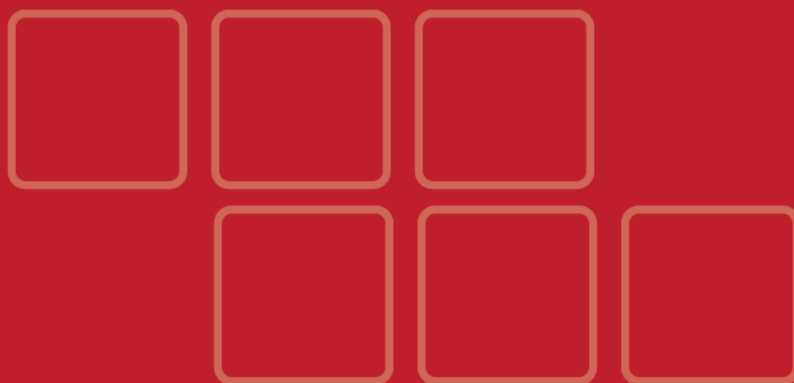


2012

Movilidad
en cifras

2012



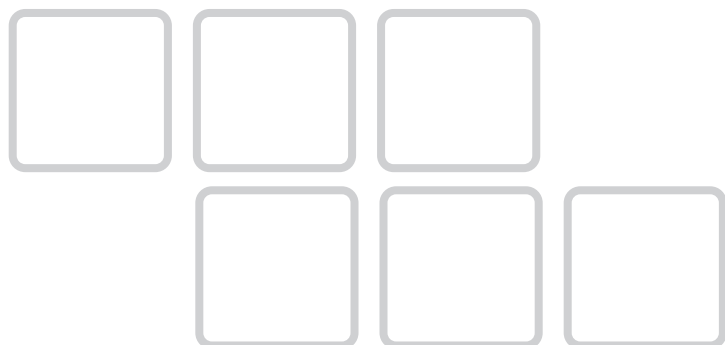
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
HUMANA

SECRETARIA DE MOVILIDAD

Movilidad en cifras

2012



Cap		Pag
1	PARQUE AUTOMOTOR	16
2	VELOCIDADES Y VIAJES	29
3	SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO CIUDADANO	38
4	MOVILIDAD ESCOLAR	53
5	ATENCIÓN AL CIUDADANO	60
6	INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO	64
7	VEHÍCULOS REVISADOS POR EMISIÓN DE FUENTES MOVILES 2012	72
8	TRANSPORTE PÚBLICO	74
9	ENCUESTA DE SATISFACCIÓN DE USUARI- OS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (TPC), TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO (TPM) Y TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TPI).	78

Editorial

EL TRANSPORTE EN EL SIGLO XXI

El documento que a continuación podremos apreciar, es parte de la recopilación de escritos realizados por diligentes personajes que a través de experiencias y vivencias propias se han documentado para poder apreciar lo que es y será la movilidad en el siglo XXI. Son vivencias de países desarrollados que comparados con el nuestro viven la misma experiencia de lo que a diario experimentamos en nuestras grandes ciudades y el conflicto que se presenta cuando la modernidad y las facilidades nos dan la oportunidad de obtener uno, dos o más vehículos que las infraestructuras viales, por lo general, no alcanzan a contener ni soportar por los altos volúmenes vehiculares que circundan nuestras mallas viales pero así mismo, dan algunas alternativas de mejoramiento que permiten a países y distritos como el nuestro, desarrollar mejores posibilidades para la movilidad.

Esta recopilación es una invitación a la reflexión para recapacitar movilidad aprovechando los medios de transporte masivo existentes y próximos a aparecer en las diferentes ciudades de nuestro país y como un ejercicio mental para fortalecer culturalmente las competencias que atañen al ser humano frente a sus responsabilidades.

De acuerdo a estadísticas e información suministrada por diferentes estudiosos en la materia, como es el caso del Economista Español Bruno Estrada, a los actuales ritmos de consumo las reservas de petróleo no durarán mucho más de 40 años, y dentro de unos quince, más de un 75% de las reservas estarán concentradas en unos pocos países de Oriente Medio (Arabia Saudí, Kuwait, Irak, Irán), lo que supondrá un enorme incremento de los riesgos de suministro.

En España, el 99% del consumo energético del sector del transporte proviene de derivados del petróleo. En realidad el “oro negro” no se agotará nunca, pero en la medida que su escasez sea mayor, los precios subirán exponencialmente, por tanto, moverse mediante vehículos impulsados por petróleo será un bien de lujo.

Se dice que una adecuada política de transportes para el futuro, en términos sociales y medioambientales, debería contemplar:

- Una progresiva sustitución de la utilización del transporte individual por el colectivo en las aglomeraciones urbanas.
- Una fuerte apuesta por el transporte colectivo como autobuses no contaminantes, metro, cercanías ferroviarias que en las ciudades debe significar un sustancial abaratamiento del precio que pagan los usuarios.

En Dinamarca una comisión de expertos designados por el Gobierno llegó a recomendar la implantación de la gratuidad del transporte público en las dos principales ciudades del país.

- El fomento de la utilización de coches no contaminantes. Con las actuales tecnologías, parece que a corto y medio plazo la opción por la que la industria del automóvil ha optado es el coche híbrido, con motor eléctrico y de gasolina. Es importante tener en cuenta que la tecnología de los coches eléctricos no es nueva. En 1899 "La Jamais Contente", un vehículo eléctrico, registró el record de velocidad de la época, superando los 100km/h. La existencia de una materia prima barata en esa época, el petróleo, impulsó el desarrollo del motor de explosión, abandonándose la tecnología de los motores eléctricos para los coches. Pero actualmente es absolutamente racional en términos económicos que el encarecimiento del petróleo suponga una fuerte presión hacia el cambio tecnológico, lo que aumentará la autonomía de los vehículos y la reducción del tiempo de recarga.

La iniciativa del gobierno español para impulsar la fabricación de vehículos eléctricos en España, con el objetivo de que en 2014 haya un millón de ellos, aunque debía de haberse tomado antes, es una garantía de futuro para varias de las plantas españolas de las multinacionales instaladas. De hecho, parece que la continuidad de parte de la producción de Renault y Nissan dependerá del cumplimiento de esos objetivos. SEAT también ha presentado un prototipo híbrido que estará en el mercado en 2014.

- En las distancias medias hay que apostar por la sustitución de los desplazamientos en avión por el tren de alta velocidad, mucho menos agresivo con el medio ambiente. Aunque deberían revisarse a la baja las tarifas del tren de alta velocidad, que son sustancialmente más elevadas que en otros países europeos, en relación con nuestro nivel de renta.

- Debe hacerse un importante esfuerzo para mejorar la red de mercancías ferroviarias, de forma que en trayectos medios y largos sea una competencia real con el transporte por carretera, y de interconexión de la red con los puertos, grandes empresas y polígonos industriales.

La insostenibilidad social y medioambiental del actual modelo de transporte hace que, si nos damos prisa, el reto de su transformación sea una gran oportunidad para la generación de empleo, la innovación tecnológica y la mejora de la capacidad exportadora.

Por otra parte, en los Países Bajos, donde viven más de 16 millones de habitantes en una superficie de 41.526 kilómetros cuadrados, se prevé un crecimiento del 20% del transporte de viajeros entre 2000 y 2020, lo que ya está provocando un aumento tanto del número como del uso del vehículo privado. El crecimiento del tráfico va a exceder del espacio disponible. Los mayores problemas se manifestarán en las zonas metropolitanas y urbanas. Una de las consecuencias será la reducción del uso de la bicicleta a favor del vehículo privado y del transporte público

El Ministerio de Transportes, Obras Públicas y Gestión del Agua de Holanda publicó la Política de Movilidad 2005- 2020 en la cual el mantenimiento de las carreteras y de los ferrocarriles, la ampliación de las infraestructuras, la mejora del uso de las carreteras a través de la gestión del tráfico y de la información dinámica de las rutas, la introducción de un sistema más honesto de pago por la movilidad y el fomento de la movilidad sostenible son los mecanismos con los que se quieren conseguir los objetivos de la política de movilidad.

Con el fin de tener resultados más efectivos y concertados, la Administración impulsa al sector privado a participar en los procesos de toma de decisiones y en la aplicación de proyectos de transporte, especialmente en el ámbito de la movilidad urbana sostenible. En Holanda el sector privado desempeña un papel importante en la gestión de la movilidad y en la mejora de la movilidad a los centros de trabajo.

Un buen punto de partida es que los empresarios están convencidos de que los intereses de su empresa y de sus empleados pasan por una movilidad sostenible al trabajo.

Actualmente, los planes de movilidad al trabajo no se consideran sólo como instrumentos para la reducción del uso de vehículo privado al trabajo, sino también como instrumentos de mejora de la accesibilidad a los centros de trabajo de clientes, empleados y proveedores. Además, se introducen los planes de movilidad como parte de los servicios integrales que mejoran la calidad del centro (“park management”).

Para conseguir la participación privada, la Administración crea condiciones adecuadas que desarrollen las iniciativas del sector privado (a la vez que se estimula y se promueve una movilidad sostenible) y apoya las iniciativas del sector privado activamente. Por ejemplo, la Administración ofrece un régimen fiscal para desplazamientos al trabajo que beneficia al uso del transporte público y a los modos no motorizados.

La consecuencia de esta evolución es un aumento de la participación del sector privado en la promoción de la movilidad sostenible al trabajo con resultados relevantes.

Ámsterdam Westpoort es un buen ejemplo de la implicación práctica del sector privado en el fomento del transporte sostenible. Esta zona portuaria se caracterizaba por un uso del vehículo privado muy alto, congestión tanto en horas punta como en horas valle y una oferta mínima del transporte público.

Cinco de las empresas de la zona portuaria decidieron mejorar esta situación y lograron el apoyo de la Administración para un nuevo sistema de transporte público en el puerto. El convenio de colaboración se inició en 2003 y algunos de los avances constatados son un mejor uso del transporte público y la disminución de la congestión. En 2006, el Westpoortbus funciona como sistema de transporte colectivo flexible, las 24 horas del día. Doce empresas y 800 personas lo usan diariamente.

Otro ejemplo de buena práctica se encuentra en el polígono industrial y centro de trabajo Ámsterdam Zuidoost. En 2005 se preveían efectos negativos de las obras de conservación de la carretera A9: un considerable aumento de la congestión y de los tiempos de viaje y una disminución de la accesibilidad al polígono industrial. Durante las obras de conservación se puso en marcha un servicio gratuito de transporte público. Aproximadamente la mitad de los trabajadores del polígono industrial (17.000) usaron el transporte público gratuito para ir al trabajo, unos 4.500 usuarios de vehículo privado (350 tenían coche de la empresa).

Al término de las obras, unos 400 trabajadores de los 4.500 siguieron viajando en transporte público. Esto supuso un aumento del uso del transporte público a Ámsterdam Zuidoost del 7%.

Las claves del éxito fueron evidentes. Los trabajadores tenían motivos y beneficios muy claros para el cambio de hábito. Los empresarios ofrecían gratis un abono del transporte público a sus empleados durante las obras de conservación (por el cual obtenían una exención fiscal por parte del gobierno). Y, por último, había una cooperación estrecha entre las autoridades públicas y el sector privado: ambos contribuyeron con un millón de euros al abono del transporte público.

En conclusión, el éxito de la política de movilidad sostenible al trabajo depende de la evidencia de los problemas, la existencia de una política integral y de la cooperación entre el sector privado y la Administración.

Ya en lo que respecta al tema de la ciudad capital del país, la congestión vehicular es cada día más insoportable. El problema ya es a cualquier hora y en cualquier lugar de la ciudad, pues prácticamente todas las vías permanecen atestadas de vehículos. Ni hablar del problema los sábados cuando no hay restricción para los vehículos particulares.

Cada día tenemos que salir con una mayor antelación si queremos llegar al trabajo o a un compromiso a tiempo y armarnos de paciencia y de un radio o un reproductor de música.

Esta movilidad cada vez más lenta afecta progresivamente la calidad del aire, la salud y el tiempo de todos los habitantes de nuestra capital. Según estudios del Fondo para la Población de las Naciones Unidas FNUP, los tiempos promedio más altos de viajes al trabajo son el de Río de Janeiro, con 107 minutos y el de Bogotá, con 90 minutos.

Millones de personas se desgastan a diario y hacen que Bogotá pierda oportunidades porque emplean más tiempo en llegar a sus destinos del que deberían, debido al desorden del tráfico, a los huecos, a la anarquía del transporte público y a la insuficiencia de vías para que los 700.000 vehículos que cada día salen a las calles no se queden atrapados en medio del trancón.

La movilidad también ha disminuido crecientemente y aún más para el usuario de transporte público. Esto se debe en gran medida a que las rutas de transporte circulan por las vías arterias de más alto flujo, precisamente las más afligidas por la congestión vehicular. El fenómeno de congestión también se refleja en el tiempo de espera de los usuarios en las estaciones de Transmilenio, especialmente en horas pico. Los articulados, pese al poco tiempo que llevan operando ya no dan a basto en horas pico.

En materia de transporte público poco a poco la gente se va quedando sin alternativas diferentes al Transmilenio, pues las rutas de buses corrientes no las dejan circular por donde van los articulados. No quedará otro remedio que apretujarse en un “transmilenio”, pues para taxi, no aguanta el bolsillo y ni siquiera se pueden conseguir libres en horas pico.

La causa principal es la gran saturación del parque automotor, tanto particular como público, que se explica principalmente por el incremento de la población, el crecimiento económico y la expansión geográfica de la ciudad. Pero tratemos de hacer una enumeración simple de algunas de las causas del problema, que se nos ocurren:

- Permanente crecimiento de la cantidad de vehículos que ruedan en la ciudad.
- Atraso en la infraestructura vial. Casi que podemos afirmar con certeza que en los últimos 20 años, con excepción de la denominada Avenida Ciudad de Cali, no se han construido nuevas vías. Por el contrario se han angostado vías como la carrera 15 y algunas arterias principales como la Avenida Caracas para el Transmilenio.
- Pésimo estado de la malla vial. La sobretasa a la gasolina, creada para reparar la malla vial se desvió para el Transmilenio.
- Semáforos mal programados, que funcionan con software desactualizado. Además nuestras vías tienen demasiados semáforos y cruces
- Sobreoferta de taxis, buses, y busetas originada en actos de corrupción de las entidades del control de licencias, cupos y chatarrización. Paradójicamente falta un sistema decente de transporte público.
- Aumento del acceso al crédito han hecho que la gente tenga más posibilidad de adquirir automóvil particular.
- El Pico y placa, con su implantación motivó a quienes tienen ingresos suficientes a adquirir uno o más vehículos para poder circular toda la semana.
- Falta de planeación y demoras en las obras públicas y reparcho de vías. En varios países los arreglos se hacen en horas nocturnas. Aquí cualquier día a una hora pico cierran un carril central sin previo aviso
- Así mismo, Los intereses privados dominantes son parte del origen de la crisis de movilidad que vive la ciudad, y esto se percibe en forma permanente ante la ocupación del espacio público por parte de grandes y pequeños empresarios formales e informales.

Desde la promulgación del Plan Maestro de Movilidad (PMM), muchos vieron que ésta era la herramienta para mejorar el estado caótico de movilidad en la ciudad, no sólo al transformar el transporte público colectivo en un sistema integrado, sino además al introducir una variedad de innovaciones conceptuales -como la de “movilidad sustentable”- políticas -como la movilidad no motorizada- y operativas -como el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) -, entre muchas otras.

Los temas fundamentales del Plan Maestro de Movilidad (PMM), entre otros son los siguientes:

2012

- Articulación del Sistema Integrado de Transporte conformado por el transporte colectivo y masivo en una sola estructura física, operacional y tarifaria. La SDM, en su momento, adelantó el contrato para el diseño técnico legal y financiero del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Establecimiento de corredores viales para la operación de rutas de alta capacidad, media capacidad y complementarias de baja capacidad interna y externa. Estas rutas se adjudicarán vía licitación, tendrán características comunes de tecnología vehicular, estarán sujetas al diseño operacional de la red de rutas, incluyendo la definición de la ubicación de estaciones y terminales simples y de integración.
- Conformación de zonas y corredores de actividad logística para mejorar la movilidad y productividad en Bogotá y la Región. Los vehículos de carga provenientes de otras ciudades, durante las 24 horas del día y los 7 días a la semana, dispondrán de corredores viales específicos para tener acceso a sus lugares de origen y destino y al interior de la Ciudad.
- Implementación de una primera fase de cinco grandes redes peatonales en: Calle 53 entre carreras 30 y 7, Calle 45 entre las Universidades Nacional y Javeriana, Sector del Parque Simón Bolívar, Avenida 1 de Mayo de la carrera 59 a la Avenida Boyacá y Parque de la 93. El Plan busca implementar redes peatonales en toda la ciudad y fortalecer las ciclo-rutas en procura de mejorar la calidad de vida en Bogotá.
- Construcción de intercambiadores modales que permitan a los habitantes de Bogotá y la Región llegar a sus lugares de destino complementando su viaje con diferentes modos de transporte como la bicicleta, Transmilenio, vehículo particular, taxi, bus, o sencillamente caminando.
- Consolidación de una red de estacionamientos, en vía y fuera de vía. Se priorizarán los estacionamientos aledaños a las zonas de prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte con un esquema tarifario que motive a los conductores a estacionar el vehículo y utilizar el transporte público. La organización de estacionamientos incluye la zona de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas, zonas de cargue y descargue y zonas para las categorías restantes de usuarios.
- Creación del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano Regional 'SIMUR' que facilite la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (infraestructura, vehículos, empresas) en un Centro de Control de tráfico, a la altura de las grandes ciudades del mundo.

Seis años después de expedido el PMM, en el 2006, el balance en la ciudad continúa siendo negativo, es decir que las actuales condiciones ambientales, de calidad, tiempo, cultura y organización de la movilidad siguen siendo iguales o peores que las de años anteriores.

Y no se necesitan cuantiosos y sofisticados estudios para sustentar esta afirmación. Lo que sucede en el espacio público es totalmente perceptible, es un “hecho notorio”, como se define en derecho aquellas circunstancias tan palpables para todos que no requieren prueba judicial: es un hecho cierto, es público y sabido del común de las personas que se desplazan para atender sus negocios y necesidades de trabajo, de estudio, salud, recreación, cultura, ocio o cualquier otro menester.

Decir que la movilidad en Bogotá está igual o peor que en años anteriores no es un rumor, ni una creencia vaga, imprecisa, indefinida e improbable. Pero sucede que para determinar con precisión cuantitativa el grado de contaminación del aire, los tiempos y distancias de desplazamiento, los niveles de congestión vehicular, los índices de contravención y accidentalidad o la calidad de la gestión pública en materia de transporte se requieren mediciones técnicas que nadie en la ciudad hace, salvo la misma administración distrital.

Los poderosos intereses privados contribuyen por el mismo comportamiento de los grupos de presión. La expectativa legítima y natural del ciudadano es la materialización del derecho colectivo en el espacio público y la obtención del beneficio general que se busca y ordena en la Constitución Nacional y en instrumentos de planeación y normativos como lo es el PMM. Esta expectativa fracasa cuando entran en conflicto intereses particulares dominantes que prevalecen sobre los intereses generales a través de mecanismos de fuerza, de presión política, empresariales, sindicales o similares y, en la mayoría de los casos previa confabulación con las campañas políticas de quienes llegan a ser los representantes por elección popular en el alto gobierno y en los representantes del pueblo, lo cual se traduce en la no aplicación de la autoridad y la tolerancia hacia el aumento de las desigualdades.

En materia de movilidad en Bogotá, se podría citar un ejemplo concreto del conflicto entre el interés particular dominante y el interés general: la utilización abusiva del espacio público por parte de toda clase de negocios “formales” e “informales”.

Existen modelos urbanos como los que se han citado de ciudades europeas para lograr mejoras importantes en la calidad de vida. Estos modelos impulsan

un uso responsable, regulado y respetado del espacio público, combinado con los modos de transporte no motorizados y los de transporte público que permitan aumentar la accesibilidad en la escala humana, antes que estimular el transporte motorizado individual.

En esas ciudades la cadena de distribución de bienes al comercio en general y al sector industrial tiene estrictos horarios y prohibiciones de cargue y descargue sobre vías principales y en horario “pico”; andenes, alamedas, plazas y espacios peatonales son aprovechados comercialmente por su gran afluencia de público que prefiere estos lugares a los atiborrados de vehículos, ruido y contaminación y los comercios que distribuyen toda clase de artículos y alimentos a domicilio se esfuerzan por guardar sus vehículos en parqueaderos y entrenar y exigir a su personal domiciliario un buen comportamiento mientras se conduce.

En otras palabras, no hay posibilidad de aprovechar el espacio público arbitrariamente en favor del establecimiento comercial y en perjuicio de los demás comercios, del peatón y de la movilidad. Como se dice en el lenguaje coloquial, éstas “son ciudades europeas”.

Pues Bogotá es casi exactamente lo contrario de una “ciudad europea”. En el gremio de los comerciantes erradamente se asume que la rentabilidad es mayor entre más vehículos transiten por la malla vial y mas calles o andenes ocupen, sin ponderar los costos de la congestión, la contaminación y demás consecuencias.

Mientras el ciudadano mantenga sus patrones de consumo no importa lo que suceda en la ciudad. Fiel reflejo de esto es la férrea oposición a medidas como la construcción de andenes y la poco querida pero absolutamente necesaria aplicación de la restricción por pico y placa.

Restaurantes, tiendas y la gran mayoría de establecimientos abiertos al público fomentan la ocupación de las vías frente a los negocios sin creer tener responsabilidad alguna por lo que suceda en el espacio público y la movilidad.

Y ni qué decir de los comercios con domicilio: los andenes son utilizados para el parqueo de las motos; los motociclistas son contratados a destajo, es decir, entre más pedidos entregue mejor será la paga sin importar cuantas normas de tránsito viole y cuanto arriesgue su vida e integridad y la de los demás. La responsabilidad de cualquier siniestro en el espacio público y en la malla vial se traslada al motociclista de acuerdo con las modalidades utilizadas para la contratación de éste.

Es usual ver marcas de empresas nacionales y multinacionales en las cajas y canastas de las motos domiciliarias violando toda clase de normas del Código Nacional de Tránsito. También es usual ver el cargue y descargue de reconocidas marcas de cerveza, gaseosa, agua, fritos, lácteos, cárnicos en plena vía principal y hora pico.

Clínicas, hospitales, concesionarios, bancos, universidades y otras actividades que atraen impresionantes flujos de personas utilizan el espacio público y la malla vial como oportunistas, al haber omitido conscientemente en sus diseños las especificaciones para no obstaculizar la movilidad peatonal y vial; son los famosos “free-riders” que pululan en todas las localidades de Bogotá. Se diseña la operación de grandes negocios trasladando irresponsablemente extraordinarias cargas al espacio público y la movilidad en general.

Estos son sólo algunos ejemplos de la falta de visión de ciudad y de una mínima “responsabilidad social empresarial” por parte de nuestros empresarios y sus gremios.

Las ciudades europeas se han hecho altamente competitivas a través del modelo de movilidad sostenible y del uso adecuado y respetado del espacio público. En Bogotá es común el discurso empresarial que considera la competitividad como una condición para crear riqueza en la ciudad, pero este discurso no es coherente con la práctica. Los gremios buscan satisfacer sus propios intereses y aplican una exigua autorregulación para con la ciudad. Además, está demostrado, como bien lo señaló un estudio del profesor Humberto Molina, que los indicadores de productividad han mejorado gracias a la reducción del costo laboral unitario como consecuencia de menores salarios relativos y menor empleo y no por mejoras en la tecnología ni en mayor inversión. Es hora que la actividad empresarial organizada aplique inmediatos y evidentes códigos de autorregulación para con el espacio público y la movilidad de la ciudad. No es admisible que la gran mayoría de ciudadanos demore más el tiempo de acceso a sus intereses, incomode su tránsito, no tenga igual derecho al espacio público, desmejore su salud física y mental, y en general, deteriore su calidad de vida a cambio de mantener satisfecho el interés de los más pocos. Este contexto seguirá trayendo mayor exclusión y discriminación. Deben hacerse esfuerzos para que el discurso sobre la responsabilidad social del empresario en general sea más coherente con la movilidad de la ciudad. También, debe el Estado en cabeza de la Administración Distrital aplicar las políticas, estrategias, proyectos y normas que se encuentran en el PMM. La autoridad es parte de la solución.

Ya la actual administración ha involucrado dentro de su plan de desarrollo “Bogotá Humana”, temas que están inmersos dentro del Plan Maestro de Movilidad PMM, y que contienen Programas de revitalización del Centro ampliado, construcción de un sistema de movilidad con enfoque ambiental y humano e introducción de cambios en la tecnología de los diferentes nodos de transporte.

Este contenido es bien importante ya que desglosado nos permite apreciar que dentro de ese Plan se prioriza el transporte masivo y colectivo, se prioriza al peatón, ciclistas y transporte masivo y se propende porque éste sea equitativo, con calidad, limpio y seguro.

Así mismo, se prioriza la construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público, la ampliación e integración de troncales y la implementación del Sistema Integrado de transporte Público SITP. Con este contenido y con la voluntad de la administración en procura de mejorar la movilidad, seguramente la ciudad capital del país tendrá otro enfoque en su movilidad y logrará alcanzar al mediano plazo, el bienestar y la confianza de los ciudadanos frente a su seguridad y tranquilidad en el entorno de la ciudad.

