

MOVILIDAD EN CIFRAS 2014



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
HUMANANA

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Gustavo Francisco Petro Urrego
Alcalde Mayor de Bogotá

María Constanza García Alicastro
Secretaria Distrital de Movilidad

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

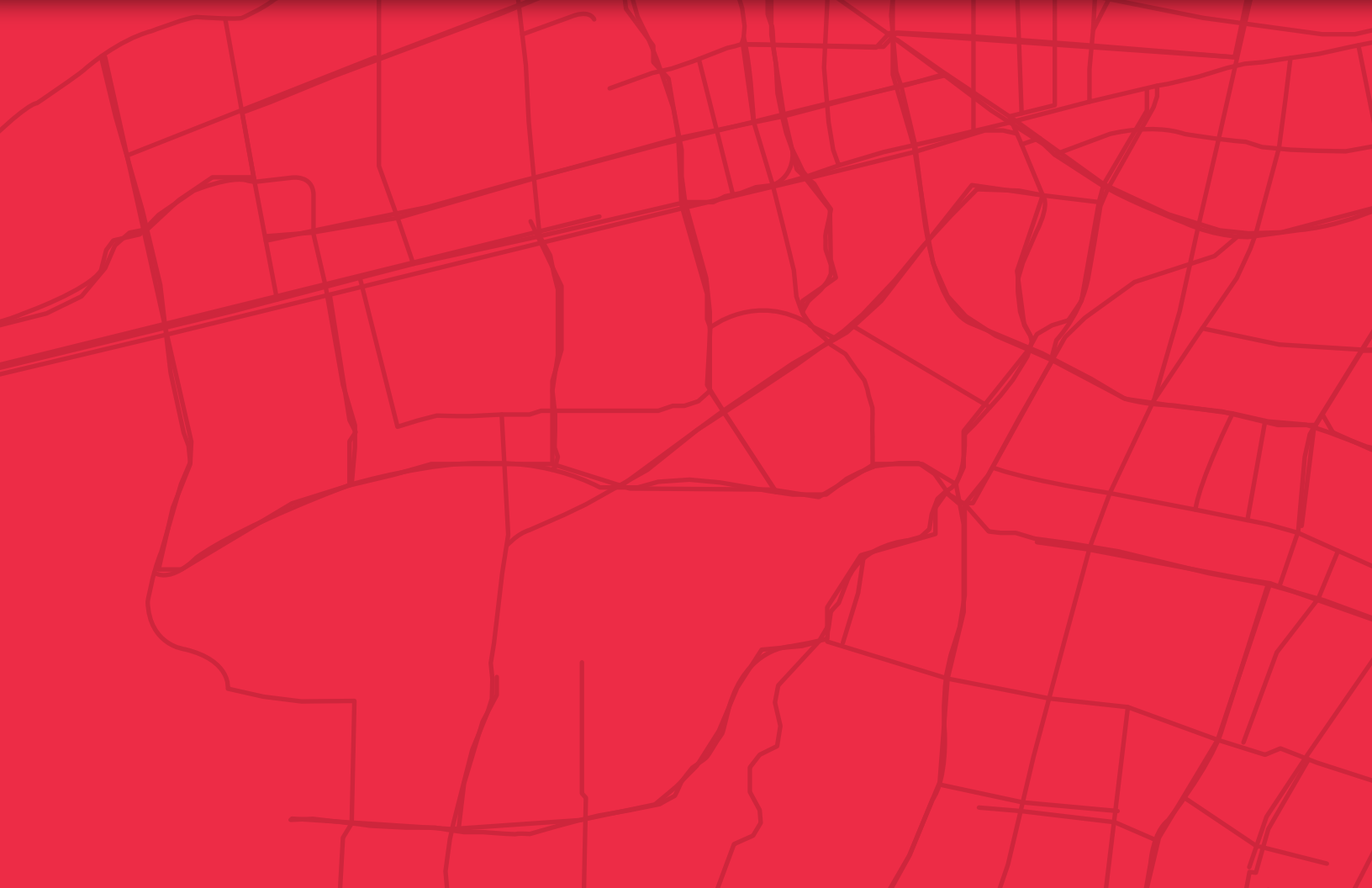
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL
SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS DE LA MOVILIDAD
SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN:
OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES

CONTENIDO

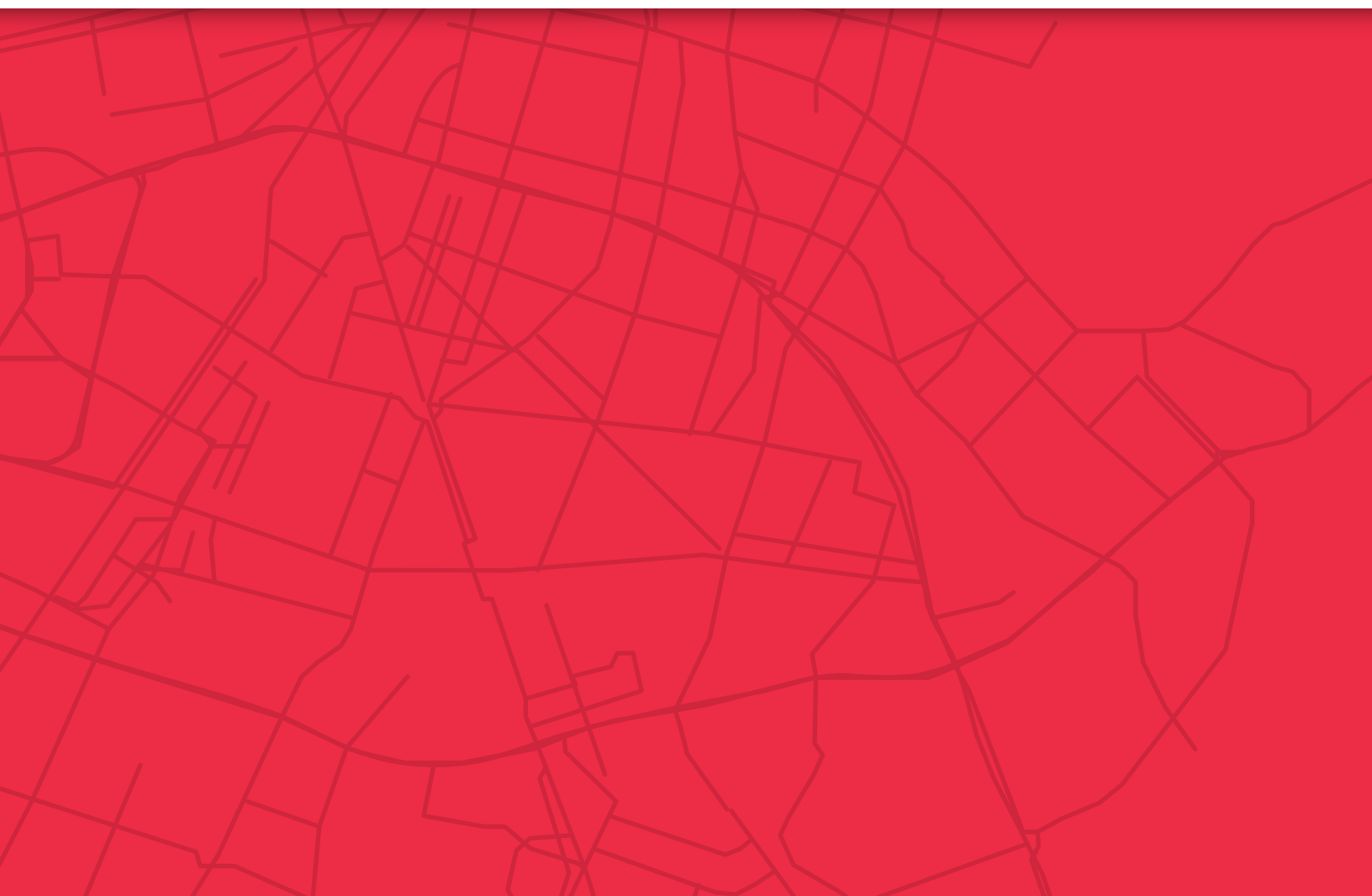
1. PARQUE AUTOMOTOR	5
2. VELOCIDADES	25
3. TIEMPOS DE VIAJE	33
4. SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO CIUDADANO	39
5. INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMIENTOS	61
6. TRANSPORTE PÚBLICO	71
7. SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO	87
8. TRANSPORTE NO MOTORIZADO	133





CAPITULO 1

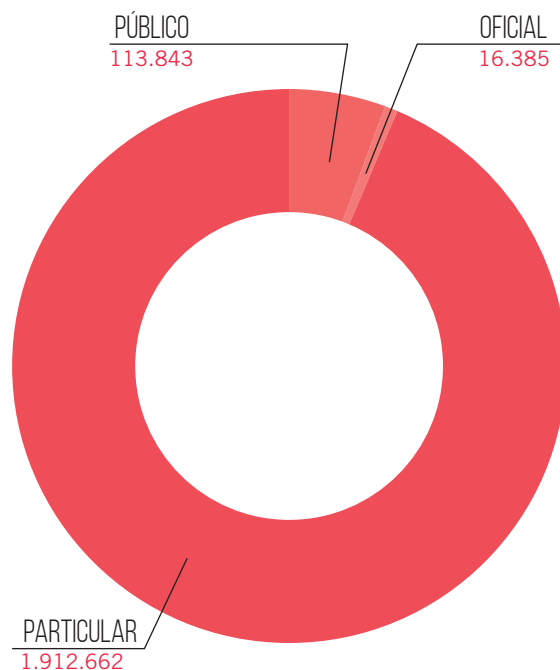
PARQUE AUTOMOTOR



COMPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

El parque automotor de la ciudad se compone de vehículos de servicio particular, público y oficial, los cuales se encuentran definidos en el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 del 2002). Para el año 2014, contamos con más de 2.000.000 de vehículos que se encuentran registrados en la ciudad, siendo los de servicio particular, los que representan mayor impacto a la movilidad y aportantes de recursos a través de impuestos al Distrito, con un 93.6% de participación.

SERVICIO	CANTIDAD	PART.
Oficial	16.385	0,7%
Público	113.843	5,6%
Particular	1.912.662	93,6%
TOTAL	2.042.890	100,0%

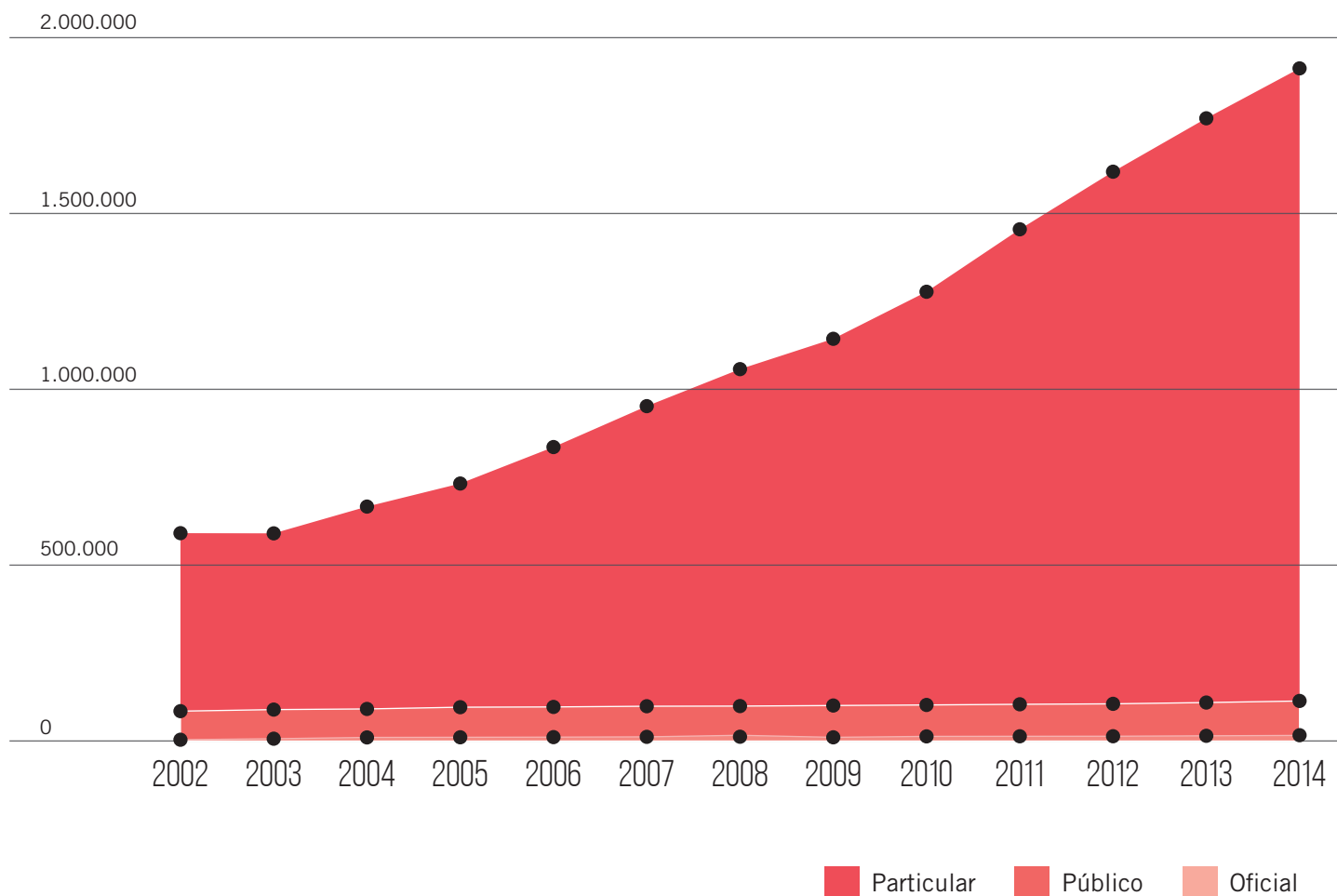


Fuente: RDA-SIM. Corte: Diciembre 2014. Elaboración: OIS-SDM

CRECIMIENTO ANUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR

Históricamente, cabe destacar que el parque automotor registrado en la ciudad ha presentado incrementos anuales mayores a 100.000 vehículos, especialmente para los últimos 5 años, y se origina por factores como aumento de la población, capacidad adquisitiva y nuevas oportunidades laborales. Esto puede implicar la migración del transporte público al privado al contar con opción de desplazamiento en vehículos propios.

	SERVICIO			TOTAL
	OFICIAL	PÚBLICO	PARTICULAR	
2002	3.555	84.805	590.939	679.299
2003	6.440	89.210	590.379	686.029
2004	10.121	91.079	666.528	767.728
2005	10.515	96.040	732.092	838.647
2006	10.939	96.805	835.806	943.550
2007	11.779	98.784	952.135	1.062.698
2008	12.076	99.219	1.057.390	1.168.685
2009	10.412	100.814	1.143.631	1.254.857
2010	13.103	102.408	1.277.419	1.392.930
2011	13.351	104.298	1.455.062	1.572.711
2012	13.498	105.630	1.618.834	1.737.962
2013	14.714	109.279	1.770.681	1.894.674
2014	16.385	113.843	1.912.662	2.042.890

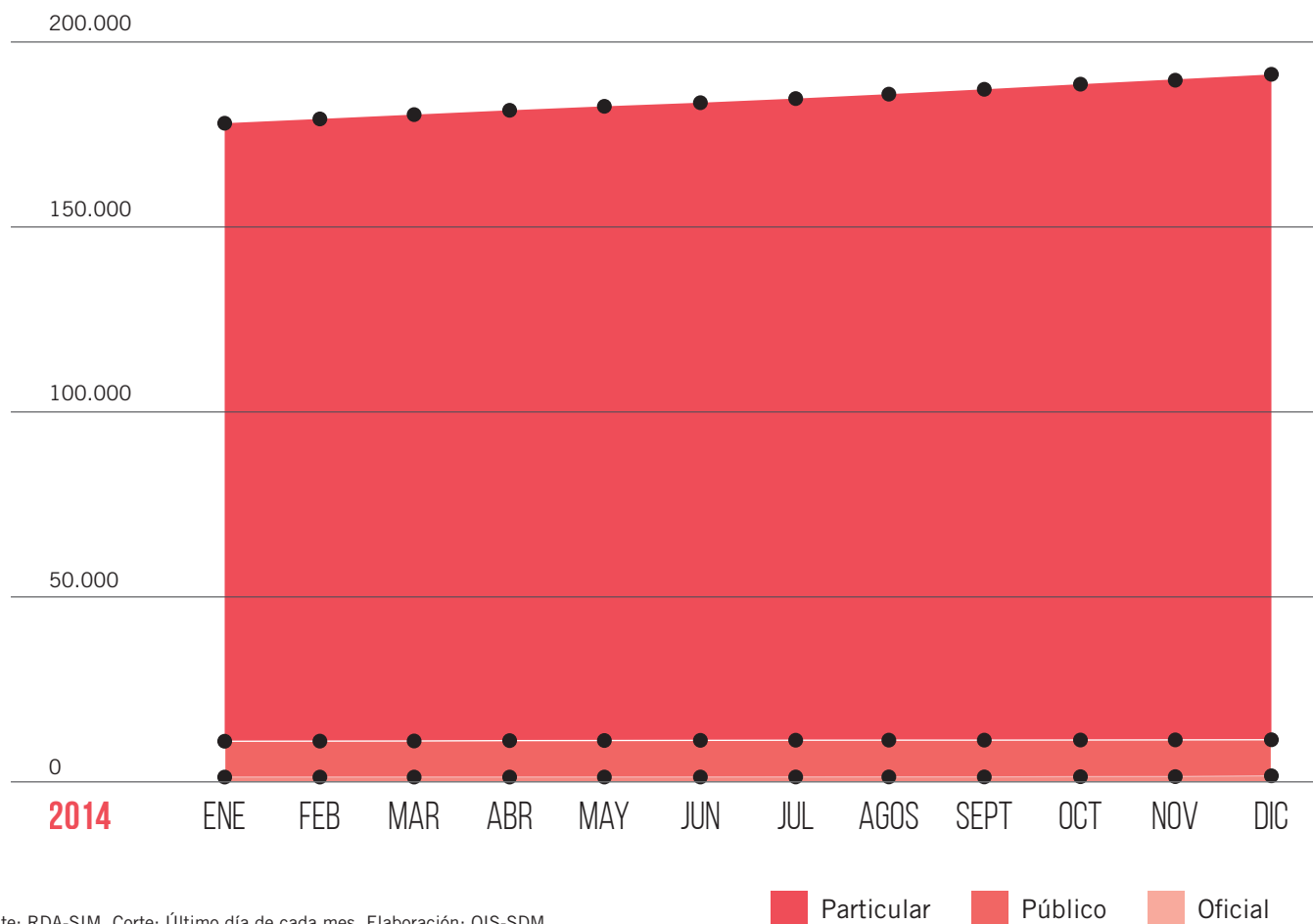


Fuente: RDA-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OIS-SDM

CRECIMIENTO MENSUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR

Durante el año 2014, el mayor registro de vehículos se realiza durante el mes de diciembre con un total de 16.385, de los cuales el 94% corresponden a vehículos de servicio particular. Entre los meses de enero y diciembre se generó un registro de 139.761 automotores, donde se ha presentado un crecimiento sostenible. Uno de los factores para el aumento de los motorizados registrados en la ciudad es el mayor acceso a créditos y productos crediticios para financiar la compra de vehículos nuevos o a medio uso. En la gráfica se puede observar el comportamiento mensual de la evolución del parque automotor a lo largo del 2014.

MES	SERVICIO			TOTAL
	OFICIAL	PÚBLICO	PARTICULAR	
Ene-14	12.962	109.793	1.780.374	1.903.129
Feb-14	12.974	110.140	1.791.972	1.915.086
Mar-14	12.984	110.503	1.803.673	1.927.160
Abr-14	12.989	111.518	1.815.330	1.939.837
May-14	13.038	111.807	1.826.071	1.950.916
Jun-14	13.114	112.249	1.835.845	1.961.208
Jul-14	13.238	112.604	1.847.005	1.972.847
Agos-14	13.401	112.809	1.859.000	1.985.210
Sept-14	13.345	112.816	1.872.081	1.998.242
Oct-14	14.015	113.114	1.885.952	2.013.081
Nov-14	14.179	113.482	1.896.668	2.024.329
Dic-14	16.385	113.843	1.912.662	2.042.890



Fuente: RDA-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OIS-SDM

CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS

Por efecto al cumplimiento de cuotas de desintegración para ingreso de los vehículos de transporte masivo, desintegración de vehículos con destino al Fondo de Mejoramiento de la calidad del servicio o migración hacia el SITP, el parque automotor en servicio en el transporte público colectivo, ha disminuido paulatinamente entre el año 2012 y 2014 de manera que el impacto del cambio al nuevo sistema no genere alto impacto y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad. De los vehículos de transporte público colectivo que se encontraban en registro con o sin tarjeta de operación, restan por desintegrar y/o migrar al SITP el 46% de buses, el 40%

de busetas y el 26% de microbuses. Respecto al reporte del parque automotor de Transporte Público Individual en Bogotá, aunque se haya presentado una leve reducción del 0.2% de vehículos activos, se rescata una reducción del 27% en vehículos sin tarjeta de operación entre el 2012 y 2014 y un aumento del 0.9% en oferta de vehículos en servicio. Finalmente, se menciona que el registro de parque automotor de Transporte Público Masivo para el 2014 respecto al año 2012, ha aumentado en 138 buses biarticulados y 132 buses alimentadores, teniendo en cuenta la implementación de servicios para la Fase 3 de Transmilenio.

CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS 2014

TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

BUS BIARTICULADO



230	0	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	230

BUS ARTICULADO



1.317	3	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	1.320

BUS ALIMENTADOR



631	3	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	634

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

TAXI



50.000	1.510	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	51.510

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

BUS



2.759	458	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	3.217

BUSETA



1.602	233	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	1.835

MICROBUS



3.190	166	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	3.356

TARJETA DE OPERACIÓN (T.O.)

CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS 2012

TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

BUS BIARTICULADO



92	0	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	92

BUS ARTICULADO



1.341	13	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	1.354

BUS ALIMENTADOR



501	1	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	502

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

TAXI



49.555	2.059	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	51.614

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

BUS



5.574	403	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	5.977

BUSETA



2.626	426	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	3.052

MICROBUS



4.418	141	TOTAL
CON T.O.	SIN T.O.	4.559

TARJETA DE OPERACIÓN (T.O.)

CANTIDAD DE VEHÍCULOS PÚBLICOS URBANOS ACTIVOS / COMPARATIVO 2012 -2014

TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

BUS BIARTICULADO



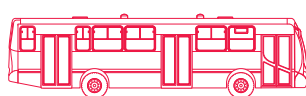
2012 2014 138
92 230 DIFERENCIA

BUS ARTICULADO



2012 2014 -34
1.354 1.320 DIFERENCIA

BUS ALIMENTADOR



2012 2014 132
502 634 DIFERENCIA

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

TAXI



2012 2014 -104
51.614 51.510 DIFERENCIA

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

BUS



2012 2014 -2.760
5.977 3.217 DIFERENCIA

BUSETA



2012 2014 -1.217
3.052 1.835 DIFERENCIA

MICROBUS



2012 2014 -1.203
4.559 3.356 DIFERENCIA

TARJETA DE OPERACIÓN (T.O.)

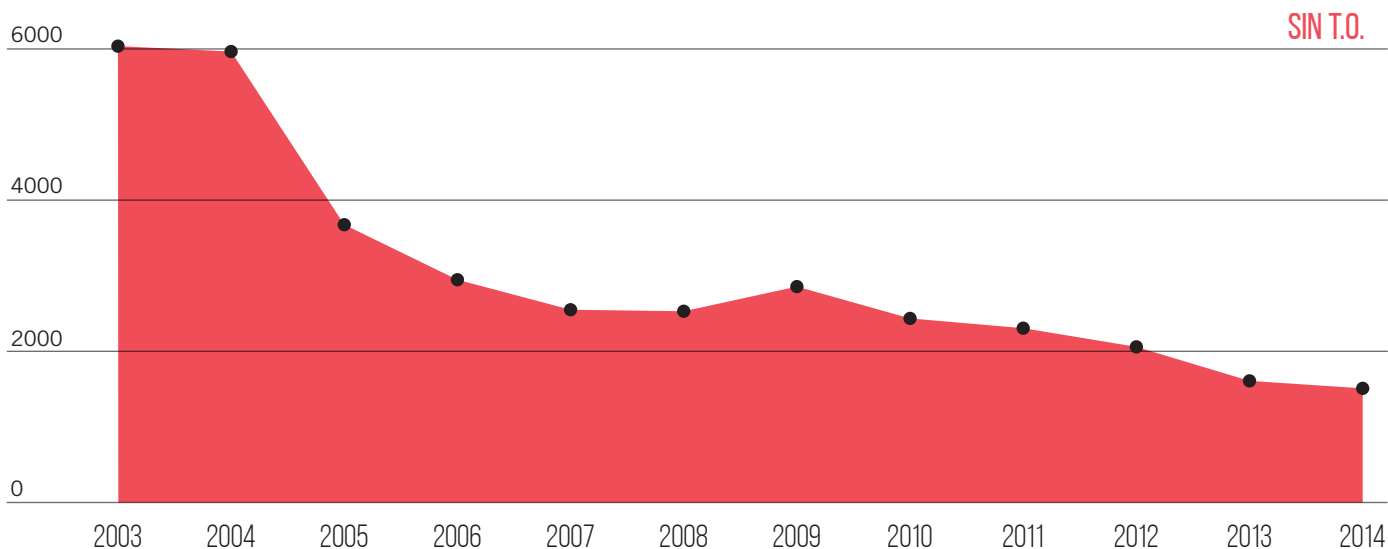
COMPORTAMIENTO ANUAL DEL SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL TIPO TAXI

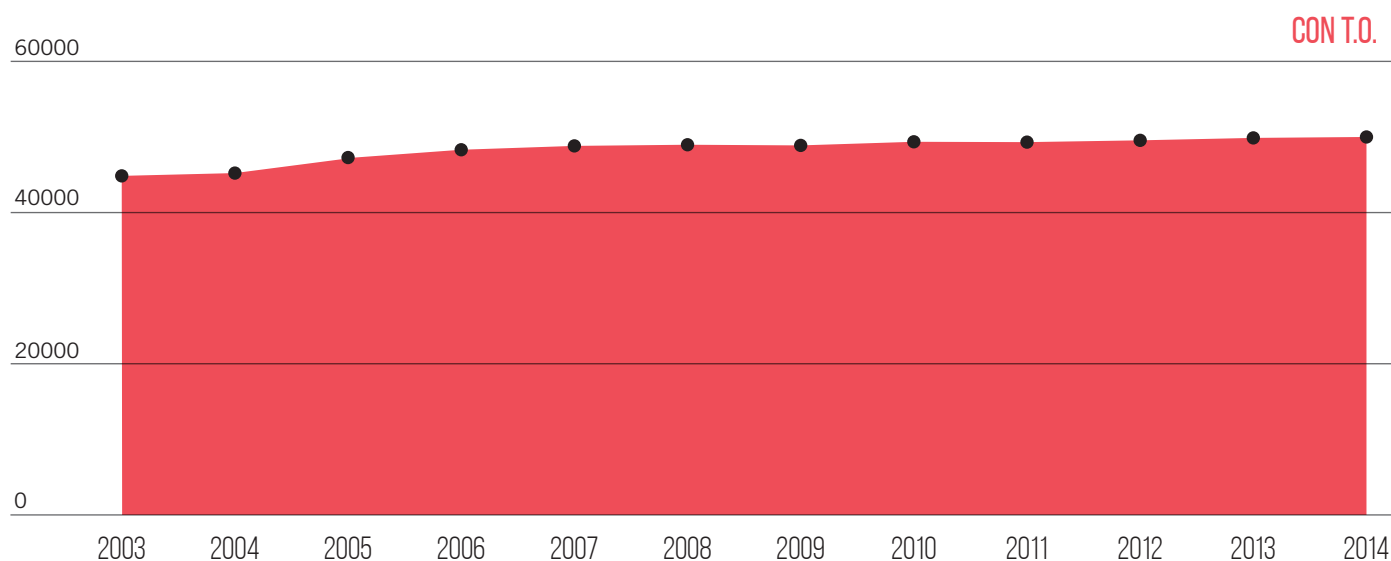
Teniendo en cuenta que el parque automotor de servicio público individual de pasajeros tipo taxi en el Distrito Capital fue congelado a partir de la expedición del Decreto 613 de 1993 “Por el cual se promueve la reposición del equipo automotor y se reglamenta el ingreso de vehículos clase taxi al servicio público” que establece que el ingreso de cada taxi “nuevo”, implica la desintegración de uno “viejo”; para los últimos 11 años se ha presentado un leve

aumento y su registro no supera los 52000 vehículos, sin embargo, los reportes pueden variar (aumentan o disminuyen levemente) debido a los tiempos que involucra la desintegración de un vehículo y su reposición, por deshabilitación de la actual empresa a la cual se encuentra afiliado, por cambios de empresa, por sentencias judiciales y por ocurrencia de accidentes, entre otros.

