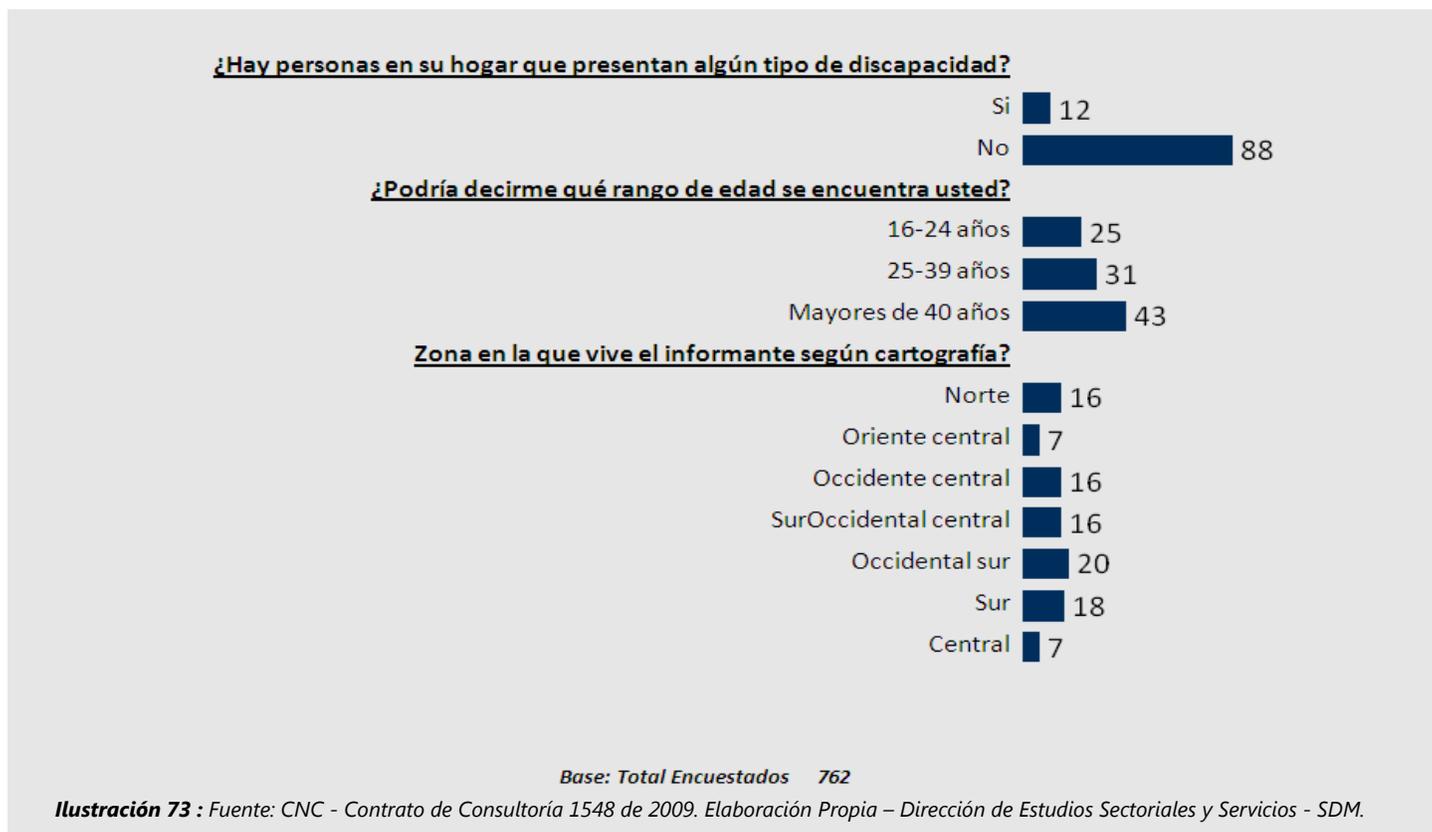
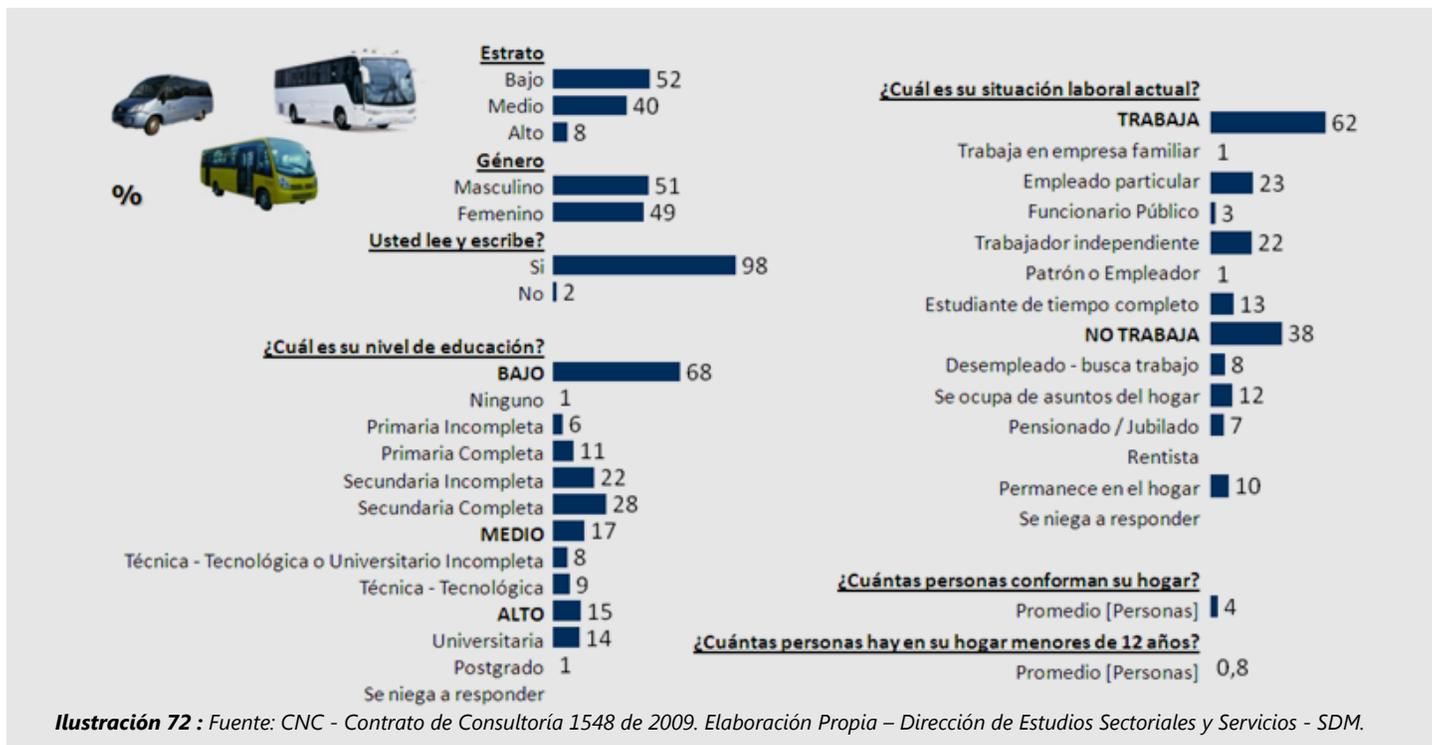
TIPO DE VEHÍCULO	No. IDEAL DE CUADRAS	MARGEN INTOLERABLE DE CUADRAS	No. REAL DE CUADRAS	No. ACEPTABLE DE CUADRAS
Microbús	2.3	10.5	3.9	4.1
Bus	2.6	10.8	4.1	4.7
Buseta	2.6	11.3	4.3	4.8
TransMilenio	2.7	10.5	4.8	4.6
Taxi	2.4	9.8	3.7	4.3