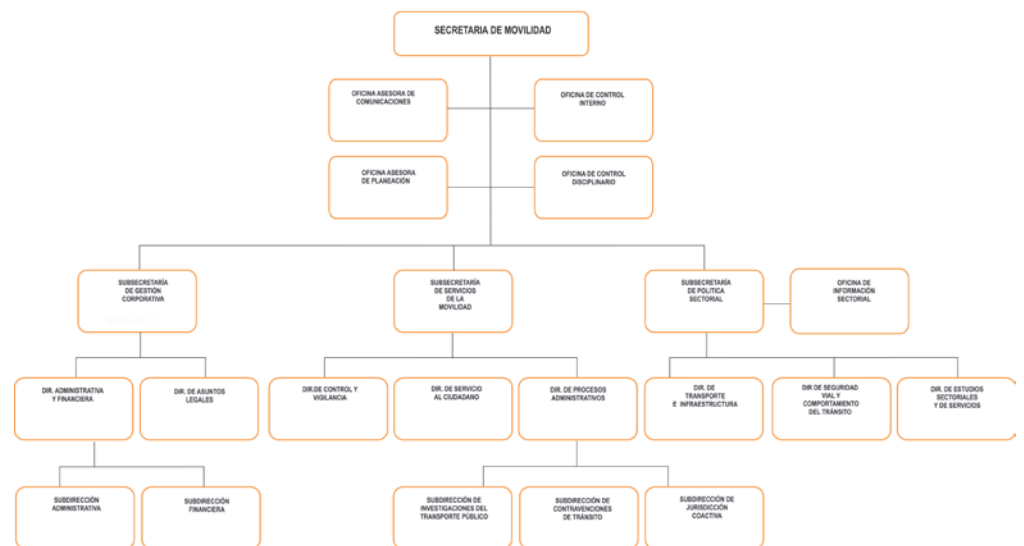
Con este contenido y en una reflexión hacia la realidad de la ciudad, estamos invitando a propios y extraños para que con su conocimiento y con la acertada opinión, logremos entre todos contribuir al mejoramiento y estabilidad de la movilidad que todos necesitamos para mejorar calidad de vida que es en últimas, a lo que debemos apuntar.

A.E EGP FERNANDO PEREZ VALDERRAMA
Asesor Despacho SSM

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Según lo establecido en el Acuerdo 257 de 2006, la Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad, para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

ORGANIGRAMA



MISIÓN

“En su calidad de cabeza de sector y autoridad de tránsito y transporte, deberá orientar y formular las políticas del sector acordes con las necesidades de desplazamiento de las y los ciudadanos. Políticas que aseguren óptimas condiciones de accesibilidad y conectividad, prioricen modos ambientalmente sostenibles, aporten al incremento de la calidad de vida mediante un sistema integrado de transporte masivo, intermodal con alcance e impacto regional que contribuya a la promoción de la equidad y contenga la segregación”

VISIÓN

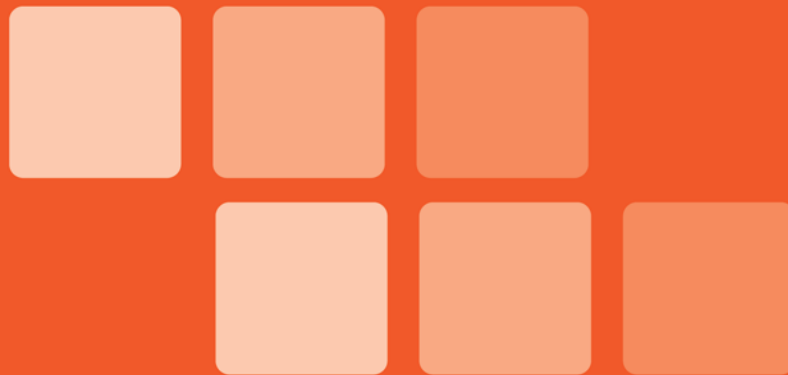
“En 2016 Bogotá será reconocida como un ejemplo de cultura ciudadana y un hito en la construcción colectiva de una política de movilidad humana por haber implementado el Sistema Integrado de Transporte Público con lo que habrá generado viajes más cómodos, dignos, cortos y efectivos para sus ciudadanos. Habrá logrado incluir modos de transporte ambientalmente sostenibles, además de combinar la implementación del sistema férreo para Bogotá D.C., con las troncales, el uso de bicicletas y un espacio público propicio para realizar viajes a pie, contará con tecnologías de información y comunicación avanzadas y con un modelo de gestión integrado”

movilidad en cifras

2012



PARQUE AUTOMOTOR



PARQUE AUTOMOTOR

1.1 COMPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

En 2012, la composición del parque automotor sufrió una leve modificación con respecto a la registrada en 2011. En efecto, el servicio particular aumentó un punto porcentual su participación dentro del parque automotor alcanzando un 93% de representatividad, seguido por el servicio público con el 6% y el servicio oficial con el 1%.

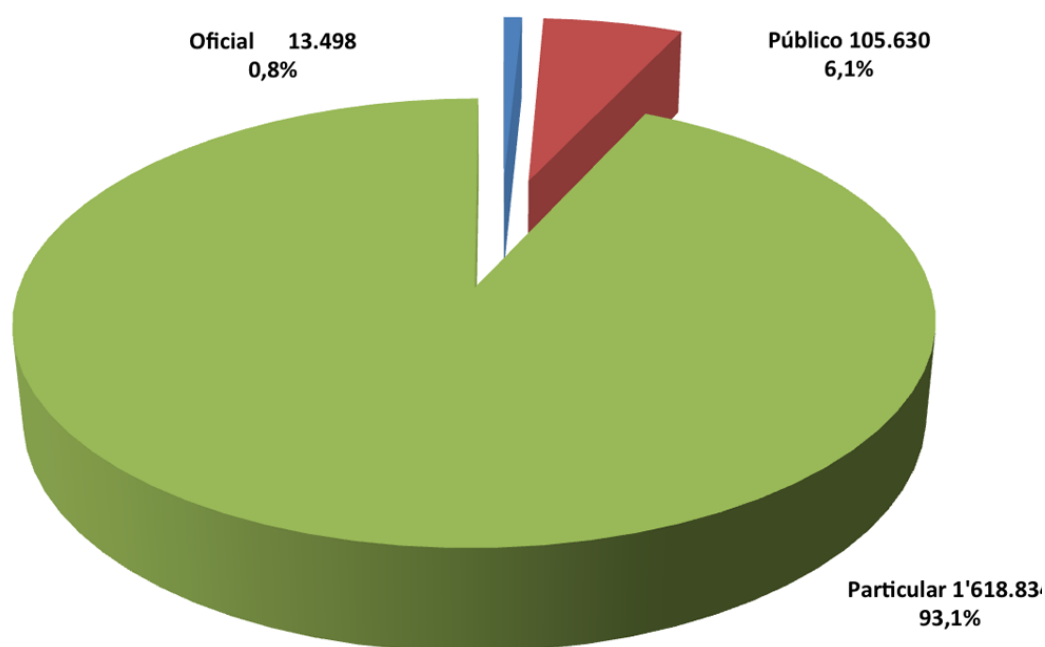


Ilustración 1, Composición del parque automotor registrado 2012 Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.2 HISTÓRICO DEL PARQUE AUTOMOTOR

Para 2012, el parque automotor continuó con tendencia al alza, registrando una tasa de crecimiento del 10,5%, mostrando una desaceleración con respecto a los máximos observados en el 2011, cuando creció a tasas cercanas al 13%.

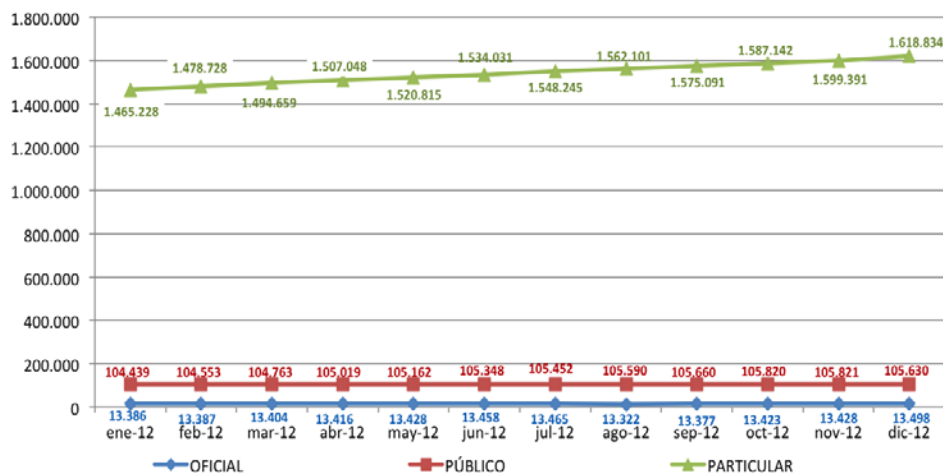


Ilustración 2, Comportamiento de los vehículos registrados. - Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.3 PARQUE AUTOMOTOR MENSUAL AÑO 2012.

El comportamiento mensual del parque automotor de Bogotá por tipo de servicio en el 2012 se muestra en la siguiente gráfica, donde se observa que el parque automotor particular registró un crecimiento del 0,9% mensual, 20 puntos básicos por debajo de la tasa registrada para 2011 (1,1%). Por su parte, el servicio público, que venía creciendo a tasas del 0,1% mensuales, desde el mes de noviembre de 2012 comenzó con un proceso de reversión para terminar el año con una disminución del 0,18%. El servicio oficial se mantiene constante.

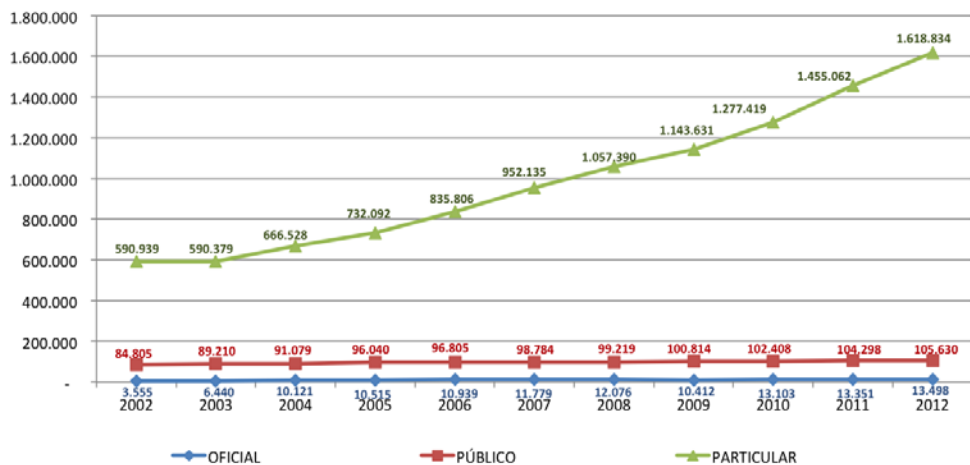


Ilustración 3, Comportamiento de los vehículos registrados. - Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.4 CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS

En la siguiente tabla se relaciona la cantidad de vehículos de transporte público de pasajeros de radio de acción urbano, registrados en la ciudad al 31 de diciembre de 2012, discriminados así:

- Los vehículos que se encuentran prestando el servicio en la ciudad, es decir, con Tarjeta de Operación vigente (CON T.O.).
- Los vehículos que no tenían la Tarjeta de Operación vigente (SIN T.O.).

CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS 2012				
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO		CON T.O.	SIN T.O.	TOTAL
COLECTIVO	BUS	5.574	403	5.977
	BUSETA	2.626	426	3.052
	MICROBÚS	4.418	141	4.559
INDIVIDUAL	TAXIS	49.555	2.059	51.614
MASIVO	BUS ARTICULADO	1.341	13	1.354
	BUS BIARTICULADO	92	0	92
	BUS ALIMENTADOR	501	1	502

Ilustración 4, Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.5 COMPORTAMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL TIPO TAXI

Con la expedición del Decreto 613 de 1993, se dispuso el “congelamiento” del parque automotor de servicio público individual de pasajeros tipo taxi en el Distrito Capital. Sin embargo, las diferentes sentencias judiciales interpuestas por usuarios con el fin de matricular algunos taxis que han estado inactivos, generaron un leve incremento de este parque como se observa hasta el año 2010. Desde entonces, el parque automotor empezó a registrar descensos importantes y en la actualidad alcanza las 51.614 unidades.

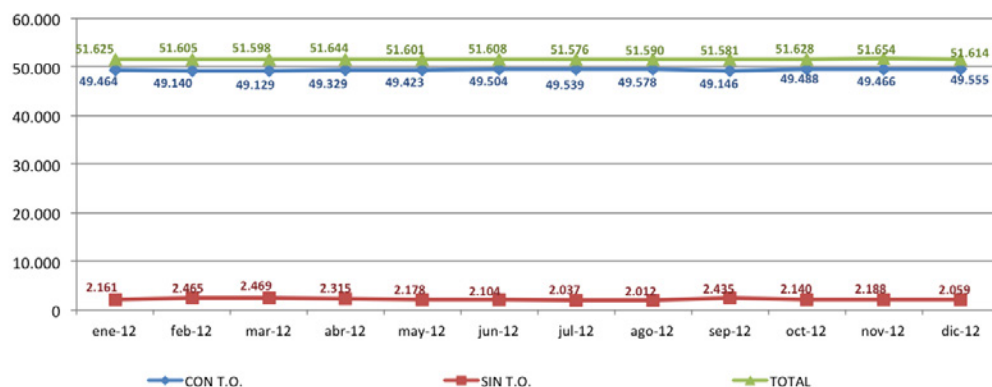


Ilustración 5, Comportamiento de taxis urbanos activos en Bogotá. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.6 COMPORTAMIENTO MENSUAL DEL REGISTRO DE VEHICULOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL AÑO 2012

Durante 2012, el parque automotor de transporte individual tuvo un comportamiento muy dinámico y no presentó tendencias marcadas a lo largo del año. Sin embargo, se mantuvo la relación inversa entre el parque con y sin tarjeta de operación vigente. Mientras que el primero de estos (con TO) aumentó 91 unidades, al pasar de 49.464 vehículos en el mes de enero a 49.555 al mes de diciembre, para un crecimiento del 0,2%, el segundo se redujo en 102 unidades, para una reducción del 4,7% a lo largo del año, al pasar de 2.161 a 2.059 unidades.

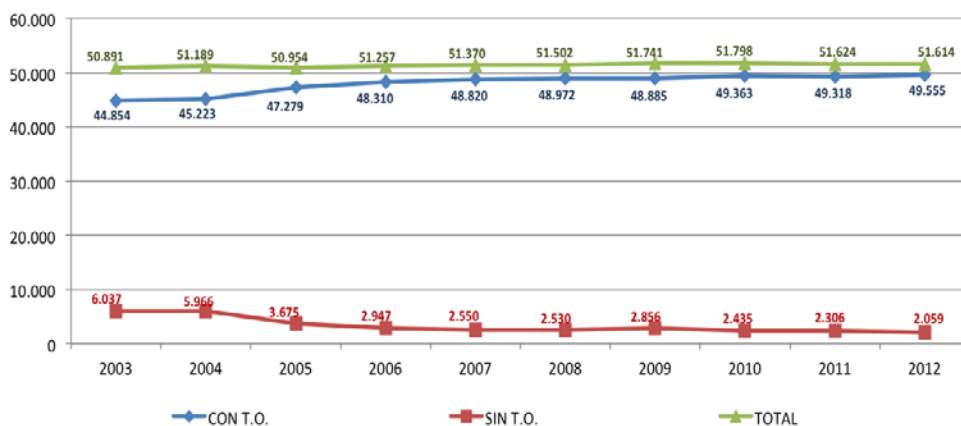


Ilustración 6, Comportamiento Mensual de taxis urbanos activos en Bogotá. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.7 PARTICIPACIÓN POR CLASES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO

La siguiente gráfica muestra la participación de las diferentes clases de vehículos que componen el servicio de transporte público colectivo de la ciudad. En la gráfica se evidencia que Al 31 de diciembre de 2012, el 44% del parque automotor de transporte público colectivo es de clase BUS, otro 34% es de clase MICRO BUS y el 22% restante, de clase BUSETA.

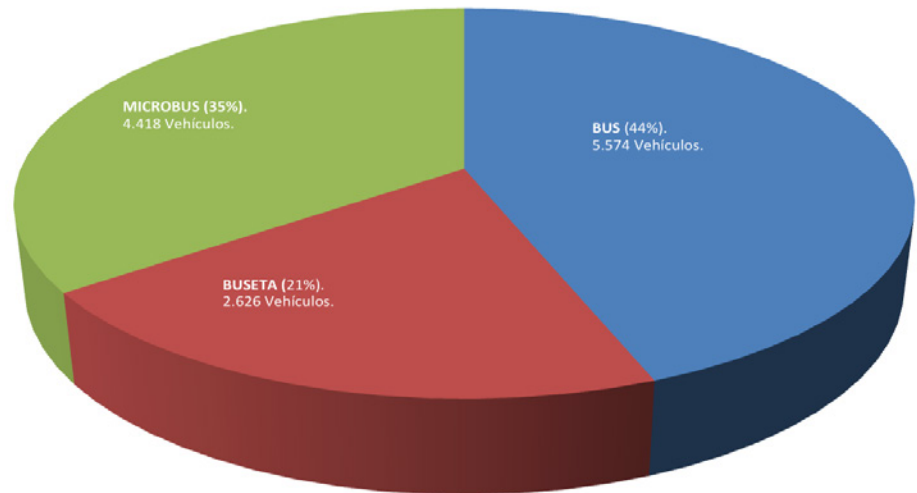


Ilustración 7, Participación por clase para el transporte público colectivo con T.O. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.8 COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ

El transporte público colectivo muestra una tendencia más clara que el transporte público individual. Desde el año 2003, se evidencia una disminución significativa de vehículos causada principalmente por los procesos de desintegración física de vehículos adelantados por el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, los operadores de Transmilenio para la matrícula de vehículos al Sistema de Transporte Masivo y de los operadores del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, concernientes a las cuotas de desintegración del 10% de la flota no operativa. Este último, genero una disminución en el parque automotor de más de 1.000 vehículos en 2012.

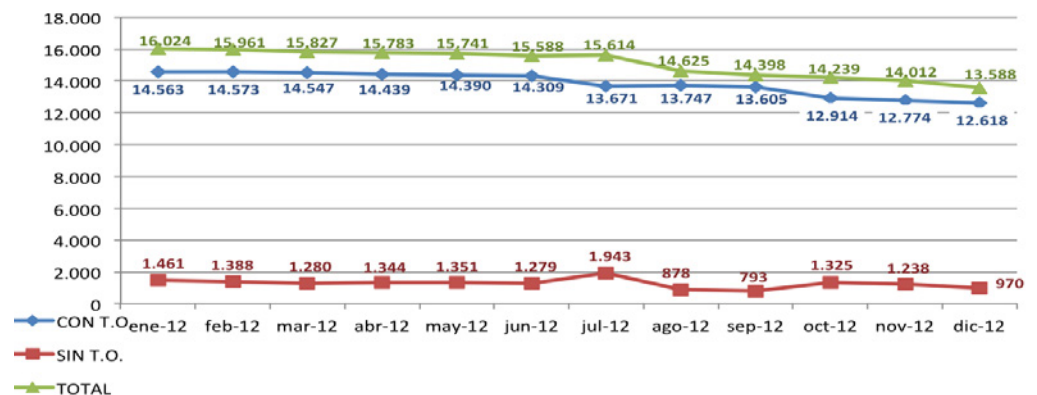


Ilustración 8, Comportamiento del transporte público colectivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.9 COMPORTAMIENTO MENSUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ, AÑO 2012.

La puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público ha generado cambios importantes en la ciudad. Uno de ellos es distribuir la oferta de vehículos de una manera más ordenada y con mayor cobertura, retirando de circulación aquellos vehículos que no son operativos dentro del esquema. Esta situación en conjunto con los procesos de compra del Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio generó que el parque automotor de transporte público colectivo disminuyera en cerca de 2.500 unidades en el corrido del 2012, al pasar de 16.024 vehículos (14.563 con tarjeta de operación) en el de enero a 13.588 (12.618 con Tarjeta de Operación) en el mes diciembre de 2012.

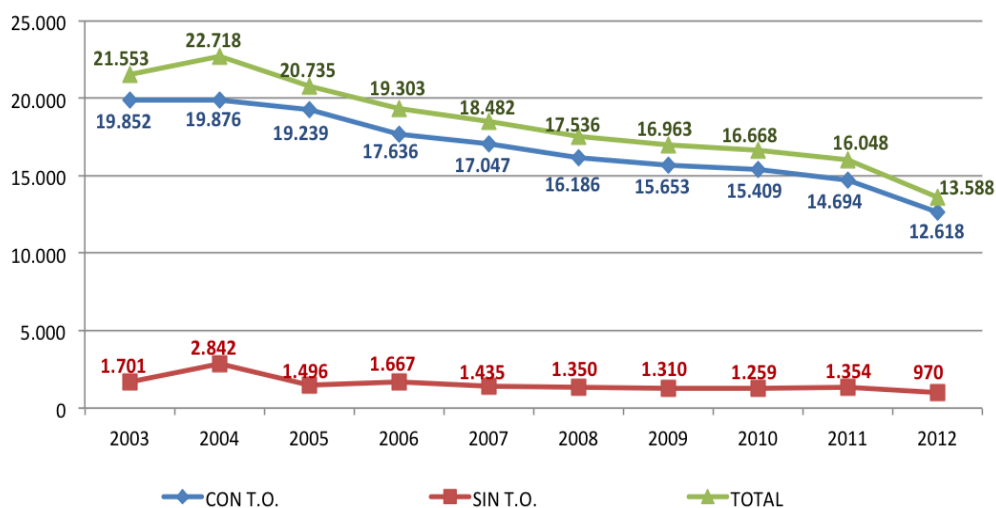


Ilustración 9, Comportamiento mensual del transporte público colectivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.10 COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ

La demanda del sistema de transporte masivo ha venido mostrando incrementos significativos desde el inicio de operación del mismo. Sin embargo, el incremento de la demanda en 2012 hizo que este parque automotor creciera un 8,8%, tasa comprable con la registrado en 2010 del 10,8%, las cuales siguen siendo inferiores a la máxima registrada por el sistema de 2006 de 35,8%, cuando paso de 1.050 unidades a 1.426 buses articulados, biarticulados y alimentadores.

movilidad en cifras

2012

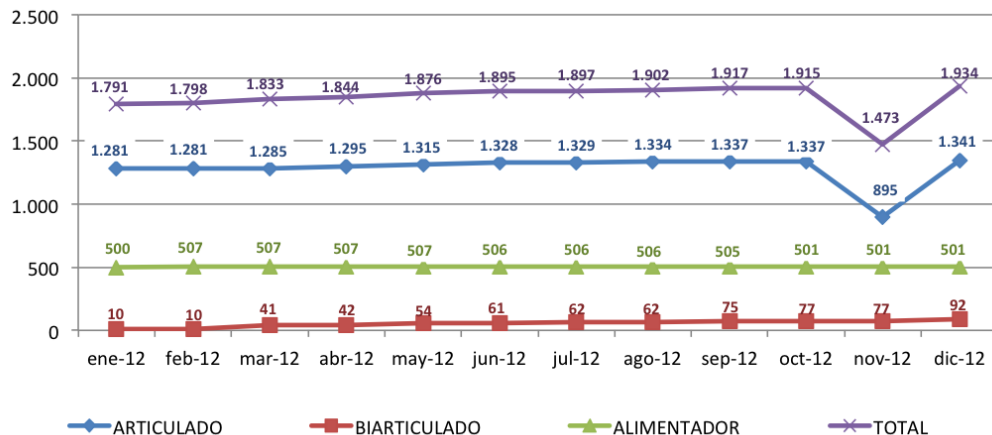


Ilustración 10, Comportamiento del transporte público masivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.11 COMPORTAMIENTO MENSUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ AÑO 2012.

Para el mes de diciembre, el parque automotor de buses biarticulados había crecido más de ocho veces con respecto al que inició el año, llegando a 92 vehículos. Por su parte, la cantidad de buses articulados creció 5,7% entre enero y diciembre de 2012, pasando de 1.281 a 1.354 unidades, mientras que los buses alimentadores no registraron una variación significativa, aumentando solo dos vehículos (de 500 a 502 unidades).

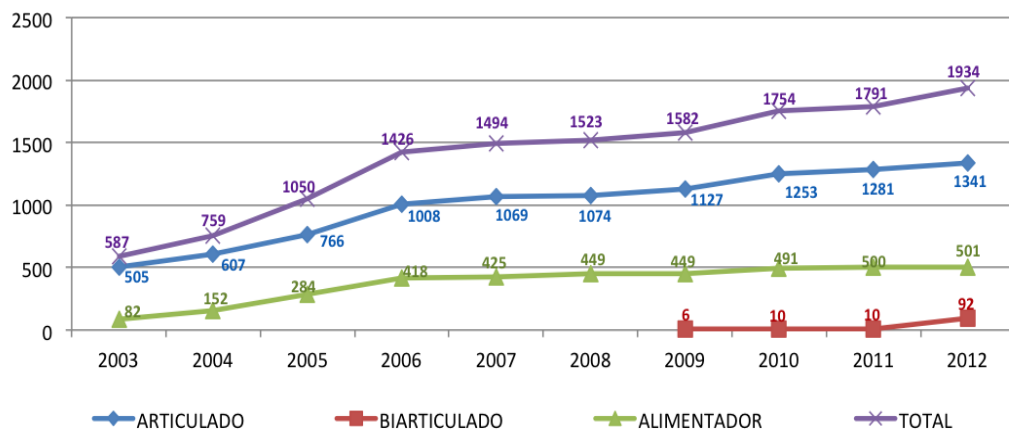


Ilustración 11, Comportamiento mensual del transporte público masivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.12 CLASE DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PARTICULAR ACTIVOS

Los vehículos de servicio particular se encuentran discriminados por CLASE, tal como muestra la gráfica. El 98,5% de participación por clase de vehículos se encuentra distribuido así: 56,2% para los automóviles, 20,3% para las motocicletas, 11,2% para las camionetas y 10,9% para los camperos.