SERVICIO INDIVIDUAL (TAXIS)

AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SIN T.O.	6.037	5.966	3.675	2.947	2.550	2.530	2.856	2.435	2.306	2.059	1.609	1.510
CON T.O.	44.854	45.223	47.279	48.310	48.820	48.972	48.885	49.363	49.318	49.555	49.877	50.000
TOTAL	50.891	51.189	50.954	51.257	51.370	51.502	51.741	51.798	51.624	51.614	51.486	51.510



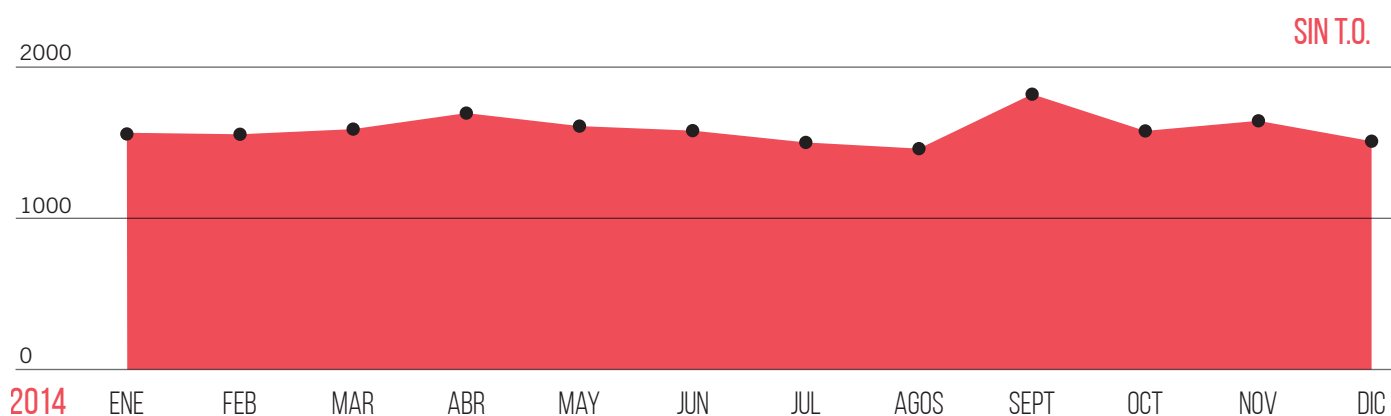


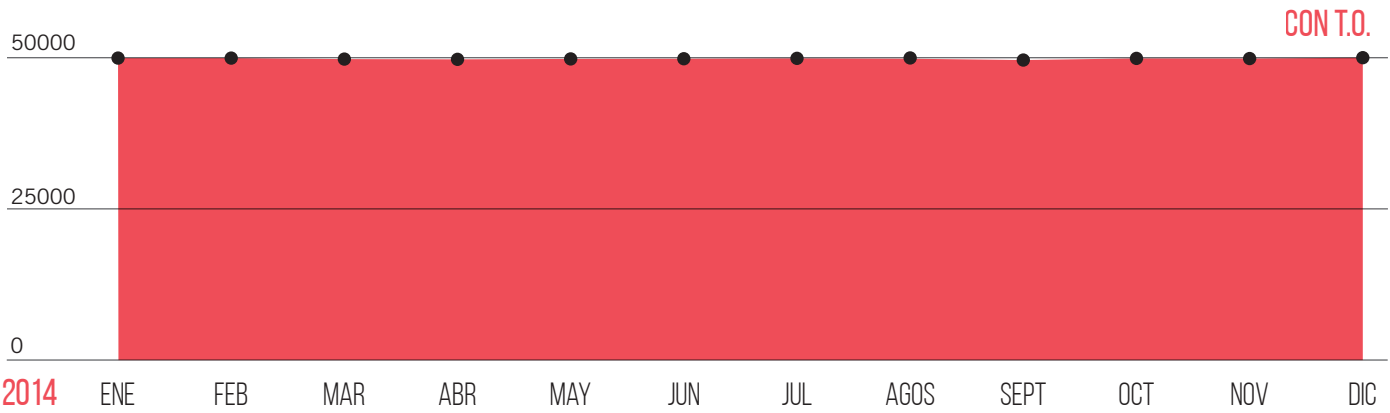
COMPORTAMIENTO MENSUAL DEL REGISTRO DE VEHICULOS DE TRASPORTE INDIVIDUAL AÑO 2014

En el 2014 el mes con mayor afluencia de vehículos de servicio público individual tipo taxi corresponde a diciembre con un registro total de 50000 vehículos con tarjeta de operación vigente, lo cual está asociado con las necesidades de la demanda, época en la cual se levanta la

medida de pico y placa. En el transcurso del 2014, el periodo que presentó mayor reducción en su oferta, es el mes septiembre al disminuir en 348 vehículos operativos frente mes inmediatamente anterior.

SERVICIO INDIVIDUAL (TAXIS)												
MES-14	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
SIN T.O.	1.558	1.556	1.590	1.696	1.610	1.580	1.502	1.461	1.821	1.578	1.645	1.510
CON T.O.	49.935	49.930	49.766	49.725	49.795	49.826	49.890	49.956	49.608	49.883	49.857	50.000
TOTAL	51.493	51.486	51.356	51.421	51.405	51.406	51.392	51.417	51.429	51.461	51.502	51.510



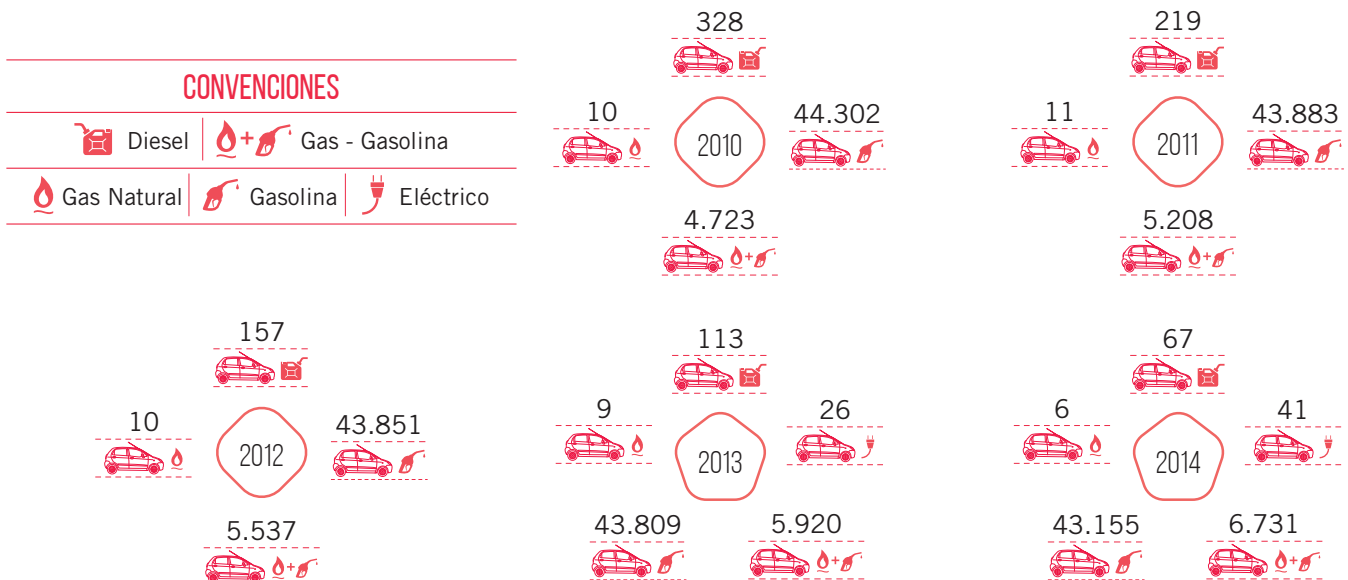


Fuente: RDA y RTO-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OIS-SDM

TOTAL TAXIS DISCRIMINADOS POR TIPO DE MOTOR (COMBUSTIBLE) BOGOTÁ 2010 – 2014

Para los últimos cinco (5) años, los taxis cuyo tipo de motor combustible corresponde a gasolina, han representado el 88% en promedio del total del parque automotor existente con tarjeta de operación vigente. No obstante es pertinente resaltar que desde el año 2013 comenzaron a operar en las calles de Bogotá taxis eléctricos, diferenciados al estar pintados de azul y blanco de tamaño similar a la de una camioneta, producen cero emisiones de gases contaminantes y no generan ruido cuando están encendidos. No consumen electricidad cuando están detenidos y tienen un sistema especial para recuperar energía mientras están detenidos en un trancón o semáforo. A finales del año 2014, se cuenta con una flota de 41 taxis eléctricos operativos en la ciudad, los cuales representan el 0.1% del total de taxis en servicio. La política pública

para la masificación de las taxis eléctricos estará enfocada en la reposición del parque automotor existente de taxis actuales de combustión con combustibles fósiles a taxis de cero emisiones, además de la inclusión de nueva flota al largo plazo. Fue autorizada mediante el Decreto 677 de 2011, con el cual la Administración Distrital expresó la necesidad de desarrollar instrumentos y herramientas que sustenten y favorezcan la posterior formulación de una política de movilidad eléctrica, dando pasos firmes en la modernización y adopción de tecnologías ecoeficientes en el transporte de Bogotá. En el mediano plazo, se espera una reposición de taxis de combustión por eTaxis, es decir que cualquier persona que hoy tenga un taxi de combustión en circulación podrá hacer uso de su derecho a reposición o cupo con un taxi eléctrico.



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

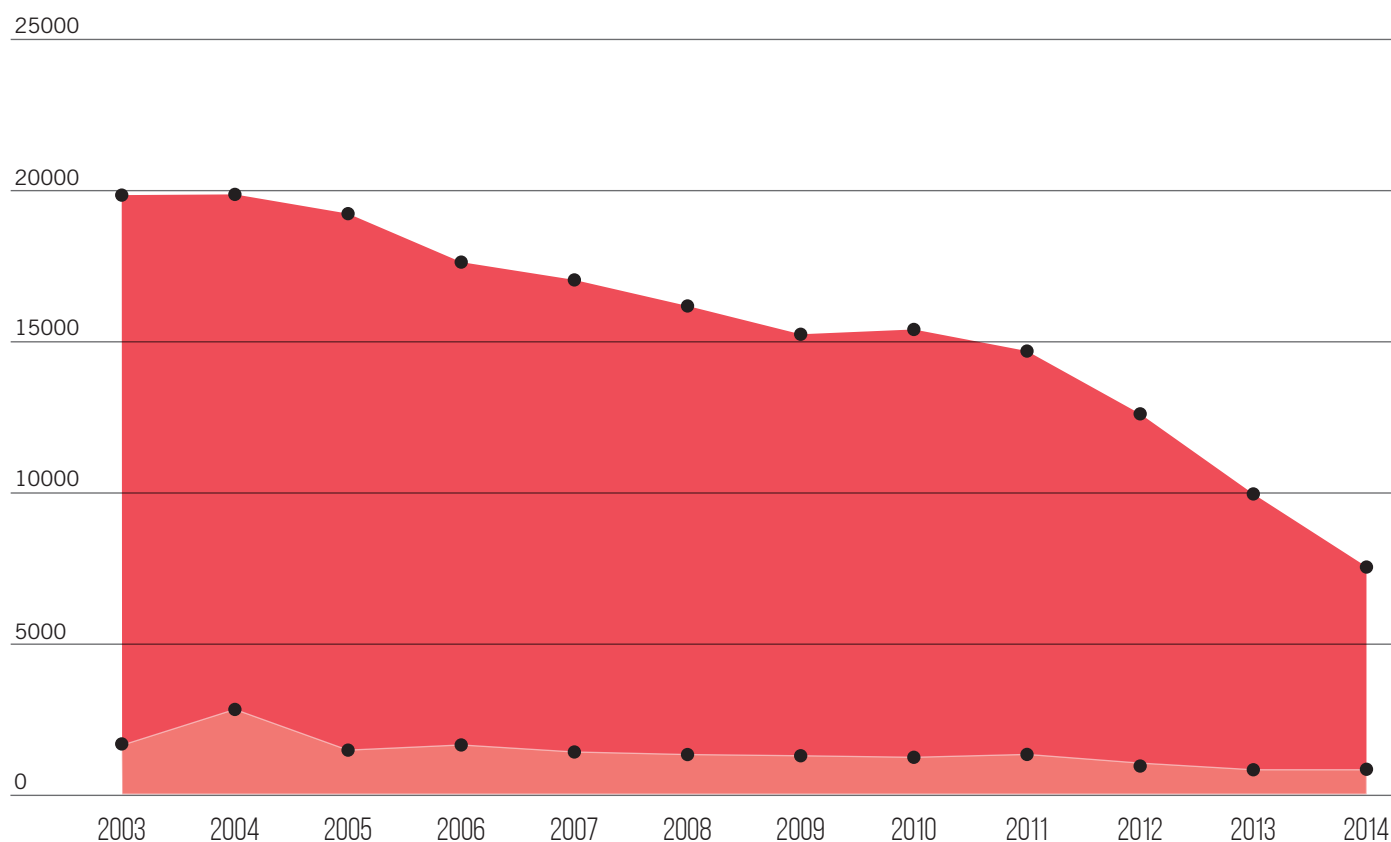
Con la expedición del decreto 115 de 2003 “Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital”, se genera el retiro paulatino de circulación y consecuente desintegración que cada una de las 66 empresas de transporte debe hacer de los vehículos que superen su capacidad transportadora, con ocasión a la pérdida de vigencia de los permisos de operación del transporte público colectivo por la implantación de troncales del Sistema TransMilenio, bajo condiciones y plazos para que cada empresa acredite reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la cali-

dad del servicio. Por lo anterior a partir del año 2004, comenzó a reducir el parque automotor activo, aunque no en las proporciones esperadas. Con la expedición del Decreto 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”, se incorpora como uno de los objetivos, el racionalizar la oferta de servicios de transporte público y modernizar la flota vehicular de transporte público, razón por la cual a partir del año 2012 más de 5000 vehículos han sido objeto de desintegración o migración al SITP, según su vida útil.

SERVICIO INDIVIDUAL (TAXIS)

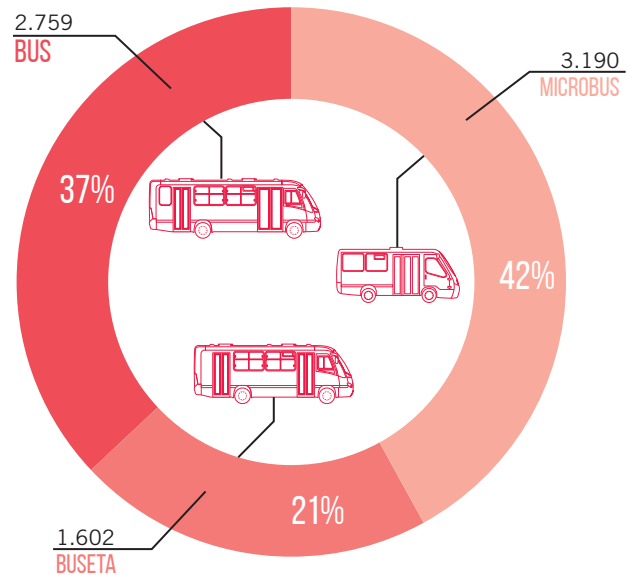
AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SIN T.O.	1.701	2.842	1.496	1.667	1.435	1.350	1.310	1.259	1.354	970	847	863
CON T.O.	19.852	19.876	19.239	17.636	17.047	16.186	15.653	15.409	14.694	12.618	9.969	7.551
TOTAL	21.553	22.718	20.735	19.303	18.482	17.536	16.963	16.668	16.048	13.588	10.816	8.414

■ CON T.O. ■ SIN T.O.



PARTICIPACIÓN POR CLASES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO

Para el año 2014 aún se encuentra registrados 7551 automotores destinados a prestar el servicio de Transporte Público Colectivo, de los cuales el 42% lo conforman microbuses, los cuales aunque no cuenten con buena capacidad en pasajeros, son aptos para zonas de difícil acceso, disponibles para rutas en zonas con baja cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público, y son empleados para operar en rutas donde únicamente su tipología se encuentra autorizada, tal es el caso de la zona céntrica de la ciudad, por su carácter patrimonial y geometría de sus tramos viales. Por otro lado se encuentra el 37% de buses y 21% de busetas que generalmente operan en sectores de alta demanda. En términos generales, el parque automotor con tarjeta de operación vigente se encuentra distribuido en rutas en su momento aún no había sido cancelado el permiso temporal de operación, de acuerdo con el desmonte progresivo que la Entidad ha llevado a cabo, teniendo en cuenta la gradualidad en la implementación del SITP y la cobertura brindada a la ciudadanía.



Fuente: RDA y RTO-SIM. Corte: Diciembre de 2014. Elaboración: OIS-SDM

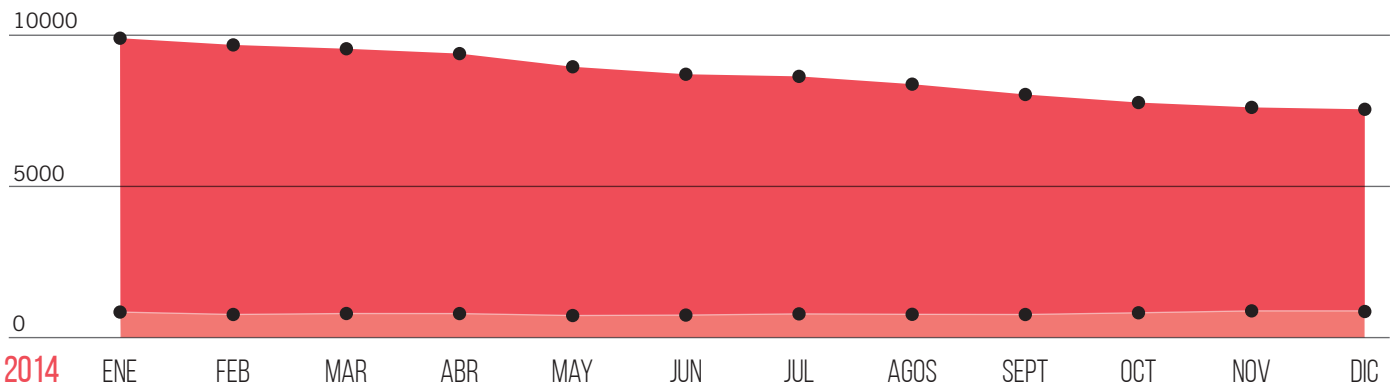
COMPORTAMIENTO MENSUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ AÑO 2014

La oferta de vehículos de transporte público colectivo se redujo en 2333 unidades entre enero y diciembre de 2014, siendo el mes de mayo el más representativo en reducción de flota activa; con ocasión a la etapa de transición al SITP que se generó a lo largo del año, dando lugar

la cancelación de rutas, que fueron reemplazadas por uno o varios servicios del SITP, garantizando cobertura a través de transbordos, nuevas alternativas de viaje e integración tarifaria entre servicios zonales y Fase III.

SERVICIO INDIVIDUAL (TAXIS)

MES -14	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
SIN T.O.	845	765	797	795	730	745	785	770	764	821	884	863
CON T.O.	9.902	9.680	9.553	9.393	8.957	8.710	8.640	8.382	8.041	7.774	7.614	7.551
TOTAL	10.747	10.445	10.350	10.188	9.687	9.455	9.425	9.152	8.805	8.595	8.498	8.414



Fuente: RDA y RTO-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OIS-SDM

■ CON T.O. ■ SIN T.O.

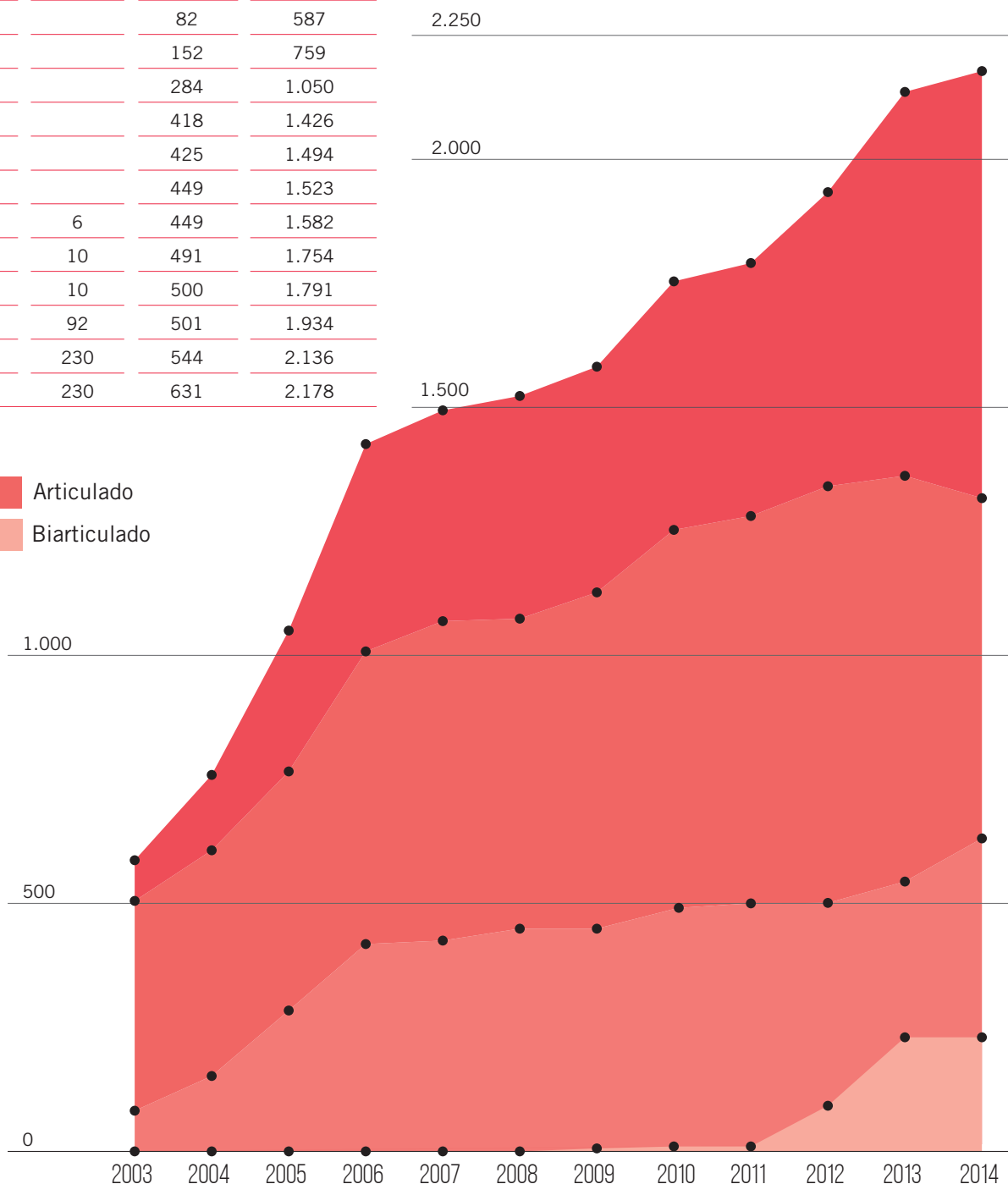
COMPORTAMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ A 2014

En julio de 2012 entró en operación la fase III de Trans-Milenio, posteriormente en septiembre, comenzó a operar la troncal de la Carrera décima. Producto de lo anterior se

amplía la operatividad del sistema y por ende la oferta para los usuarios con el refuerzo de la operación con nuevos servicios troncales. La oferta de buses, biarticulados y alimentadores aumento en 138 y 130 unidades respectivamente, entre del 2012 al 2014.