**Fuente :** CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.

## 6. SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

### 6.7 Perfil del usuario

#### 6.7.1 Transporte público colectivo



## 6.7.2 Transporte informal

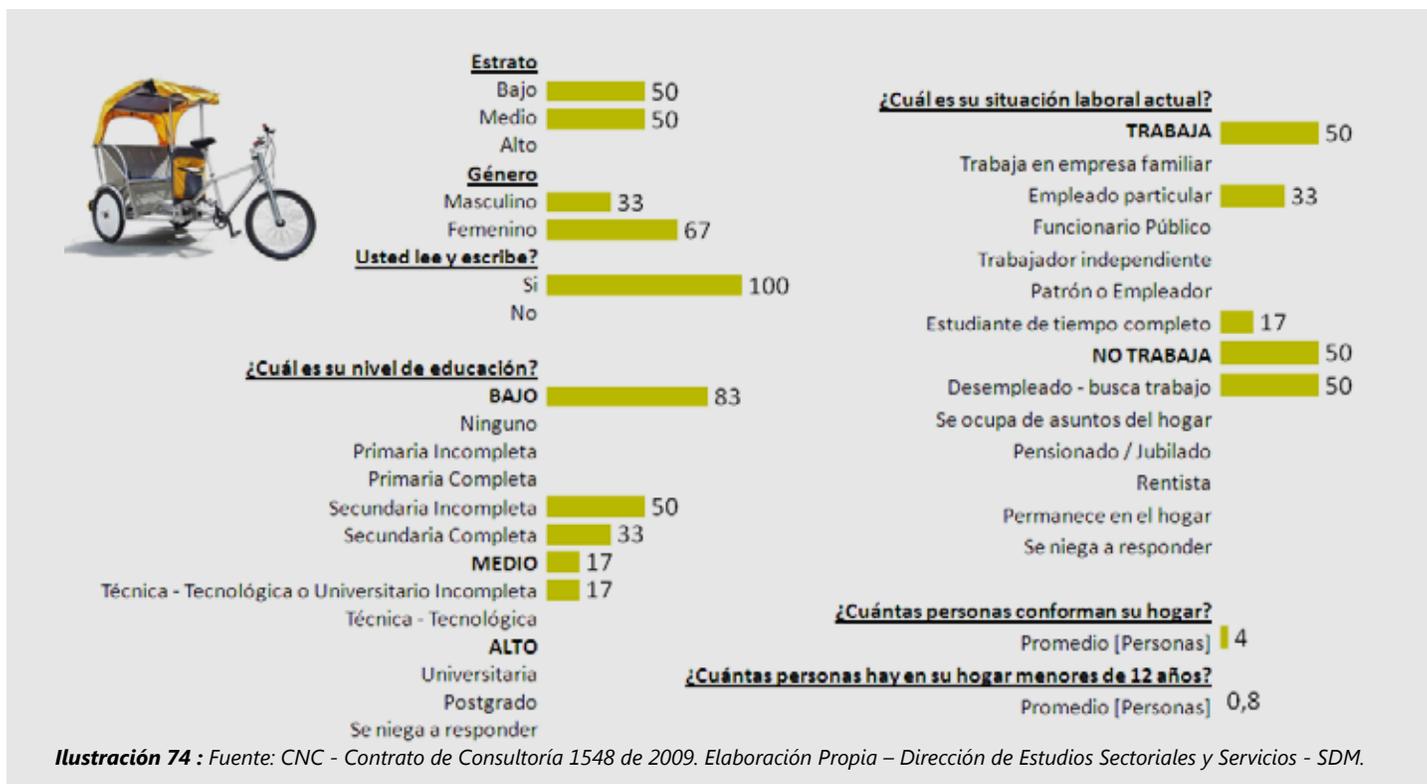
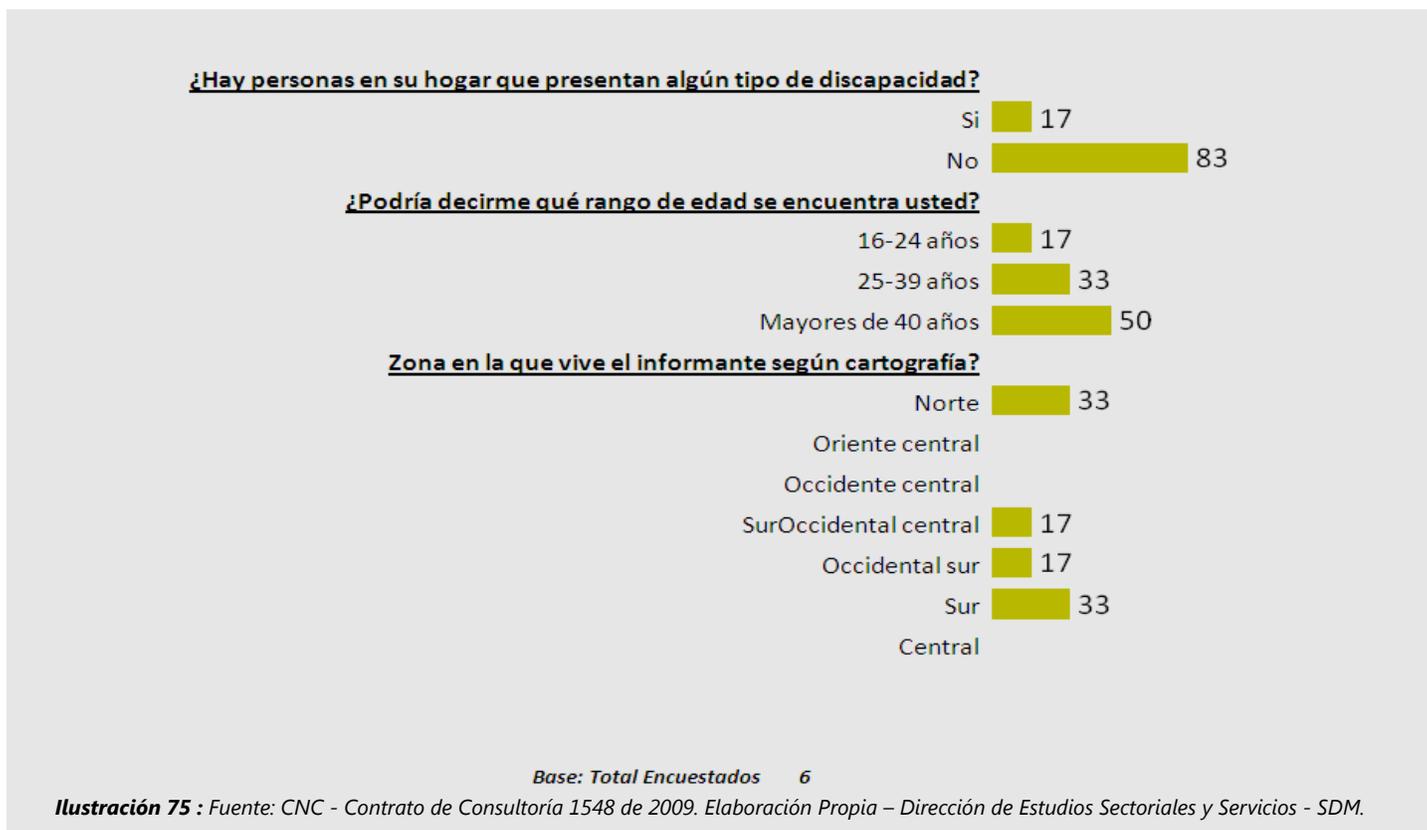