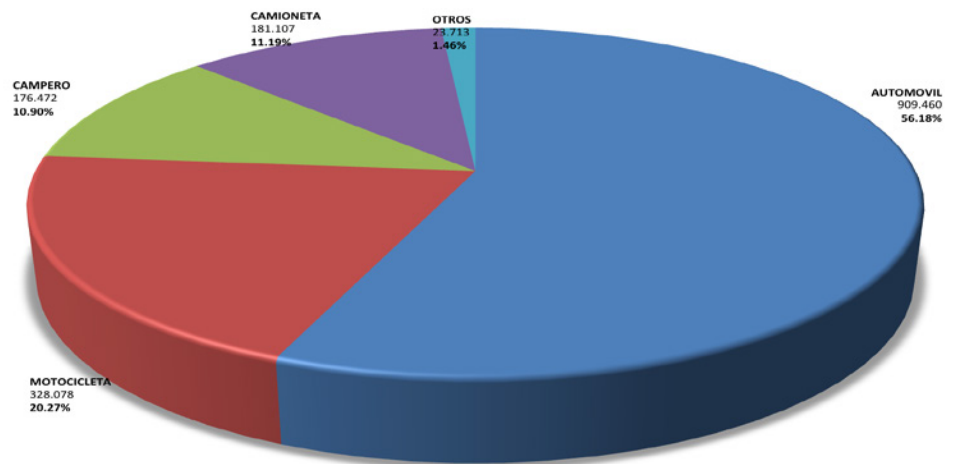


Ilustración 12, Clase de los vehículos de servicio particular activos Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM. Incluyen los vehículos que figuran en el registro como de Tracción Animal.

1.13 COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PARTICULAR ACTIVOS

La siguiente gráfica muestra el comportamiento de vehículos particulares en el Registro Distrital Automotor, desde el año 2002.

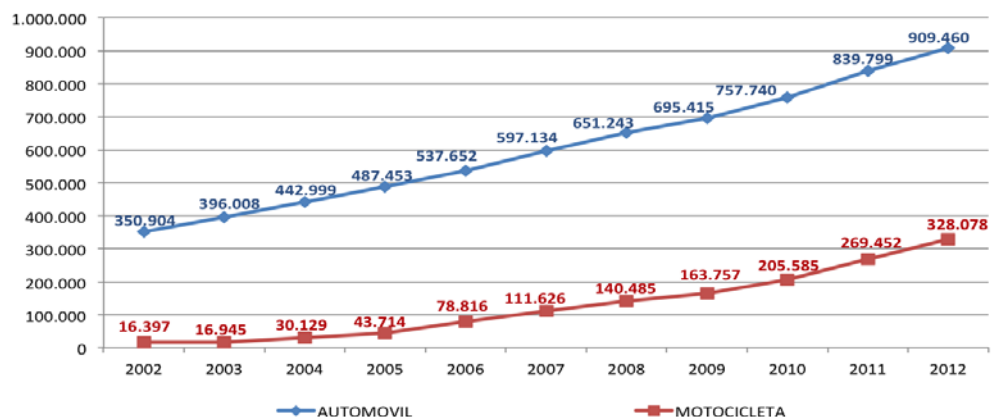


Ilustración 13, Comportamiento de los vehículos de servicio particular activos Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

movilidad en cifras

2012

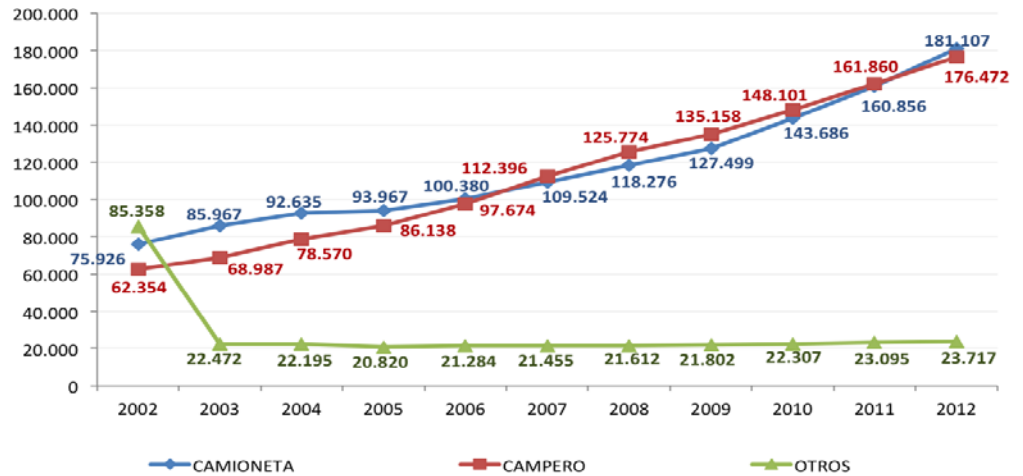


Ilustración 14, Comportamiento de los vehículos de servicio particular activos Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

Se evidencia que todas las clases de vehículos particulares se han incrementado con excepción de la clasificación “otros”; llama especialmente la atención el crecimiento de los automóviles y las motocicletas dónde el incremento en el último año es de 8,3% y 21,8%, respectivamente, incrementos inferiores a los registrados para el 2011 de 11% para automóviles y 31% para motocicletas.

1.14 CANTIDAD DE VEHÍCULOS REGISTRADOS EN LA CIUDAD POR TIPO DE MOTOR (COMBUSTIBLE) Y MODELO

En la ciudad, el 95,8% del parque automotor utiliza como tipo de combustible la gasolina, mientras que el otro 4,2% utiliza entre otros: diesel (acpm), gas natural vehicular o energía eléctrica.

MODELOS	AUTOMOVIL						CAMION				CAMIONETA		
	ACPM	Electrico	GAS	Gas-Gasoli	GASOLINA	GASOLINA	ACPM	GAS	Gas-Gasoli	GASOLINA	ACPM	GAS	Gas-Gasoli
1992 y anteriores	65	-	42	22	2	189.262	3.667	15	16	9.605	628	36	64
1993 a 1997	27	-	31	86	-	122.923	934	3	6	782	549	40	64
1998 a 2002	108	-	9	441	-	66.346	310	1	-	167	555	9	24
2003 a 2007	224	-	24	1.677	-	203.675	2.230	-	-	449	6.057	16	27
2008 a 2013	208	20	18	1.339	-	377.124	2.200	-	4	541	16.943	17	82
TOTAL	632	20	124	3.564	2	959.330	9.341	19	26	11.544	24.932	118	258

	CAMPERO				MOTOCICLETA		VOLQUETA		
	ACPM	GAS	Gas-Gasoli	GASOLINA	Electrico	GASOLINA	ACPM	GAS	GASOLINA
47.494	515	17	12	31.614	-	24.340	45	-	73
29.838	421	31	28	22.062	-	4.113	2	-	5
11.545	211	10	11	11.986	-	2.762	1	-	1
20.217	2.279	10	30	36.981	2	69.329	3	-	4
68.810	7.712	4	40	65.346	28	232.614	21	1	5
177.604	11.138	72	121	167.989	30	333.158	72	1	88

MODELOS	BUS				BUS ARTICULADO		BUS BIARTICULADO		BUSETA			
	ACPM	GAS	Gas-Gasoli	GASOLINA	ACPM	GAS	ACPM	GAS	ACPM	GAS	GASOLINA	
1992 y anteriores	726	-	2	2.872	-	-	-	-	378	3	15	743
1993 a 1997	697	-	77	-	-	-	-	-	761	1	-	142
1998 a 2002	1.307	-	23	481	1	-	-	-	1.013	-	-	21
2003 a 2007	3.613	1	72	591	-	-	-	-	510	-	-	30
2008 a 2013	1.667	-	103	278	-	3	91	1	778	-	-	18
TOTAL	8.010	1	205	3.824	1	3	91	1	3.120	4	15	913

	MICRO BUS				MINIBUS		OTROS			
	ACPM	GAS	Gas-Gasoli	GASOLINA	GASOLINA	ACPM	GAS	Gas-Gasoli	GASOLINA	
84	2	8	2.153	4	425	4	-	-	3.086	
728	15	30	2.812	11	61	-	-	1	169	
1.813	-	10	584	20	9	-	-	-	50	
2.464	2	1	294	2	151	-	-	4	263	
1.367	-	1	201	-	199	5	3	2.008	-	
6.457	19	50	6.044	37	845	9	8	5.377	-	

Ilustración 15, Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.15 COMPORTAMIENTO DE LAS MATRICULAS DE MOTOCICLETAS

La siguiente gráfica presenta el total de motocicletas matriculadas (la cantidad que ingresó como moto nueva cada año).

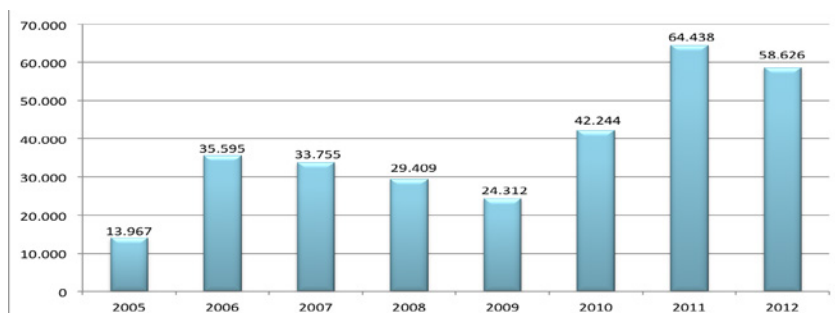


Ilustración 16, Comportamiento de las motocicletas Matriculadas - Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

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

1.16 CANTIDAD DE MOTOCICLETAS REGISTRADAS EN LA CIUDAD POR TIPO DE MOTOR (COMBUSTIBLE), MODELO Y CILINDRAJE

Con base en la información del Registro Distrital Automotor para el año 2012, la mayor participación de motocicletas corresponde a las de cilindraje menor o igual a 250 C.C., las cuales representan el 95,5% del total de este parque automotor en Bogotá.

MODELOS	ELECTRICO			GASOLINA				TOTAL	
	Menor o igual a 250 C.C.	Entre 251 y 500 C.C	Igual o mayor a 1.001 C.C.	Menor o igual a 250 C.C.	Entre 251 y 500 C.C	Entre 501 y 750 C.C.	Entre 751 y 1.000 C.C.		Igual o mayor a 1.001 C.C.
1992 y anteriores	-	-	-	23.062	756	283	114	125	24.340
1993 a 1997	-	-	-	3.387	224	265	55	182	4.113
1998 a 2002	-	-	-	1.581	506	564	26	85	2.762
2003 a 2007	-	2	-	65.527	526	2.403	451	422	69.331
2008 a 2013	27	-	1	224.680	1.362	3.893	1.417	1.262	232.642
TOTAL	27	2	1	318.237	3.374	7.408	2.063	2.076	333.188

Ilustración 17, Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.17 CANTIDAD DE MATRÍCULAS POR SERVICIO

En 2012, el top 5 de los vehículos más matriculados en la ciudad de Bogotá es el siguiente: el primer puesto se lo llevan los automóviles con 77.669 unidades, seguidos por las motocicletas con 59.376 unidades, las camionetas con 23.265 unidades y los camperos con 15.121 unidades. El quinto lugar lo ocupan los camiones con 427 vehículos matriculados en 2012.

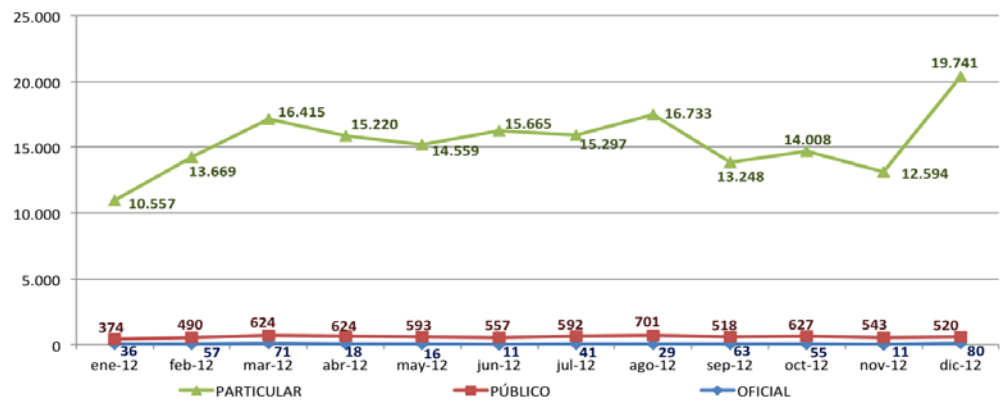


Ilustración 18, Cantidad total de matrículas. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.18 CANTIDAD DE MATRICULAS MENSUALES POR SERVICIO AÑO 2012.

Para el año 2012, la matricula de vehículos de servicio particular representa el 95,9% del total de matrículas del año, mientras que las del servicio público el 3,9% y el 0,2% las de servicio oficial.

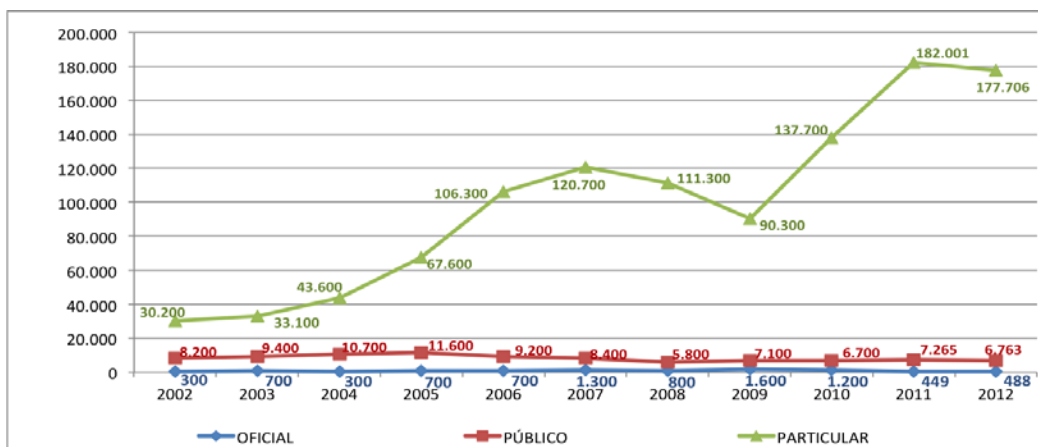


Ilustración 19, Cantidad de matrículas mensuales por servicio año 2012. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

1.19 VENTAS ANUALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO (VEHÍCULOS NUEVOS) 2002-2012

En el año 2012 se vendieron en Colombia 310.534 unidades y se superó ampliamente lo observado en los últimos años, salvo el registro de 2011 – el máximo histórico del mercado nacional- cuando se vendieron 324.570.

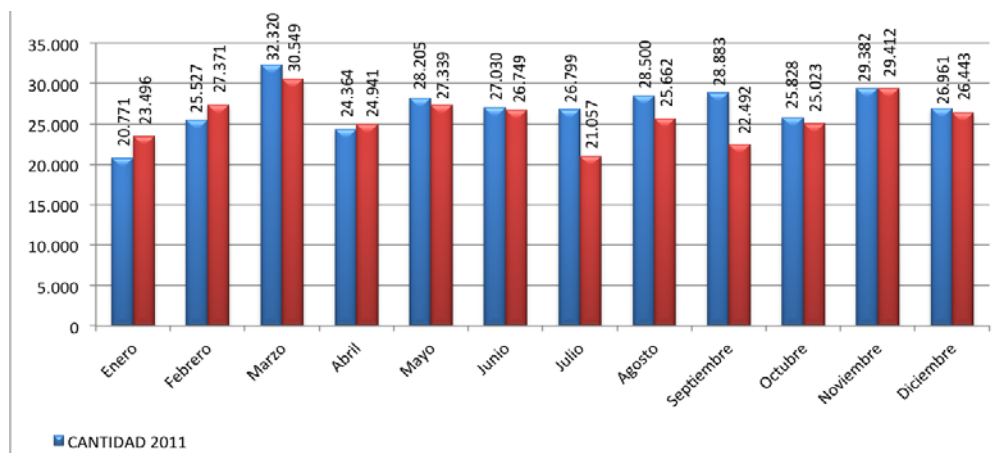


Ilustración 20, Ventas anuales del Sector Automotriz Colombiano 2002-2012 (vehículos nuevos). Fuente: Econometría S.A. No incluye motocicletas.

1.20 VENTAS MENSUALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO (VEHÍCULOS NUEVOS) AÑO 2012

Econometría S.A., administrador del Comité de la Industria Automotriz Colombiana, hizo pública la cifra de ventas de vehículos nuevos en Colombia, a través de un comunicado, en el cual se informó que en el último mes de 2012 se vendieron en Colombia 26.443 unidades.

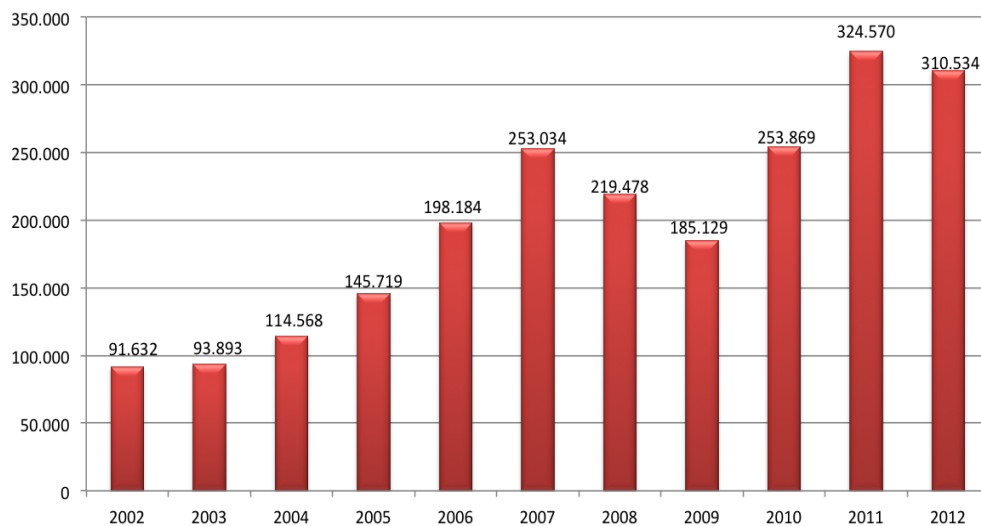


Ilustración 21, Comparativo ventas mensuales del Sector Automotriz Colombiano 2011 - 2012 (vehículos nuevos). Fuente: Econometría S.A. No incluye motocicletas.

movilidad en cifras

2012



VELOCIDADES Y VIAJES



VELOCIDADES Y VIAJES

2.1 VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS DE LA CIUDAD

Los datos que se presentan a continuación se obtienen a través de un monitoreo permanente que la entidad realiza por medio 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, individual y del transporte particular, información que permite realizar un análisis del comportamiento de la velocidad para la ciudad de Bogotá, indicador de impacto, que permite evaluar la eficiencia y eficacia de las medidas tomadas en virtud del Plan de Desarrollo Distrital.

La velocidad media de recorrido es una variable fundamental para determinar la eficiencia del sistema de transporte de la ciudad, tanto particular como público y su conocimiento es primordial para desarrollar el plan de movilidad de la ciudad .

De este modo, la Secretaría Distrital de Movilidad determina los corredores viales de Bogotá D.C. a caracterizar, los cuales son divididos por el consultor en cierto número de tramos, dependiendo de la longitud del corredor. Sobre cada tramo se realiza el cálculo de la velocidad media de recorrido a partir de las tomas de información en campo, para de esta forma determinar la velocidad del corredor.

Teniendo en cuenta lo anterior y con base en los datos de velocidad que se generan mes a mes para los tipos de servicio: transporte público colectivo, individual y particular, ponderando por el parque automotor para Bogotá, se obtiene el indicador de velocidad general para la ciudad.

Es importante destacar que el análisis realizado con la ponderación del parque automotor tiene en cuenta los vehículos del transporte público colectivo, el transporte individual y particular (solo automóvil), obteniendo los resultados como se presentan en la ilustración 23.

Para el año 2010 la velocidad promedio general estimada fue de 23.67 Km/H, 2011 fue de 23.27 Km/H y 2012 fue de 24.2 Km/H.

A continuación se ilustran los corredores viales de la ciudad y el histórico de la velocidad promedio general desde el año 2002.

movilidad en cifras

2012

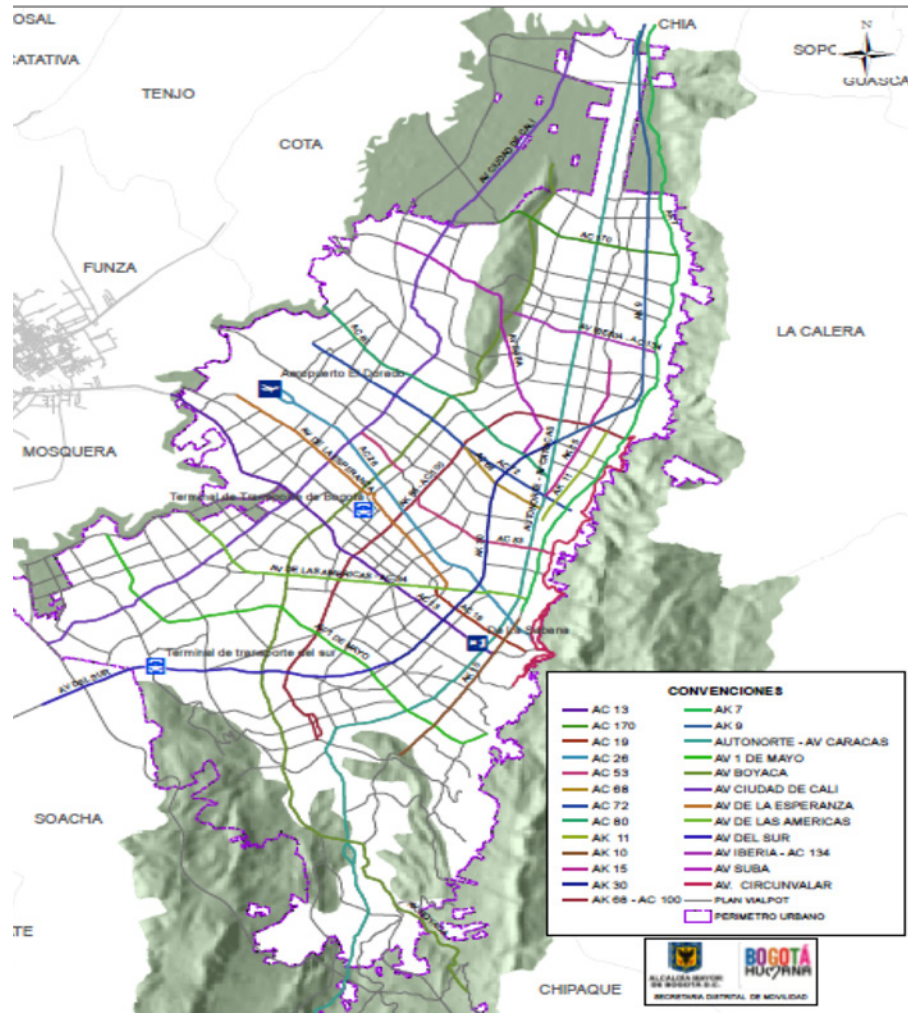


Ilustración 22, Fuente: Oficina de Información Sectorial – Secretaría Distrital de Movilidad

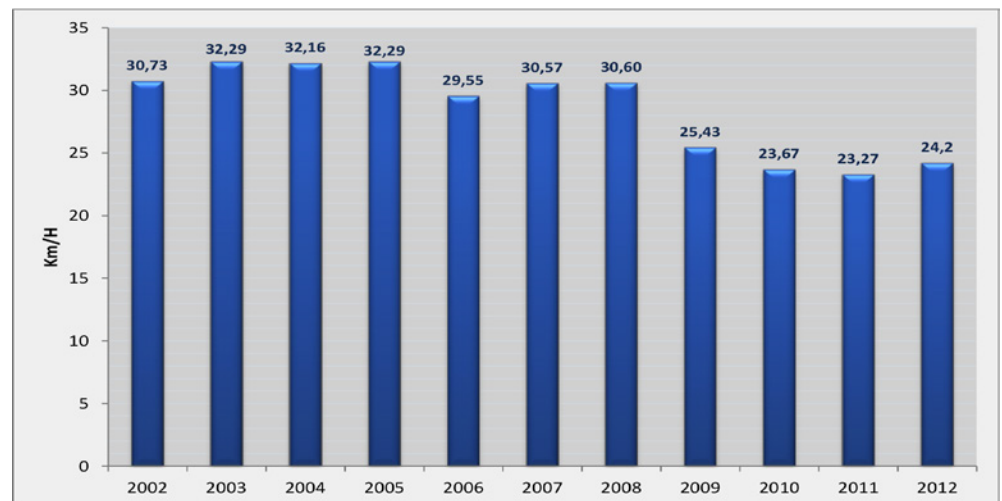


Ilustración 23, Velocidades promedio históricas. Fuente: Contrato 966-10 / Contrato 1226-11- Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM. * Los cálculos se realizan con automóvil dado que representa el mayor porcentaje del parque automotor particular.