AÑO	SERVICIO MASIVO			TOTAL
	ARTICULADO	BIARTICULADO	ALIMENTADOR	
2003	505		82	587
2004	607		152	759
2005	766		284	1.050
2006	1.008		418	1.426
2007	1.069		425	1.494
2008	1.074		449	1.523
2009	1.127	6	449	1.582
2010	1.253	10	491	1.754
2011	1.281	10	500	1.791
2012	1.341	92	501	1.934
2013	1.362	230	544	2.136
2014	1.317	230	631	2.178

■ Total
■ Articulado
■ Alimentador
■ Biarticulado

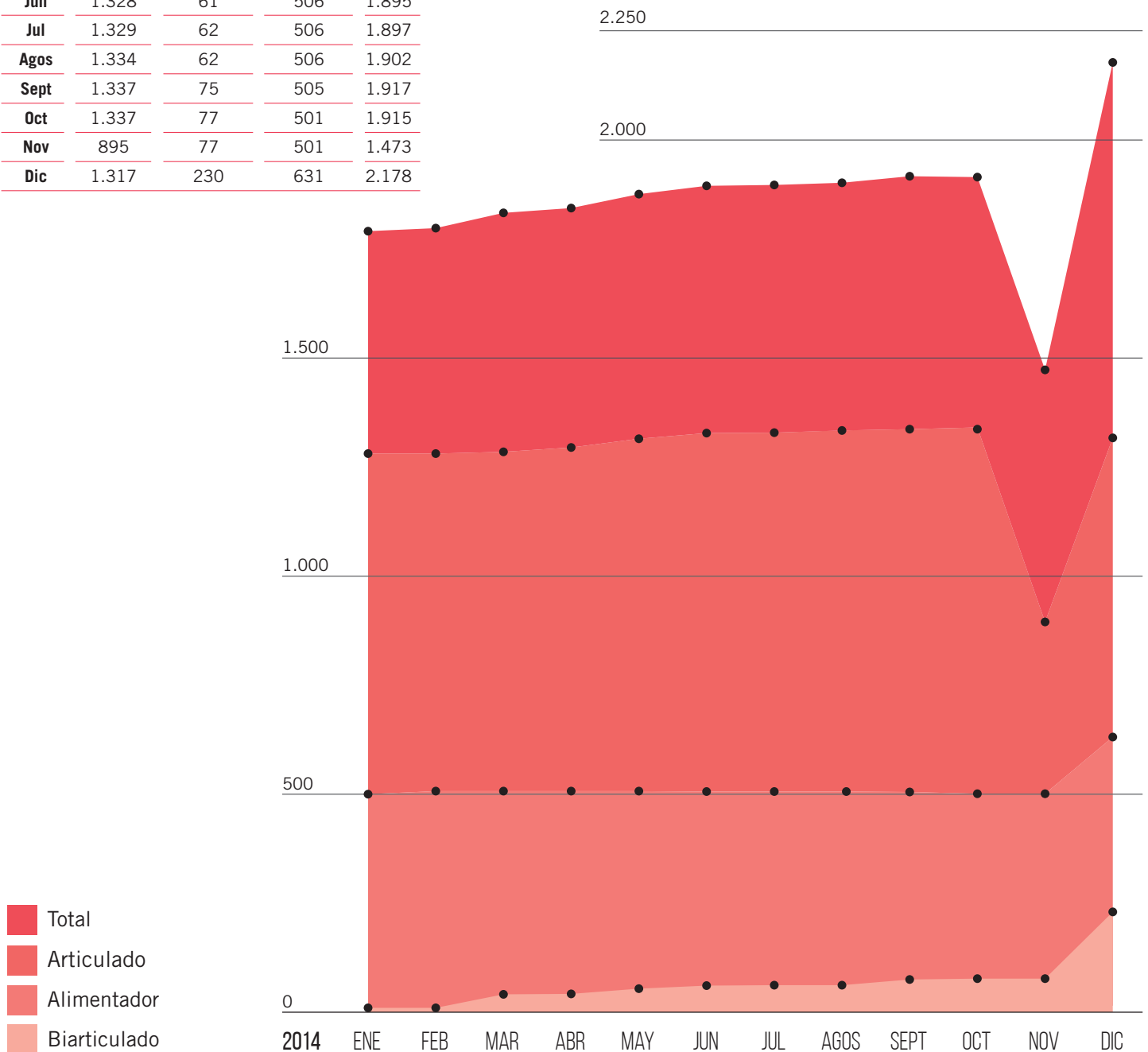


Fuente: RTO-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OIS-SDM

COMPORTAMIENTO MENSUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO ACTIVO EN BOGOTÁ AÑO 2014

MES	SERVICIO MASIVO CON T.O. 2014			
	ARTICULADO	BIARTICULADO	ALIMENTADOR	TOTAL
Ene	1.281	10	500	1.791
Feb	1.281	10	507	1.798
Mar	1.285	41	507	1.833
Abr	1.295	42	507	1.844
May	1.315	54	507	1.876
Jun	1.328	61	506	1.895
Jul	1.329	62	506	1.897
Agos	1.334	62	506	1.902
Sept	1.337	75	505	1.917
Oct	1.337	77	501	1.915
Nov	895	77	501	1.473
Dic	1.317	230	631	2.178

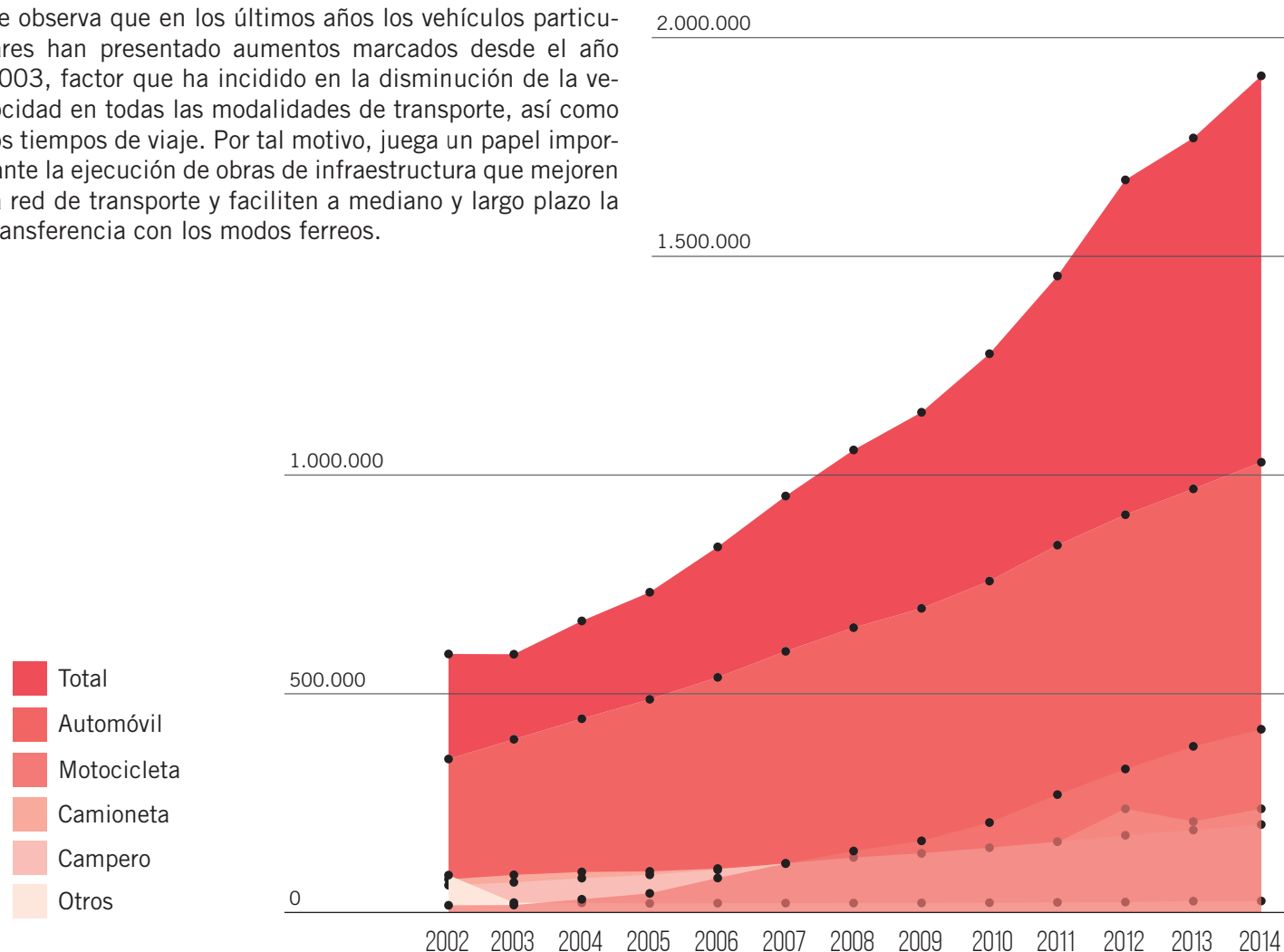
Durante el año 2014, el número de buses biarticulados y alimentadores presentaron un aumento representativo entre noviembre y diciembre con 153 y 130 unidades respectivamente. Sin embargo para el mes de noviembre se presentó un déficit de 442 articulados en servicio, lo que ocasionó de manera temporal, dificultades en la operación troncal de la Fase I y II.



Fuente: RTO-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OIS-SDM

COMPORTAMIENTO ANUAL POR CLASE DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PARTICULAR ACTIVOS AÑO 2014

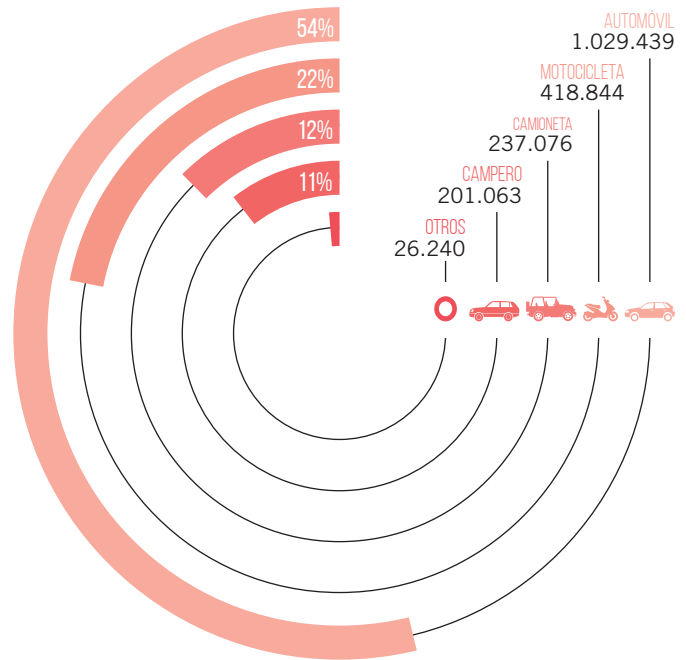
Se observa que en los últimos años los vehículos particulares han presentado aumentos marcados desde el año 2003, factor que ha incidido en la disminución de la velocidad en todas las modalidades de transporte, así como los tiempos de viaje. Por tal motivo, juega un papel importante la ejecución de obras de infraestructura que mejoren la red de transporte y faciliten a mediano y largo plazo la transferencia con los modos ferreos.



AÑO	CLASE					TOTAL
	AUTOMOVIL	MOTOCICLETA	CAMIONETA	CAMPERO	OTROS	
2002	350.904	16.397	75.926	62.354	85.358	590.939
2003	396.008	16.945	85.967	68.987	22.472	590.379
2004	442.999	30.129	92.635	78.570	22.195	666.528
2005	487.453	43.714	93.967	86.138	20.820	732.092
2006	537.652	78.816	100.380	97.674	21.284	835.806
2007	597.134	111.626	109.524	112.396	21.455	952.135
2008	651.243	140.485	118.276	125.774	21.612	1.057.390
2009	695.415	163.757	127.499	135.158	21.802	1.143.631
2010	757.740	205.585	143.686	148.101	22.307	1.277.419
2011	839.799	269.452	160.856	161.860	23.095	1.455.062
2012	909.460	328.078	237.076	176.472	23.717	1.674.803
2013	968.526	379.826	207.920	188.547	25.862	1.770.681
2014	1.029.439	418.844	237.076	201.063	26.240	1.912.662

PARTICIPACIÓN POR CLASE DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PARTICULAR ACTIVOS AÑO 2014

El servicio particular para el año 2014 cuenta un parque automotor de 1.912.662 automotores, de los cuales la mayor participación se encuentra del 54% de automóviles, 22% de motocicletas, 11% de camperos, 12% de camionetas y el 1% restante lo configuran otra clase de vehículos. Debido a la alta afluencia de usuarios en el Sistema de transporte masivo, el uso de vehículo particular y de motocicletas por condiciones de comodidad, ha generado bajos niveles de ocupación e incremento de congestión, dando lugar a mayor demanda de infraestructura vial urbana, que se desarrolla bajo un ritmo diferente a la manera como ha aumentado el parque automotor, razón por la cual en el año 2014 se implementó medidas complementarias al pico y placa en el norte, zona centro y sur de la ciudad. Así mismo, fortalece la posibilidad de alianzas y estrategias que permitan incrementar el uso del carro compartido, para quienes son renuentes a utilizar el transporte público.

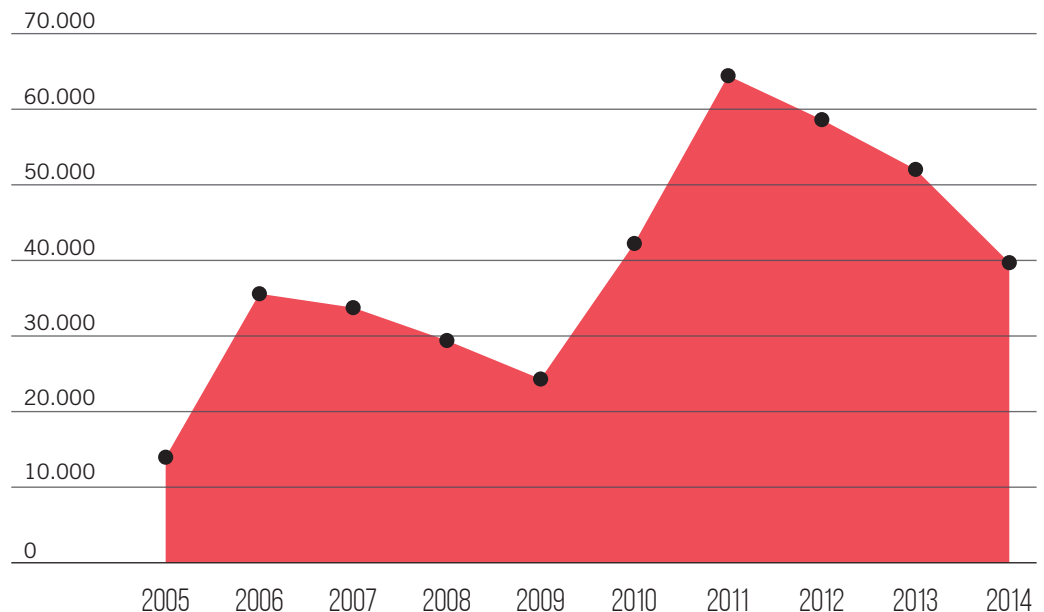


COMPORTAMIENTO ANUAL DE LAS MATRICULAS DE MOTOCICLETAS

En los últimos años el aumento de motocicletas matriculadas y que circulan se debe a la fuerza que ha tomado su utilización como medio de transporte, por su economía, eficiencia en la reducción del tiempo de movilidad frente a otros modos de transporte público o privado, traducido en menor costo de adquisición, consumo de combustible y mantenimiento. Así como mayor agilidad. En algunos

casos su adquisición se debe principalmente por ser un medio de trabajo para brindar diversos servicios que implican un constante traslado por la ciudad. De continuar con la tendencia de matrícula en motos, en dos años existirán más de 500.000 con registro en Bogotá D.C., sin contar las que operan en la ciudad provenientes de otras ciudades.

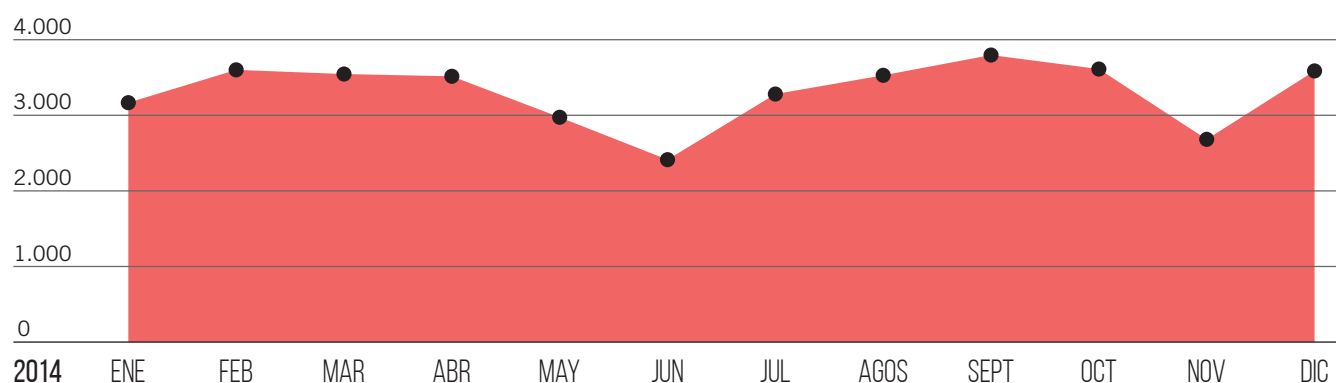
AÑO	CANTIDAD
2005	13.967
2006	35.595
2007	33.755
2008	29.409
2009	24.312
2010	42.244
2011	64.438
2012	58.626
2013	52.043
2014	39.705



COMPORTAMIENTO MENSUAL DE LAS MATRICULAS DE MOTOCICLETAS AÑO 2014

Teniendo en cuenta que durante el año 2014 el rango de matrículas por mes se encuentra entre 2400 a 3700 motos, en promedio se estarían incluyendo diariamente en el Registro Automotor Distrital alrededor de 100 motos.

MES 2014	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Agos	Sept	Oct	Nov	Dic	TOTAL
CANTIDAD	3.167	3.601	3.546	3.516	2.974	2.413	3.281	3.529	3.797	3.612	2.682	3.587	39.705



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

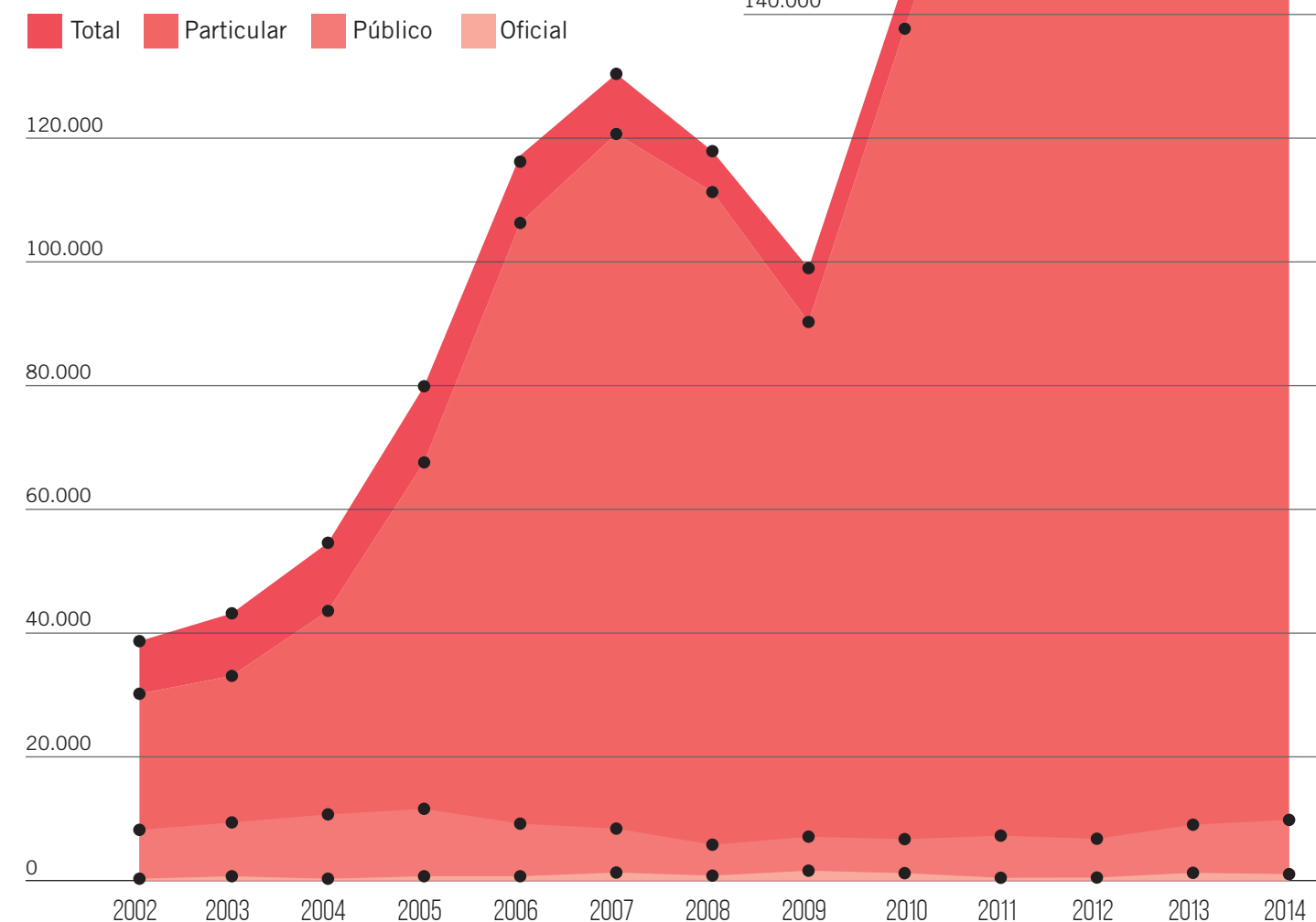
Con base en la información del Registro Distrital Automotor para el año 2014, la mayor participación de motocicletas corresponde a las de cilindraje menor o igual a 250 C.C., las cuales representan el 95,3% del total de este parque automotor en Bogotá, de las cuales el 60% oscilan en modelos del 2008 a 2013.

COMBUSTIBLE	CILINDRAJE	MODELO					2014 Y POSTERIORES	TOTAL GENERAL
		1992 Y ANTERIORES	1993 A 1997	1998 A 2002	2003 A 2007	2008 A 2013		
DIESEL						1	3	4
	Menor o Igual a 250 C.C.					1	3	4
ELECTRICO					3	90	25	118
	Menor o Igual a 250 C.C.				3	90	25	118
GASOLINA		23.417	3.904	2.661	67.752	249.065	71.923	418.722
	Entre 251 C.C. y 500 C.C.	673	212	500	520	1.840	1.114	4.859
	Entre 501 C.C. y 750 C.C.	280	277	524	1.957	4.317	833	8.188
	Entre 751 C.C. y 1000 C.C.	113	55	26	449	1.918	715	3.276
	Mayor o Igual a 1001 C.C.	131	190	85	422	1.814	761	3.403
	Menor o Igual a 250 C.C.	22.220	3.170	1.526	64.404	239.176	68.500	398.996
TOTAL GENERAL		23.417	3.904	2.661	67.755	249.156	71.951	418.844

CANTIDAD DE MATRICULA POR SERVICIOS POR AÑO

AÑO	SERVICIO			TOTAL
	OFICIAL	PÚBLICO	PARTICULAR	
2002	300	8.200	30.200	38.700
2003	700	9.400	33.100	43.200
2004	300	10.700	43.600	54.600
2005	700	11.600	67.600	79.900
2006	700	9.200	106.300	116.200
2007	1.300	8.400	120.700	130.400
2008	800	5.800	111.300	117.900
2009	1.600	7.100	90.300	99.000
2010	1.200	6.700	137.700	145.600
2011	449	7.265	182.001	189.715
2012	488	6.763	177.706	184.957
2013	1.255	9.034	152.683	162.972
2014	1.046	9.812	147.157	158.015
TOTAL	10.838	109.974	1.400.347	1.521.159

Desde el año 2006, el nivel mínimo de vehículos matriculados en la ciudad es de 99000 unidades, siendo el servicio más representativo el particular, el cual presentó mayor cantidad de matrículas en el año 2011 y 2012.

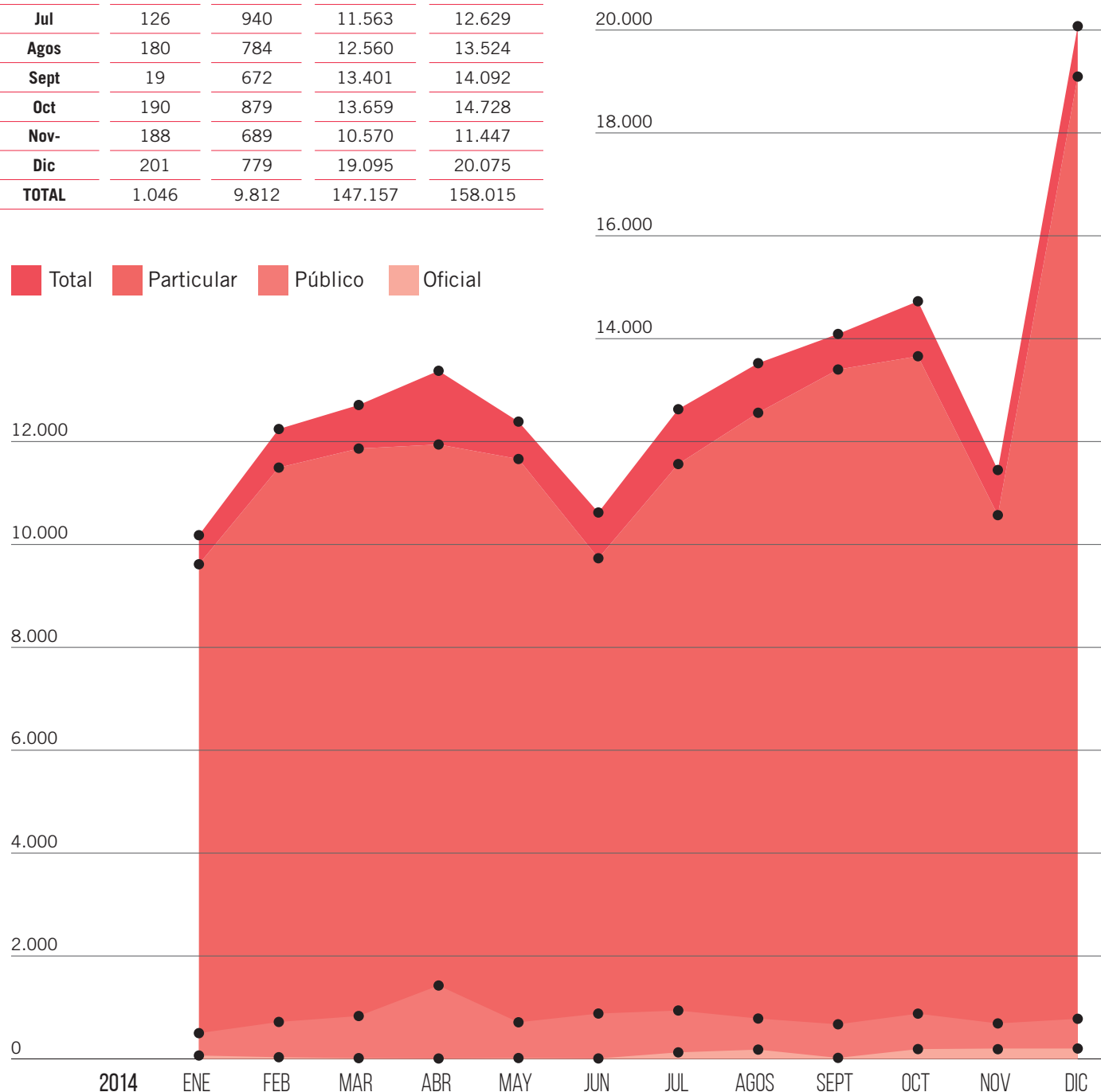


Fuente: RDA-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: OISS-SDM

CANTIDAD DE MATRÍCULA POR SERVICIO POR MES (AÑO 2014)

AÑO 2014	SERVICIO			TOTAL
	OFICIAL	PÚBLICO	PARTICULAR	
Ene	65	500	9.615	10.180
Feb	32	718	11.494	12.244
Mar	14	833	11.864	12.711
Abr	7	1.426	11.943	13.376
May	16	711	11.661	12.388
Jun	8	881	9.732	10.621
Jul	126	940	11.563	12.629
Agos	180	784	12.560	13.524
Sept	19	672	13.401	14.092
Oct	190	879	13.659	14.728
Nov	188	689	10.570	11.447
Dic	201	779	19.095	20.075
TOTAL	1.046	9.812	147.157	158.015

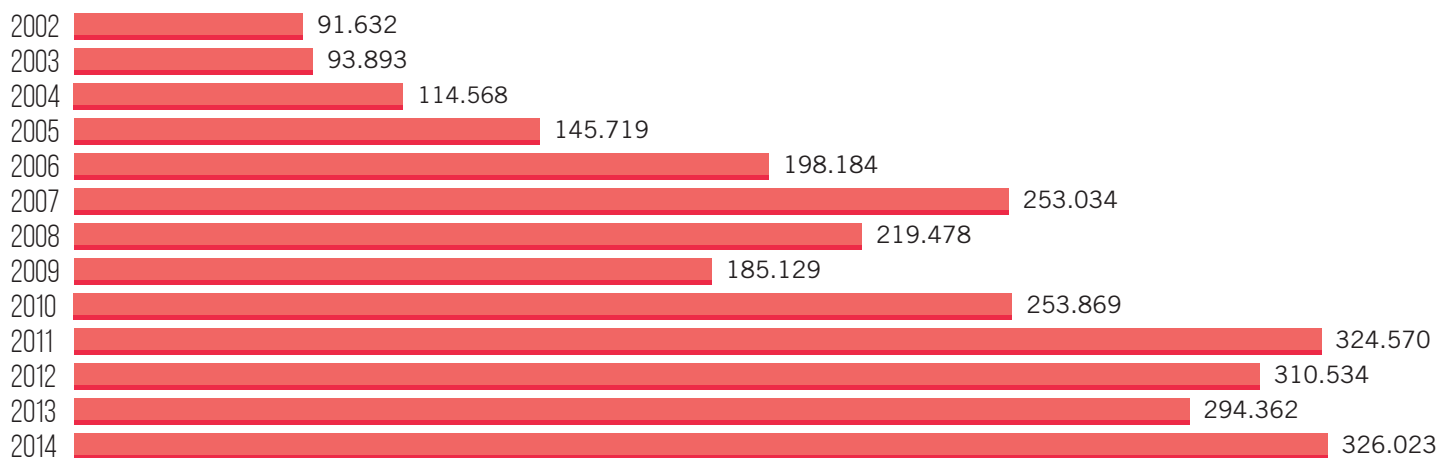
Para el año 2014, la matrícula de vehículos de servicio particular representa el 93,1% del total de matrículas del año, mientras que las del servicio público el 6,2% y el 0,7% los de servicio oficial. La mayor cantidad de vehículos matriculados se produjo en el mes de diciembre con el 13% (20075 unidades) del total registrado durante el año.