Ilustración 74 : Fuente: CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.



Base: Total Encuestados 6

Ilustración 75 : Fuente: CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.

## 6. SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

### 6.7.3 Transporte público individual

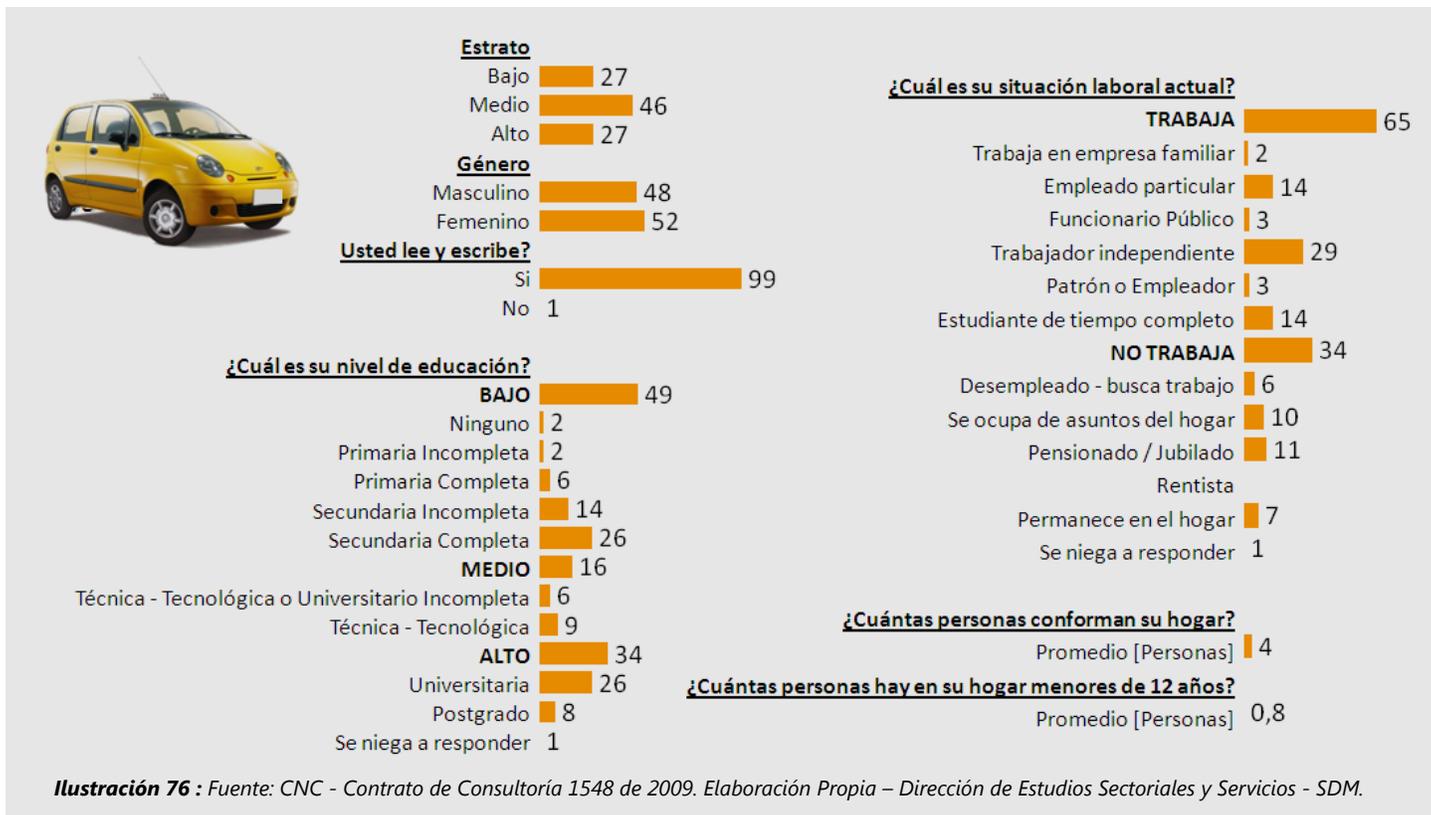


Ilustración 76 : Fuente: CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.