2012

Como se aprecia en los primeros años de la gráfica; del 2002 al 2008, la velocidad promedio fue de 31.17 Km/H, aun cuando este parque crecía a tasas superiores al 10% como se mencionará más adelante. Sin embargo, solo hasta el 2009 cuando se cambia de metodología de medición, la velocidad sufre una disminución de 7 Km/H, explicado en que Inicialmente para los años 2007-2008, los ensayos se realizaban por el método de registro de placas, lo cual permitía medir parámetros de velocidad de marcha por tramo, calculando la velocidad para un tamaño de muestra con mayor confiabilidad, es decir se calculaba la velocidad con todos los datos obtenidos, sin discriminar el tipo de vehículo, debido a que el ensayo resultaba demasiado costoso por la cantidad de datos válidos que se debían tomar, fue necesario cambiar la metodología para el año 2009 adoptando desde ese instante la metodología del vehículo flotante, la cual va direccionada al seguimiento del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Individual (TPI) y el Transporte Particular (TP); esta metodología busca determinar la velocidad media de recorrido por tipo de servicio y se define como la medida de las velocidades de recorrido para cierto número de vehículos que recorren una distancia dada, resultando de esta el promedio ponderado de las velocidades por tipo de vehículo. Finalmente y debido a que no se miden las demoras o los tiempos de parada, los tiempos de desplazamiento resultan mayores y por ende se genera una reducción significativa en el indicador de velocidad. Cambio que es de suma importancia para la interpretación de los datos.

En cuanto al comportamiento de los vehículos clase automóviles (Ver Ilustración 13, Comportamiento de los vehículos de servicio particular activos), dicho registro muestra un crecimiento anual promedio de vehículos clase automóvil del 10,2%, lo que significa un ingreso al parque automotor de Bogotá de 54.000 automóviles anuales, cifra superada en los años 2010 y 2011, donde ingresaron 62.325 y 82.059 vehículos respectivamente. Lo anterior impactó de manera significativa la capacidad de la infraestructura vial de la ciudad, la cual creció solamente a tasas del 0.4% en el último año. No obstante, aún con el crecimiento desmesurado del parque en el 2011, la velocidad promedio general para la ciudad presentó la menor disminución durante los últimos dos años.

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que la reducción en la velocidad en la ciudad en los últimos años, principalmente se debió a tres factores: el incremento significativo del parque automotor, plan de obras de la ciudad y en los últimos años a la temporada de lluvias que ha afectado al país. Así mismo, al cambio metodológico en la toma de información como se determina en la ilustración 20, disminución de la velocidad del 2008 al 2009 en 5 puntos, tal y como se explicó en el párrafo anterior.

De acuerdo con el comportamiento de la tasa de motorización de los últimos años, se espera un incremento considerable del número de vehículos en la ciudad las próximas dos décadas. Dadas las restricciones físicas y de recursos de la ciudad, es imposible planear y construir las vías que pudieran eventualmente absorber y manejar este alto nivel de motorización. Por eso la actual administración le apuesta a la implementación y consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público como medida que mitigue los efectos de la tendencia de motorización, ya que significa una opción de viaje rápida y segura para los ciudadanos, frente a la utilización del vehículo particular.

Así mismo, la Administración le apuesta al mejoramiento de la Mediante la promoción de los modos no motorizados de transporte, los cuales generan beneficios para la ciudad, al fomentar el uso de la bicicleta y de los viajes a pie entre los ciudadanos, el cual se articula con lo establecido en el PMM el cual determina la promoción y desarrollo de los modos de transporte ambientalmente más sostenibles, posibilita el desarrollo de los modos no motorizados y prioriza el transporte público colectivo.

2.2 VELOCIDAD PROMEDIO TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (TPC), INDIVIDUAL Y PARTICULAR, Km/h

Con el fin de determinar la velocidad general de la ciudad, la entidad ha realizado el monitoreo a las velocidades con la metodología planteada en el Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C - Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., ejecutado por el CONSORCIO MONITOREO TRÁNSITO Y TRANSPORTE URBANO BOGOTA 2011, en desarrollo del Contrato de Consultoría 966 de 2010 y el Contrato 1226 de 2011, obteniendo los resultados que a continuación se presentan por tipo de vehículo:

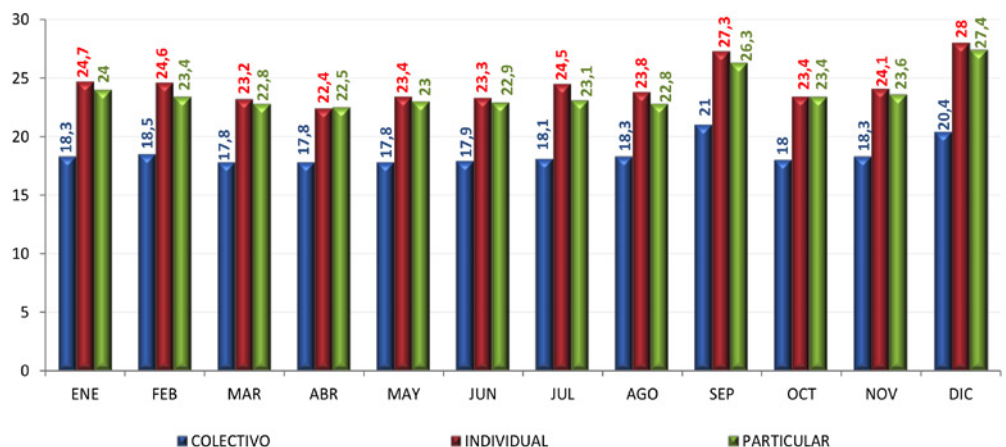


Ilustración 24, Velocidad promedio – 2012 Fuente: Contrato 966-10 / Contrato 1226-11- Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM.

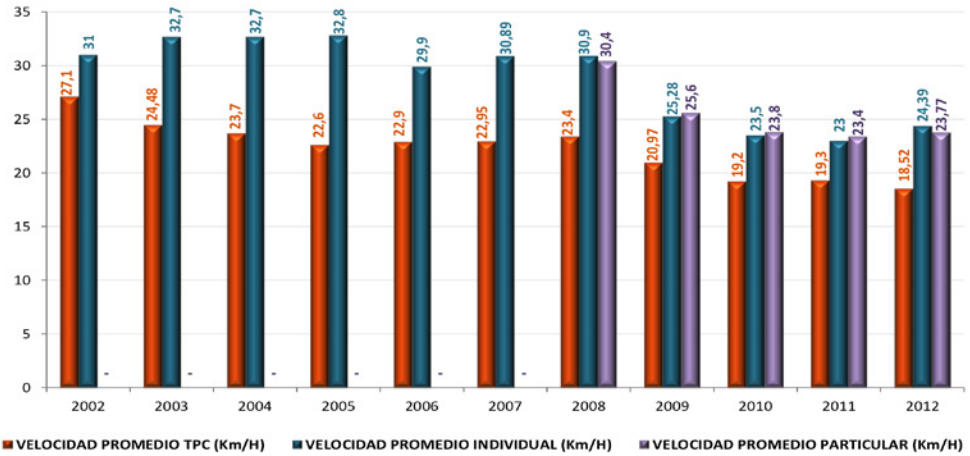


Ilustración 25, Evolución de las velocidades promedio Fuente: Contrato 966-10 / Contrato 1226-11- Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM.

Con base en la información suministrada por el contrato de monitoreo, se estableció la siguiente información para el II SEMESTRE DEL 2012, teniendo en cuenta las cargas de velocidades para cada transporte como se ilustra a continuación:

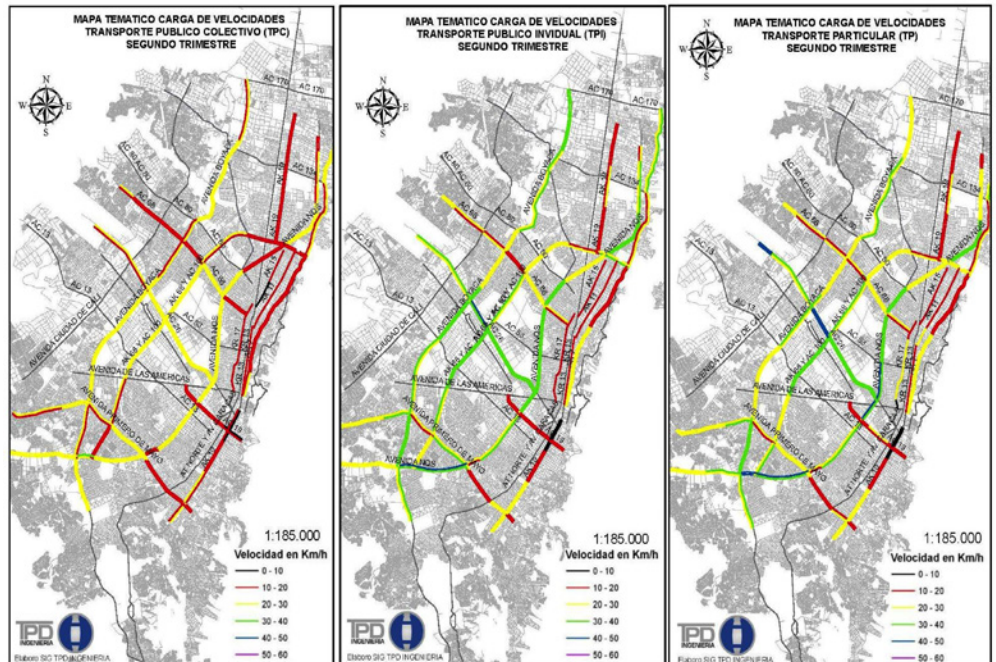


Ilustración 26, Mapa Temático Carga de Velocidades Fuente: Contrato 966-10 / Contrato 1226-11 -SDM.

Haciendo una diferenciación por corredor, se encuentra que la Avenida Calle 26 es el corredor que ofrece velocidades mayores a los usuarios, seguida por la Avenida NQS, y la Avenida Boyacá. Respectivamente, las velocidades promedio de todos los modos (y todas las franjas) en dichos corredores fueron 32,22 Km/h, 28,60 Km/h y 27,88 Km/h (Velocidades del II Sem 2012).

De otro lado, la Avenida Carrera 11 y Avenida Carrera 15, el corredor de la Avenida Calle 19 y la Carrera 13 y Carrera 17, son los corredores que resultarían menos atractivos a los usuarios desde el punto de vista de la velocidad. Respectivamente, las velocidades promedio de todos los modos (y todas las franjas) en dichos corredores fueron 12,82 Km/h, 15,17 Km/h y 15,61 Km/h, lo que significa que dichas vías ofrecen velocidades inferiores a la velocidad promedio de la ciudad.

2.3 TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO DE LOS CIUDADANOS

Por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad 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 del contrato de consultoría 966 de 2010 y 1226 de 2011, se ha realizado el estudio correspondiente a sondeos de percepción de tiempos de desplazamiento, cuyo principal 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 de la ciudad.

Los resultados de dicho estudio para el 2012 se reflejan en la siguiente figura que muestra la Duración Promedio del Viaje de Mayor Frecuencia en Minutos para las personas de la ciudad.

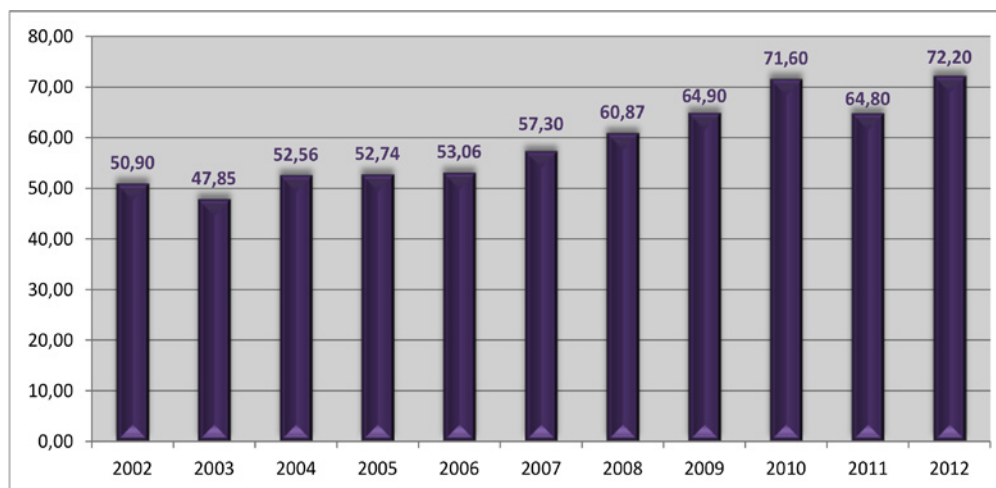


Ilustración 27, Tiempos promedio de desplazamiento de las personas en la ciudad. Fuente: Contrato 966-10 -Dirección de Transporte e Infraestructura-SDM

2.4 COMPORTAMIENTO DE LOS INDICADORES

La velocidad media de recorrido es una variable fundamental para medir parte de la eficiencia del sistema de transporte de la ciudad, tanto particular como transporte público, así como la medición del tiempo de desplazamiento de los ciudadanos y su conocimiento es fundamental para desarrollar las estrategias enmarcadas en el Plan Maestro de Movilidad de la ciudad y el PDD.

Es importante dar de esta forma continuidad al registro de los datos que son base para la toma de decisiones, que permiten ver el panorama de movilidad para la ciudad.

Sólo en los últimos tres años (luego de la recesión económica de 2009), el parque automotor de vehículos particulares se incrementó un 26,7%, al pasar de 1 millón 277 mil vehículos en diciembre de 2010 a 1 millón 618 mil en diciembre de 2012. El 76,4% de la tasa de crecimiento del parque automotor particular, ha sido aportado por las motos que entre diciembre de 2010 y diciembre de 2012, aumentaron 122 mil unidades, registrando tasas de crecimiento anuales progresivos, pasando de un 16% en 2010 al 20,2% en el 2012.

En cuanto a los indicadores se puede mencionar que la velocidad promedio ha disminuido a través de los años, como consecuencia entre otros del crecimiento del parque automotor frente a una infraestructura que ha permanecido casi constante, la ausencia de un sistema de transporte eficiente que permita desestimular el uso de vehículos particulares, la falta de cultura ciudadana y de un sistema de control del tráfico acorde a las necesidades de la ciudad. Por otro lado, se observa un aumento en la duración promedio de viaje como consecuencia de la disminución de la velocidad promedio. Estos indicadores nos permiten hacer una revisión profunda de los problemas que se deben solucionar a corto y mediano plazo para contrarrestar la congestión vehicular y revisar si los planes programas y proyectos tienden a mejorar los indicadores mencionados y con ello la calidad de vida de los ciudadanos.

De igual forma, se trabaja en la formulación de proyectos que permitan el descongestionamiento de las vías, como la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, que de manera sistémica, busca la sustitución gradual y paulatina del sistema colectivo menos eficiente, por un sistema de transporte masivo mucho más competitivo, la integración de la operación y la tarifa, teniendo como medio generalizado de acceso el pago electrónico, la creación de un modelo de organización empresarial de prestación de servicio, al igual que la racionalización de la oferta de servicio para garantizar mayor accesibilidad y la modernización de la flota vehicular, con criterios de mayor capacidad de pasajeros y mejora de las emisiones ambientales.

Cabe resaltar que la ciudad requiere la organización del sistema de transporte público actual, mejorando las condiciones de cobertura, accesibilidad, costo, conectividad y beneficio social, objetivo primordial del SITP, el cual contempla además de estos aspectos el desarrollo de las condiciones para operar un sistema de transporte sostenible, con calidad, oportunidad, seguridad y con los mínimos impactos ambientales, contribuyendo en la calidad de vida de los bogotanos y al medio ambiente de la ciudad.

Así mismo, se desarrollan estrategias, con el fin de articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico, garantizar la inversión en la ampliación del subsistema de vías, de espacio público, en el mantenimiento vial y la sostenibilidad del sistema priorizando las inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial y el sistema de espacio público, para mejorar la conectividad a nivel urbano y regional y mejorar la productividad de la ciudad al apoyar sistemas que busquen aumentar la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca mejorando la conectividad interna de Bogotá con las ciudades de la red, y de la Región.

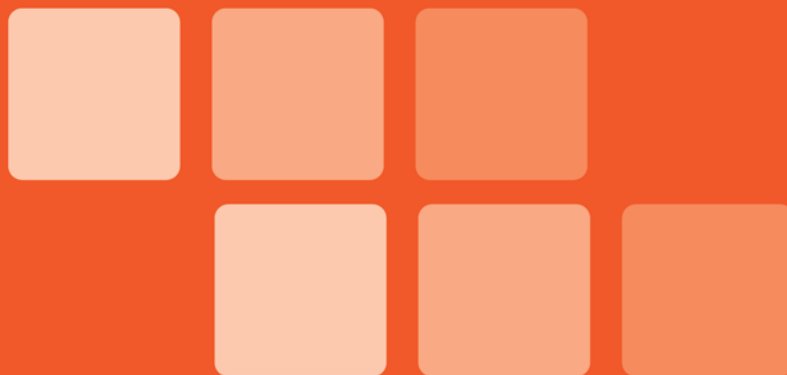
De igual forma, las actividades estratégicas para la promoción del transporte no motorizado generan tres impactos fundamentales en la ciudad: En primer lugar, se interviene la infraestructura con el fin de mantener la existente y construir nueva para lograr una mayor conexión e intermodalidad (tanto para el peatón como para el ciclista). Segundo, se generan servicios complementarios a estas redes que mejoren la calidad de los viajes realizados en medios no motorizados. Y, por último y no menos importante, se propician programas que permitan un cambio de conciencia en lo referente a la apropiación de la bicicleta como medio de transporte para grupos objetivo de la población. De esta manera, se pretende aportar en la modificación del modelo de transporte de la ciudad que se adelanta, fortaleciendo el ordenamiento territorial y apuntando a un modelo de movilidad sostenible enmarcado en las políticas establecidas en el Plan Maestro de Movilidad.

movilidad en cifras

2012

3

SEGURIDAD VIAL Y
COMPORTAMIENTO CIUDADANO



SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO CIUDADANO

3.1 ACCIDENTALIDAD

3.1.1 TOTAL ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Durante el año 2012, se reportaron 35.562 accidentes de tránsito en Bogotá, En la gráfica se evidencia que esta es una cifra que a pesar de haber sufrido un incremento respecto del año anterior, aún se encuentra dentro del promedio de los últimos 4 años y por debajo del nivel de accidentalidad que se presentó entre 2003 y 2008.

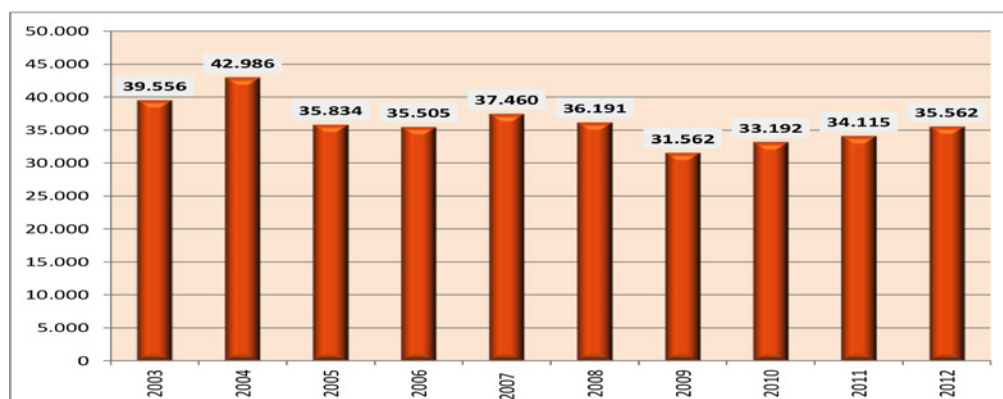


Ilustración 28, Total accidentes de tránsito. Fuente: Oficina de Información Sectorial - SDM.

3.1.2 TOTAL ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON HERIDOS

Al presentarse un incremento en la cantidad total de accidentes durante 2012, se genera una relación directa con el incremento en la cantidad de accidentes de tránsito con heridos, dicho incremento respecto de 2011 fue de 1.532 eventos.

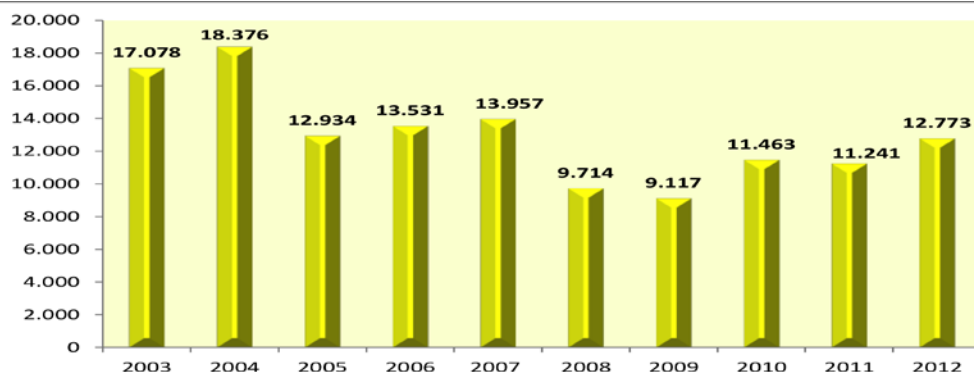


Ilustración 29, Total accidentes de tránsito con Heridos. Fuente Oficina de Información Sectorial - SDM.

3.1.3 TOTAL ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON MUERTOS

El registro de accidentes de tránsito con víctimas fatales en el año 2012 corresponde a uno de los más bajos en los últimos 10 años lo que significa que a pesar de presentarse un incremento en la cantidad total de accidentes, dicho incremento no es directamente proporcional a la gravedad de los mismos.

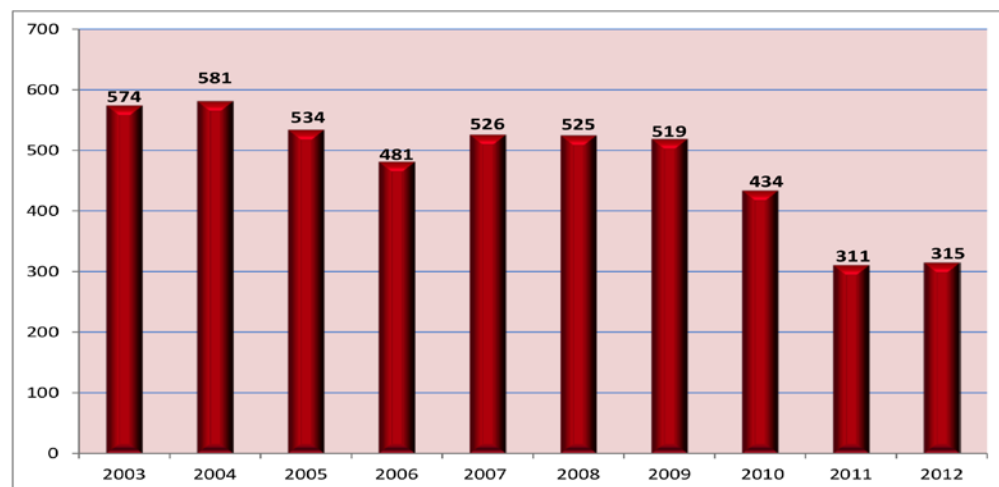


Ilustración 30, Total accidentes de tránsito con Muertos. Fuente: Oficina de Información Sectorial - SDM.

3.1.4 ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR LOCALIDAD

De acuerdo con los registros de accidentes de tránsito, durante el año 2011 las localidades en donde se registraron más accidentes de tránsito fueron en su orden, Suba, Kennedy, Engativá y Usaquén.

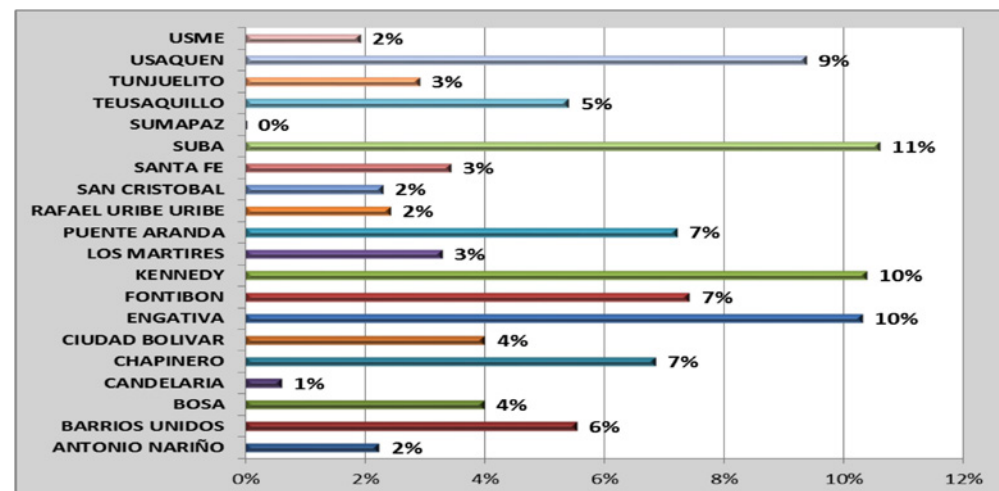


Ilustración 31, Accidentes de tránsito por localidad Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito - SDM

3.1.5 CLASES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

En lo relacionado con las clases de accidentes de tránsito ocurridos en el Distrito, encontramos un porcentaje de ocurrencia “choque con vehículo” del 81% en el año 2012. Los atropellos se encuentran como segundo tipo de accidente de tránsito de más ocurrencia aunque con un porcentaje de ocurrencia mucho más bajo.