Fuente: RDA-SIM. Corte: Último día de cada mes. Elaboración: DESS-SDM

VENTAS ANUALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO (VEHÍCULOS NUEVOS 2002-2014)

De acuerdo con las cifras, podemos notar que entre el año 2008 al 2010, se presentó caída en ventas frente a la alcanzada en el año 2007, reflejado por la crisis en la industria automotriz que según indagaciones se debió principalmente por el alza sustancial de los precios del combustible para automóviles y a la crisis financiera global y la consiguiente reducción del crédito que de cierta manera influye en los precios de las materias primas. En el 2014 el sector automotor colombiano reporta un aumento de compra de vehículos nuevos superior en un 11% con respecto a la cantidad obtenida en el año 2013 y corresponde a la cifra más alta en los últimos cinco años. Las ventas de vehículos nuevos puede darse a factores como incremento del consumo de los hogares, crecimiento de las clases medias y continua consolidación del mercado laboral. Cada año el portafolio de modelos es cada vez más amplio al igual que las alternativas de financiamiento haciendo más atractivo al cliente adquirir un vehículo nuevo bajo tecnología más avanzada, de acuerdo a su presupuesto y estabilidad económica.

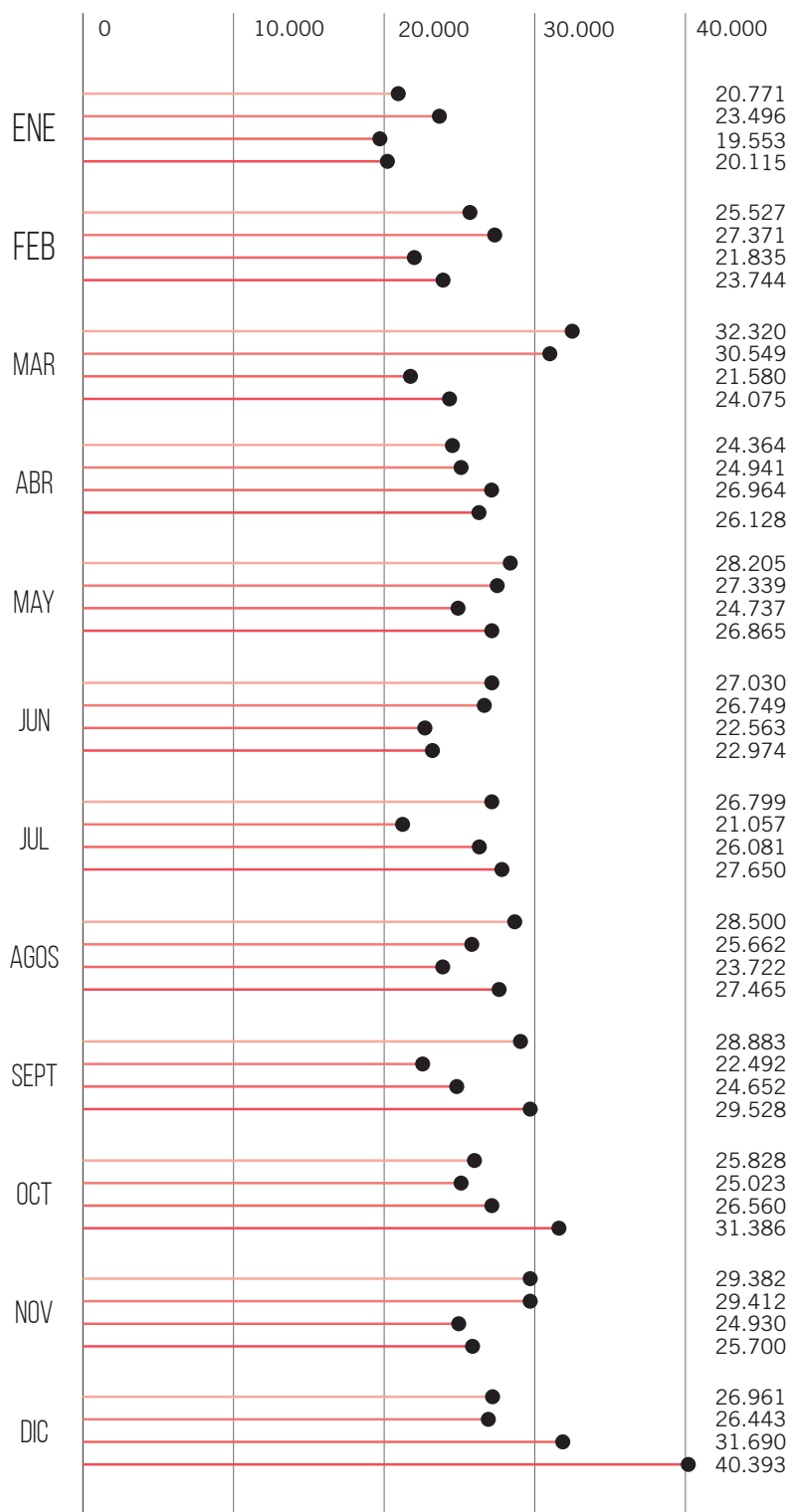


Fuente: Econometría S.A.

VENTAS MENSUALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ COLOMBIANO (VEHÍCULOS NUEVOS) AÑO 2014

Según reporte el sector automotriz obtuvo la mayor cifra en venta de vehículos nuevos durante los últimos años con un total de 326.023 unidades, es decir, 10.6% más que en 2013 y 0.4% más que en 2012. En diciembre de 2014 el margen de ventas que generalmente se presentaba en los años anteriores superó expectativas, puesto que registró un aumento del 57% respecto a las ventas

reportadas en el mes de noviembre de ese año, siendo la primera vez que se supera las cuarenta mil unidades. Entre los posibles factores que impulsaron las ventas según anuncios, se encuentran las tasas de interés y la realización del Salón Internacional del Automóvil, que, aunque es en noviembre, promueve también ventas en diciembre.

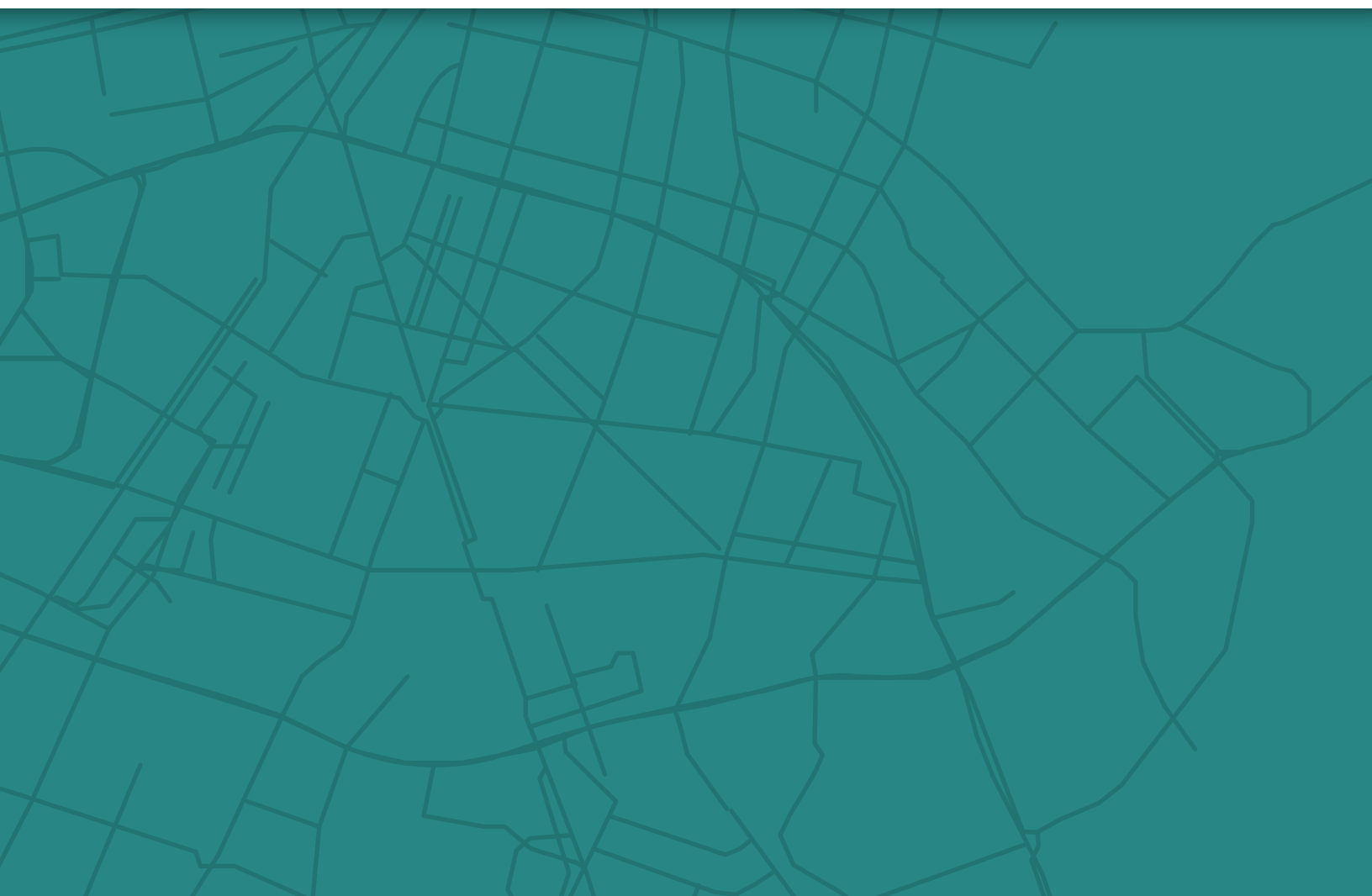


Fuente: Econometría S.A.



CAPITULO 2

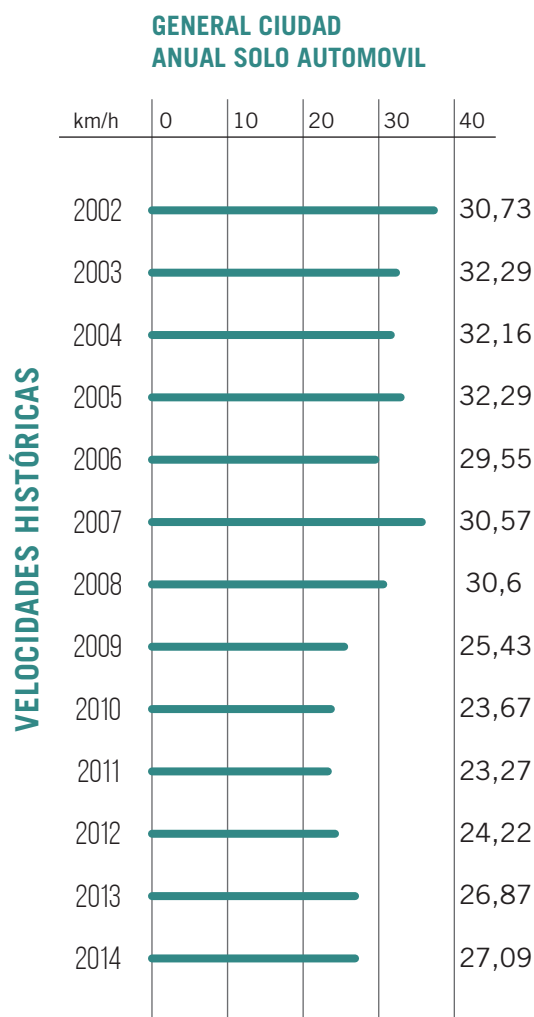
VELOCIDADES



VELOCIDADES PROMEDIO HISTÓRICAS

Entre el año 2002 y 2005 la velocidad promedio para los automóviles se encontraba sobre los 30 km/h, en el 2006 bajó a 29,55 km/h y aunque entre el 2007 y el 2008 volvió a estar por encima de 30 km/h teniendo en cuenta que 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 de los datos obtenidos, sin discriminar el tipo de vehículo. Debido al costo del ensayo por la cantidad de datos válidos que se debían tomar, a partir del año 2009 se adaptó 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. No se ha vuelto a recuperar un nivel superior a 30 Km/h, como consecuencia del crecimiento sustancial del parque automotor de automóviles en la ciudad, generando congestión vehicular constante que limitan la velocidad de recorrido en diversos sectores, sumado a la ejecución de obras, sobre corredores de alta circulación vehicular e infraestructura que ha permanecido casi constante en los últimos años. No obstante, se resalta que en los años 2013 y 2014 las velocidades han mejorado producto de la implementación del SITP, desmonte del transporte público tradicional, promoción e incentivo al uso del Transporte Público, estrategias para la implementación de Carriles para el uso preferencial del transporte público, garantizando el acceso a predios y la conexión a vías transver-

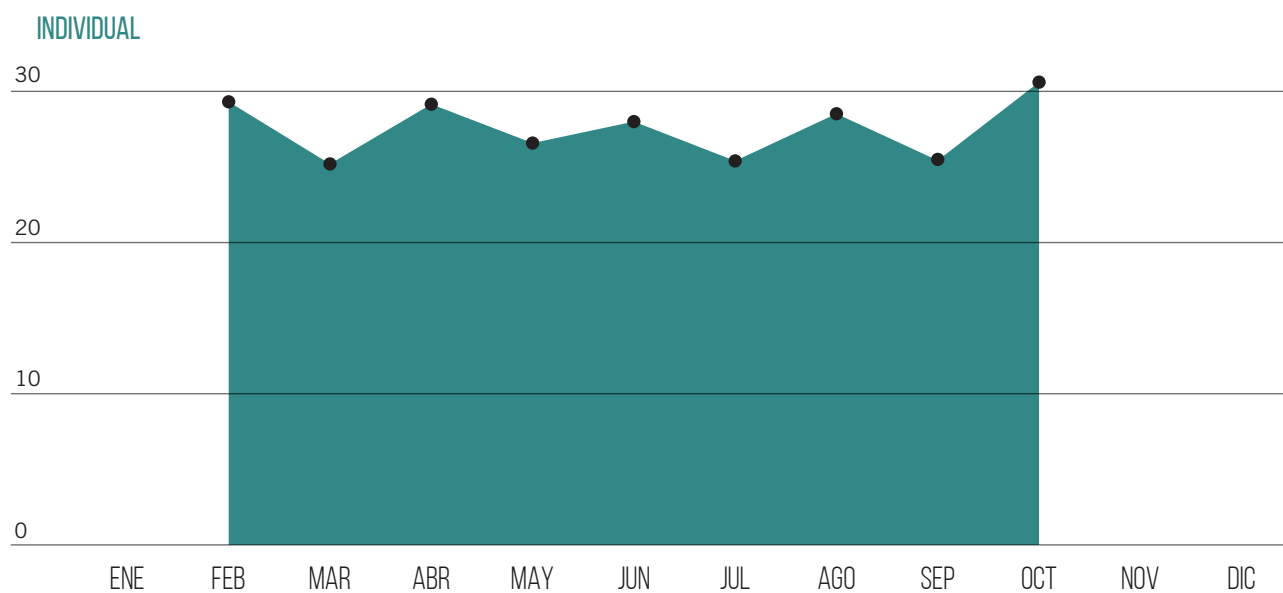
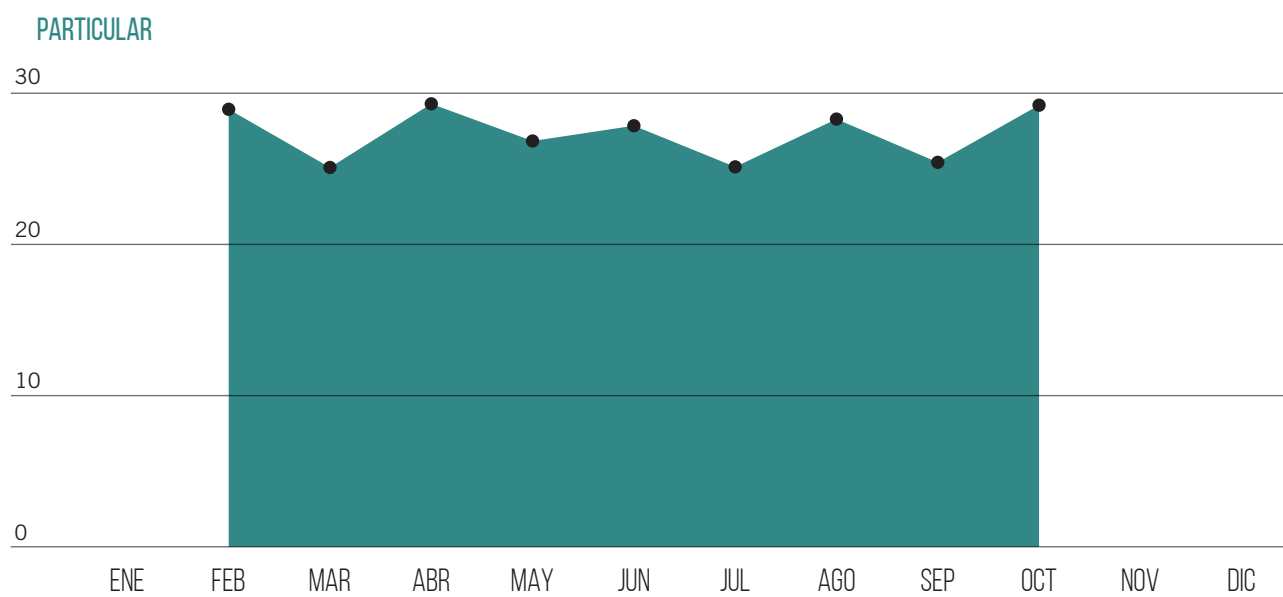
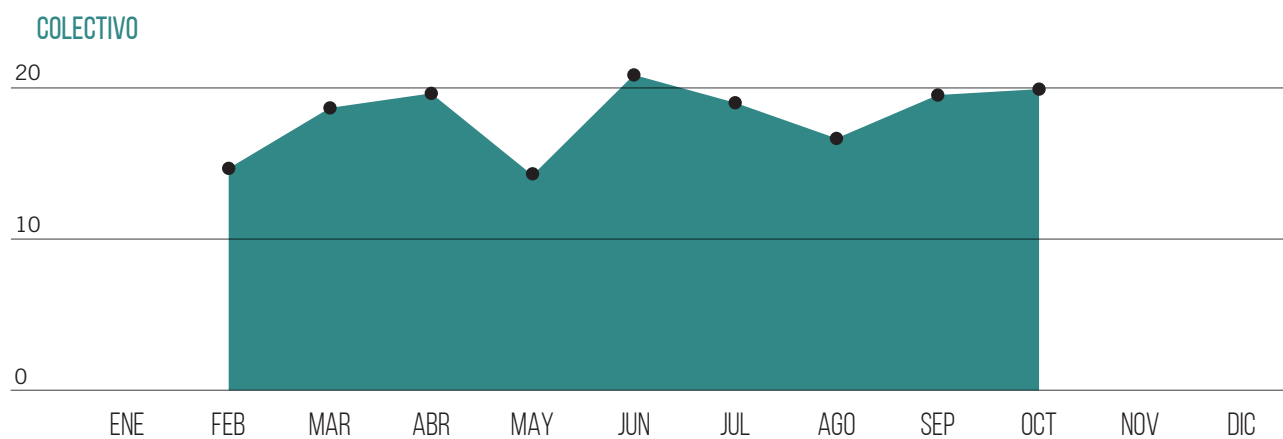
les de este corredor vial, bajo un uso eficiente y ordenado de la operación, con el objeto de incrementar la velocidad y la ocupación, especialmente para los servicios SITP.



VELOCIDADES PROMEDIO MENSUALES AÑO 2014

Se observa que el transporte público colectivo es el que presenta velocidades promedio menores a 21 Km/h a lo largo del periodo, el transporte particular y el transporte público individual se comportan similares, teniendo velocidades promedio superiores a 25 Km/h. Durante el mes de junio se registran las mayores velocidades promedio, de los cuales el corredor de la Avenida Calle 26 según toma de información, se presentan las velocidades máximas para los vehículos particulares y de transporte público individual (taxis), mientras que el corredor de la Avenida Boyacá se presentan las velocidades más altas para los vehículos de transporte público colectivo. Es de anotar que durante cada mes se realizaron tomas de información a diferentes corredores representativos.

MES	COLECTIVO	PARTICULAR	INDIVIDUAL
FEBRERO	14,68	28,94	29,31
MARZO	18,68	25,09	25,2
ABRIL	19,64	29,3	29,15
MAYO	14,32	26,84	26,58
JUNIO	20,86	27,85	28
JULIO	19,02	25,13	25,4
AGOSTO	16,66	28,29	28,52
SEPTIEMBRE	19,53	25,43	25,5
OCTUBRE	19,92	29,21	30,61



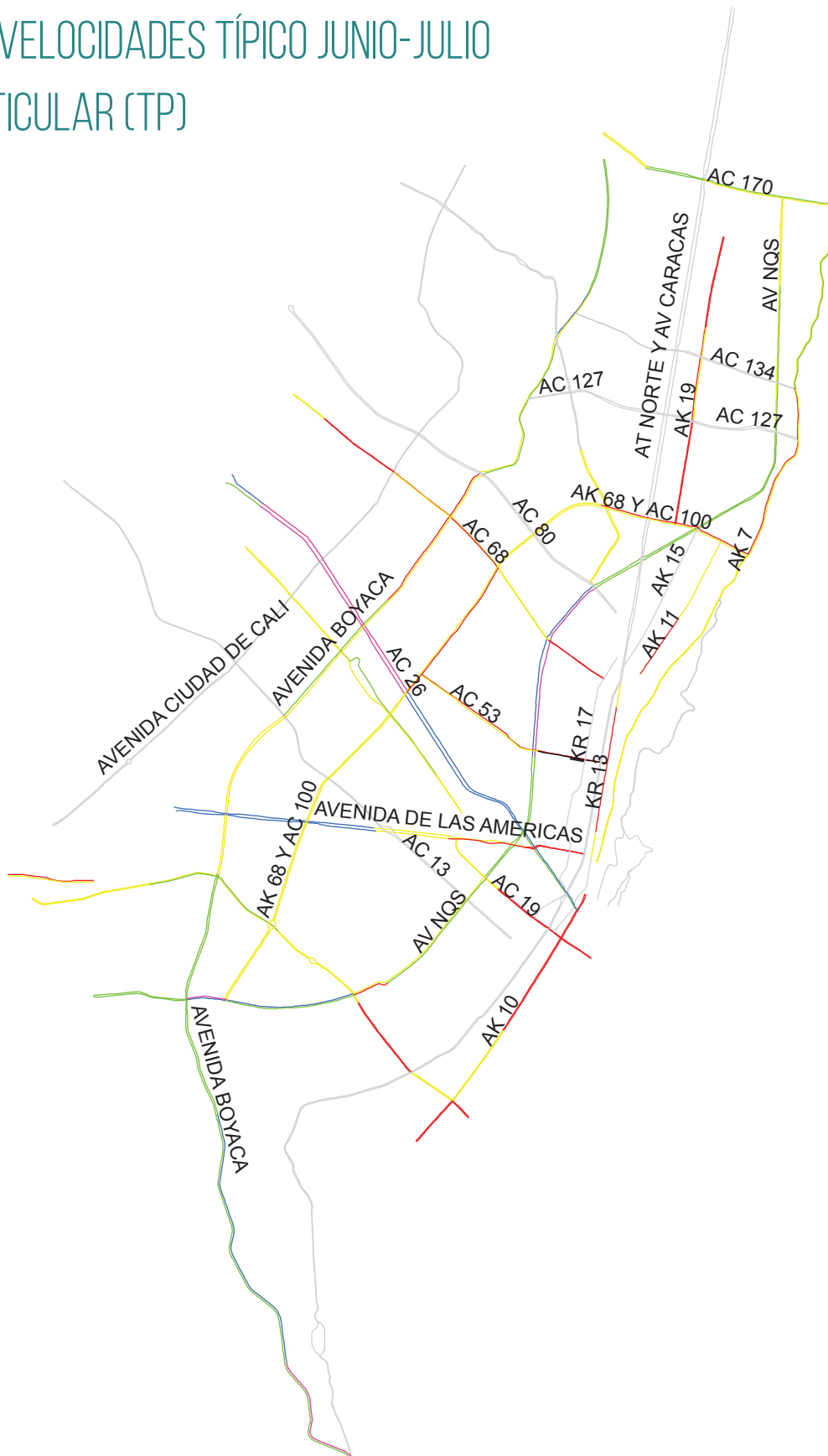
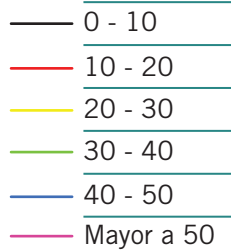
Con base en la información suministrada por el contrato de monitoreo, se estableció la siguiente información para el periodo Junio-Julio de 2014, teniendo en cuenta las cargas de velocidades para cada transporte como se ilustra a continuación:

MAPA DE CARGAS VELOCIDADES TÍPICO JUNIO-JULIO TRANSPORTE PARTICULAR (TP)