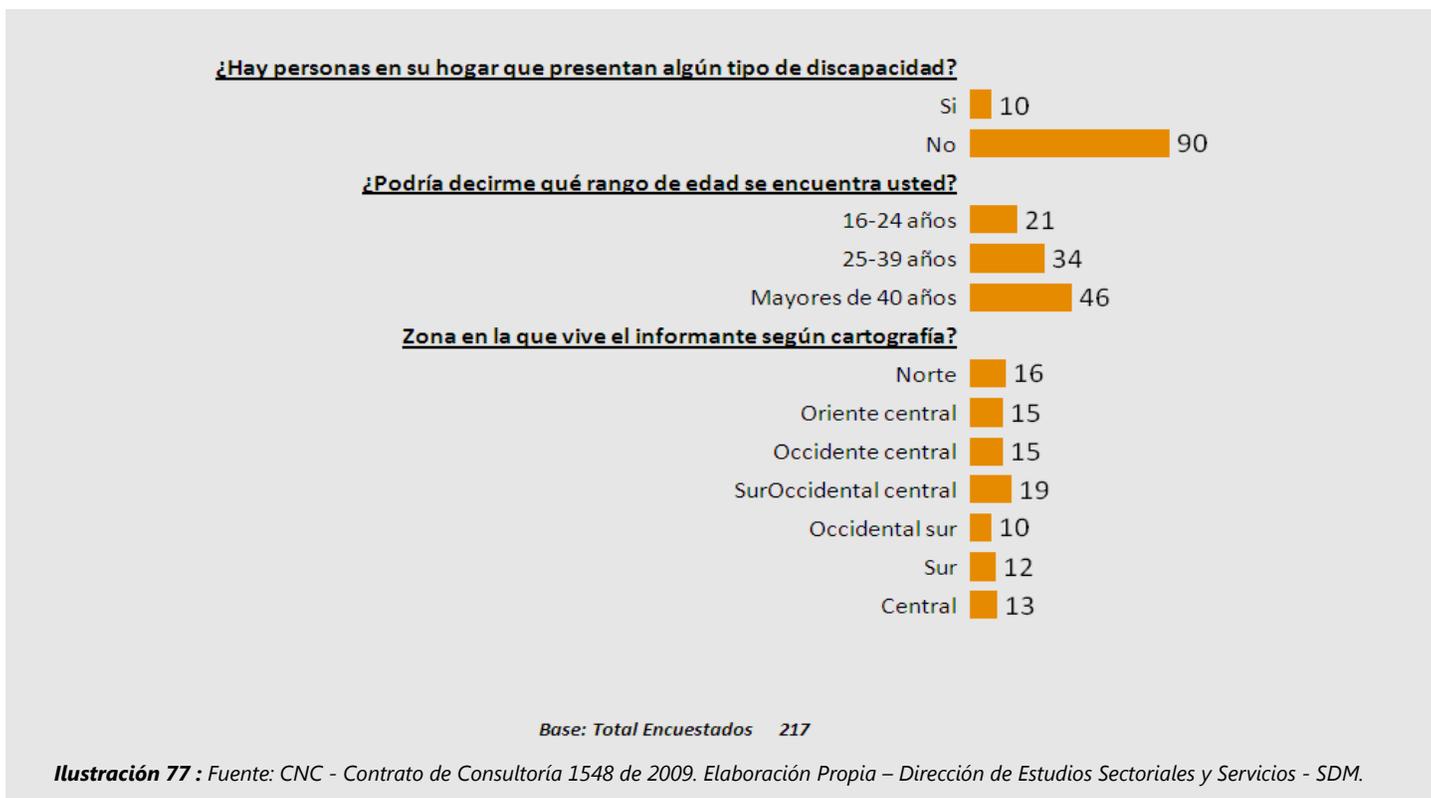


Ilustración 77 : Fuente: CNC - Contrato de Consultoría 1548 de 2009. Elaboración Propia – Dirección de Estudios Sectoriales y Servicios - SDM.

### **Sistema Integrado de Transporte Público – SITP**

- Se desarrolló el proceso licitatorio para la adjudicación de las zonas a concesionar del SITP.
- Se presentaron 11 proponentes con 53 ofertas y participaron 11.586 propietarios del transporte colectivo.
- Se adjudicaron 12 de las 13 zonas, iniciando el 2011 se adjudicó la zona pendiente.
- Con estas concesiones se da inicio a la más grande transformación en el transporte público que haya conocido la ciudad; se acabará la guerra del centavo, desaparecerá la sobreoferta, mejorarán los indicadores ambientales y se reducirá ostensiblemente la accidentalidad vial.

### **Metro**

El grupo consultor del diseño conceptual entregó los productos correspondientes a la etapa 4:

- Análisis de los Esquemas de Negocio para la Implementación de la Primera Línea de Metro (análisis de escenarios financieros).
- Actualización del Análisis de Ingresos Adicionales (negocios inmobiliarios, publicidad, etc.).
- Análisis de Riesgos y Contingencias.
- Análisis de Beneficios e Impacto del Proyecto.
- Ajustes al Diseño Operacional.

Se trabajó con el Departamento Nacional de Planeación el CONPES para la Movilidad de la Región Capital, Bogotá – Cundinamarca, el cual fue expedido el 19 de Julio de 2010 con el CONPES 3677.