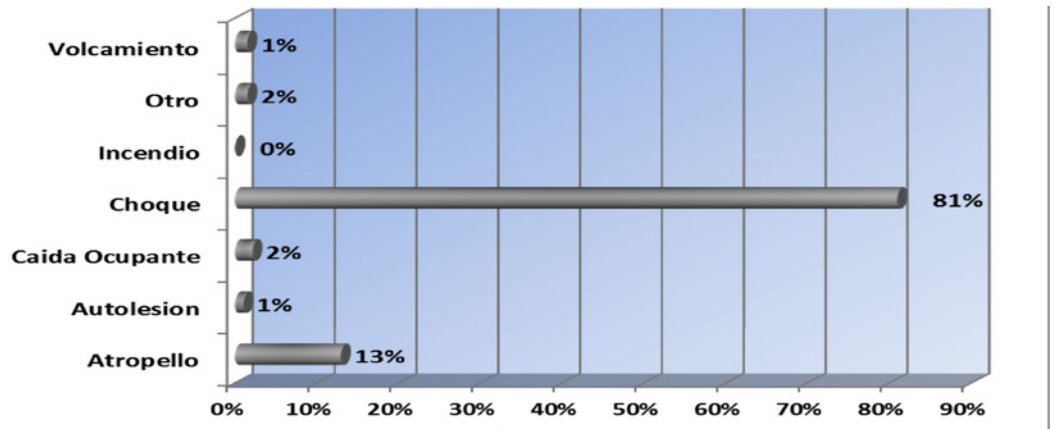


Ilustración 32, Clases de accidentes de tránsito. Fuente: Oficina de Información Sectorial – SDM.

3.1.6 MOTOCICLISTAS LESIONADOS POR GÉNERO Y EDAD

Para el año 2012, el mayor número de motociclistas lesionados fueron hombres con una afectación en el 94,1% de los casos, esto en parte debido a que este vehículo es aún más utilizado por hombres que por mujeres. El rango de edad con mayor número de heridos es entre los 21 y los 30 años.

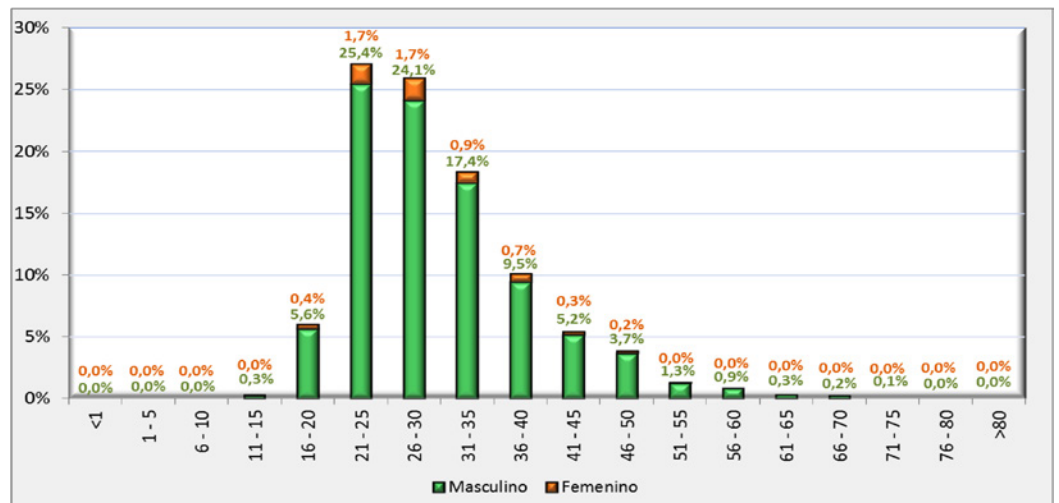


Ilustración 33, Porcentaje de motociclistas lesionados en accidentes Fuente: Oficina de Información Sectorial – SDM.

3.1.7 MOTOCICLISTAS MUERTOS POR GÉNERO Y EDAD

Para el año 2012, el 97% de motociclistas muertos fueron hombres, y el 3% restante corresponde al género femenino. El rango de edad de mayor ocurrencia fue de 21 a 35 años. Esto significa que de las 135 personas reportadas como motociclistas muertos en 2012, solamente 4 fueron mujeres.

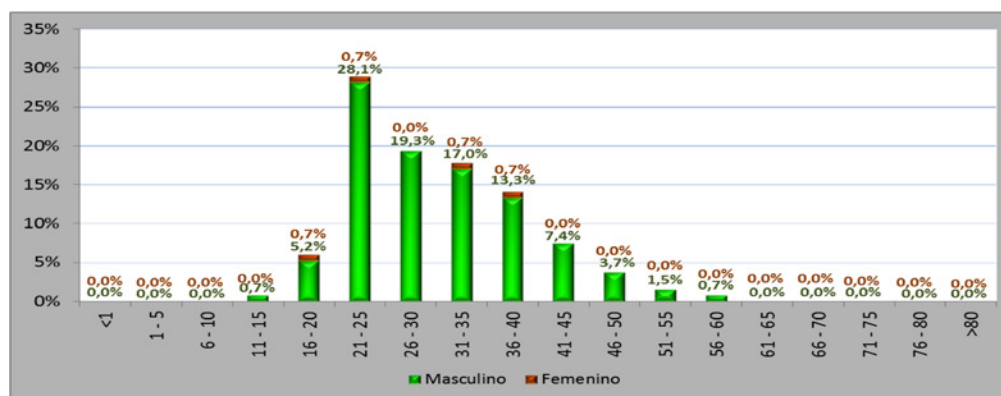


Ilustración 34, Porcentaje de motociclistas muertos en accidentes por género y edad Fuente: Oficina de Información Sectorial – SDM.

3.1.8 CICLISTAS LESIONADOS POR GÉNERO Y EDAD

En la siguiente grafica se puede observar la misma tendencia que se presenta en el caso de los motociclistas donde el mayor porcentaje de lesionados fueron hombres (90.5%) mientras que el porcentaje de mujeres ciclistas heridas fue mínimo en comparación (9.5%). Dicha tendencia se presenta por razones muy similares al caso de los motociclistas y una de las más importantes es que este medio de transporte es más usado por hombres que por mujeres. Para el caso de los ciclistas heridos, el rango de edad de mayor ocurrencia disminuye hasta los 16 años y hasta los 25 puesto que para conducir este medio no es necesario poseer licencia ni ser mayor de edad.

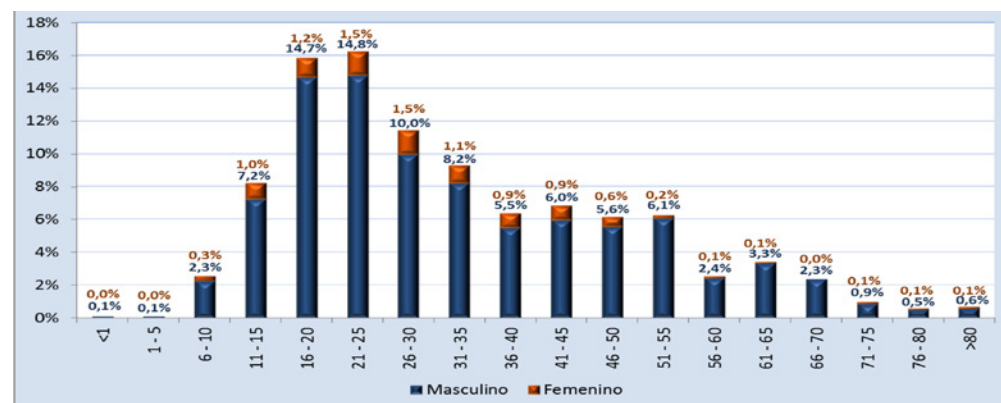


Ilustración 35, Ciclistas lesionados en accidentes por género Fuente: Oficina de Información Sectorial – SDM.

3.1.9 CICLISTAS MUERTOS POR GÉNERO Y EDAD

Para el año 2012, los ciclistas muertos en accidentes de tránsito registraron el 95.7% para el género masculino. El rango de edad en que se presentaron mayor número de ciclistas muertos en accidentes de tránsito es entre los 16 y los 21 años. Las ciclistas heridas en accidentes de tránsito.

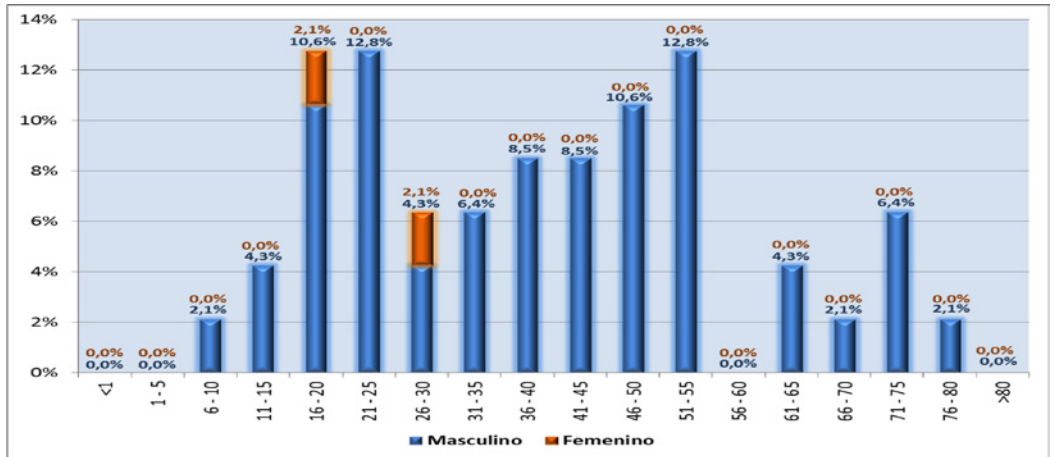


Ilustración 36, Porcentaje de ciclistas muertos en accidentes Fuente: Oficina de Información Sectorial – SDM.

3.2 ACCIDENTALIDAD GEOREFERENCIADA

3.2.1 PORCENTAJE DE SINIESTROS EN CORREDORES DE TRANSMILENIO

Porcentaje de casos de siniestros en los corredores de Transmilenio Año 2012

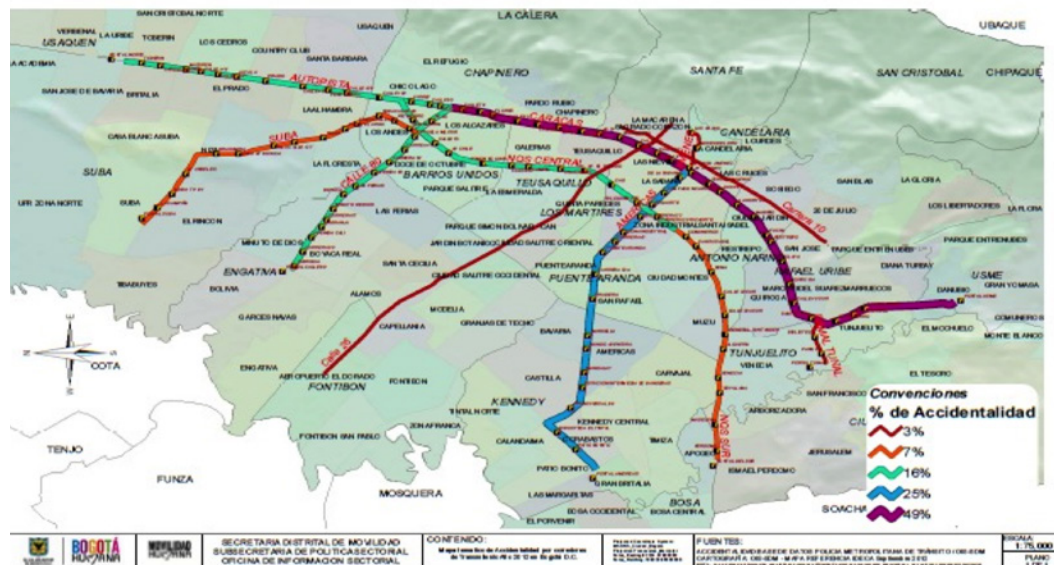


Ilustración 37, Siniestros en corredores de Transmilenio - Fuente: Oficina de Información Sectorial OIS – SDM

De acuerdo al análisis espacial realizado para el porcentaje de accidentes o siniestros registrados en los corredores de Transmilenio, se identificó que durante el 2012, se registró la mayor cantidad de accidentes en el corredor de Transmilenio correspondiente a la avenida caracas.

3.2.2 PUNTOS CRITICOS PARA PEATONES EN BOGOTÁ 2012



Ilustración 38, Puntos críticos para peatones en Bogotá 2012 - Fuente: Oficina de Información Sectorial OIS – SDM.

En el mapa anterior se puede apreciar en que localidades se concentran o presentan en mayor medida los accidentes de tránsito donde se ven involucrados peatones.

3.3. COMPORTAMIENTO CIUDADANO

La detección de infracciones de tránsito a través de medios técnicos y tecnológicos es una meta del Plan de Desarrollo y debe articularse a través del SIMUR como lo establece el parágrafo del Art. 2 del Acuerdo 446 de 2010.

En cuanto a características del control del tráfico por medios tecnológicos, dispone el mismo Plan Maestro de Movilidad -PMM-1 la instalación de equipos destinados al control y vigilancia del tránsito, que puedan generar las piezas probatorias unificadas que permitan una identificación gráfica satisfactoria del vehículo, al tiempo que demuestren la conducta prohibida, su tiempo y lugar. Los equipos deberán cumplir los estándares internacionales en cuanto a emisión de radiación.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad inició el Proyecto de “detección de infracciones de tránsito a través de medios técnicos y tecnológicos”, con el propósito de desarrollar los componentes de software necesarios para integrarlos al SIMUR y de esta forma constituir la gestión entre los actores y los componentes de la movilidad que en este caso en particular busca establecer el intercambio de información con los diferentes dispositivos electrónicos que permitan la detección de infracciones por medios técnicos y tecnológicos, el desarrollo del proceso contravencional previsto por la Secretaría Distrital de Movilidad e información útil para la evaluación de las distintas tecnologías para la detección de infracciones de tránsito a través de medios técnicos y tecnológicos, y para evaluar el comportamiento de los infractores en las vías de Bogotá ante la presencia de dispositivos de detección.

3.3.1 HISTÓRICO DE INFRACCIONES IMPUESTAS.

En la siguiente figura se puede observar una disminución de 2.136 comparendos impuestos en 2012 respecto del año anterior, esto que muestra una tendencia descendente que tiende a estabilizarse desde el año 2010.

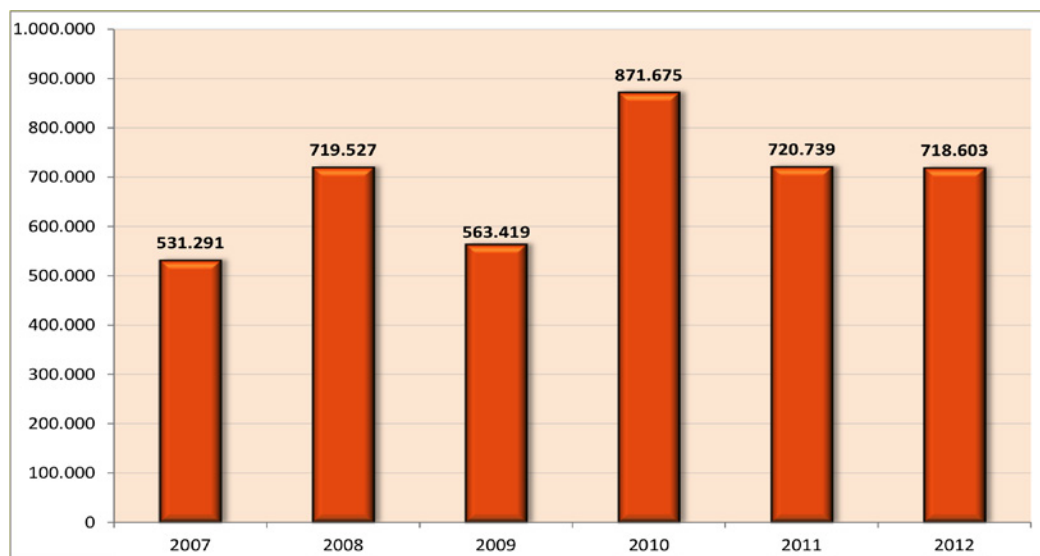


Ilustración 39, Histórico de infracciones impuestas Fuente: SICON- SDM.

3.3.1 COMPARENDOS IMPUESTOS EN 2012 POR TIPO DE DETECCIÓN

Actualmente, los comparendos pueden ser impuestos de forma manual o electrónica, los comparendos electrónicos se subdividen en foto-comparendos y comparendos electrónicos con tirilla, estos últimos son generados por los miembros de la policía de tránsito y transporte de Bogotá a través de los dispositivos electrónicos de ayuda policial – DEAP o comúnmente llamadas comparenderas

electrónicas que permiten al policial obtener evidencias fotográficas de la infracción y generar la orden de comparendo de manera electrónica. Los foto-comparendos son generados con base en las imágenes obtenidas desde las diferentes cámaras que se encuentran disponibles en diferentes puntos de la ciudad así como en algunas de las motocicletas de la policía.

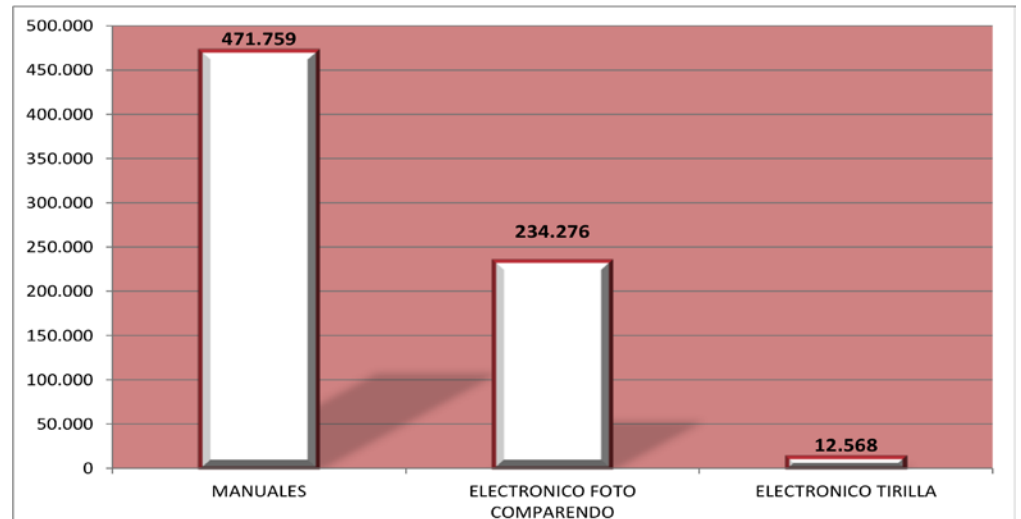


Ilustración 40, Cantidad de comparendos impuestos por tipo de detección en Bogotá 2012 - Fuente: SICON – SDM.

3.3.2 TOP 5 COMPARENDOS IMPUESTOS

A continuación se relaciona el top 5 de comparendos impuestos durante 2012, discriminados por tipo de detección y código de infracción.

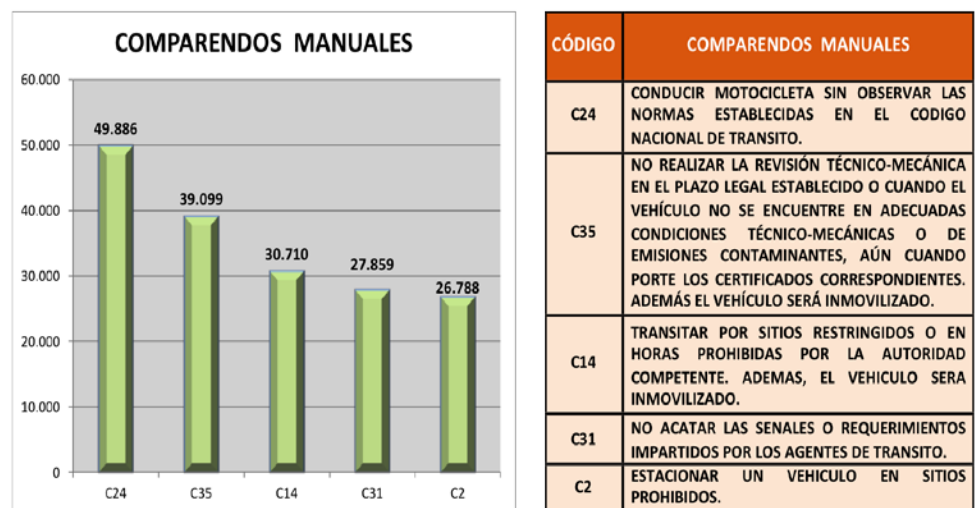
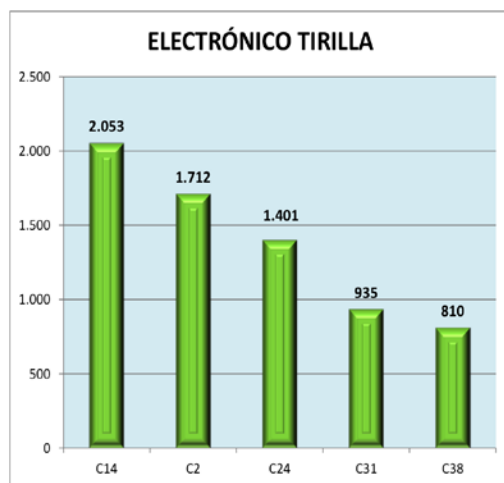


Ilustración 41, Top 5 órdenes de comparendos manuales más impuestas en 2012, Fuente: SICON-SDM.



CÓDIGO	FOTO-COMPARENDO
C2	ESTACIONAR UN VEHICULO EN SITIOS PROHIBIDOS.
C3	BLOQUEAR UNA CALZADA O INTERSECCION CON UN VEHICULO, SALVO CUANDO EL BLOQUEO OBEDEZCA A LA OCURRENCIA DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO
C14	TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS O EN HORAS PROHIBIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE. ADEMÁS, EL VEHICULO SERA INMOVILIZADO.
C32	NO RESPETAR EL PASO DE PEATONES QUE CRUZAN UNA VIA EN SITIO PERMITIDO PARA ELLOS O NO DARLES LA PRELACION EN LAS FRANJAS PARA ELLO ESTABLECIDAS.
C19	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN SITIOS DISTINTOS DE LOS DEMARCADOS POR LAS AUTORIDADES.

Ilustración 42, Top 5 órdenes de foto-comparendo más impuestas en 2012, Fuente: SICON-SDM.



CÓDIGO	ELECTRÓNICO TIRILLA
C14	TRANSITAR POR SITIOS RESTRINGIDOS O EN HORAS PROHIBIDAS POR LA AUTORIDAD COMPETENTE. ADEMÁS, EL VEHICULO SERA INMOVILIZADO.
C2	ESTACIONAR UN VEHICULO EN SITIOS PROHIBIDOS.
C24	CONDUCCIR MOTOCICLETA SIN OBSERVAR LAS NORMAS ESTABLECIDAS EN EL CODIGO NACIONAL DE TRANSITO.
C31	NO ACATAR LAS SEÑALES O REQUERIMIENTOS IMPARTIDOS POR LOS AGENTES DE TRANSITO.
C38	USAR SISTEMAS MÓVILES DE COMUNICACION O TELÉFONOS INSTALADOS EN LOS VEHÍCULOS AL MOMENTO DE CONDUCCIR, EXCEPTUANDO SI ÉSTOS SON UTILIZADOS CON ACCESORIOS O EQUIPOS AUXILIARES QUE PERMITAN TENER LAS MANOS LIBRES.

Ilustración 43, Top 5 órdenes de comparendo electrónico tirilla más impuestas en 2012, Fuente: SICON-SDM.

3.4 ESTADÍSTICAS DE EMBRIAGUEZ

El año 2012 se destacó por los diferentes cambios normativos, que al interior de los procedimientos administrativos debieron ser implementados. En este sentido, la Ley 1548 de 2012, entró en vigencia el día 5 de julio del presente año, generando un impacto inmenso en la ciudadanía al introducir un nuevo grado de embriaguez denominado positivo de embriaguez (cero), tipificar la renuencia a realizarse la prueba de alcoholemia como conducta reprochable, establecer en el grado uno la suspensión de la licencia, aumento de años en la suspensión de la licencia y finalmente consagró que el beneficio del descuento por pago y curso no es aplicable en esta conducta.

Ahora bien, el endurecimiento de la norma contrario al comportamiento esperado es decir, no disminuyó sino que se aumentó de manera significativa, tal y como se observa en las siguientes gráficas:

3.4.1 SANCIONES POR EMBRIAGUEZ

El Artículo 152 del Código Nacional de Tránsito, fue modificado por la Ley 1548 de 2012, dicha modificación estableció los siguientes grados por embriaguez:

- POSITIVO entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml – suspensión de 6 a 12 meses
- GRADO I entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml – suspensión de 1 a 3 años
- GRADO II entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml – suspensión de 3 a 5 años
- GRADO III entre 150 o más mg de etanol/100 ml – suspensión de 5 y 10 años

La novedad como se dijo antes, se observa en la creación del grado positivo y en el grado 1 se introdujo suspensión de licencia, toda vez que con la modificación de la Ley 1383 de 2010 se había eliminado la suspensión de la licencia en ese grado específicamente.

SANCIONADOS POR EMBRIAGUEZ

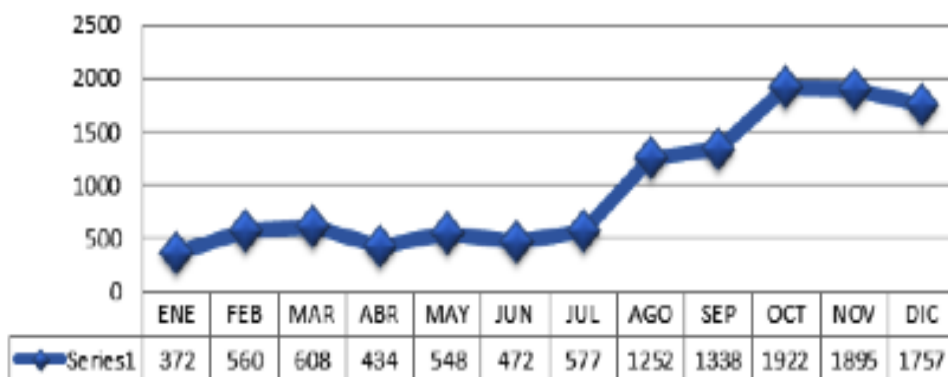


Ilustración 44, Ciudadanos sancionados por embriaguez-Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.2 SANCIONES POR EMBRIAGUEZ DISCRIMINADAS POR GRADO

En la gráfica siguiente se observa que a partir del mes de julio, las sanciones por embriaguez fueron incrementándose. De otro lado, el grado I es el que presenta mayor afluencia de sancionados, mientras que el grado III es el que presenta menos sancionados.