1:200,000

Velocidad en km/h



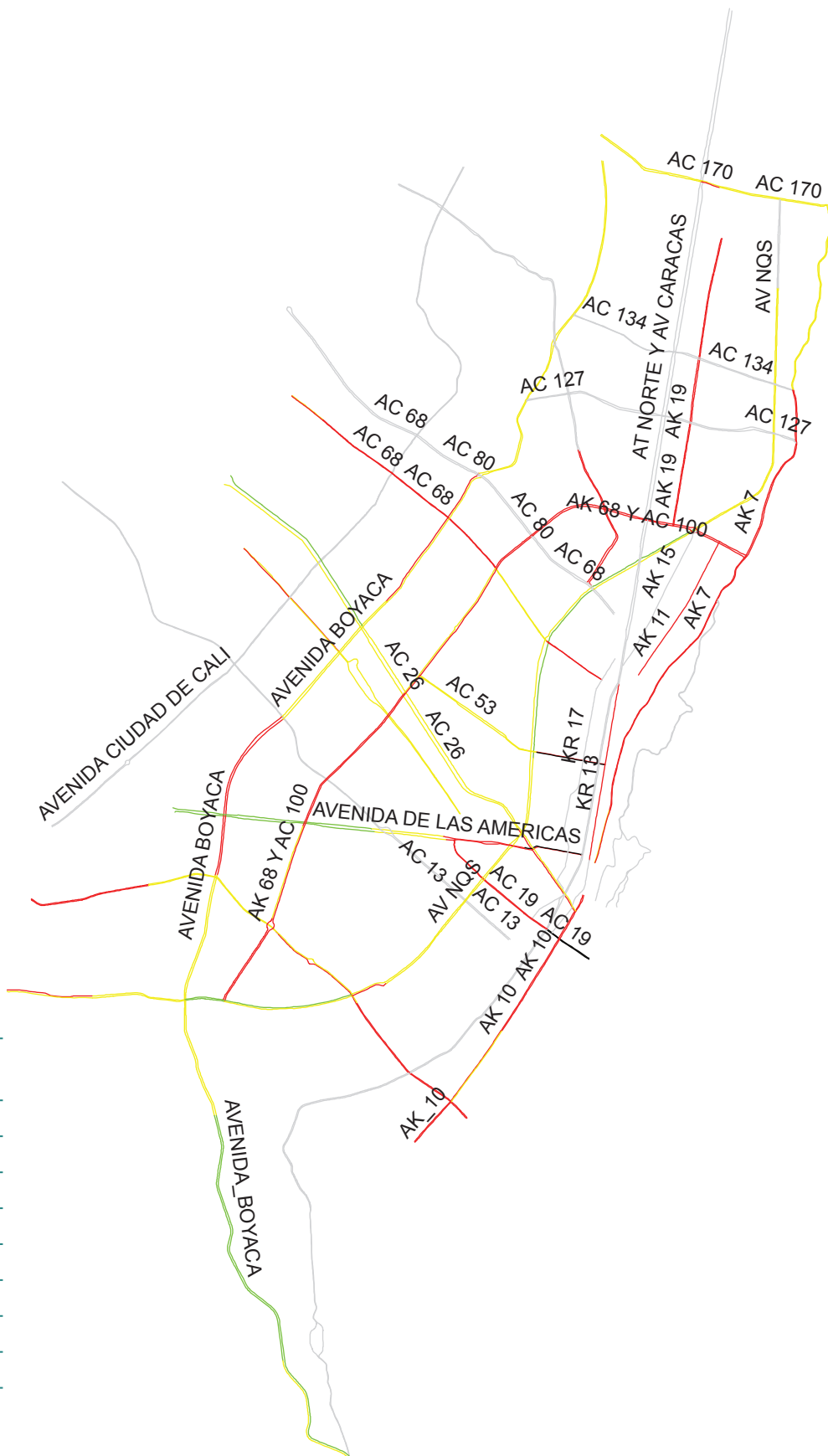
TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (TPC)



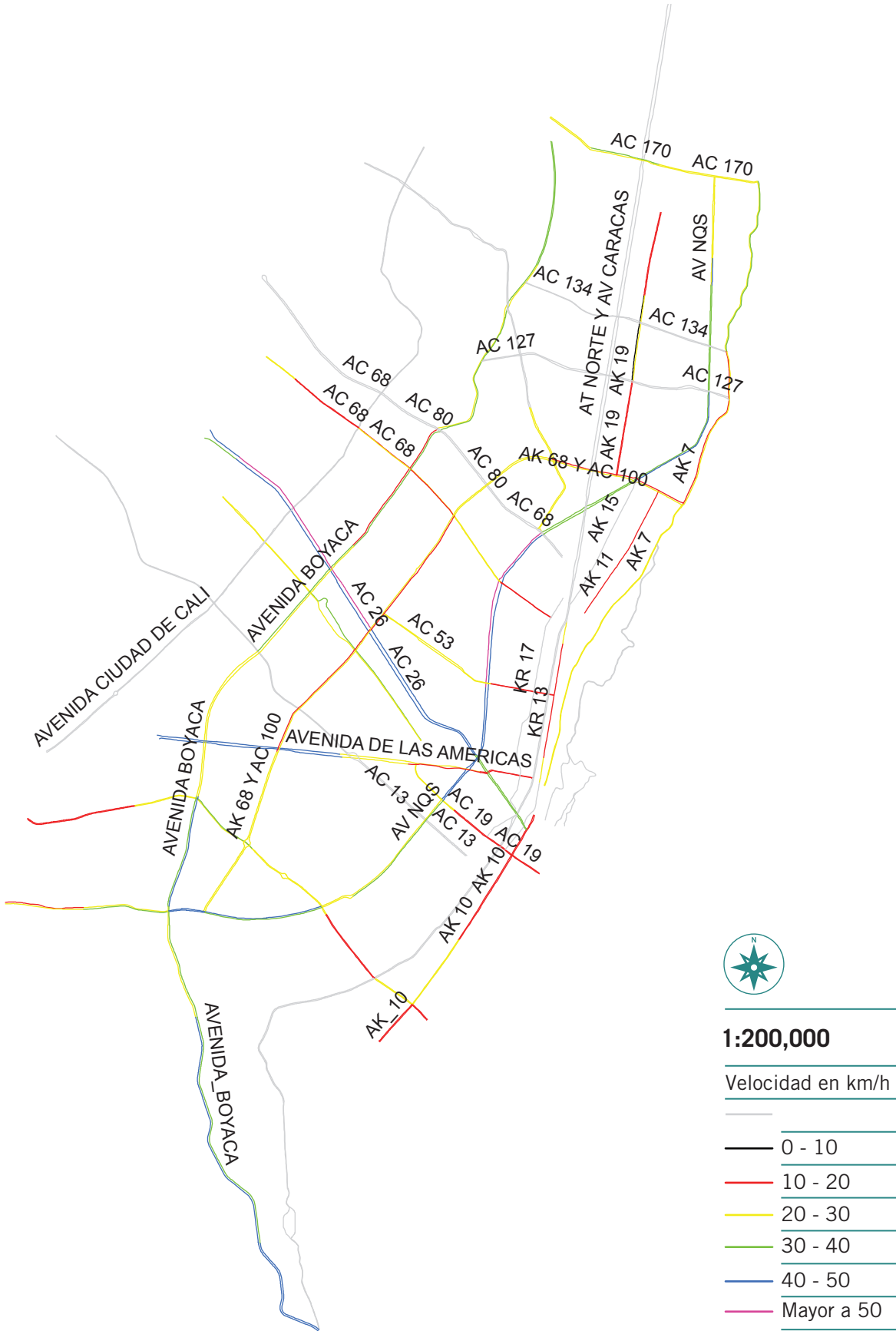
1:200,000

Velocidad en km/h

Black line	0 - 10
Red line	10 - 20
Yellow line	20 - 30
Green line	30 - 40
Blue line	40 - 50
Pink line	Mayor a 50



TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TPDI)

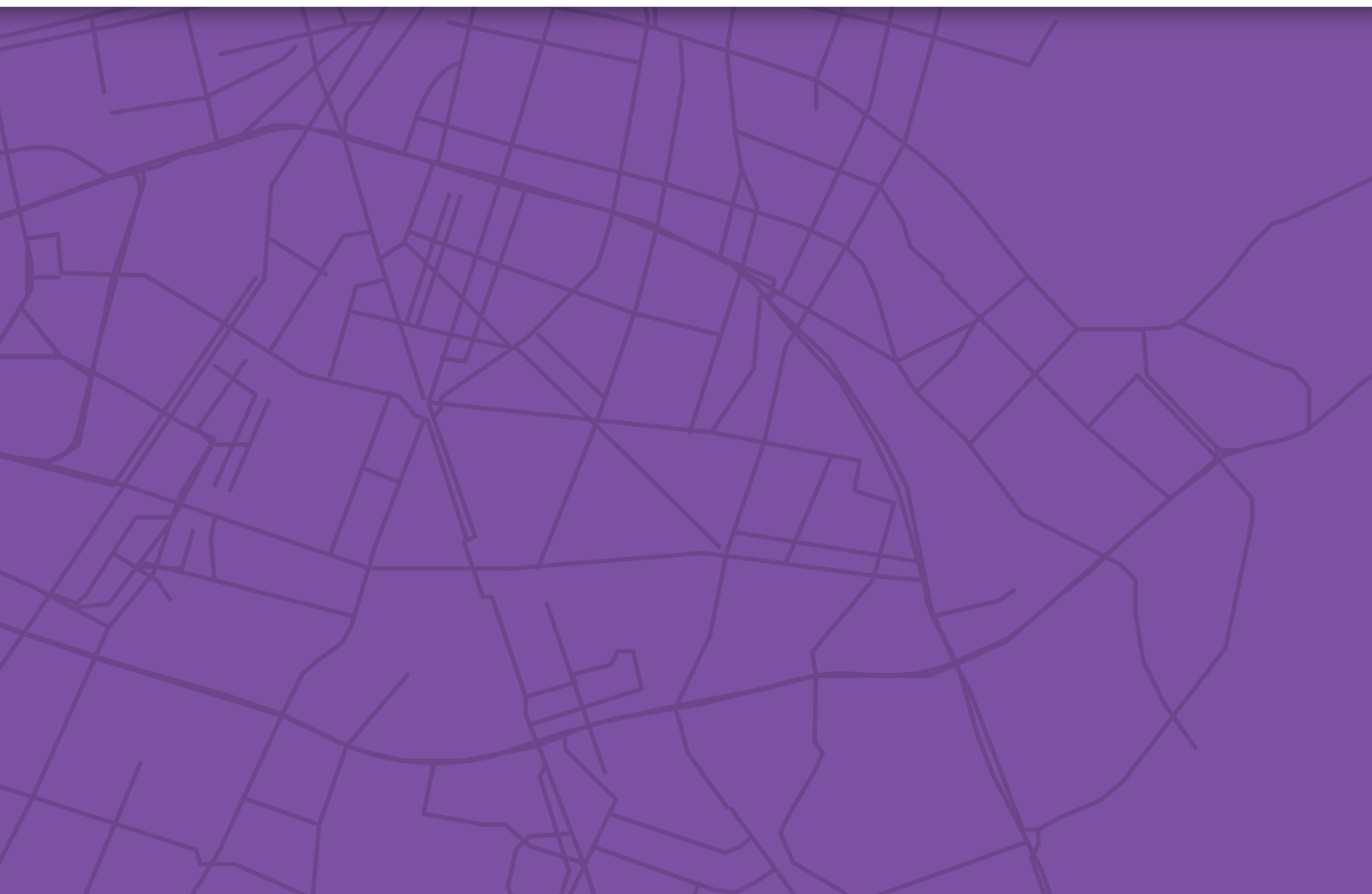


En los meses de Junio y Julio de 2014 se realizó el monitoreo en 17 corredores representativos de la malla vial de Bogotá, con modos de transporte que representan adecuadamente las prácticas de movilidad en Bogotá, y en las franjas horarias que pueden interpretarse como representativas del día entero. En ese orden de ideas, la velocidad en la ciudad en el periodo evaluado fue 22,51 Km/h. La Avenida Calle 26 es el corredor que ofrece velocidades mayores a los usuarios con 38,62 Km/h del mes de Junio, seguido por la Avenida NQS con 32,15 Km/h del mes de Julio, y la Avenida Boyacá con 30,33 Km/h obtenida en el mes de Junio.



CAPITULO 3

TIEMPOS DE VIAJE



TIEMPO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS EN LA CIUDAD (MINUTOS)

A continuación se presentan los resultados correspondientes a la toma de información dentro del estudio denominado “Sondeo de Percepción de Tiempos de Desplazamiento para las distintas localidades de la ciudad de Bogotá”, desarrollado mediante la toma de información de campo para el programa de monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y el transporte de Bogotá D.C., realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad y el cual se enfoca en establecer el tiempo de desplazamiento de las personas para su viaje de mayor frecuencia, es decir, el tiempo que transcurre desde el momento en que la persona sale de su lugar de origen hasta que llega a su lugar de destino, contando los distintos tipos de movilización y modos empleados durante ese viaje frecuente.

El estudio permite identificar 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.

CUADRO PERCEPCIÓN DE LA DURACIÓN PROMEDIO DEL VIAJE DE MAYOR FRECUENCIA EN MINUTOS 2003-2014

SEMESTRE	2003 NOV	2004 JUN	2004 DIC	2007 JUN	2007 NOV	2008 MAY	2008 SEP	2009 MAY	2009 SEP	2010 OCT	2011 MAY	2012 MAY	2012 OCT	2013	2014
TIEMPO TOTAL (MIN)	47,9	51,5	53,6	56,1	58,4	58	63,8	62,6	67,2	71,6	64,8	73,9	70,5	64,8	62,5

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad cálculos a partir del Contrato de Consultoría 2072-2013- Cálculos SDM

La percepción ciudadana sobre tiempos de desplazamiento en 2014 fue de 62.5 minutos frente a 64.8 minutos para 2013.

Se determinan los tiempos de viaje para cada encuesta, debido a que según la estructura de la encuesta se pueden obtener tres tipos de tiempos: los tiempos dentro de los modos, los tiempos de espera y los tiempos de caminata.

Dentro de la estructura de la encuesta se tiene que el viaje inicial a pie se denomina “caminata”, para los tiempos de cada uno de las fases del viaje se tiene hora1 a hora4 y los tiempos intermedios de espera o caminata de Fase 1 a F4 y se calcula como se expresa a continuación.

$$T_{total\ encuesta} = TI\ CAM_1 + TI\ ESP_1 + MINUTOS + TINT\ A\ CAM_1 + TINT\ ESPERA_1 + MINUTOS_2 + TINT\ A\ CAM_2 + TINT\ ESPERA_2 + MINUTOS_3 + TINT\ A\ CAM_3 + TINT\ ESPERA_3 + MINUTOS_4 + TF\ A\ CAM_4$$

De donde:

$TI\ CAM_1$ = TIEMPO INICIAL DE CAMINATA

$TI\ ESP_1$ = TIEMPO INICIAL DE ESPERA

$MINUTOS_i$ = TIEMPO DE VIAJE EN ALGUN MODO DE TRANSPORTE








$TINT\ A\ CAM_i$ = TIEMPO INTERMEDIO DE CAMINATA

$TINT\ ESPERA_i$ = TIEMPO INTERMEDIO DE ESPERA

$TF\ A\ CAM_4$ = TIEMPO FINAL DE CAMINATA




A continuación se presentan los cuadros resumen de los tiempos promedio de viaje por modo.

TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE POR MODO EN MINUTOS (II SEMESTRE DE 2014)

TIPO DE VEHÍCULO	TIEMPO DE VIAJE PROMEDIO SEGUNDO SEMESTRE (MIN)			
	TIEMPO DE CAMINATA	TIEMPO DE ESPERA	TIEMPO DE VIAJE EN EL VEHÍCULO	TOTAL
 ALIMENTADOR	3,71	9,59	18,11	31,41
 BICICLETA	0,12	0,12	29,83	30,07
 MOTO	0,15	0,00	33,62	33,77
 OTRO	2,76	3,26	30,73	36,75
 PARTICULAR	1,89	2,10	32,96	36,94
 SITP	3,49	10,57	41,41	55,47
 TAXI	1,16	4,01	21,19	26,37
 TPC	4,21	7,97	43,64	55,83
 TRANSMILENIO	2,82	7,82	32,68	43,32









Fuente: SDM. Contrato 2072- 2013

TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE POR MODO (I SEMESTRE DE 2013)

MODO	TIEMPO DE VIAJE (MIN)			
	CAMINATA	ESPERA	EN EL MÓVIL	TOTAL
 CAMINATA	7,58	0,00	0,00	7,58
 ALIMENTADOR	7,08	12,81	16,51	36,40
 BICICLETA	0,23	0,00	24,25	24,48
 MOTO	0,69	0,14	32,86	33,69
 PARTICULAR	1,60	2,08	35,68	39,36
 PÚBLICO	7,71	11,53	44,97	64,21
 TAXI	3,67	5,57	28,00	37,24
 TRANSMILENIO	5,49	9,98	35,93	51,60

Fuente: SDM. CMTTUB2013

TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE POR MODO (II SEMESTRE DE 2012)

MODO	TIEMPO DE VIAJE (MIN)			
	CAMINATA	ESPERA	EN EL MÓVIL	TOTAL
 CAMINATA	7,70	-	-	7,70
 ALIMENTADOR	6,22	11,35	15,92	33,48
 BICICLETA	0,91	0,28	24,98	26,17
 MOTOCICLETA	0,83	1,34	26,51	28,68
 PARTICULAR	0,98	0,84	34,79	36,61
 PÚBLICO	6,89	10,31	44,41	61,62
 TAXI	3,19	7,08	20,20	30,47
 TRANSMILENIO	5,36	8,71	32,12	46,19

Fuente: SDM - CONTRATO DE CONSULTORÍA 2011-1226

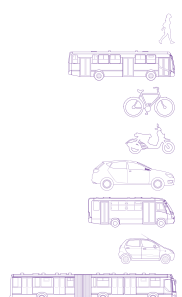
TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE POR MODO EN MINUTOS (I SEMESTRE DE 2011)



MODO	TIEMPO DE VIAJE (MIN)			
	VIAJE A PIE	ESPERA	EN EL MÓVIL	TOTAL
A PIE	5,38	-	-	5,38
ALIMENTADOR	5,87	9,49	14,46	29,83
BICICLETA	0,82	0,46	21,71	23,00
MOTOCICLETA	1,39	0,69	28,02	30,10
PARTICULAR	2,56	1,50	28,70	32,76
PÚBLICO	6,06	8,80	41,37	56,24
TAXI	3,25	4,38	18,08	25,71
TRANSMILENIO	6,04	8,15	33,18	47,37

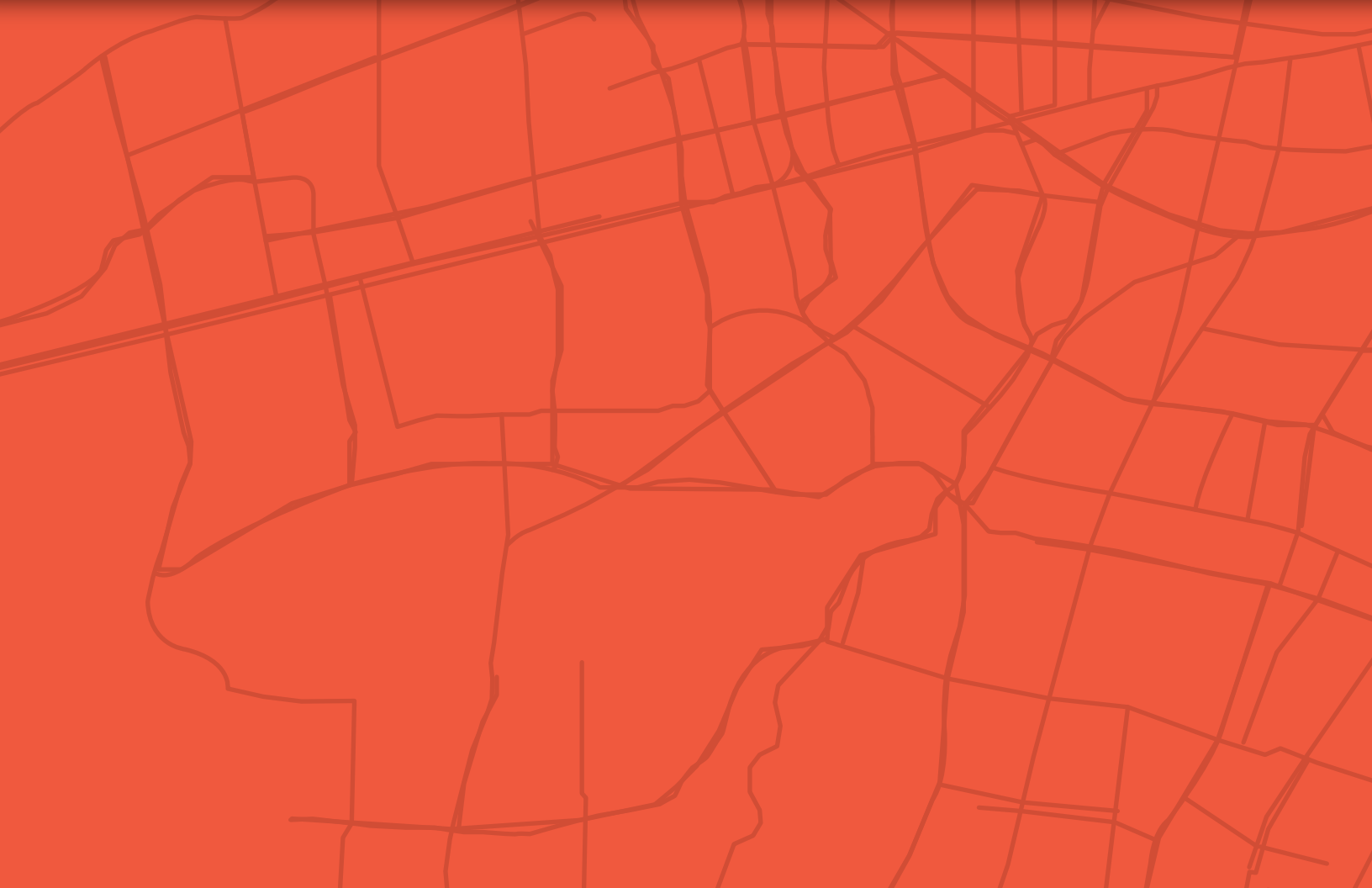
Fuente: SDM - CONTRATO DE CONSULTORIA 966 DE 2010

TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE POR MODO EN MINUTOS (II SEMESTRE DE 2010)



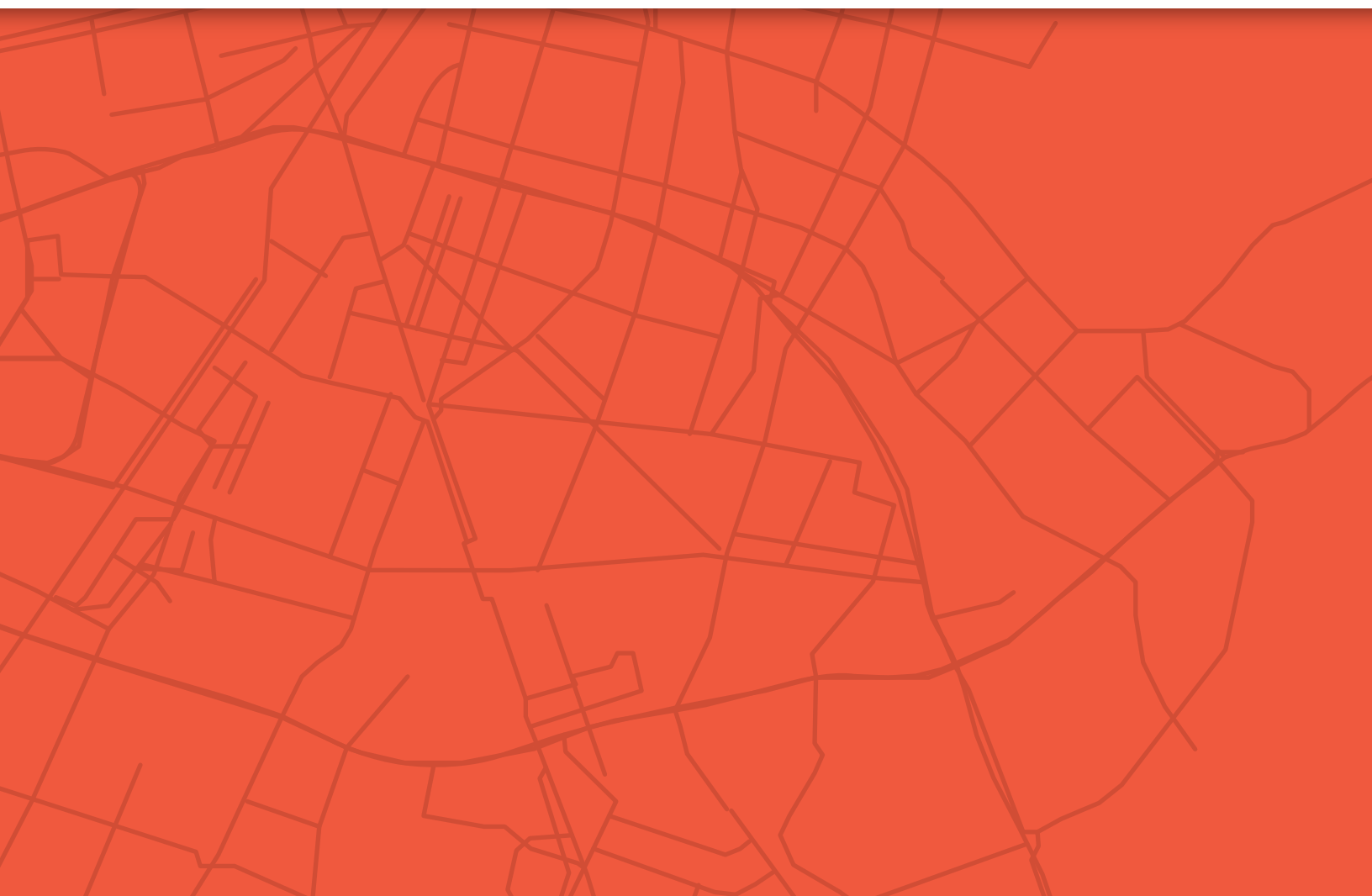
MODO	TIEMPO DE VIAJE (MIN)			
	A PIE (MIN)	EN ESPERA (MIN)	EN VEHICULO (MIN)	TOTAL VIAJE (MIN)
A PIE	19,38	-	-	19,38
ALIMENTADOR	5,05	11,27	16,92	33,24
BICICLETA	2,02	0,93	21,96	24,91
MOTO	1,85	0,48	24,21	26,54
PARTICULAR	2,82	2,18	36,55	41,55
PÚBLICO	6,68	11,70	45,72	64,10
TAXI	3,83	6,58	24,57	34,98
TRANSMILENIO	7,93	10,51	35,00	53,44

Fuente: SDM. CMTTUB11



CAPITULO 4

SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO DEL CIUDADANO



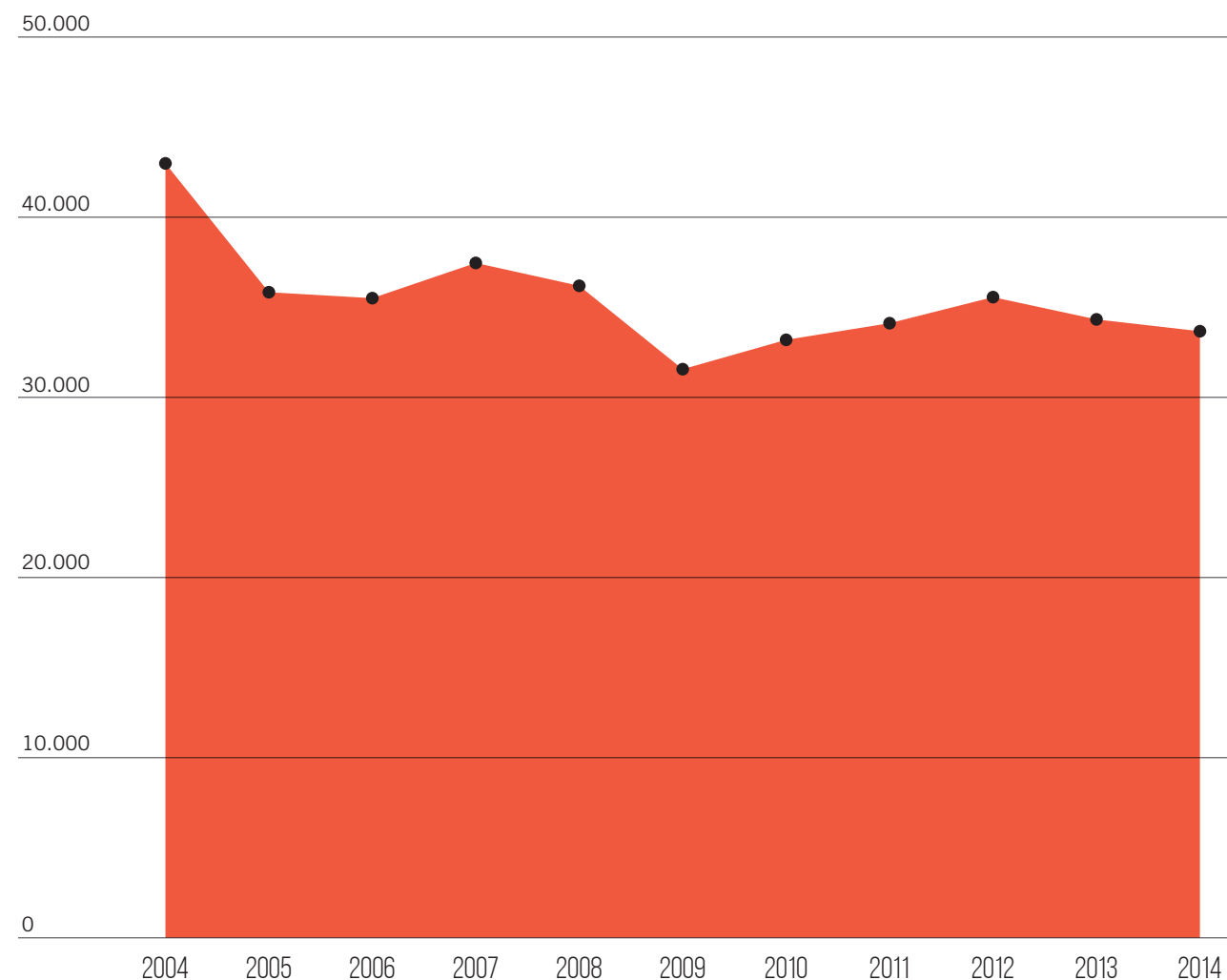
ACCIDENTALIDAD

TOTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

En el año 2014 se reduce el número de accidentes reportados en un 2% con respecto a la cifra registrada en el año anterior. Sin embargo el año 2009 continúa con el registró más bajo de eventos o accidentes de tránsito en el Distrito Capital durante los últimos diez años. La falta de precaución y la baja percepción de riesgo por parte de los diferentes actores viales traen consigo mayor probabilidad de accidentes de tránsito. Fortalecer la seguridad vial en la capital y generar proyectos que busquen cambiar comportamientos inadecuados, forma parte de las labores constantes que la Entidad desarrolla y hace un llamado permanente a las personas que se movilizan por las distintas vías de la ciudad a proteger su vida e integridad y de

igual manera tener en cuenta la seguridad de los demás con quienes comparte el espacio de la ciudad. Una de las campañas presentadas para el año 2014 a mencionar es ¿Por qué inventas maromas?, con la cual a través de mensajes que encierran ironía y jocosidad se busca que la ciudadanía tome conciencia en cuanto al cumplimiento de las normas de tránsito, demostrando como la imprudencia de los ciudadanos los lleva a inventar recursos para movilizarse en la ciudad que ponen en riesgo su vida de manera innecesaria, teniendo en cuenta que existen y pueden ser utilizados, diferentes estructuras para movilizarse de manera segura.