Se estructuró y se avanzó en el concurso para la elaboración de la lista corta de consultores que desarrollarán los estudios de la ingeniería básica de la Primera línea del METRO.

### **Sistema Inteligente de Transporte – SIT**

La Secretaria Distrital de Movilidad, a través de la firma del convenio interadministrativo de cooperación con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB y la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, inició el proceso para implementar el Sistema Inteligente de Transporte - SIT, para solucionar la necesidad que tiene Bogotá de adecuar con tecnología de punta la administración del tráfico.

En el marco de este convenio la ETB y SDM realizaron el proceso licitatorio para la operación, montaje y adecuación del Centro de Gestión.

## Programa de Autopistas Urbanas – PAU

Se dio viabilidad al Proyecto de Autopistas Urbanas en la Ciudad, el cual ya surtió su primera fase, donde se conformó para tal fin, una red compuesta por 13 corredores viales que se extenderían a lo largo de 169,48 kilómetros con calzadas preferenciales pagas, a través de peajes electrónicos, que se concesionarían para el financiamiento de su conformación, mantenimiento y operación, incluyendo las calzadas no pagas.

Este último aspecto es fundamental en el impulso de este tipo de proyectos, ya que al ser finalmente financiado por sus propios usuarios, éstos no compiten por presupuesto público y por ende no le restan recursos a otros proyectos que contribuyen al mejoramiento del Sistema de Movilidad.

## Infraestructura

- Con relación a la meta de construcción de Troncales Transmilenio Fase III, se han ejecutado 11.64 Km. de las Troncales Calle 10 y Calle 26, que incluyen la construcción de los carriles exclusivos “Sólo Bus”, las calzadas mixtas, puentes vehiculares, puentes peatonales, espacio público asociado y ciclorrutas.

- En 2010 se finalizaron 20 de las 36 obras financiadas con recursos de **Valorización Acuerdo 180 de 2005**. Se destacaron las siguientes intervenciones en vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público:

- Vías: Av. José Celestino Mutis (AC 63) desde Av. Ciudad de Cali (AK 86) hasta Tv. 93, Av. Villavicencio (AC 43 Sur) desde Av. Ciudad de Cali (AK 86) hasta Av. Tintal (AK 89B) (Calzada Norte), Av. Colombia (TV 21 y TV 23), desde la Dg. 63 hasta empalmar con la Cra. 24 con Cl 62.

- Intersecciones: de la Av. Primero de Mayo por Av. Poporo Quimbaya, la Av. José Celestino Mutis (AC 63) por Av. Ciudad de Cali (AK 86).

- Puentes peatonales: Av. del Congreso Eucarístico (AK 68) por Calle 23 Sur, Av. Centenario por Carrera 75ª.

- Espacio Público: andenes Cra 13 entre Cl 26 y Cl 32 ambos costados, Cra 13 entre Cl 32 y Cl 45 costado occidental, Cra 13 entre Cl 63 y Cl 66 costado oriental, Cra 13 entre Cl 66 y Cl 68 ambos costados; andenes Av. Carlos Lleras Restrepo (AC 100) entre la Av. Santa Bárbara (AK 19) y Av. Paseo de los Libertadores (Autopista Norte); andenes Cl 122 entre Av. Paseo del Country (AK 15) y Av. Santa Bárbara (AK 19); andenes Cl 76 entre Av. Paseo del Country (AK 15) y Av. Caracas (AK 14); andenes de la Avenida 19 entre Calle 134 y Calle 161; andenes de la Zona Rosa; andenes de la Carrera 15 entre Calle 104 y Calle 116; andenes de la Calle 127 entre Carrera 7 y Carrera 9 y entre Carrera 15 y Carrera 19; andenes Calle 100 entre Autonorte y Av. 19.

- En el marco del Plan de Desarrollo, Bogotá Positiva se taparon 44.343 huecos, ejecutando obras de mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción de malla vial arterial, intermedia y local. También se atendieron emergencias y se realizaron obras menores de mejoramiento en más de 13.000 segmentos viales (cada segmento vial equivale a una cuadra). Actualmente, se encuentran activos 150 frentes de obra de mantenimiento.

**movilidad**  
la hacemos todos

movilidad  
la hacemos todos