Es de anotar que la renuencia contempla una sanción igual al grado III esto es de 5 a 10 años.

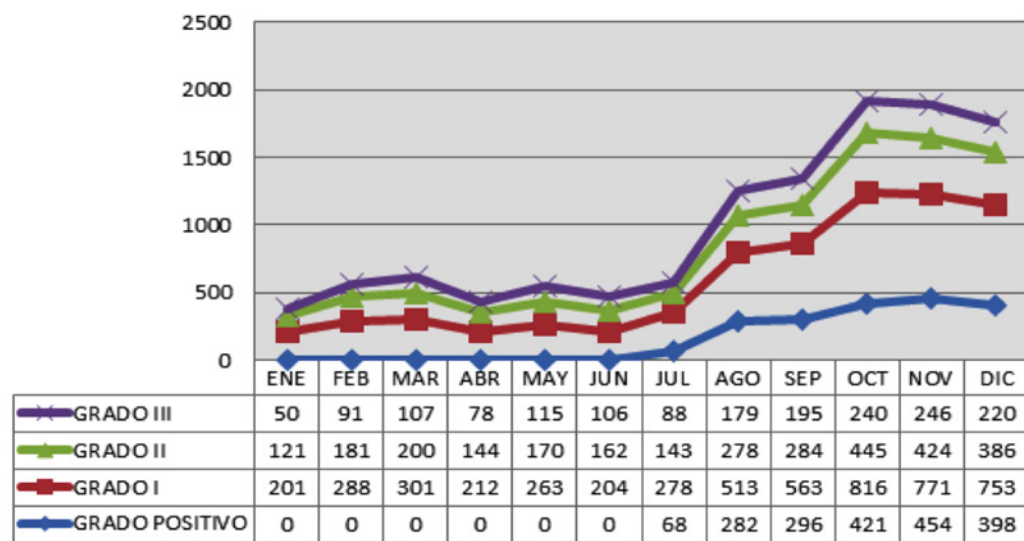


Ilustración 45, Sancionados por embriaguez discriminados por grado - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.3 LICENCIAS SUSPENDIDAS

De acuerdo a lo previamente expuesto, se tiene que las licencias suspendidas coinciden con el número de infractores:

MES	GRADO DE EMBRIAGUEZ				TOTAL
	O	I	II	III	
ENE	0	201	121	50	372
FEB	0	288	181	91	560
MAR	0	301	200	107	608
ABR	0	212	144	78	434
MAY	0	263	170	115	548
JUN	0	204	162	106	472
JUL	68	278	143	88	577
AGO	282	513	278	179	1.252
SEP	296	563	284	195	1.338
OCT	421	816	445	240	1.922
NOV	454	771	424	246	1.895
DIC	398	753	386	220	1.757
TOTAL	1.919	5.163	2.938	1.715	11.735

Ilustración 46, Cantidad de Licencias Suspendidas 2012 - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.4 LICENCIAS RETENIDAS

La cifra de licencias retenidas, en ocasiones no coincide con las sanciones o licencias suspendidas, porque se evidencian casos de personas que ejercen la labor de la conducción sin haber obtenido licencia de conducción. En otros casos, se observa que son personas que tienen sanciones previas con licencias de conducción suspendidas y ejercen la conducción, lo que genera la judicialización en esos casos.

LICENCIAS RETENIDAS POR EMBRIAGUEZ					
MES	GRADO DE EMBRIAGUEZ				TOTAL
	O	I	II	III	
ENE	0	3	99	45	147
FEB	0	8	155	75	238
MAR	0	14	164	94	272
ABR	0	5	117	66	188
MAY	0	6	140	97	243
JUN	0	8	132	90	230
JUL	60	161	125	76	422
AGO	256	471	243	155	1125
SEP	269	525	265	169	1228
OCT	356	631	324	145	1456
NOV	367	658	348	184	1557
DIC	315	653	307	162	1437
TOTAL	1623	3143	2419	1358	8543

Ilustración 47, Licencias Retenidas por Embriaguez-Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.5 ACTAS DE ENTREGA DE VEHICULOS POR EMBRIAGUEZ

De conformidad con el Código Nacional de Tránsito, en concordancia con la Resolución 3027, la Infracción E03 de embriaguez, siempre genera la inmovilización del vehículo del presunto infractor que conduce en dicho estado, por lo que las actas de entrega van a asociadas al número de infracciones por dicha conducta.

3.4.6 IMPUGNACIONES RECHAZADAS

La Subdirección de Contravenciones de la Secretaría Distrital de Movilidad adelanta todas las investigaciones administrativas que surgen frente a la imposición de un comparendo, especialmente cuando el presunto infractor se encuentra inconforme con la conducta que se le imputa, en estos eventos se

realiza audiencia pública en la que con la observancia del debido proceso y el derecho de defensa, se profiere un acto administrativo en derecho, declarando contraventor o exonerándolo. En este caso, se grafica los casos en que se profiere fallo sancionatorio.

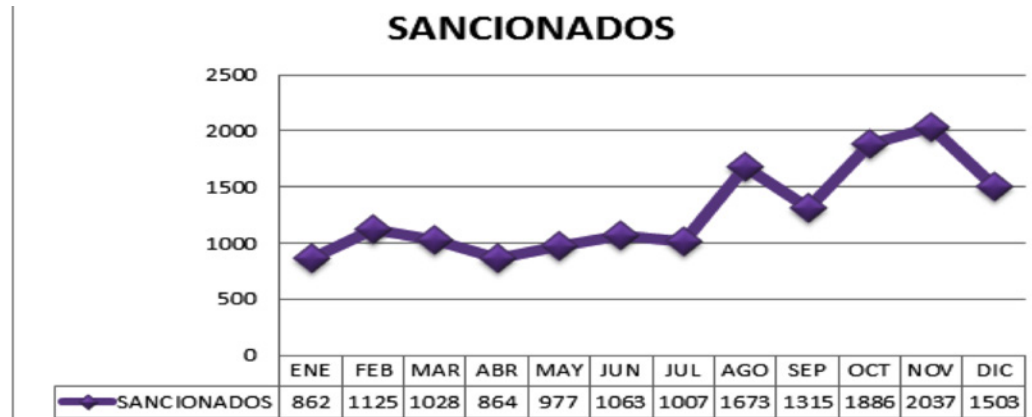


Ilustración 48, Impugnaciones de comparendo rechazadas - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.7 IMPUGNACIONES ACEPTADAS (Exonerados de pago de comparendo)

El comparendo está definido como la orden formal de notificación para el presunto contraventor o implicado para que este se presente ante la autoridad de tránsito, para que en virtud del Artículo 136 del Código Nacional de Tránsito acepte la comisión del hecho pagando, haciendo curso, o presentando sus argumentos de inconformidad con las pruebas conducentes, útiles y pertinentes que pretenda hacer valer para establecer que no incurrió en una infracción a la normatividad. En el último caso, la Autoridad de Tránsito profiere un Acto Administrativo, exonerando de responsabilidad contravencional al presunto infractor si hay lugar.

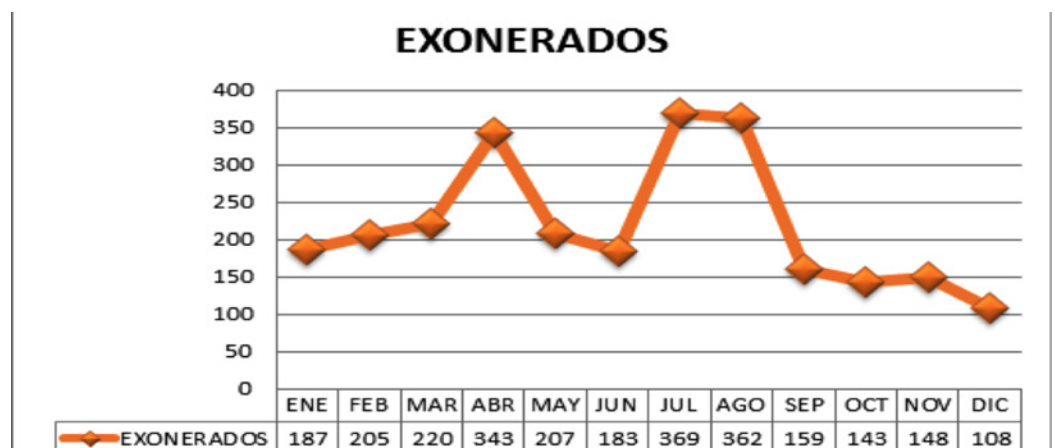


Ilustración 49, Impugnaciones de Comparendo Aceptadas - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.8 SEGUNDA INSTANCIA

De conformidad con el Artículo 142 del Código Nacional de Tránsito, las actuaciones que se surten en desarrollo de los procesos administrativos son susceptibles de revisión por parte del superior funcional, en los eventos en que por competencia es posible impetrar el recurso de apelación, así las cosas la siguiente gráfica visualiza que el nivel de inconformidad es bajo, es decir, los usuarios a pesar que tienen ese derecho constitucional no impugnan las decisiones:



Ilustración 50, Impugnaciones que hacen uso de la segunda instancia - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

3.4.9 AUDIENCIAS DE CONTINUACIÓN

En virtud del Artículo 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito el proceso contravencional se desarrolla en audiencia pública, emitiéndose el fallo a través de un acto administrativo que se notifica por Estrados. Ahora bien, si en el desarrollo de la audiencia el presunto infractor solicita la práctica de pruebas, esta se suspende para ser continuada posteriormente, en un período no superior a 15 días. A continuación se evidencian los casos en los cuales fue necesario realizar audiencias de continuación.

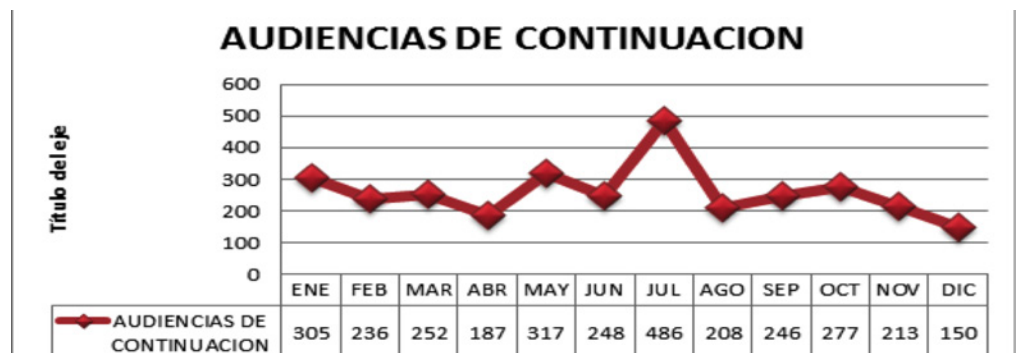


Ilustración 51, Audiencias de continuación 2012 - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

2012

4

MOVILIDAD ESCOLAR




MOVILIDAD ESCOLAR


4.1 PACTOS POR LA MOVILIDAD ESCOLAR


El objetivo de los pactos escolares es implementar una estrategia integral a partir de un Pacto por la Movilidad Escolar que involucre a los actores responsables de diferentes aspectos relacionados con la movilidad escolar, que incluye acciones normativas, pedagógicas, de autorregulación, control e intervención en la infraestructura que contribuyan a ofrecer condiciones óptimas de seguridad vial a los niños, niñas y adolescentes que por su condición de vulnerabilidad requieren una atención y tratamiento especial en sus desplazamientos entre sus hogares y lugares de estudio y que, además, reduzcan la accidentalidad que afecta a la población escolar en la ciudad.


Actores: Secretaría de Educación, Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, Gremios de Transporte Especial, Policía de Tránsito, Interventoría de la Universidad Nacional, Secretaría Distrital de Integración Social, IDU, Fundación por la Vía por la Vida, Cruz Roja.


Resultados:


- 


Estrategias sobre seguridad vial al interior de los colegios de la UPZ Suba- El Rincón (Pacto escolar localizado) Colegios: seis (6) colegios vinculados al pacto que recibieron acompañamiento pedagógico.
Estudiantes : 2907
Profesores : 94
- 


Intervenciones en vía en la UPZ Suba- El Rincón: Intervenciones en vía: Doce (12) visitas en los puntos de intervención (Av. Ciudad de Cali con Calle 139, Av. Ciudad de Cali con Calle 132, Carrera 139 con calle 100) en donde se desarrollaron estrategias de divulgación sobre la protección y autoprotección a los estudiantes que se desplazan a pie
- 

Construcción de la propuesta de reglamentación de la ley 1503 de 2011. Después del trabajo colectivo la propuesta se encuentra subida en la pagina web del ministerio de transporte con el objeto de recibir comentarios de la comunidad en general
- 

Construcción de la propuesta de reglamentación de la ley 1503 de 2011. Después del trabajo colectivo la propuesta se encuentra subida en la pagina web del ministerio de transporte con el objeto de recibir comentarios de la comunidad en general.
- 

Capacitación en seguridad vial a empresas de transporte escolar : Número de conductores: 295
- 

La interventora de rutas escolares de la Universidad Nacional convocó a los representantes de las empresas de transporte especial que prestan sus servicios a las instituciones distritales, para que permitieran pedagógicamente la revisión a todo el parque automotor por parte de la SDM: Del total de 750 vehículos del parque automotor se han revisado 458.
- 

Construcción colectiva con los actores del pacto de la propuesta de resolución del botiquín en el transporte escolar: 4 meses de trabajo.
- 







Acompañamiento y construcción colectiva de la propuesta de profesionalización y perfil para conductores de transporte escolar: 4 meses de trabajo..

4.1.1 PACTO POR LA PROTECCIÓN Y AUTOPROTECCIÓN DE LOS PEATONES, ENTORNO CALLE 100 ENTRE CARRERAS 7 Y 11

El objetivo de este pacto es concertar acciones que permitan mejorar progresivamente la seguridad vial de los peatones en el tramo de la calle 100 entre las carreras 7 y 11.

Para este caso, los actores que se comprometieron con dicho pacto fueron: Asociación de vecinos Santa Clara, Chevron Petroleum Company, Universidad Militar Nueva Granada, Alcaldías Locales de Chapinero y Usaquén, Policía de Tránsito, Centro de educación Militar, Jardín Botánico de Bogotá, IDU.

Resultados:


-  Señalización y demarcación de los cruces seguros de la carrera 9 y 11
-  Ajuste a la fase peatonal de las intersecciones seguras
-  Intervenciones en vía con el grupo guía
-  Difusión de mensajes de protección y autoprotección de los peatones a través de los medios de comunicación internos de la UMNG y de Chevron.
-  Difusión a los estudiantes de la UMNG de mensajes de la seguridad vial a través del grupo Guía y de los centros locales.
-  Diseño de una barrera física en el separador del sector con el fin de mitigar el riesgo de atropello de peatones

4.1.2 PACTO POR UN CORREDOR SEGURO Y AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE EN LA CARRERA 7 ENTRE CALLES 71 Y 77

En este caso, el objetivo es contribuir a mejorar la movilidad peatonal y recuperar ambientalmente, el sector de la carrera 7ª, comprendido entre las calles 71 y 77.

El Jardín Botánico de Bogotá, Hotel Hilton, Corposéptima, Edificio Torre Ultra-bursátiles, Honor y Laurel, Hotel Embassy Suites y Organización Terpel fueron los actores comprometidos con la firma de este pacto.


Resultados:

-  Intervención en vía con el grupo guía fomentando el uso de los cruces seguros del sector e interactuando con personas que desarrollen comportamientos inadecuados.

4.1.3 PACTO POR LA MOVILIDAD EN EL ENTORNO DEL COLEGIO MARIA AUXILIADORA

Este pacto fue firmado para buscar en el mejoramiento de movilidad del sector y la calidad de la vida de los ciudadanos. Allí intervinieron, Asosandiego, Colegio Maria Auxiliadora, Libertur S.A., Conjuntos residenciales del sector.

Resultados:

-  Gestión de un plan de ascenso y descenso seguro de escolares y sin que afecte la movilidad en el entorno del sector con el colegio Maria Auxiliadora y la compañía Libertur

4.2 DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ESCOLAR

La visita de Diagnóstico de Movilidad Escolar se realiza en todas las zonas educativas y consiste en identificar los cambios o fluctuaciones en el tránsito, tanto vehicular como peatonal, así mismo, detecta el posible riesgo que enfrenta la comunidad educativa en las horas de ingreso y salida de los estudiantes. En esta tarea, también se realizan procedimientos como la toma de velocidad de los vehículos que transitan en la zona, el inventario de la señalización existente, la identificación de los accesos vehiculares y peatonales que utiliza la comunidad educativa y la comunidad en general, la verificación del ascenso y descenso de los estudiantes que transitan en rutas escolares o vehículos particulares e igualmente se verifica el procedimiento de acceso al plantel educativo.

Durante el año 2012, se realizaron un total de 477 Diagnósticos de Movilidad Escolar en la ciudad, concentrándose las mayores actividades en Suba y Kennedy.

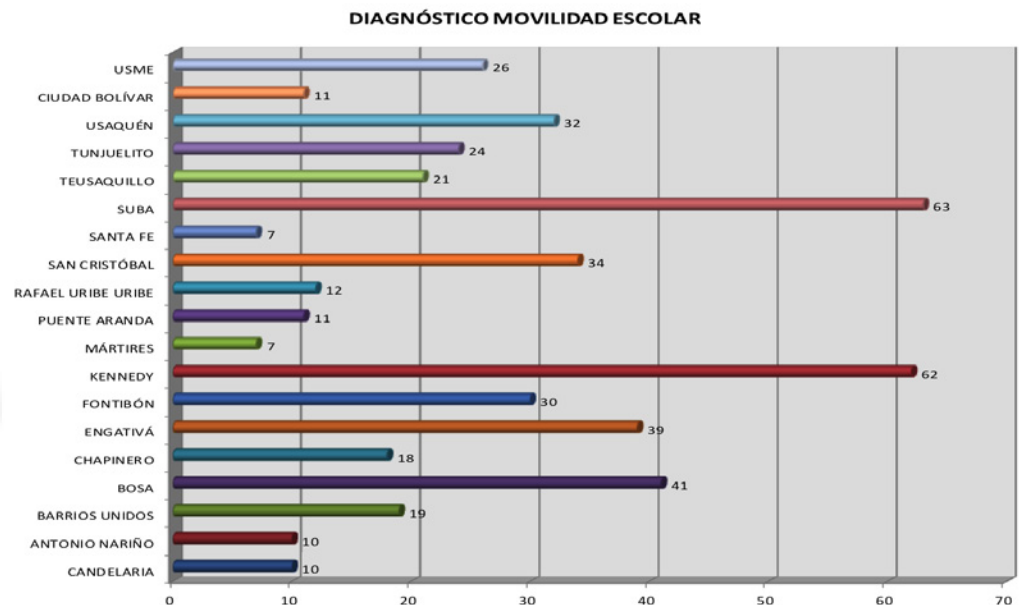


Ilustración 52, Diagnósticos Movilidad Escolar 2012 - Fuente: Subdirección de Contravenciones de Tránsito – SDM.

4.3 ACTIVIDADES PEDAGÓGICAS

La Secretaría Distrital de Movilidad, dando respuesta a la necesidad de generar espacios seguros en las vías y con el fin de proteger y preservar la vida de los ciudadanos, cuenta con un grupo de profesionales dedicados a la promoción de la seguridad vial y la cultura ciudadana, mediante el fomento de comportamientos adecuados de los usuarios de la vía, en diferentes espacios de formación, atendiendo entornos escolares y empresariales.

El objetivo de las acciones de formación es contribuir en la construcción de la cultura ciudadana para la movilidad segura y la prevención de la accidentalidad, en atención a las necesidades de educación vial, para fomentar comportamientos adecuados en los usuarios de la vía entendidos como sujetos de derechos y deberes, en los diferentes escenarios de formación.

Dicha apuesta formativa se desarrolla como alternativa pedagógica en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial (Decreto 397 de 2010), donde los procesos pedagógicos a los que responde el Plan logran consolidar espacios diferenciados de acuerdo a los grupos etáreos, formas de movilización y necesidades en educación vial de las poblaciones a las que se dirige.

4.3.1 Estructura Del Componente De Formación

Se desarrolla por módulos, talleres o unidades educativas y de profundización en temas como: causas de eventos viales, actores de la vía, reglamentación de tránsito, comportamientos seguros, infraestructura vial, manejo preventivo y cultura ciudadana para la movilidad.

Su equipo humano está compuesto por profesionales formados en pedagogía desde diferentes áreas del conocimiento: trabajo social, psicopedagogía, especialistas en artes, entre otras. En ese sentido, el trabajo se nutre desde una perspectiva interdisciplinaria que es determinante en la planeación y ejecución de las líneas de formación.

Un aspecto importante a tener en cuenta es que el Modelo pedagógico de formación que se ha planteado está enmarcado en la pedagogía crítica, en la búsqueda de la autonomía y movilización de conocimientos y experiencias propias del sujeto, es la reflexión el medio para reconocer la importancia de las acciones formativas emprendidas donde no es necesario explicar las razones e importancia de lo que se va a “aprender” (como lo sería un enfoque deductivo).

Así mismo, diferenciados los aspectos cognitivo, afectivo y expresivo como dimensiones del sujeto, se requiere, en aras de hacerlos operativos en los diferentes escenarios de formación bajo un principio de integralidad, asumirlos desde lo didáctico para así señalar unos propósitos y aprendizajes propios en cada uno teniendo en cuenta el recurso de afectos, saberes y haceres de cada sujeto, en otras palabras llevarlo al contexto educativo del ser, saber y hacer.



Por tal razón, la Secretaría Distrital de Movilidad ejecuta en la actualidad las siguientes estrategias:

4.3.2 ESTRATEGIAS FORMATIVAS PARA LAS COMUNIDADES EDUCATIVAS Y EMPRESARIALES

Ejecución de acciones formativas en torno a la Promoción de la Seguridad Vial y prevención de la accidentalidad, bajo los siguientes programas

1. Formación a docentes, padres de familia, conductores y monitoras de transporte escolar
2. Formación de Promotores Escolares en Seguridad Vial.
3. Primera infancia, infancia, adolescencia y juventud formada a través del Plan Aula y Entornos Escolares

4.3.2.1 FORMACIÓN A DOCENTES

La Secretaría Distrital de Movilidad considera pertinente suministrar orientaciones pedagógicas y técnicas a los docentes del Distrito Capital, para el abordaje de la Seguridad Vial al interior del aula regular bajo el concepto de transversalización y transdisciplinabilidad, tarea que se logra a través de procesos formativos a docentes de diferentes áreas del conocimiento.

Así mismo, y dentro de un proyecto piloto acompaña a instituciones educativas en la formulación, ejecución y evaluación de los Programas Marco de Enseñanza en Educación Vial dando cumplimiento a la Ley 1503 de 2011.

4.3.2.2 FORMACIÓN A PADRES DE FAMILIA

La Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla acciones formativas a padres de familia y adultos responsables del cuidado de los menores de edad, con el fin de orientar prácticas de cuidado y autocuidado en los diferentes desplazamientos en la ciudad.

4.3.2.3 FORMACIÓN A CONDUCTORES Y MONITORES

La Secretaría Distrital de Movilidad imparte talleres a conductores y monitores del transporte público escolar que prestan sus servicios a colegios distritales y privados, con el fin de orientar prácticas seguras y óptimas en los desplazamientos que realizan los menores de edad al interior de sus vehículos, considerando como máxima premisa el rol de responsabilidad y prestación de un servicio seguro a los estudiantes y/o menores de edad.

4.3.2.4 PROMOTORES ESCOLARES EN SEGURIDAD VIAL

Proceso formativo dirigido a estudiantes de grados superiores, para ejecutar acciones de divulgación con la comunidad educativa y local en materia de prevención y promoción de la seguridad vial.

4.3.2.5 PLAN AULA Y ENTORNOS ESCOLARES

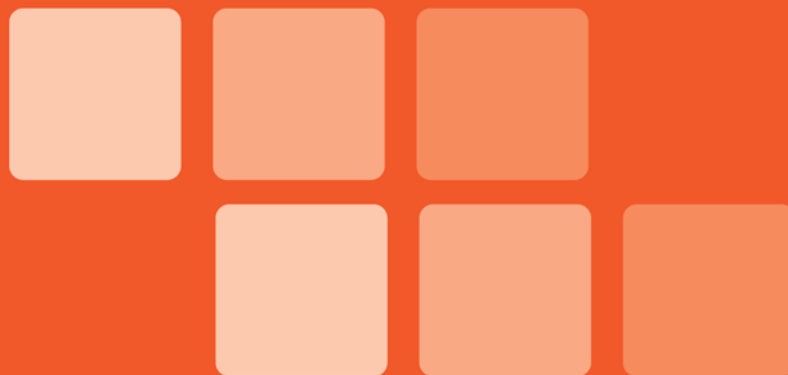
Son acciones de formación y divulgación que buscan promover hábitos y conductas de protección y autoprotección a la hora de los desplazamientos en la ciudad. Estas acciones se ejecutan bajo la aplicación de herramientas lúdico-pedagógicas y se llevan a cabo dentro de la jornada de clase.

movilidad en cifras

2012

5

ATENCIÓN AL CIUDADANO



ATENCIÓN AL CIUDADANO

5.1 GRADO DE SATISFACCIÓN DE USUARIOS EN LA RED CADE DE MOVILIDAD

Con el objetivo de medir el grado de satisfacción y expectativas de los servicios que se prestan de manera directa a la ciudadanía, la Dirección de Servicio al Ciudadano, adelanta encuestas de satisfacción trimestralmente, con el fin de determinar las oportunidades de mejora que se identifiquen y de tal manera iniciar las acciones respectivas en el Súper CADE.