AÑO	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CANTIDAD	42.986	35.834	35.505	37.460	36.191	31.562	33.192	34.115	35.562	34.326	33.669

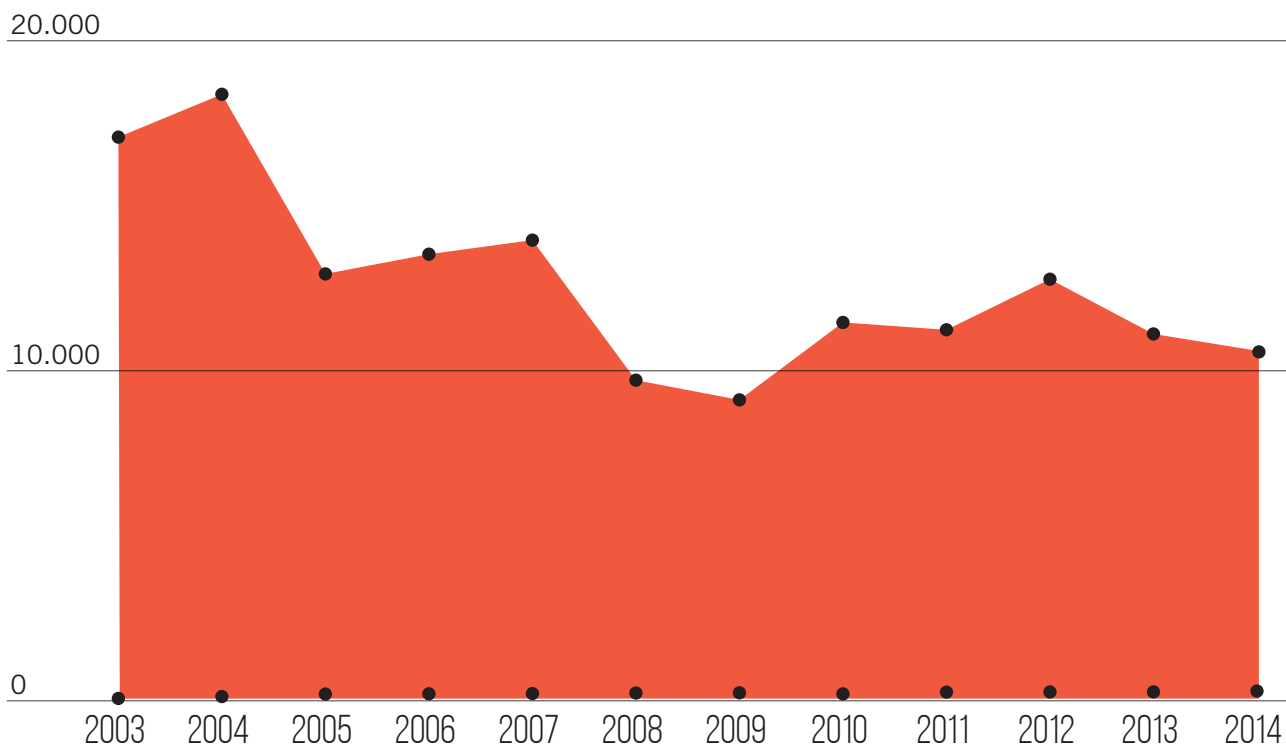


TOTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON HERIDOS - (2004 - 2014)

El registro más bajo de accidentes de tránsito donde resultaron personas lesionadas en los últimos 10 años corresponde al año 2009, con un total de 9.117 eventos. En los dos últimos años se destaca la tendencia sostenida de su disminución pasando de 13773 a 10596 casos, lo que refleja gran parte que las acciones que la Administración Distrital ha desarrollado, han surtido efecto. Durante el año 2014, la cantidad de accidentes de tránsito con heridos, disminuye en 518 eventos con respecto al año 2013; el comportamiento mensual de accidentalidad con

heridos se encuentra distribuido entre el 7% y 9% del total reportado, se registró un promedio mensual de 883 accidentes con heridos, presentándose menores casos en los meses de enero (760) y diciembre (767), siendo periodos que coinciden con las temporadas de vacaciones, donde se disminuye la cantidad de automotores pero que se requiere mantener la puesta de estrategias preventivas y controles al consumo de alcohol en conductores y control de la velocidad.

MES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ene	1.111	1.277	773	865	1.131	830	739	779	775	907	957	760
Feb	1.230	1.518	1.041	1.052	1.270	841	750	943	846	1.285	944	880
Mar	1.489	1.697	1.110	1.160	1.365	808	805	1.008	991	1.247	973	947
Abr	1.303	1.501	1.116	1.056	1.243	853	703	844	906	1.029	965	916
May	1.536	1.498	1.082	1.162	1.255	913	755	1.236	1.003	1.123	975	961
Jun	1.427	1.535	982	1.083	1.124	866	688	1.047	878	1.023	869	816
Jul	1.404	1.620	1.054	1.002	1.116	824	737	953	955	959	889	930
Ago	1.459	1.587	1.223	1.125	1.176	780	760	996	1.035	1.080	862	962
Sep	1.598	1.532	1.136	1.337	1.123	657	750	973	1.053	1.088	871	970
Oct	1.575	1.595	1.154	1.212	1.083	709	783	919	958	1.071	999	877
Nov	1.630	1.533	1.137	1.165	1.008	817	800	837	918	960	909	810
Dic	1.316	1.483	1.126	1.312	1.063	816	847	928	923	1.001	901	767
TOTAL	17.078	18.376	12.934	13.531	13.957	9.714	9.117	11.463	11.241	12.773	11.114	10.596



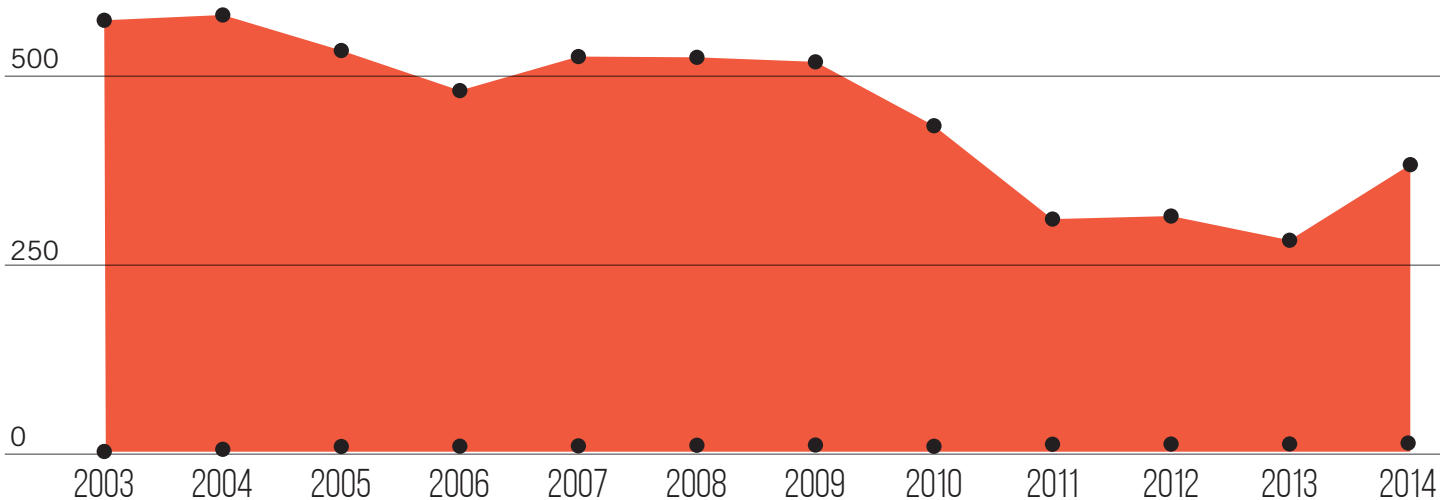
TOTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON MUERTOS - (2004 - 2014)

Durante los últimos 10 años el menor número de accidentes con muertos, se registró en 2013, con un total de 283 eventos. No obstante el año 2014 incrementó en 35% los casos ocurridos frente al año inmediatamente anterior, contradictorio a los eventos con heridos el cual se redujo. Por lo cual se debe continuar con la creación de iniciativas, adoptado medidas para reducir el número de

accidentes de tránsito con fatalidad, reforzar la aplicación de estrategias permanentes que limiten el consumo de alcohol en establecimientos públicos, un mayor énfasis en los puestos de control de embriaguez de conductores no sólo de vehículos particulares sino también de servicio público y enfatizar mediante pedagogía y campañas, el respeto a las normas de tránsito a los diferentes actores.

MES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ene	39	44	38	24	34	37	36	35	19	30	25	22
Feb	60	44	37	36	46	41	43	31	23	24	13	29
Mar	57	42	52	33	45	39	50	37	30	29	24	28
Abr	49	63	40	35	35	37	36	63	29	36	18	21
May	49	47	42	43	46	52	38	33	24	29	17	27
Jun	44	59	37	41	56	34	41	34	14	22	20	18
Jul	57	51	48	44	40	52	54	56	34	27	28	22
Ago	41	52	60	51	60	58	36	37	24	26	27	27
Sep	49	38	43	40	52	43	53	21	33	23	29	31
Oct	40	50	47	47	33	39	48	32	24	24	26	44
Nov	39	55	32	40	49	40	41	24	26	16	19	68
Dic	50	36	58	47	30	53	43	31	31	29	37	46
TOTAL	574	581	534	481	526	525	519	434	311	315	283	383

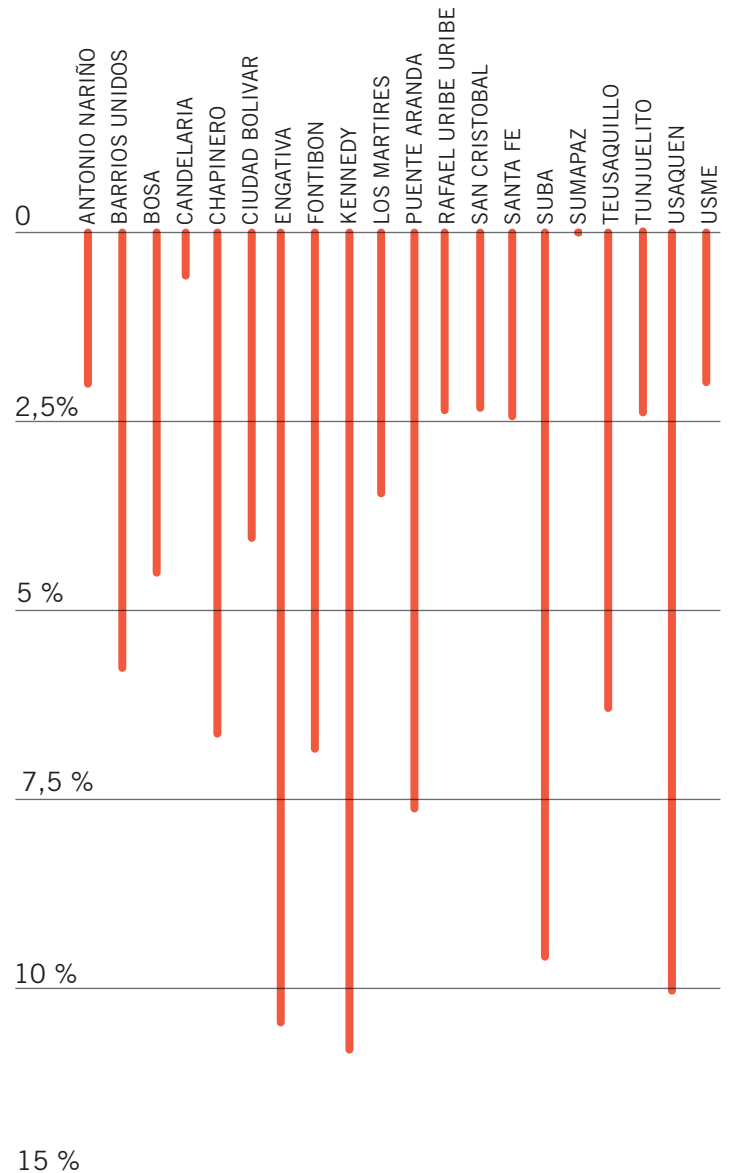
750



ACCIDENTALIDAD POR LOCALIDAD - 2014

La mayor parte de accidentes de tránsito ocurren en la localidad de Kennedy, con 10,8% de los casos, seguida por la localidad de Engativá con el 10,45% y Usaquén con el 10,03%. Lo anterior es posible que se debe a que en estas localidades hay mayor densidad de población y por consiguiente mayor volumen vehicular y peatonal. El control en ciertas zonas de las localidades que necesitan de atención especial, es de vital importancia, debido a que son centros de acopio o puntos de gran afluencia de peatones y vehículos, donde suceden con frecuencia accidentes por diversos factores.

LOCALIDAD	Nº	PORCENTAJE
ANTONIO NARIÑO	672	2,00%
BARRIOS UNIDOS	1.938	5,76%
BOSA	1.516	4,50%
CANDELARIA	193	0,57%
CHAPINERO	2.231	6,63%
CIUDAD BOLIVAR	1.361	4,04%
ENGATIVA	3.518	10,45%
FONTIBON	2.298	6,83%
KENNEDY	3.641	10,81%
LOS MARTIRES	1.161	3,45%
PUENTE ARANDA	2.565	7,62%
RAFAEL URIBE URIBE	792	2,35%
SAN CRISTOBAL	782	2,32%
SANTA FE	817	2,43%
SUBA	3.226	9,58%
SUMAPAZ	0	0,00%
TEUSAQUILLO	2.117	6,29%
TUNJUELITO	800	2,38%
USAQUEN	3.376	10,03%
USME	665	1,98%
TOTAL	33.669	100,00%



ACCIDENTALIDAD POR CLASE DE ACCIDENTE- 2014

El tipo de accidente de tránsito que con más frecuencia se presentó durante el año 2014 es el choque con el 84.49%, el cual generalmente se presenta con otro vehículo ya sea por adelantamiento indebido, problemas mecánicos, no guardar la distancia, irrespeto a señales de tránsito, entre otros; y en bajo proporción contra un objeto en reposo que sucede por un descuido del conductor sea por cansancio, sueño o por un problema mecánico del vehículo. En segundo lugar se encuentra el atropello el cual se da muchas veces por imprudencia del peatón y en otros por irrespeto de los conductores.

TIPO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Atropello	3.843	11,41%
Autolesion	65	0,19%
Caida Ocupante	709	2,11%
Choque	28.448	84,49%
Incendio	2	0,01%
Otro	372	1,10%
Volcamiento	230	0,68%
Total general	33.669	100,00%

ACCIDENTALIDAD MOTOCICLISTAS LESIONADOS POR GENERO Y EDAD-2014

Un 92,2% de los motociclistas que sufren lesiones en accidentes de tránsito con lesión son hombres. El rango de edad con mayor número de heridos es entre los 21 y los 35 años. Entre las causas probables más recurrentes en la accidentalidad que involucran la motocicleta se puede mencionar el desobedecer señales de tránsito, no mantener distancia de seguridad, no respetar prelación, adelantar cerrado, embriaguez aparente y cambio de carril sin indicación, entre otras. Debido a la poca protección que la moto ofrece en caso de accidente, sumado a que no todos los conductores cuentan con el equipamiento de protección adecuada, la posibilidad de evitar algún tipo de lesión en un accidente de tránsito es mínima.

	♀	♂	♀	♂
RANGO EDAD	FEMENINO	MASCULINO	%FEM	% MASC
< 1	0	1	0%	0%
1 - 5	0	0	0%	0%
6 - 10	0	1	0%	0%
11 - 15	1	2	0%	0%
16 - 20	15	242	0%	6%
21 - 25	95	1030	3%	27%
26 - 30	79	916	2%	24%
31 - 35	57	542	2%	14%
36 - 40	24	341	1%	9%
41 - 45	9	176	0%	5%
46 - 50	9	112	0%	3%
51 - 55	5	71	0%	2%
56 - 60	1	32	0%	1%
61 - 65	0	10	0%	0%
66 - 70	1	8	0%	0%
71 - 75	0	5	0%	0%
76 - 80	0	3	0%	0%
> 80	0	1	0%	0%

ACCIDENTALIDAD MOTOCICLISTAS FALLECIDOS POR GENERO Y EDAD- 2014

La caracterización en género en la accidentalidad de motociclistas fallecidos frente a lesionados es similar en el año 2014, puesto que el 91,7% corresponde a hombres y el 8.3% son mujeres. Mientras que el rango de edad con mayor representación en hombres oscila entre 21 y 25 años, para el sexo femenino en este caso se encuentra entre los 36 y los 40 años, lo cual llama la atención, ya que se amplía la brecha etarea de mujeres que optaron por el uso de la moto como medio de transporte que trajo consigo consecuencias fatales.

	♀	♂	♀	♂
RANGO EDAD	FEMENINO	MASCULINO	%FEM	% MASC
< 1	0	1	0,0%	0,7%
1 - 5	0	0	0,0%	0,0%
6 - 10	0	0	0,0%	0,0%
11 - 15	0	0	0,0%	0,0%
16 - 20	3	10	2,1%	6,9%
21 - 25	3	42	2,1%	29,2%
26 - 30	1	34	0,7%	23,6%
31 - 35	1	17	0,7%	11,8%
36 - 40	4	5	2,8%	3,5%
41 - 45	0	11	0,0%	7,6%
46 - 50	0	6	0,0%	4,2%
51 - 55	0	2	0,0%	1,4%
56 - 60	0	2	0,0%	1,4%
61 - 65	0	2	0,0%	1,4%
66 - 70	0	0	0,0%	0,0%
71 - 75	0	0	0,0%	0,0%
76 - 80	0	0	0,0%	0,0%
> 80	0	0	0,0%	0,0%

PUNTOS CRÍTICOS DE ACCIDENTALIDAD - MOTOCICLETA

Los 10 principales puntos de la ciudad con el mayor número de muertes que el que se encuentra involucrada la motocicleta durante el año 2014, se especifican a continuación:

PUNTOS CRÍTICOS ACCIDENTALIDAD DONDE ESTÁ INVOLUCRADA LA MOTOCICLETA.

- Avenida carrera 1 entre calle 71 G sur y Avenida al Llano
- Avenida carrera 30 entre carrera 29 y calle 1 F con calle 10 sur
- Avenida Ciudad de Cali entre calle 24 A sur y Avenida Américas (glorieta) calle 6 A / Avenida calle 6 entre carrera 87 y carrera 82
- Avenida Centenario entre carrera 100 y carrera 106
- Avenida Centenario entre carrera 126 A y carrera 137 A
- Avenida carrera 30 entre Avenida calle 45 y Avenida Américas / Avenida calle 26 entre carrera 33 y carrera 27 / Avenida Américas entre carrera 34 y Avenida calle 26
- Avenida carrera 68 entre calle 45 y calle 22 / Avenida calle 26 entre carrera 59 y Avenida carrera 68
- Avenida Boyacá entre Avenida calle 63 y Avenida calle 53 / Avenida calle 63 entre Avenida Boyacá y carrera 75
- Avenida calle 80 entre Avenida Boyacá y transversal 71 / Avenida Boyacá entre Avenida calle 79 A y Avenida calle 81 B
- Avenida Norte entre Dg 92 y Cl 96

Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

ACCIDENTALIDAD CICLISTAS LESIONADOS POR GENERO Y EDAD- 2014

En los accidentes donde se encuentra involucrados ciclistas lesionados, el genero masculino presenta mayor participación en el 2014 con un 84.8%, principalmente los que se encuentran en el rango de edad de 16 a 20 años. De las víctimas lesionadas ocasionadas por accidente en bicicleta, el 15.2% son mujeres con mayor rango edad entre los 21 y 25 años. Las prácticas seguras del ciclismo podrían evitar esta clase de eventos, entre las cuales se menciona: Realizar siempre el chequeo mecánico, utilizar elementos de seguridad, circular con dispositivos en la parte delantera y trasera, instalación de reflectantes en la bicicleta y cumplir con normas de circulación en vía, ciclorrutas y bicicarriles.

ACCIDENTALIDAD CICLISTAS MUERTOS POR GENERO Y EDAD- 2014

Con el 85.7%, el genero masculino representa el número de ciclistas muertos, siendo el rango de edad con mas actores, entre los 21 y los 25 años, mientras que el género femenino afectado (14,3%) presenta un rango mayoritario de edad entre los 31 y 35 años. Una de las causas de accidentalidad y que involucra un ciclista son provocados por su imprudencia al no concientizarse del respeto a las normas de tránsito y desconocer las herramientas que deben llevar según reglamentación. La Secretaría de Movilidad continúa con la promoción del uso de la bicicleta, pero de una forma segura, ya que la gran mayoría de usuarios de bicicleta en Bogotá no tienen en cuenta que a través del uso de elementos sencillos pueden prevenir accidentes de tránsito especialmente aquellos donde el ciclista ha perdido la vida por su condición vulnerable en el momento del evento. Adicionalmente, se menciona que es necesario contar con más vías exclusivas para bicicletas, ya que en cierta manera la ocurrencia de muertes accidentales disminuiría al no tener que disputar la vía directamente con los vehículos.

	♂	♀	♂	♀
RANGO EDAD	FEMENINO	MASCULINO	%FEM	%MASC
< 1	0	1	0,0%	0,1%
1 - 5	0	1	0,0%	0,1%
6 - 10	4	11	0,4%	1,0%
11 - 15	13	50	1,2%	4,5%
16 - 20	26	171	2,4%	15,5%
21 - 25	36	145	3,3%	13,1%
26 - 30	28	105	2,5%	9,5%
31 - 35	13	81	1,2%	7,3%
36 - 40	10	69	0,9%	6,2%
41 - 45	10	67	0,9%	6,1%
46 - 50	12	58	1,1%	5,2%
51 - 55	9	62	0,8%	5,6%
56 - 60	4	41	0,4%	3,7%
61 - 65	2	24	0,2%	2,2%
66 - 70	1	25	0,1%	2,3%
71 - 75	0	11	0,0%	1,0%
76 - 80	0	8	0,0%	0,7%
> 80	0	7	0,0%	0,6%

	♂	♀	♂	♀
RANGO EDAD	FEMENINO	MASCULINO	%FEM	%MASC
< 1	0	0	0,0%	0,0%
1 - 5	0	0	0,0%	0,0%
6 - 10	0	0	0,0%	0,0%
11 - 15	0	2	0,0%	3,6%
16 - 20	1	6	1,8%	10,7%
21 - 25	1	12	1,8%	21,4%
26 - 30	1	4	1,8%	7,1%
31 - 35	3	2	5,4%	3,6%
36 - 40	1	1	1,8%	1,8%
41 - 45	0	2	0,0%	3,6%
46 - 50	0	2	0,0%	3,6%
51 - 55	0	4	0,0%	7,1%
56 - 60	0	3	0,0%	5,4%
61 - 65	0	3	0,0%	5,4%
66 - 70	1	1	1,8%	1,8%
71 - 75	0	5	0,0%	8,9%
76 - 80	0	0	0,0%	0,0%
> 80	0	1	0,0%	1,8%

PUNTOS CRÍTICOS DE ACCIDENTALIDAD - BICICLETA

Los 11 principales puntos de la ciudad con el mayor número de muertes que el que se encuentra involucrada la bicicleta durante el año 2014, se especifican a continuación:

PUNTOS CRÍTICOS ACCIDENTALIDAD DONDE ESTÁ INVOLUCRADA LA BICICLETA.