La encuesta de satisfacción aplicada en el Súper CADE de Movilidad evalúa en promedio 14 ítems que incluyen entre otros: rapidez, información al ingreso, habilidad de los funcionarios, orientación oportuna, solución de dudas, amabilidad y respeto por parte de los funcionarios, presentación de los funcionarios, orden en la fila y sitios de espera, claridad en la señalización, pinturas y acabados, áreas de espera y tiempo de atención en audiencia. En términos generales, la percepción es satisfactoria, en promedio se obtuvo un nivel de satisfacción mayor al 90% durante 2012.

5.2 PERSONAS ATENDIDAS A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES PUNTOS DE ATENCIÓN Y CANALES DE COMUNICACIÓN

Con el fin de dar cumplimiento a la Circular 002/05 “Política Distrital de Servicio al Ciudadano”, que indica que debemos prestar una orientación con precisión, sin ocasionar malestar al ciudadano, pero aún más importante, con el fin de ofrecer cada día un mejor servicio a nuestros usuarios, la Entidad dispone de varios canales de comunicación que se enumeran a continuación con el fin de ser más asequibles a los servicios e información que presta la SDM.

5.2.1 RED CADE DE MOVILIDAD

Integración de tramites relacionados con Movilidad: vehículos inmovilizados por embriaguez ocupación de espacio público y demás; impugnación de comparendos, cursos pedagógicos para acceder a descuentos del 50% y 25% sobre multas, y canales de información directa para el ciudadano.

En 2012 se atendieron más de 1'000.000 de usuarios.

5.2.2 CENTROS LOCALES DE MOVILIDAD

Con la puesta en marcha del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”, se fortalece la propuesta en las localidades, esto con el fin de dar inicio a los procesos de intervención comunitaria. En una primera etapa se hizo un diagnóstico con la comunidad para identificar las acciones a implementar en el territorio. 19 localidades ya tienen diagnóstico local. En una segunda etapa se diseñó el cronograma y se empezó la ejecución de las actividades. Los procesos con enfoque comunitario ya fueron identificados y el Plan de Actividades está en la etapa de cumplimiento. Es decir, que en 2012 se realizaron más de 10 procesos de intervención con enfoque comunitario. Los procesos se relacionan con: Recuperación de Espacio Público, peatonalización, Cultura Ciudadana y Seguridad Vial.

En las localidades existen Comités de Movilidad, SITP y en mayo, junio y julio de 2012 se constituyeron los Comités de Control Social. Cada Comité tiene una función independiente pero complementaria a los temas de movilidad. Con la conformación y fortalecimiento de las Comisiones se busca incluir las acciones adelantadas por todos los comités y espacios cívicos que funcionan en las localidades, esto con el fin de organizar acciones en temas de movilidad que propendan por la mejora de la Seguridad Vial Local. Las Comisiones tienen como finalidad mantener y fortalecer la intervención de las comunidades en los temas de ciudad. La meta para el cuatrienio, es que en cada localidad exista una Comisión conformada por los miembros de la comunidad y actuando en pro de la movilidad Local. Se constituya como un espacio de participación cívica.

En la actualidad se da cumplimiento a las acciones descritas en el Plan de Gestión y son monitoreadas en los diferentes Consejos de Gobierno Local. Las actividades expuestas en el Plan de Gestión se relacionan con el cumplimiento de la misión de la Entidad y hacen especial énfasis en lo técnico, político y participativo.

5.2.3 LÍNEA 195

A través de la Línea 195, los ciudadanos pueden recibir información relacionada con todos los trámites y servicios ofrecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad, durante el 2012 se informaron más de 240.000 ciudadanos sobre trámites y servicios de la entidad.

5.2.4 CONMUTADOR DE LA SDM

Se reforzó el personal de atención para el conmutador de la entidad, es así que en la actualidad contamos con tres operadores. Al mes se atienden un promedio de 3.200 llamadas.

5.2.5 LÍNEA DE MOVILIDAD 3 64 94 16

A partir de la puesta en marcha de la Línea de Movilidad 3 64 94 16, a la fecha se atienden un promedio de 800 personas mensualmente, la cuales se informa sobre el estado de las vías, campañas de la entidad y demás temas del sector de Movilidad.

5.2.6 PORTALES WEB

o Guía de Trámites y servicios de la Alcaldía Mayor: www.bogota.gov.co
o Gobierno en Línea: www.gobiernoonline.gov.co
o Página de la SDM: www.movilidadbogota.gov.co

movilidad en cifras

2012

6

INFRAESTRUCTURA
VIAL Y EQUIPAMIENTO



INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTO

6.1. SEÑALES VERTICALES INSTALADAS 2012.

En la gráfica se muestra la cantidad de señales verticales instaladas durante 2012, tabuladas por localidad. La Secretaría Distrital de movilidad implementa procedimientos de evaluación y priorización con el fin de realizar primero las instalaciones más urgentes y/o de mayor impacto. En total se instalaron 11.164 señales verticales en Bogotá.

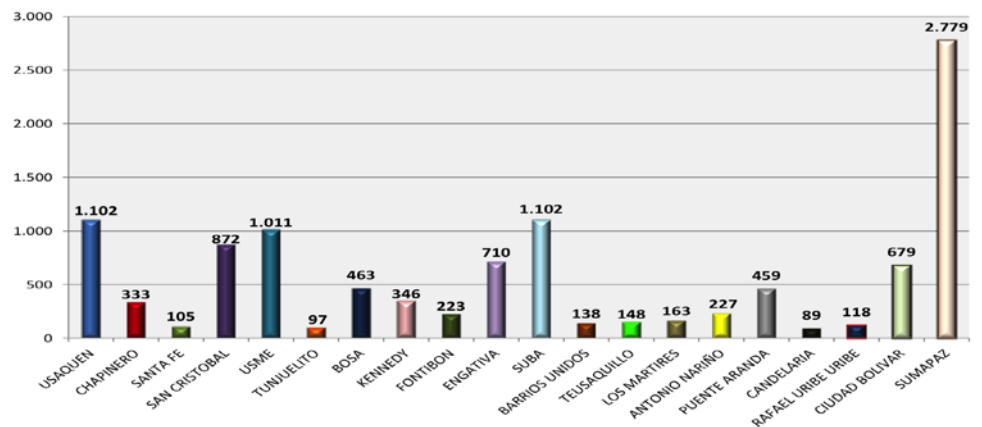


Ilustración 53, Señales verticales instaladas Fuente: Grupo de semaforización– Dirección de Control y Vigilancia – SDM

6.2. SEÑALES ELEVADAS INSTALADAS 2012.

Tomando como base lo anteriormente dicho, se determinó que para 2012, en las localidades de Los Mártires, Rafael Uribe Uribe, Puente Aranda, Suba y Engativá, existía la mayor necesidad de instalar señalización elevada, en total se instalaron 74 señales de este tipo en toda la ciudad.

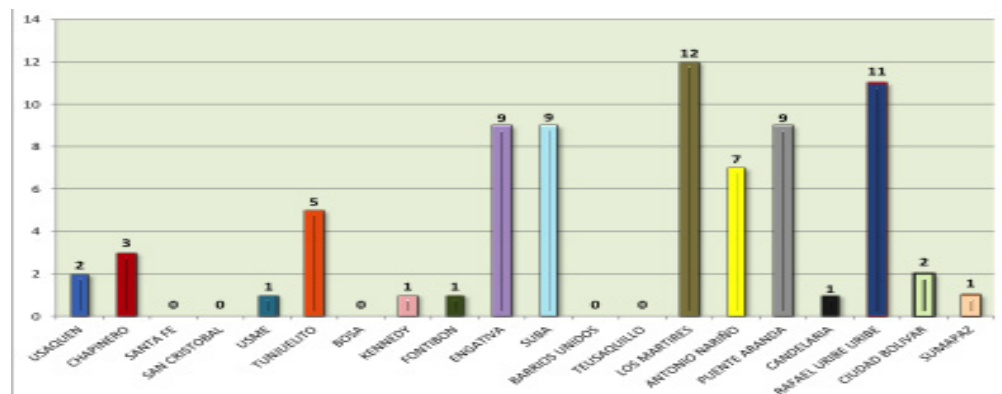


Ilustración 54, Señales elevadas instaladas Fuente: Grupo de semaforización– Dirección de Control y Vigilancia – SDM

6.3 INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS 2012

Para 2012, se determinó la necesidad de semaforizar 34 nuevas intersecciones viales en Bogotá, su distribución por localidades se evidencia a continuación.

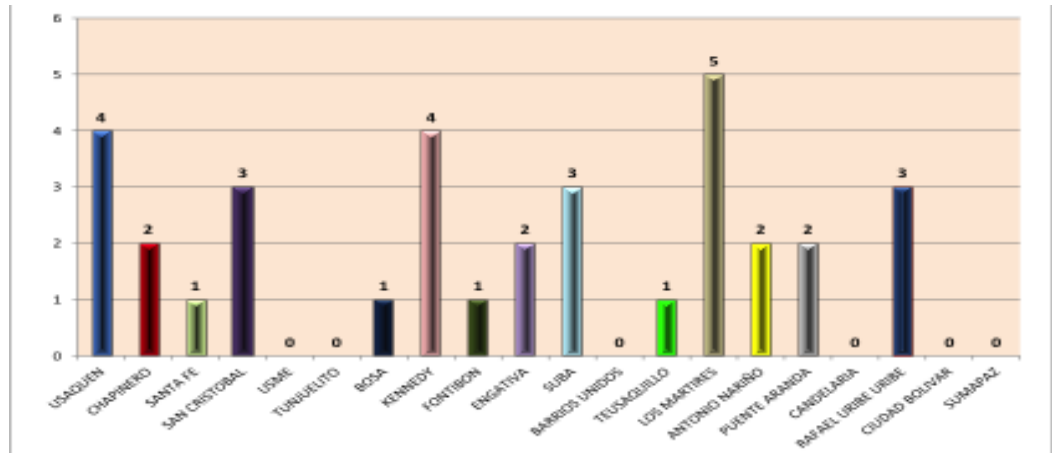


Ilustración 55, Intersecciones semaforizadas Fuente: Grupo de semaforización–Dirección de Control y Vigilancia – SDM

6.4 MALLA VIAL DE BOGOTÁ 2012

La Malla Vial de Bogotá D.C., a Diciembre de 2012, alcanzó 15.559 Kilómetros carril, de los cuales el 93.4% (14.529 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 6,6% (1030 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

La siguiente información corresponde a la composición total de la malla vial para 2012. No incluye malla vial rural, expansión y fuera del distrito capital.

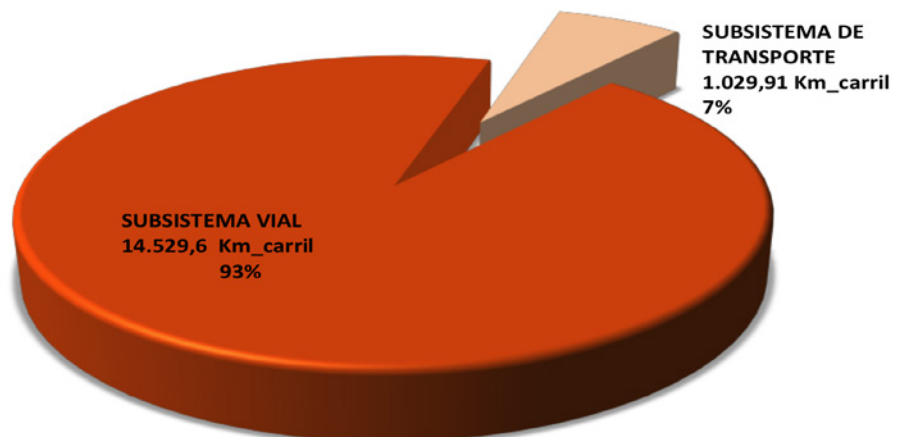


Ilustración 56, Malla vial de Bogotá - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

6.4.1 COMPOSICIÓN DEL 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.

El resultado porcentual de la clasificación de las vías que conforman el Subsistema Vial de Bogotá D.C. se muestra a continuación:

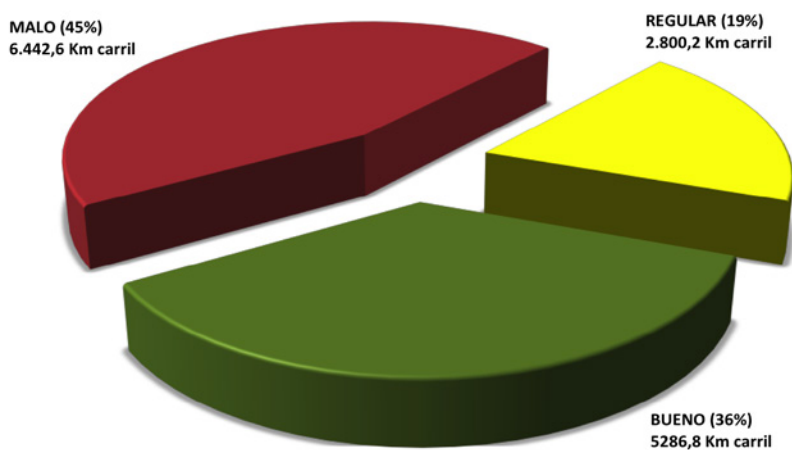


Ilustración 57, Estado de la malla vial del Distrito Capital 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

Nota: 1). Para determinar la extensión de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, la cual ha sido actualizada con datos obtenidos a partir de la ejecución de contratos de inventario y diagnóstico. 2). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio). 3). No se incluye la malla vial rural.

Para el año 2012, el estado de condición de las vías se estableció con el Índice de Condición del Pavimento (PCI por sus siglas en inglés), parámetro que permite calificar la condición superficial de la estructura del pavimento. Este índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican la clase, la extensión y la severidad del daño que se presenta.

El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento así:

- $PCI \leq 25$ Vías en mal estado
- $26 \leq PCI \leq 55$ Vías en regular estado
- $PCI \geq 56$ Vías en buen estado

Índice numérico que varía desde cero (0), para un pavimento fallado o en mal estado, hasta cien (100) para un pavimento en perfecto estado.

Con base en lo expuesto anteriormente, el estado de la malla vial de Bogotá D. C., correspondiente al Subsistema Vial, es el siguiente:

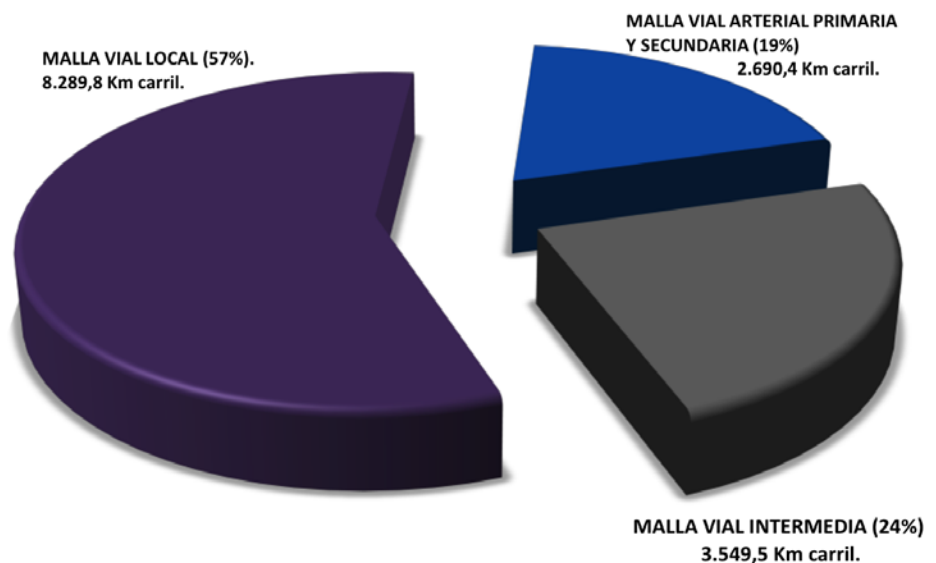
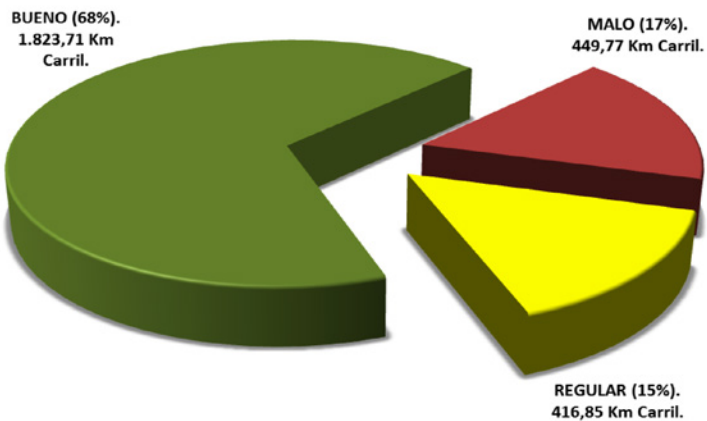


Ilustración 58, Clasificación de las vías en el Distrito Capital (subsistema vial) 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

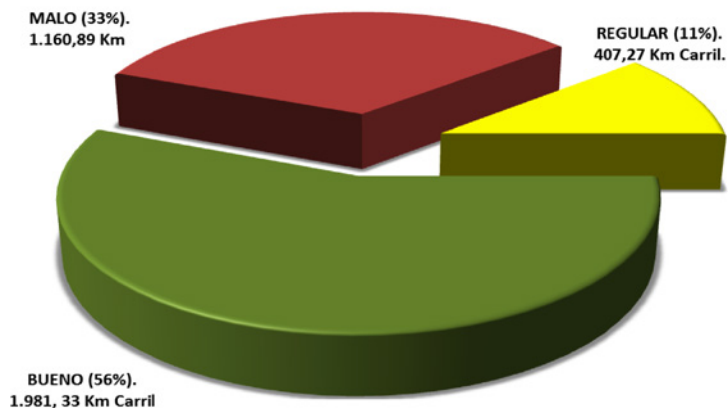
Nota: 1). A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores. 2). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio). 3). No se incluye la malla vial rural.

El estado de cada una de las mallas que conforman el subsistema vial se puede apreciar en las siguientes gráficas:

MALLA VIAL ARTERIAL



MALLA VIAL INTERMEDIA



MALLA VIAL LOCAL

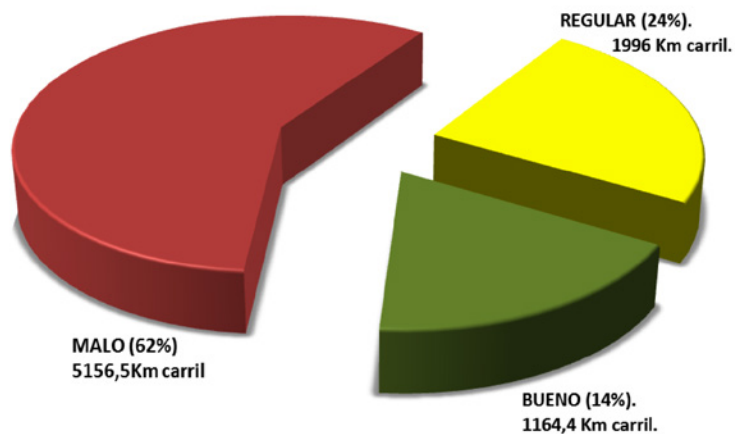


Ilustración 59, Estado de la malla vial (subsistema vial) 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

Nota: 1). A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores. 2). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

INVENTARIO Y DIAGNOSTICO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTA D.C. DICIEMBRE DE 2012

SUBSISTEMA TRANSPORTE	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km_carril	%	Km_carril	%	Km_carril	%	
TRONCALES (incluye carriles mixtos)	657,9	64%	307,3	30%	64,79	6%	1.029,98

COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial Principal y Complem.	1.823,7	67,79%	416,9	15,5%	449,8	16,7%	2.690,3
Malla Vial Intermedia	1.981,3	55,8%	407,3	11,5%	1.180,9	32,7%	3.549,5
Malla Vial Local	1.481,7	17,9%	1.976,1	23,8%	4.832,0	58,3%	8.289,8
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	5.286,7	36,4%	2.800,2	19,3%	6.442,6	44,3%	14.529,6

TOTAL GENERAL	5.944,6	38%	3.107,5	20%	6.507,4	42%	15.559,6
---------------	---------	-----	---------	-----	---------	-----	----------

Ilustración 60, Estado de la malla vial (subsistema vial) 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

Nota: 1). Para determinar la extensión de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, la cual ha sido actualizada con datos obtenidos a partir de la ejecución de contratos de inventario y diagnóstico. 2). A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores. 3). A partir del año 2010 para el diagnóstico de las troncales se incluyó el estado "REGULAR". 4). No se incluye la malla vial rural.

6.4.2 HISTÓRICO DE LOS ESTADOS DE LA MALLA VIAL

En las siguientes gráficas se presenta la evolución del estado de la malla vial desde el año 2004 hasta el año 2012, discriminado de acuerdo con el tipo de malla vial.

6.4.2.1 HISTÓRICO DE LOS ESTADOS DE LA MALLA VIAL ARTERIAL PRINCIPAL Y COMPLEMENTARIA

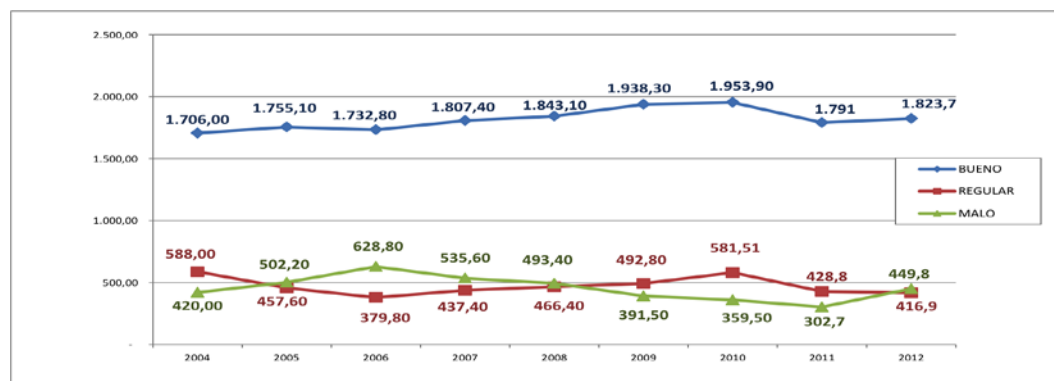


Ilustración 61, Histórico estado de la malla vial (subsistema vial) 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

6.4.2.2 HISTÓRICO DE LOS ESTADOS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA

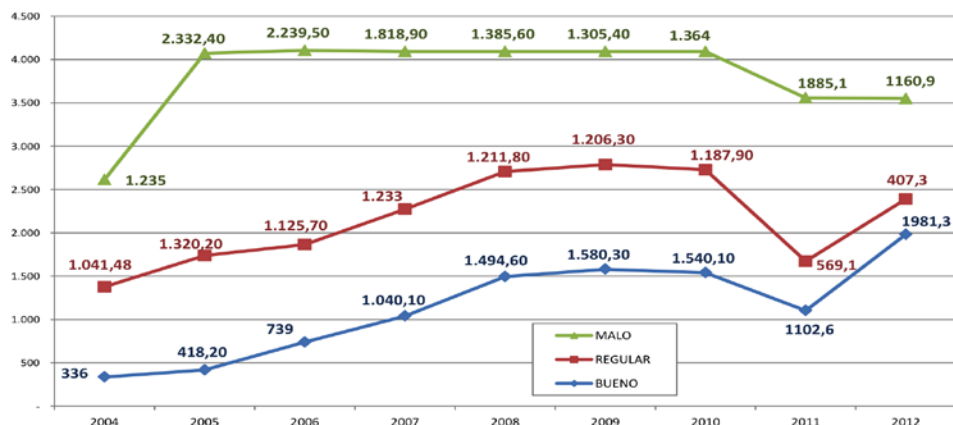


Ilustración 62, Histórico estado de la malla vial (subsistema vial) 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

6.4.2.3 HISTÓRICO DE LOS ESTADOS DE LA MALLA VIAL LOCAL

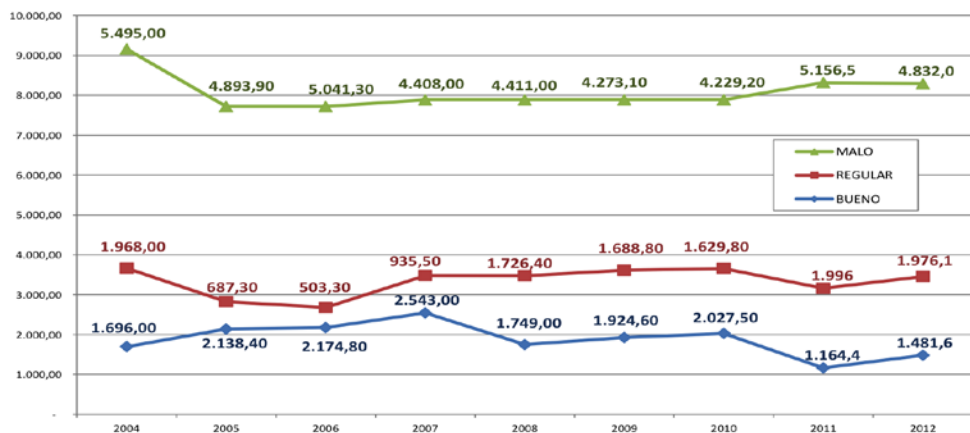
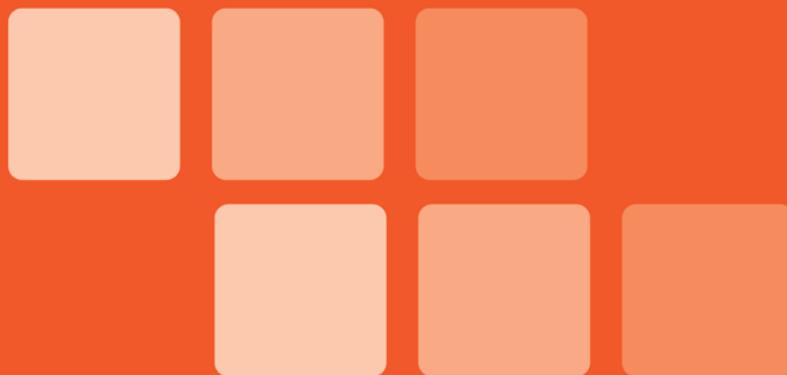


Ilustración 63, Histórico estado de la malla vial (subsistema vial) 2012 - Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - Dirección Técnica Estratégica - IDU Diciembre de 2012.

2012



VEHÍCULOS REVISADOS POR
EMISIÓN DE FUENTES
MOVILES 2012



VEHÍCULOS REVISADOS POR EMISIÓN DE FUENTES MÓVILES 2012.

Las Secretarías Distritales de Movilidad y de Ambiente junto con la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, realizan operativos en diferentes zonas de la ciudad para verificar del porte y vigencia de la revisión técnico mecánica y la revisión de las emisiones de gases de vehículos de servicio público y particulares, con estos operativos, las autoridades pretenden garantizar un transporte limpio como factor positivo para el ambiente de Bogotá.

La Policía de Tránsito realiza dos tipos de operativos dentro de los cuales se incluye el tema de la emisión de fuentes móviles; en el primer tipo de operativos solo se efectúa la revisión a los documentos de la revisión técnico mecánica, verificando su autenticidad y legalidad e imponiendo los comparendos correspondientes. 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, CO2, PM10, NOX, entre otros hidrocarburos), por los vehículos y además en los cuales también se revisa la autenticidad de los documentos de la revisión técnico-mecánica.

En la siguiente gráfica se puede ver la cantidad de vehículos revisados durante 2012.

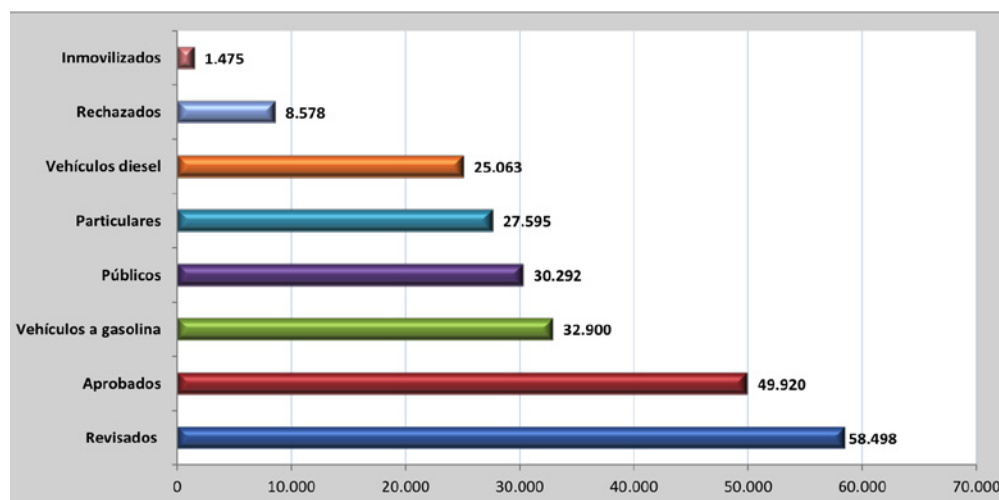


Ilustración 64, Cantidad de vehículos revisados en operativos de fuentes móviles - Fuente: Grupo de Transporte Público – Sec. de Ambiente. Dirección de Control y Vigilancia – SDM.

movilidad en cifras

2012



TRANSPORTE PÚBLICO



TRANSPORTE PÚBLICO

Desde hace varios años, el servicio de transporte público en el Distrito Capital es prestado por empresas privadas con ánimo de lucro cuya operación y rutas son autorizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, la tipología de vehículos utilizados para cumplir con este servicio es: buses, busetas y microbuses y su tránsito se realiza por las calzadas mixtas de la ciudad que no han recibido tratamiento con infraestructura especializada para el transporte masivo. En 2012 entró en funcionamiento el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP que busca reorganizar, actualizar y mejorar el servicio de transporte público, integrándolo de paso con el sistema Transmilenio, permitiendo de esta manera reducir el valor del transporte cuando las personas se ven obligadas a utilizar más de un medio de transporte para movilizarse.

A continuación se pueden ver los diferentes servicios que integran el SITP y algunas de sus ventajas.

8.1 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

La Terminal de Transporte S.A. Es la entidad encargada de administrar la infraestructura física y la operación del servicio de transporte intermunicipal, con el fin de mejorar la prestación de dicho servicio, realiza un seguimiento a la dinámica de movilidad de pasajeros y vehículos, a continuación se observa el comportamiento durante 2012.

8.1.2 SALIDA DE PASAJEROS POR MES

En la siguiente grafica se pueden evidenciar las temporadas de vacaciones, en este sentido se observa un incremento sustancial en la cantidad de personas que salen de la ciudad durante los meses de Diciembre y enero así como en junio y julio que son los periodos más largos de descanso. Existen otros dos pequeños picos de viaje que normalmente corresponden a la semana santa y la semana de receso estudiantil.



Ilustración 65, Salida de pasajeros con destino intermunicipal por mes - Fuente: Terminal de transporte s.a.

8.1.3 SALIDA DE VEHÍCULOS POR MES

Los incrementos en la cantidad de vehículos que salen de Bogotá mantienen una relación directamente proporcional a los incrementos de pasajeros, estos dos indicadores mostraron el mismo comportamiento en 2012.



Ilustración 66, Salida de vehículos con destino intermunicipal por mes - Fuente: Terminal de transporte s.a.

8.1.4 SALIDA DE PASAJEROS POR CORREDOR

El corredor de salida autopista sur fue el más utilizado en 2012 por las personas que hacen uso del transporte intermunicipal para salir de la ciudad. 4.903.311 tiquetes hacia las ciudades ubicadas en esa dirección fueron vendidos el año pasado.

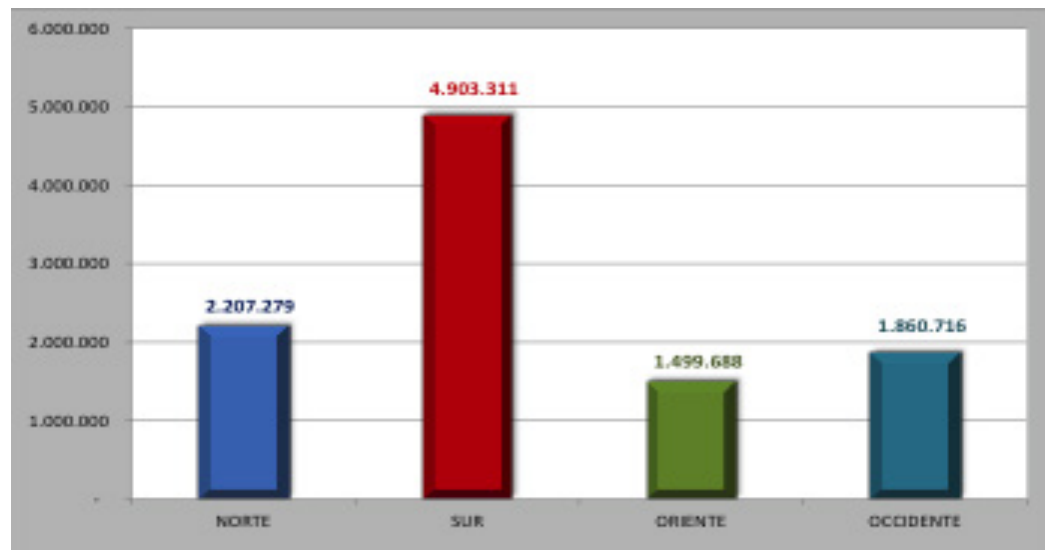


Ilustración 67, Salida de pasajeros por corredor vial - Fuente: Terminal de transporte s.a.

8.1.5 SALIDA DE VEHÍCULOS POR CORREDOR

Si bien la diferencia no es tan marcada con el segundo corredor más utilizado, la autopista norte fue el corredor por donde salió la mayor cantidad de vehículos de transporte intermunicipal. Si se realiza la comparación con la grafica anterior, se puede evidenciar que la cantidad de pasajeros no tiene una relación directa con la cantidad de vehículos que salen de la ciudad, esto por dos razones esenciales, la capacidad de pasajeros por vehículo y el nivel de ocupación de los mismos.

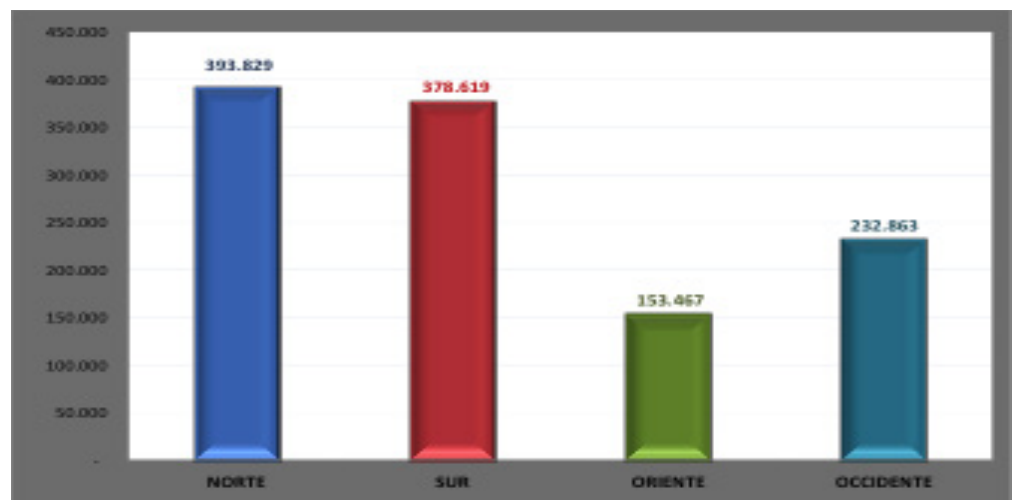
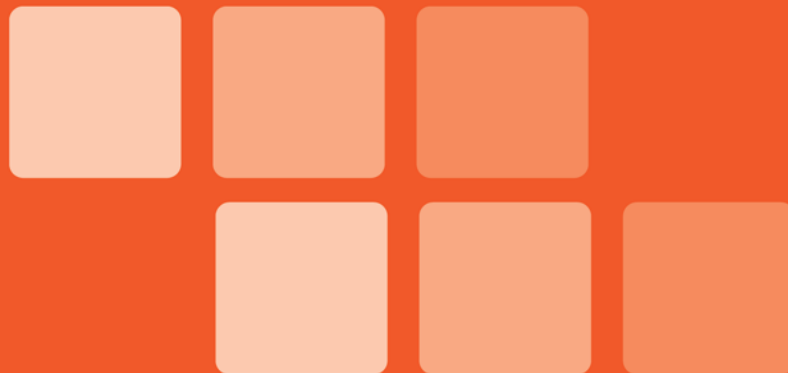


Ilustración 68, Salida de vehículos por corredor vial - Fuente: Terminal de transporte s.a.

2012

9

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN DE USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (TPC), TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO (TPM) Y TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TPI).



ENCUESTA DE SATISFACCIÓN DE USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (TPC), TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO (TPM) Y TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TPI).

La Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI) es una herramienta importante que con la ayuda de los ciudadanos permite a la Entidad evaluar la calidad del servicio del Transporte Público Colectivo, Masivo e Individual, analizando la percepción de los usuarios habituales a través de métodos estadísticos que cuantifican los indicadores de satisfacción en estos medios de transporte.

Se visitaron 5.358 hogares en la ciudad de Bogotá, en cada uno de los hogares se entrevistó a la persona que responde el llamado a la puerta siempre y cuando sea mayor de 16 años, duerma en ese hogar al menos 4 veces a la semana y utilice transporte público al menos dos veces a la semana. A cada uno de los encuestados básicamente se le pregunta:

- ¿Cuál es su transporte público preferido?
- ¿Porque es su transporte público preferido?
- Nivel de satisfacción con el transporte público, teniendo en cuenta diferentes indicadores.
- Seguridad en el transporte público.

Esta información permite producir indicadores sobre la satisfacción en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad, que permitan evaluar y mejorar el servicio que se presta a los ciudadanos.

9.1 RESULTADOS DE LA ENCUESTA

El 33% de los usuarios de Transmilenio se encuentra Satisfecho con el servicio prestado; del Transporte Público Colectivo (Bus, Buseta y Microbús), el puntaje más alto lo obtuvo el Microbús. En general, los usuarios del Taxi son los más satisfechos.

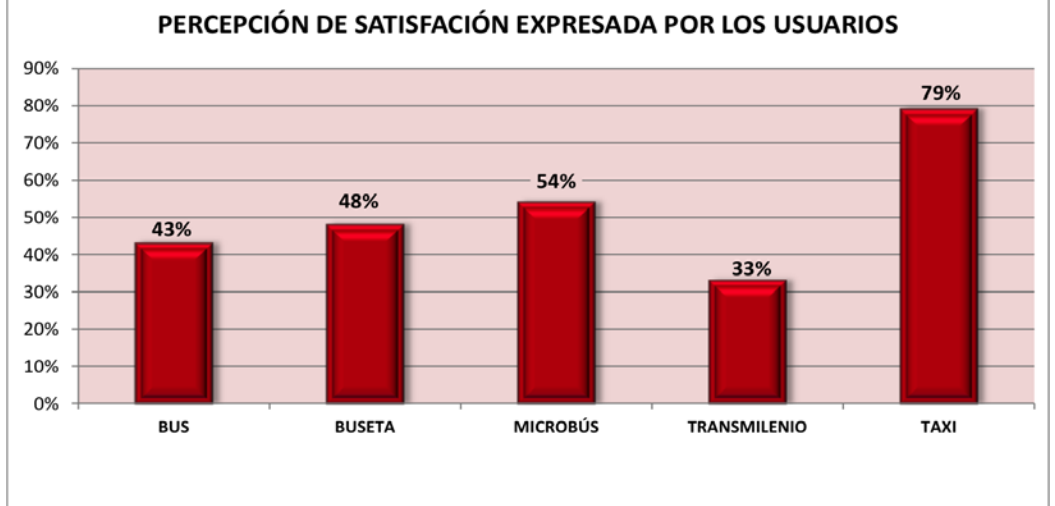


Ilustración 69, Percepción de satisfacción expresada por los usuarios - Fuente: Resultados de la aplicación de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI).

La cobertura de las rutas es un criterio de calidad que en general tiene mejor calificación por parte de los usuarios del Transporte Público, en este caso alrededor de la mitad de los usuarios califica este aspecto como bueno o excelente.

COBERTURA DE LOS SERVICIOS

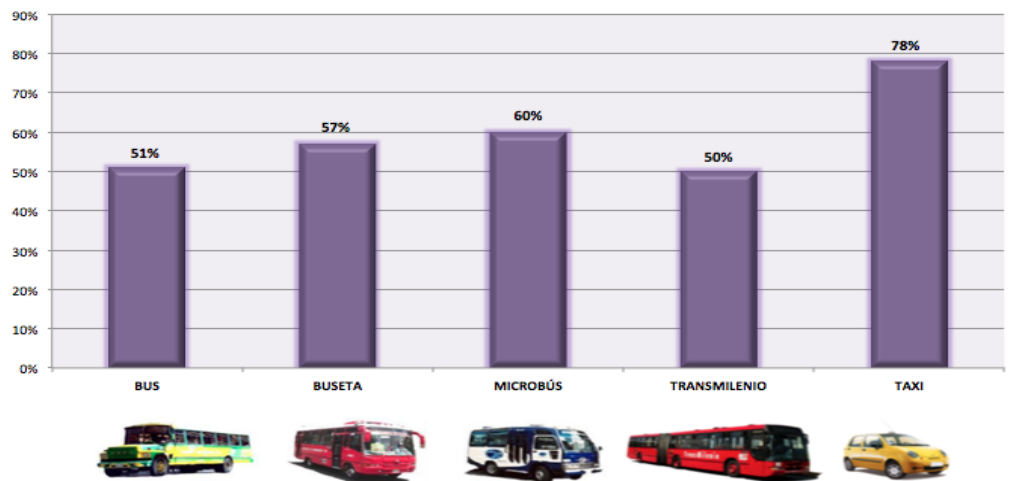


Ilustración 70, Cobertura de los servicios - Fuente: Resultados de la aplicación de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI).

Los encuestados usuarios del servicio de Transporte Público Colectivo presentan un índice de victimización cuatro (4) puntos por encima del servicio de Transporte Público Masivo. De otra parte, el servicio de Transporte Público Individual reporta la menor cantidad de casos de agresión o violencia con un 8%.

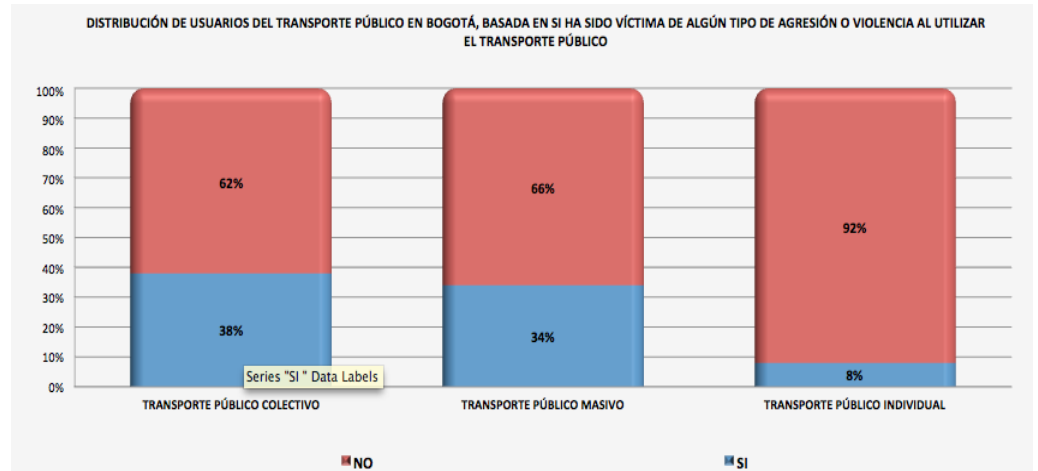
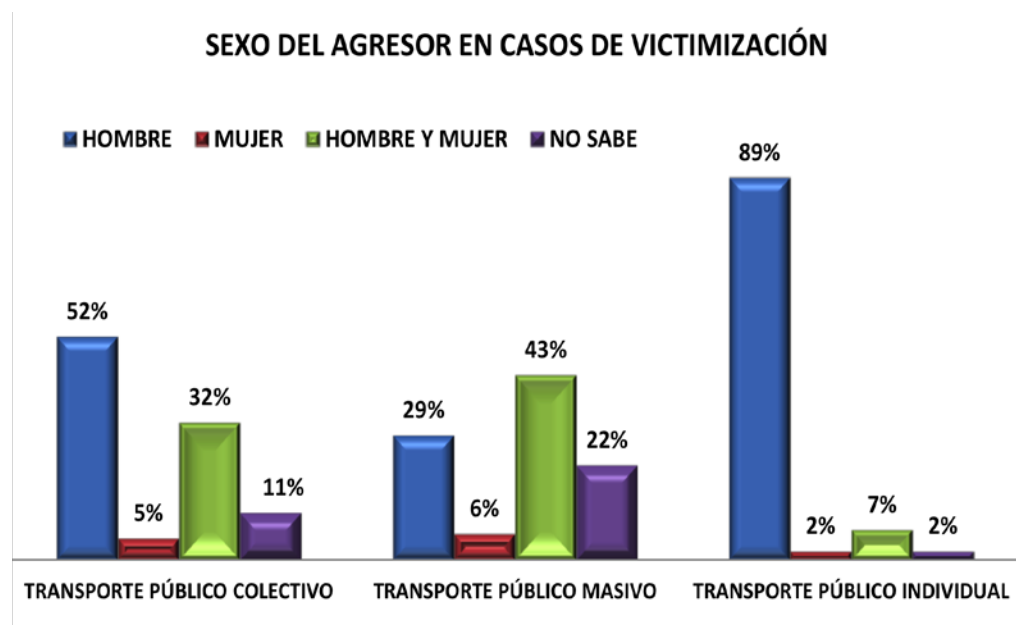


Ilustración 71, Distribución de usuarios víctimas de agresión o violencia - Fuente: Resultados de la aplicación de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI).

Los resultados de la encuesta indican que en el 52% de los casos de Agresión en el Transporte Público Colectivo son realizados por hombres, así mismo en el 32% los agresores son hombres en compañía de mujeres.

En el Transporte Público Masivo se presenta con mayor frecuencia que los agresores sean Hombre y Mujer, en lugar de solo Hombre; adicionalmente, se registra que en el 22% de los casos el agredido desconoce el sexo de su Agresor.

Para el Transporte Público Individual el agresor en el 89% de los casos es un Hombre.



movilidad en cifras

Ilustración 72, Sexo del agresor en caso de victimización - Fuente: Resultados de la aplicación de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI).

Aproximadamente el 50% de los usuarios que utilizan habitualmente el Transporte Público Colectivo (Bus, Buseta y Microbús) son leales a este servicio por ser el que los deja más cerca de su lugar de destino.

La lealtad de los usuarios del Transporte Público Masivo (Transmilenio) y el Transporte Público Individual (Taxi), es debido a la rapidez para llegar a su destino.

	BUS	BUSETA	MICROBÚS	TRANSMILENIO	TAXI
UNICA OPCIÓN	29%	30%	28%	29%	6%
LO DEJA CERCA DEL LUGAR DE DESTINO	52%	50%	51%	30%	18%
ES MÁS ECONÓMICO	33%	32%	25%	3%	3%
LLEGA MÁS RÁPIDO A SU DESTINO	11%	17%	25%	61%	55%
ES MÁS SEGURO	3%	3%	5%	9%	20%
PASA MÁS SEGUIDO	17%	20%	20%	5%	6%
ES MÁS CÓMODO	10%	14%	13%	6%	47%
OTRA	1%	1%	1%	1%	6%

Ilustración 73, Razones para tomar el transporte público - Fuente: Resultados de la aplicación de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI).

Transmilenio es el modo mejor calificado por los usuarios en la percepción de información, así mismo, el taxi es el mejor calificado en cuanto al tiempo de duración total del viaje.

En cuanto a la atención al cliente, en la entrega de vueltas los usuarios de Transmilenio son los más satisfechos y respecto a la presentación personal del conductor los usuarios de bus presentan el menor porcentaje de satisfacción. Para los usuarios del microbús éste es el que cuenta con mayor claridad en cuanto a las tarifas.

Los usuarios del Transporte Público Colectivo (Bus, Buseta y Microbús) son los menos satisfechos con el confort de este servicio calificando con menor porcentaje la forma en que los conductores realizan maniobras y en la forma que frenan.

Por último, Transmilenio es el transporte más seguro debido entre otros al respeto que tienen los conductores por las normas de tránsito obteniendo un 79% de satisfacción.

El Indicador de Satisfacción sobre el Servicio de Transporte en General de Bogotá por Zona de Transporte, alude a las condiciones generales que percibe el Usuario

sobre Aspectos como la Oportunidad y Eficiencia de este según sus necesidades. En la gráfica se observa que la Zona de Transporte de Suba Oriental es la Zona donde residen los Usuarios que califican peor el Servicio de Transporte Público.

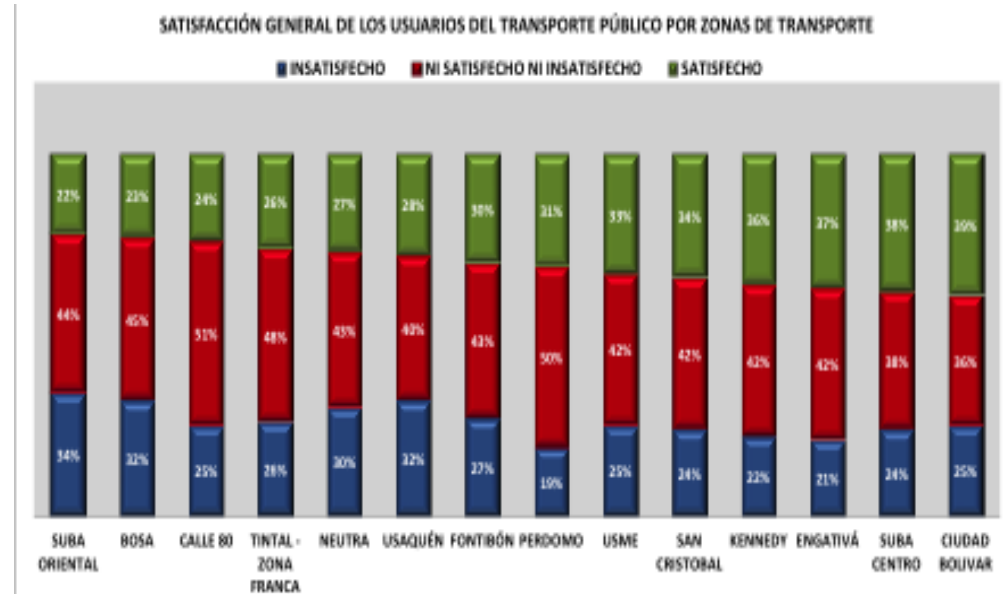


Ilustración 74, Satisfacción general de los usuarios del transporte público por zonas - Fuente: Resultados de la aplicación de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y Transporte Público Individual (TPI).