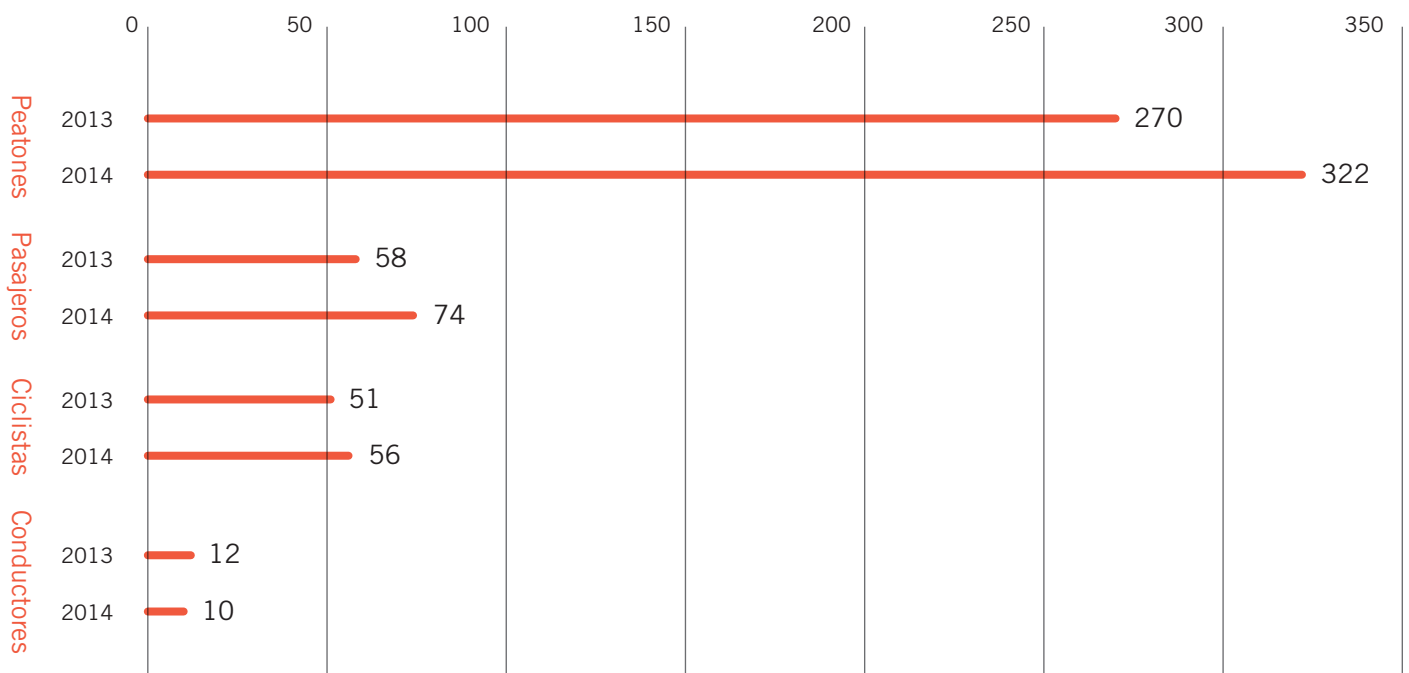
- AvK. 104 entre calles 130 y 140
- Calle 139 entre Kr 104 y Av. Suba
- Calle 70 A x Carrera 94
- Av. Calle 72 entre Carreras 101 y 106
- Av. Calle 72 entre Av. Boyacá y Av. Cali
- Av. Cali entre Calles 72 y 75
- Carrera 100 entre Calles 22 y 25
- Av. Calle 22 entre 100 y 106
- Av. Américas x Av. Carrera 68
- Carrera 80 x Calle 26 Sur
- Av. Carrera 80 entre 42 y 51 SUR

Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

VICTIMAS FATALES POR CONDICIÓN- 2014

Para el año 2014 los peatones representan el 70% de las fatalidades, con un total de 322 víctimas; le sigue los pasajeros que representan el 16% con 74 víctimas, luego los ciclistas que representan el 12% con 10 víctimas; y por último, los conductores que representan el 2% con 10 víctimas. Los peatones son los integrantes del tránsito más vulnerables o frágiles ya que no tienen ninguna protección corporal. Cruzar la vía o caminar distraídos, caminar por la calzada, no respetar las señales del semáforo, etc. son algunos de los comportamientos de riesgo que se

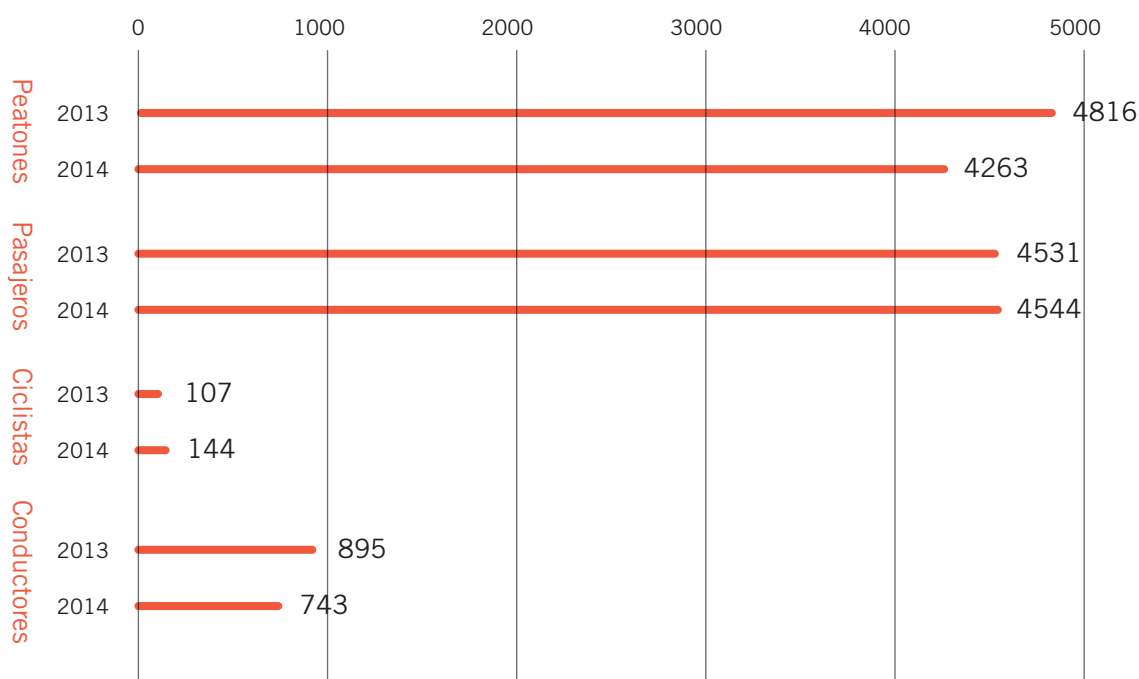
deben eliminar. De acuerdo con el reporte obtenido del año 2013, el número de víctimas en condición de peatón, pasajero y ciclista aumentaron en 52, 16 y 5 fatalidades respectivamente, situación que pone en alerta y reafirma el compromiso de seguir fomentado a los ciudadanos la importancia de comprender cual es su corresponsabilidad en la vía, a través de charlas, cursos y campañas de sensibilización de comportamientos, conductas y hábitos, para una movilidad segura.



LESIONADOS POR CONDICIÓN- 2014

Para el año 2014 el actor vial con más incidencia en accidentes de tránsito y que resultó lesionado es el pasajero a diferencia del año 2013 que reportó mayor participación por parte del peatón. Es por ello, que en los accidentes de tránsito ocurridos entre 2013 y 2014 ha disminuido el número de lesionados en condición de peatón y conduc-

tor, mientras que el número de ciclistas y pasajeros lesionados aumentó en 37 y 13 actores respectivamente. Las nuevas cifras demuestran que es menor la imprudencia en las calles por parte de los peatones y la desobediencia de las normas de tránsito específicas para este grupo de personas.



PUNTOS CRÍTICOS DE ACCIDENTALIDAD - PEATÓN

Los 9 principales puntos de la ciudad con el mayor número de muertes que el que se encuentra involucrada el peatón durante el año 2014, se especifican a continuación:

PUNTOS CRÍTICOS ACCIDENTALIDAD DONDE ESTÁ INVOLUCRADO EL PEATÓN.

- Avenida Caracas, entre 51 y 68
- Avenida Carrera 7, entre 51 y 64
- Avenida Carrera 104, entre 134 y 145
- Avenida Calle 72, entre 68 y Boyacá
- Avenida Boyacá, entre 22 y 26
- Avenida Caracas, entre 6 y 26
- Avenida Carrera 10, entre 1 y 26
- Avenida Carrera 30, entre 6 y 19
- Avenida Boyacá, entre 1 de Mayo y Américas

Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

INDICADORES DE MORTALIDAD Y MORBILIDAD 2014

El cumplimiento de las metas trazadas en el Plan de Desarrollo 2012-2014 para los indicadores de mortalidad y morbilidad, son producto de las acciones realizadas en materia de seguridad vial en aras de disminuir los accidentes de tránsito en la ciudad en el transcurso del año 2014.

En las siguientes gráficas se encuentran reflejados los impactos de la gestión realizada y obedecen a las tasas de mortalidad y morbilidad, puesto que se viene presentando desde el año 2003 una tendencia decreciente en su comportamiento pasando de 8,5 a 2,97 fallecidos por cada 10000 vehículos, lo que representa una disminución del 65%, de 8,8 a 7,79 fallecidos por cada 100.000 habitan-

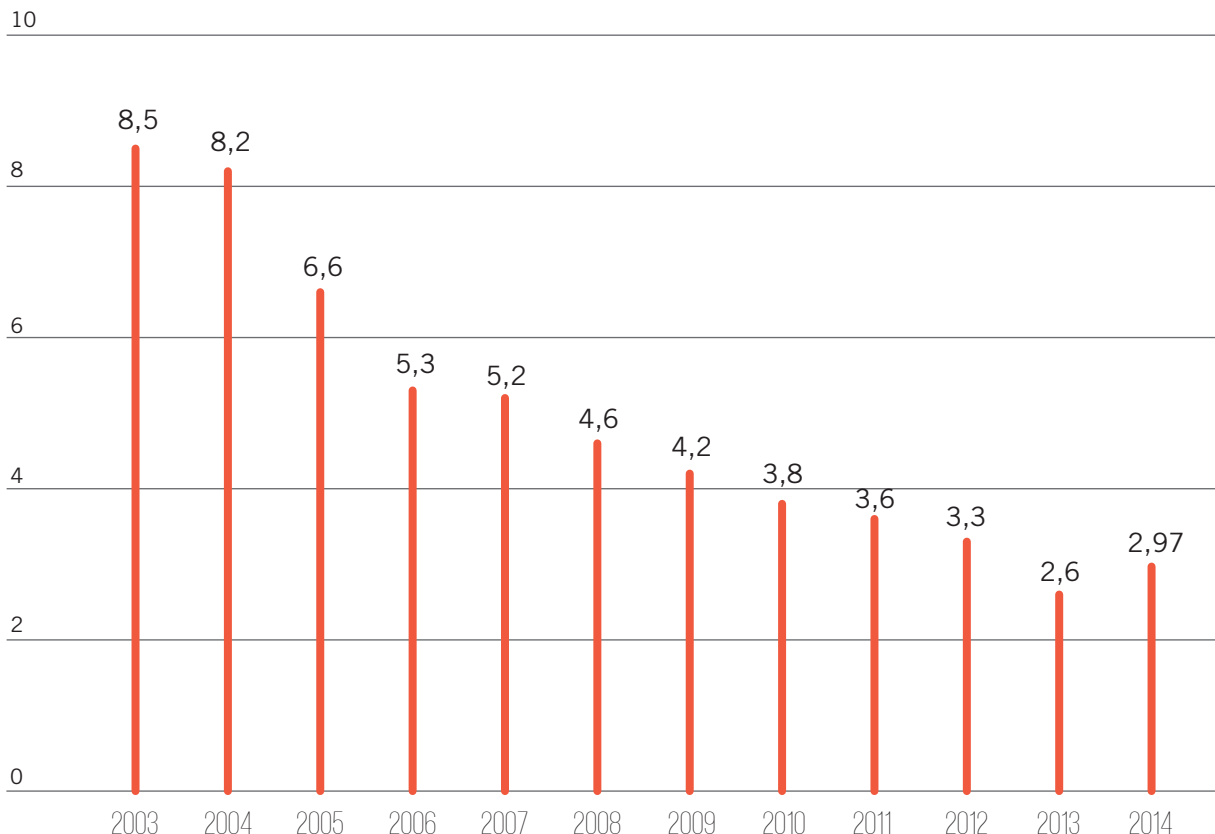
tes, representando reducción del 11% y de 328 a 70,66 heridos por cada 10000 vehículos, correspondiente a una reducción del 78% en los últimos 10 años. No obstante, frente a las cifras obtenidas en el año 2013 en las tasas de mortalidad se debe mejorar y el reto de reducir o mantener constante bajos índices se convierte cada vez en un reto mayor, al considerar los incrementos que año tras año se viene presentando tanto en en parque automotor como en población migrante hacia la ciudad, lo cual aumenta las posibilidades de ocasionar un accidente de tránsito. En este sentido, es necesario fortalecer la formulación de estrategias y medidas coordinadas para la reducción de siniestros viales en la ciudad.

INDICADORES PLAN DE DESARROLLO 2012-2016

INDICADORES DE METAS	LÍNEA BASE	META 2014	NIVEL DE EJECUCIÓN (ÍNDICES 2014)
Índice de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	3.5	2,98	2,97
Índice de morbilidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	97.4	85	70,66
Índice de morbilidad (hospitalizados) por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	17	14,5	6,51

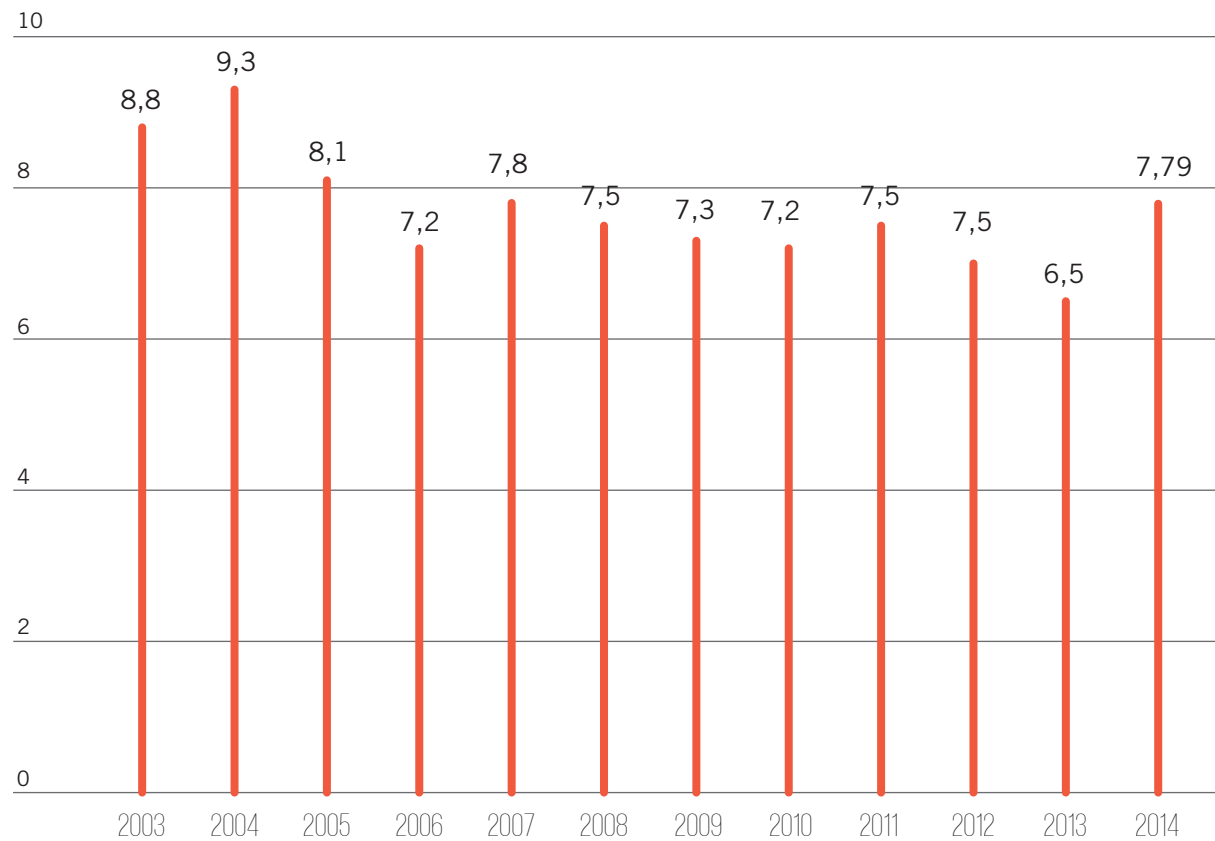
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad.

ÍNDICE DE MORTALIDAD (NÚMERO DE FALLECIDOS) POR 10.000 VEHÍCULOS



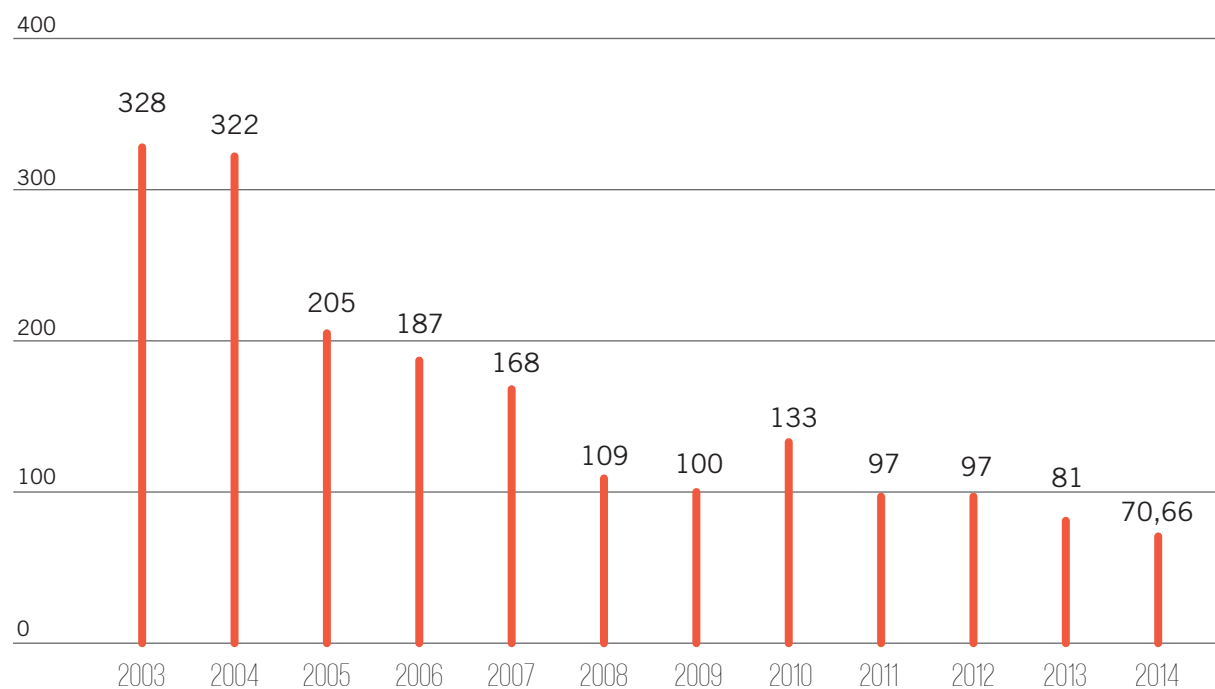
Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

TASA DE MORTALIDAD (NÚMERO DE FALLECIDOS POR 100.000 HABITANTES)



Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

ÍNDICE DE MORBILIDAD TOTAL (NÚMERO DE LESIONADOS/10.000 VEH.)



Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

ESTRATEGIAS Y ACCIONES DE GESTIÓN

Como parte de las acciones y estrategias de Seguridad Vial se encuentran la implementación de medidas de gestión del tránsito, dentro de las cuales se destaca el diseño de tráfico calmado cuyo objetivo es producir en tramos viales una conducción de forma calmada y segura, a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables. Durante el año 2014 se llevó a cabo el diseño de tráfico calmado en 16 puntos de la ciudad según evaluaciones técnicas realizadas y condiciones existentes.

PUNTOS DE DISEÑO DE TRÁFICO CALMADO

NO.	DIRECCIÓN	REDUCCIÓN DE ACCIDENTALIDAD
1	Calle 97A con Carrera 9A	64%
2	Calle 122 con Carrera 45A	33%
3	Calle 65 Sur con Carrera 80	40%
4	Calle 48C Sur con Carrera 28	100%
5	Carrera 24 con Calle 17 Sur	60%
6	Calle 65B con Carrera 112	100%
7	Calle 52 con Carrera 16	100%
8	Carrera 60 con Calle 22B	33%
9	Carrera 50 con Calle 103B	67%
10	Calle 22 con Carrera 4	75%
13	Calle 74 con Carrera 28	100%
15	Calle 82 con Carrera 13	40%
16	Calle 53B con Carrera 27	88%

Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad

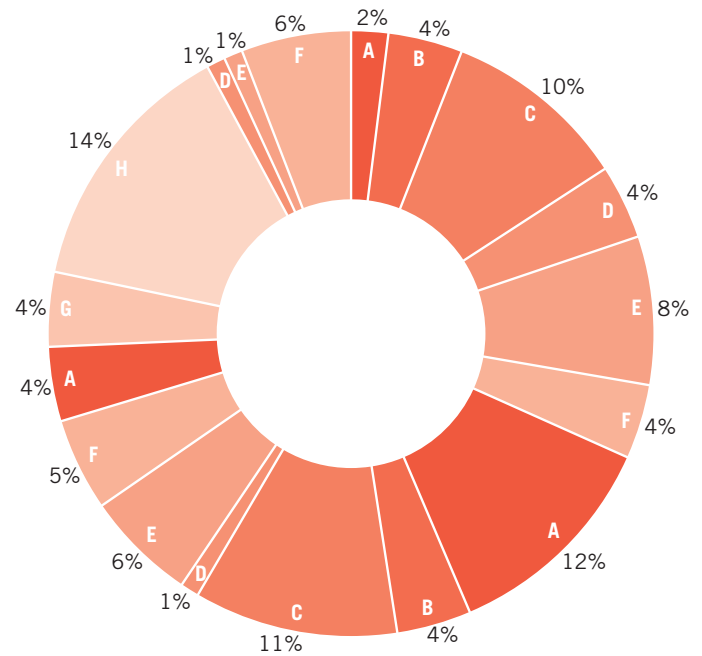
Otra medida de gestión a destacar en el año 2014, es el desarrollo de 113 análisis de cambios de sentido vial para disminuir accidentalidad en la en la malla vial local. En la gráfica se presenta la distribución de solicitudes por localidad de modo porcentual.

Durante 2014 la Secretaría Distrital de Movilidad ha formado 105.281 niños, niñas y adolescentes en temas de Seguridad Vial y a la comunidad educativa (Padres de Familia, Docentes, directivos y Administrativos).

Se estructuraron 10 Objetos Virtuales de Aprendizaje – OVA, dirigido a los diferentes actores viales.

525 docentes formados en el Seminario de seguridad vial para Docentes.

SOLICITUDES DE CAMBIO DE SENTIDO



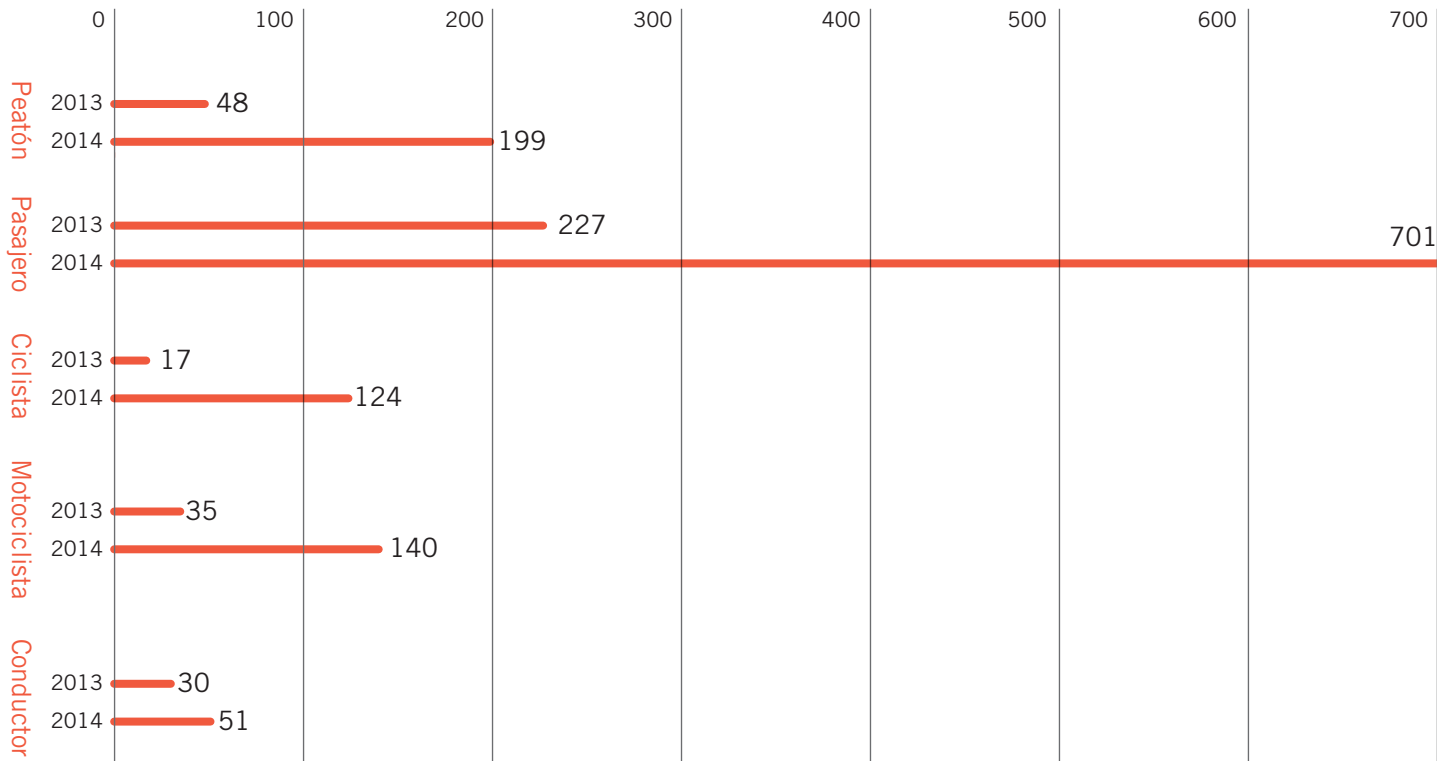
- A ■ ENGATIVA
- B ■ ANTONIO NARIÑO
- C ■ BARRIOS UNIDOS
- D ■ BOSA
- E ■ CHAPINERO
- F ■ CIUDAD BOLIVAR
- G ■ FONTIBON
- H ■ KENNEDY

ESTADÍSTICAS ACCIDENTALIDAD EN SITP

LESIONADOS EN ACCIDENTES EN FLOTA ZONAL, ALIMENTADORES Y TRONCAL

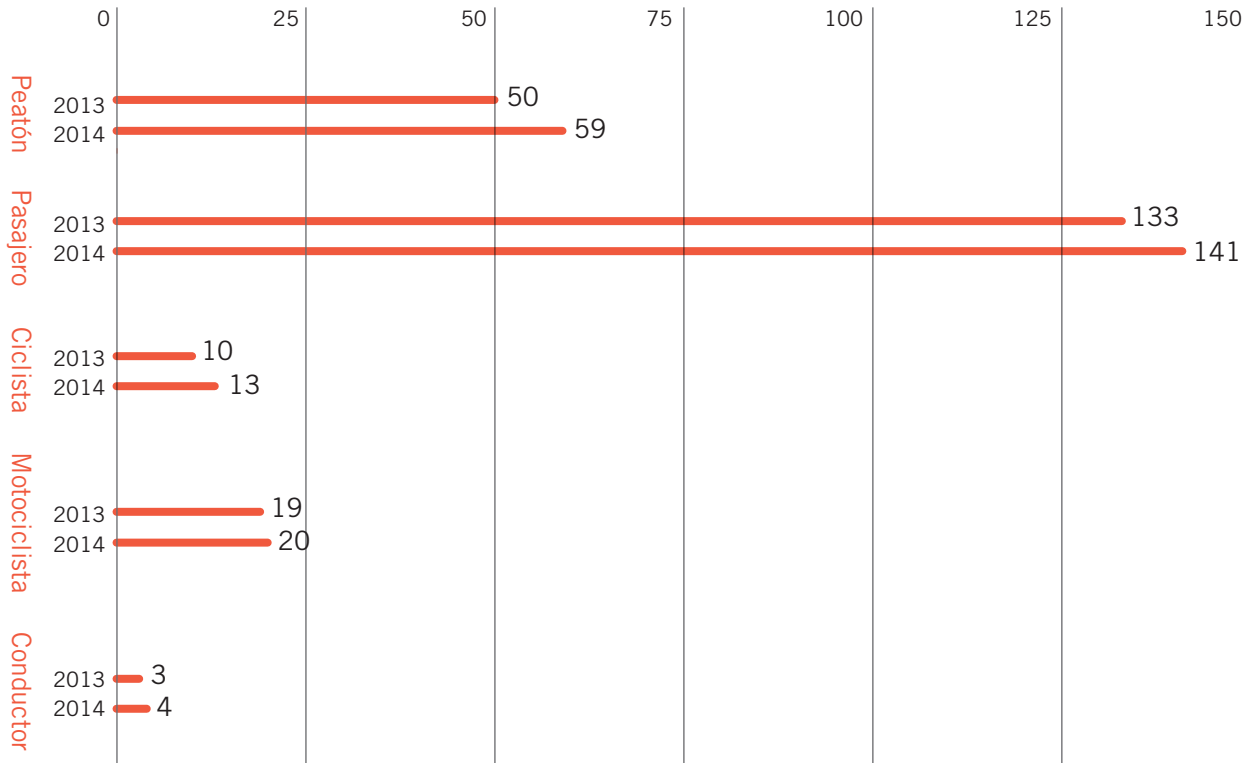
Para el año 2014 la cantidad de accidentes donde se encuentra involucrado buses zonales se triplicó con relación a 2013, teniendo en cuenta que para el año 2014 la implementación zonal superaba el 65%, mientras que en el año 2013 era mayor al 40%, lo cual aumenta la probabilidad de ocurrencia de estos eventos, siendo los pasajeros en este caso los más afectados y dependen generalmente de la idoneidad del operador para la conducción de este tipo de vehículos, con la suficiente capacitación y conocimiento de las normas de tránsito. Sin embargo se puede mencionar que una de las ventajas con el nuevo sistema es la eliminación de la guerra del centavo, lo cual en el transporte tradicional hacía de la conducción adoptar conductas agresivas. Respecto al número de personas que resultaron lesionadas en accidentes donde involucra un bus alimentador, la cifra aumentó en 22 heridos y los casos que involucran buses articulados, biarticulados y duales, se presentó un incremento de 42 heridos con relación a la cifras reportadas en 2013.

CANTIDAD DE LESIONADOS EN ACCIDENTES QUE INVOLUCRAN BUSES ZONALES SITP 2012 - 2013 - 2014



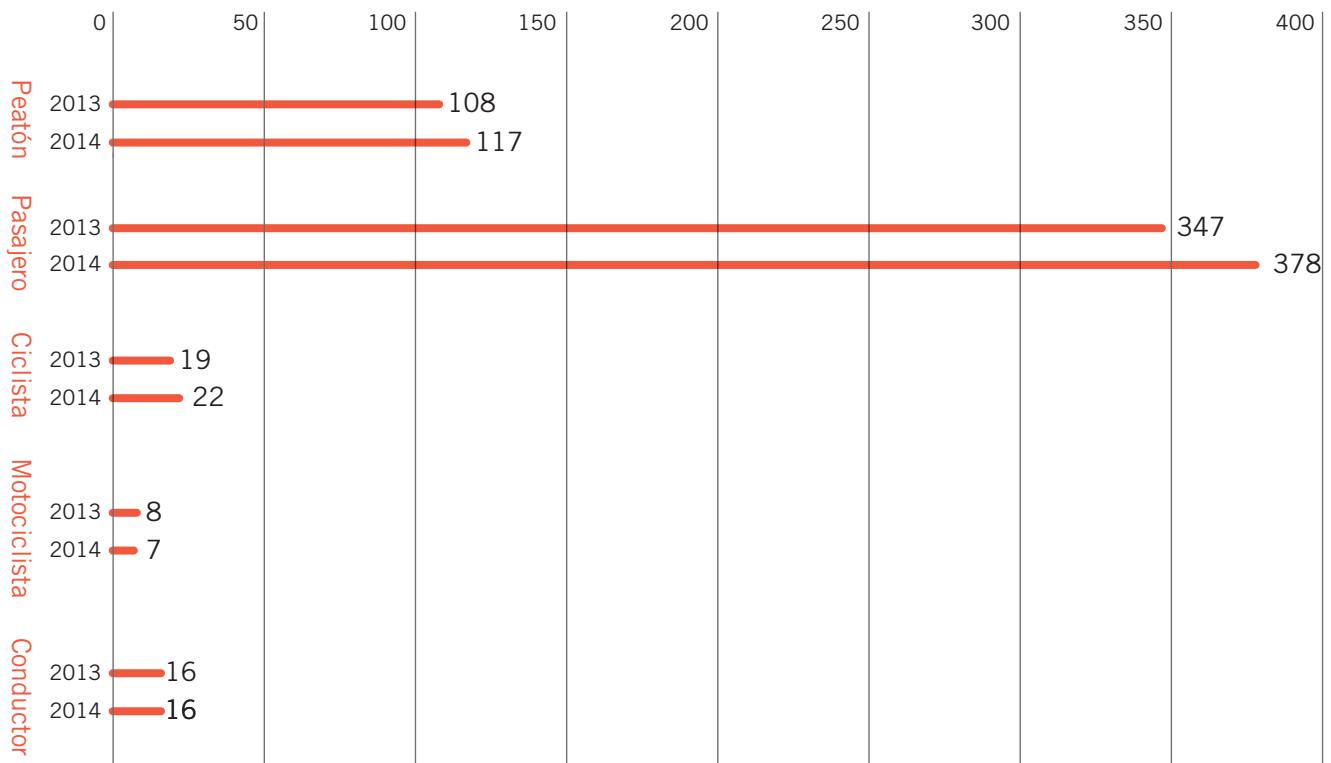
Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

CANTIDAD DE LESIONADOS EN ACCIDENTES QUE INVOLUCRARON BUSES ALIMENTADORES SITP POR CONDICIÓN 2013 - 2014



Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

CANTIDAD DE LESIONADOS EN ACCIDENTES QUE INVOLUCRARON ARTICULADOS, BIARTICULADOS Y PADRÓN DUAL POR CONDICIÓN 2013 - 2014

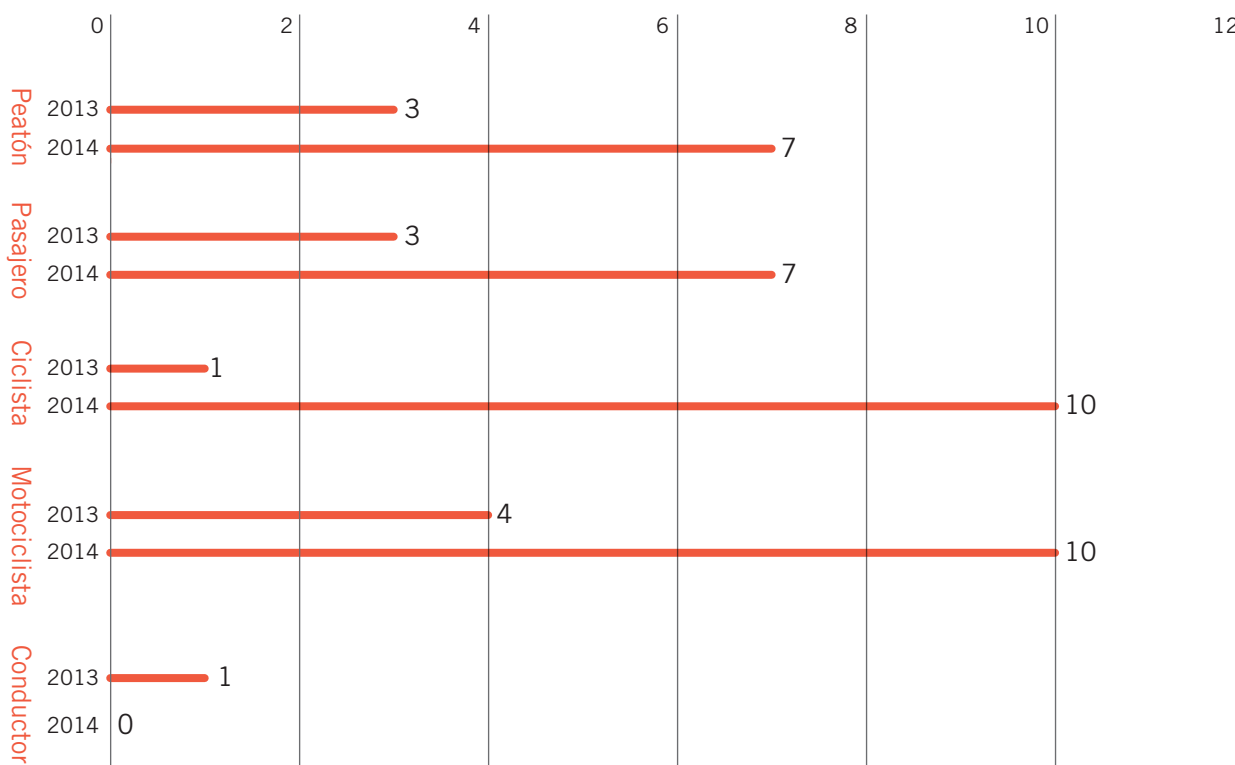


Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

VÍCTIMAS FATALES DE ACCIDENTES EN FLOTA ZONAL, ALIMENTADORES Y TRONCAL

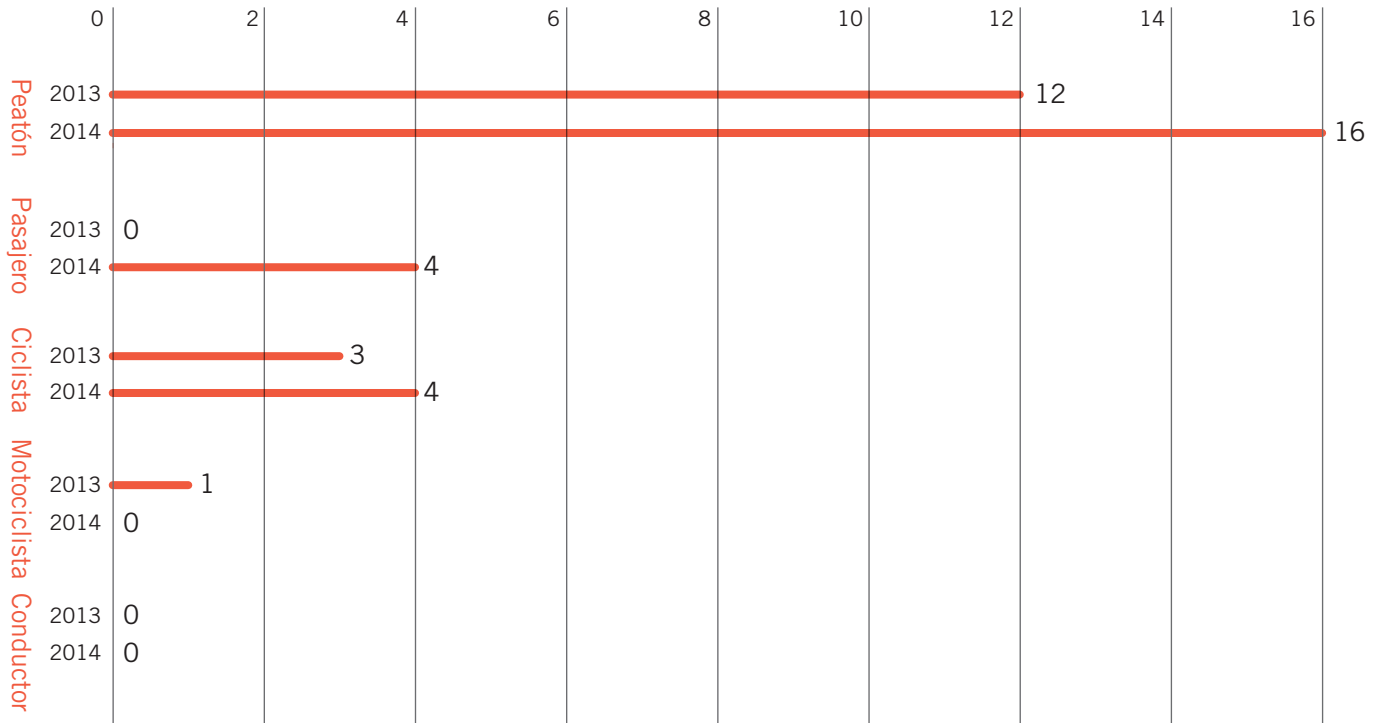
Para el 2014, el número de ciclistas y motociclistas que fallecieron en accidentes con vehículos del componente zonal del SITP aumentó en 9 y 6 víctimas más respectivamente frente al año 2013. En el caso de accidente con flota troncal, prevalece en condición de fallecido el peatón, lo cual se debe generalmente a la imprudencia por parte de osciso ya sea por evadir el pago del pasaje, bajarse intempestivamente desde la estación en zona de riesgo (apertura de puertas) o por no cruzar calzada sin la debida precaución. Por otra parte se encuentra el número de fallecidos en accidentes con implicación de buses alimentadores, el cual se mantuvo constante respecto al año anterior. En términos generales, dentro de las posibles causas de ocurrencia de accidentes de tránsito con la distinta flota del SITP se encuentran la imprudencia por parte del fallecido, falta de concentración del conductor e identificación oportuna del actor externo o el desacato de las señales de tránsito. Por lo anterior el Distrito trabaja en la reducción de accidentalidad a través de permanente control y supervisión de la operación, capacitaciones periódicas a sus conductores y publicidad de campañas a fin de recuperar la cultura ciudadana.

CANTIDAD DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE INVOLUCRARON BUSES DE LA FLOTA ZONAL DEL SITP 2013 – 2014.



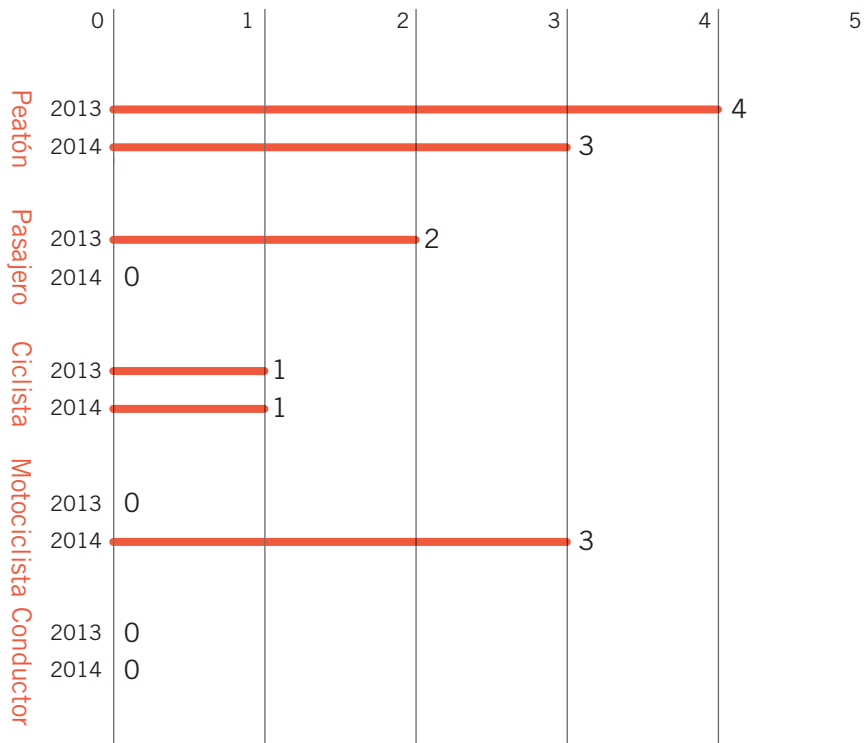
Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

CANTIDAD DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE INVOLUCRARON BUSES DE LA FLOTA TRONCAL DEL SITP 2013 – 2014.



Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

CANTIDAD DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE INVOLUCRARON BUSES DE LA FLOTA ALIMENTADORA DEL SITP 2013 – 2014.



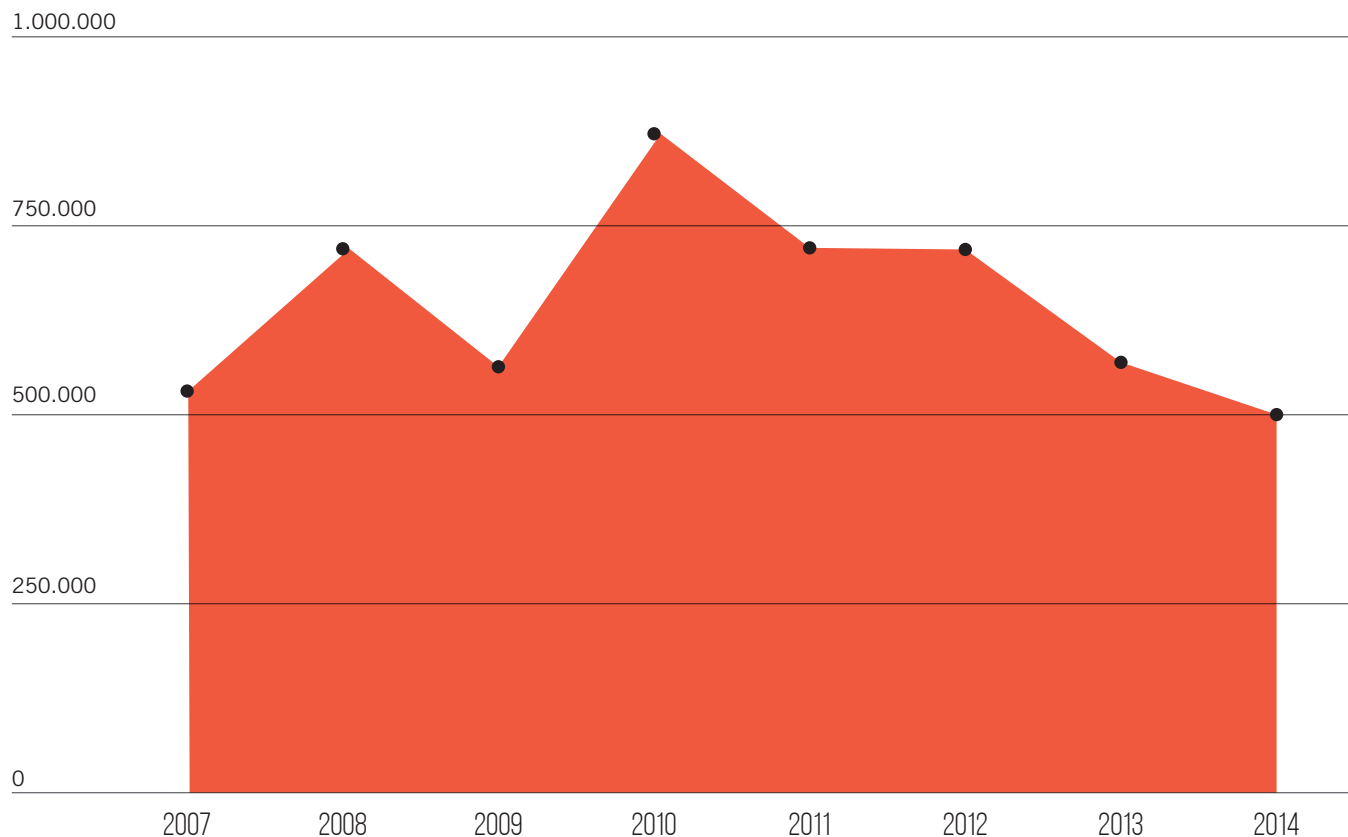
Fuente: Datos Oficina de Información Sectorial. Elaboración Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito. Secretaría Distrital de Movilidad.

COMPORTAMIENTO CIUDADANO

HISTÓRICO DE COMPARENDOS IMPUESTOS NOTIFICADOS POR AÑO

En los últimos 5 años se ha presentado tendencia descendente de comparendos impuestos, lo cual implica que en el transcurso del año 2014 el número de infractores se redujo, como parte del producto de los programas de cultura vial realizados y campañas pedagógicas recibidas de manera directa por los diferentes actores del tránsito, lo cual han contribuido a tomar decisiones acertadas, mejorar su comportamiento en vía y obedecer las normas de tránsito.

AÑO	CANTIDAD
2007	531.291
2008	719.527
2009	563.419
2010	871.675
2011	720.739
2012	718.603
2013	569.258
2014	500.122



COMPARENDOS IMPUESTOS MÁS FRECUENTES AÑO 2014 EN ORDEN DESCENDENTE

Una de las infracciones más comunes por los conductores y más impuesta tanto de forma manual como electrónica (foto-comparendos y comparendos electrónicos con tirilla), es la correspondiente al código C02 “Estacionar un vehículo en sitios prohibidos”. Por tal motivo es fundamental tener en cuenta y no olvidar como conductor, lo señalado en el Artículo 76 del Código Nacional de Tránsito modificado por el Artículo 15 de la Ley 1383 de 2010, el cual establece los lugares donde está prohibido estacionar el vehículo, así mismo, es importante para este caso conocer lo establecido en artículo 127 del Código, referente al retiro de vehículos mal estacionados que depende de la presencia o no del conductor o responsable del vehículo, razón por la cual, si el conductor o propietario se encuentra en el sitio o se hace presente, no se dará curso a la inmovilización del vehículo. Al incurrir en esta infracción obstruye espacio para circular y afecta la seguridad vial puesto que restringe la movilidad de peatones y de demás vehículos, reduciendo su campo de visibilidad, por lo cual requiere de controles efectivos.

En segundo lugar se encuentra la infracción impuesta bajo código C35 “No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes. Además el vehículo será inmovi-

lizado”. La Autoridad de Tránsito además de constatar que cuente con el correspondiente certificado, verifica que se cumplan con las condiciones mínimas requeridas para un perfecto funcionamiento del vehículo y deberá ceñirse a lo preceptuado por el Artículo 28 del Código Nacional de Tránsito “Condiciones tecno mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación”, modificado por el Artículo 8° de la Ley 1383 de 2010. Así mismo, se menciona que el propietario o tenedor del vehículo debe considerar lo estipulado en los artículos 10 al 14 de la Ley 1383 de 2010, los cuales modificaron los Artículos 50 al 54 del Código Nacional de Tránsito.

Finalmente se menciona el tercer lugar de infracciones de mayor imposición, asignada con el código C24 “Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código”, Esta infracción se ubica entre las más comunes, ya que para su aplicación se establecen diferentes conductas de conducción, por lo que al organizarlas en una sola codificación se presenta mayor número de imposiciones sin que implique que una conducta predomine o sea mayormente recurrente.

Las conductas aplicables al código de infracción C24, pueden ser consultadas en la Resolución 3027 de 2010 o en el Manual de Infracciones elaborado por el Ministerio de Transporte en conjunto con la Policía Nacional.

CODIGO INFRACCIÓN	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN
C02	134.656	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.
C35	49.535	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes. Además el vehículo será inmovilizado.
C24	38.104	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.
C14	35.134	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.
H03	20.510	El conductor pasajero o peaton, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicadas o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades
C03	19.810	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.
C38	15.230	Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.
C31	14.554	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
B01	14.407	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
G02	13.357	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestadas por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. la inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.

COMPARENDOS IMPUESTOS NOTIFICADOS - MEDIOS ELECTRONICOS POR TIPO DE DISPOSITIVO AÑO 2014

Los medios electrónicos se han convertido en una herramienta tecnológica muy útil que permiten leer y obtener información más ágil, que con el apoyo de centrales de monitoreo se pueden tomar decisiones en beneficio de la movilidad, con menor riesgo de perderse la información ya que la infracción quedará registrada inmediatamente.

A través del uso de dispositivos como comparenderas electrónicas y bolígrafos digitales, es posible garantizar el envío de forma automática y en tiempo real de la información e imagen de los comparendos diligenciados e impuestos en vía, evidencias registradas y los informes policiales de accidentes de tránsito.

En el 2014 fueron notificadas 238055 ordenes de comparendos procesadas a través del mecanismo de detección electrónica de infractores, correspondiente al 48% del total de comparendos impuestos notificados, de los cuales prevalece como dispositivo el Bolígrafo Digital con el cual se puede capturar, almacenar y enviar de forma segura y fácil lo escrito, convirtiendo los datos de un comparendo de tinta y papel a datos digitales de manera inmediata, brindando como beneficio ahorro en tiempo al transmitir datos en tiempo real al Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional - SIMUR, para su procesamiento, imposición de orden de comparendo y notificación al presunto infractor. En segundo lugar tenemos el Fotocomparendo, siendo un dispositivo móvil o cámara que recopila videos, fotografías y datos, que le permite al agente de tránsito tomar registro fotográfico del vehículo cometiendo la infracción, registrando la placa, el lugar de la infracción, la fecha y la hora, para que en la central SIMUR procesen los datos y aprueben o no bajo las evidencias recibidas y aportadas, la comisión de la infracción. Por último se hace referencia al dispositivo que ocupó el tercer lugar durante el año 2014 en ser utilizado para la detección de comparendos que fueron notificados, correspondiente a cámaras tipo Domo provenientes del Centro Automático de Despacho (CAD), ubicadas y distribuidas en distintos puntos de la ciudad, cuyo proceso es manejado y monitoreado por la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá, con las cuales se detectan infracciones como la violación a la restricción de circulación por Pico y Placa, Parqueo en sitio prohibido, interrupción de la circulación en vía y estacionamiento sobre paso seguro (cebra), entre otras.

DISPOSITIVO	CANTIDAD
Bolígrafo Digital	117.304
DEAP - Fotocomparendo	85.781
Domos	19.773
Tirillas	6.485
Centro Comercial	5.338
Motos	2.279
Convenios Camaras	1.095
TOTAL	238.055

TRAMITES ADELANTADOS EN EL 2014

Los trámites que la ciudadanía realice en los distintos puntos de atención de las respectivas Entidades Distritales, generalmente se encuentran consolidados y son objeto de consulta, en la Guía de Trámites y Servicios, disponible en el enlace <http://portel.bogota.gov.co>, o de acuerdo con lo publicado en la página web www.movilidadbogota.gov.co. A continuación se menciona brevemente algunos de los trámites con mayor recurrencia, adelantados durante el año 2014:

- **Sanciones por Embriaguez:** Dichas sanciones son proferidas mediante Acto Administrativo por parte de la Autoridad de Tránsito, donde se sanciona pecuniariamente al infractor que es sorprendido conduciendo en estado de embriaguez en cualquier grado o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.

Frente a cifras reportadas en el año 2011, se redujo un 4% (198) en sancionados por conducir un vehículo automotor por embriaguez. No obstante, aunque las estadísticas han bajado, los controles y campañas educativas deben ser acciones reiterativas.

- **Licencias suspendidas:** Las licencias de Conducción son suspendidas mediante Acto Administrativo por parte de la Autoridad de Tránsito, cuando el infractor es sorprendido conduciendo en estado de embriaguez grado II y grado III o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.

Cuando las autoridades detecten que una licencia ha sido obtenida por medios fraudulentos o hacen uso de esta, encontrándose suspendida, deberán compulsar copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

- **Entregas definitivas de Vehículos de Servicio Público y Particulares:** Son aquellas entregas de vehículos en las cuales una vez subsanada la falta que dio origen a la inmovilización del mismo, se procede a la entrega definitiva de cada automotor.

En términos generales se ha aumentado en un 16% respecto a la cantidad reportada en el año 2011, el número de vehículos que fueron objeto de inmovilización y se entregaron ya sea al propietario o al conductor en el momento de su retiro y bajo condiciones específicas.

- **Actas de Entrega de Vehículos por Embriaguez:** Documento proyectado por ella autoridad de tránsito competente y/o autorizada, donde se ordena la entrega del vehículo inmovilizado y debidamente aprobada y firmada. De conformidad con el Código Nacional de Tránsito, en concordancia con la Resolución 3027 de 2010, la infracción E03 “Conducir en estado de Embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas”, siempre genera la inmovilización del vehículo del presunto infractor que conduce en dicho estado, por lo que las actas de entrega van a asociada al número de infracciones por dicha conducta.

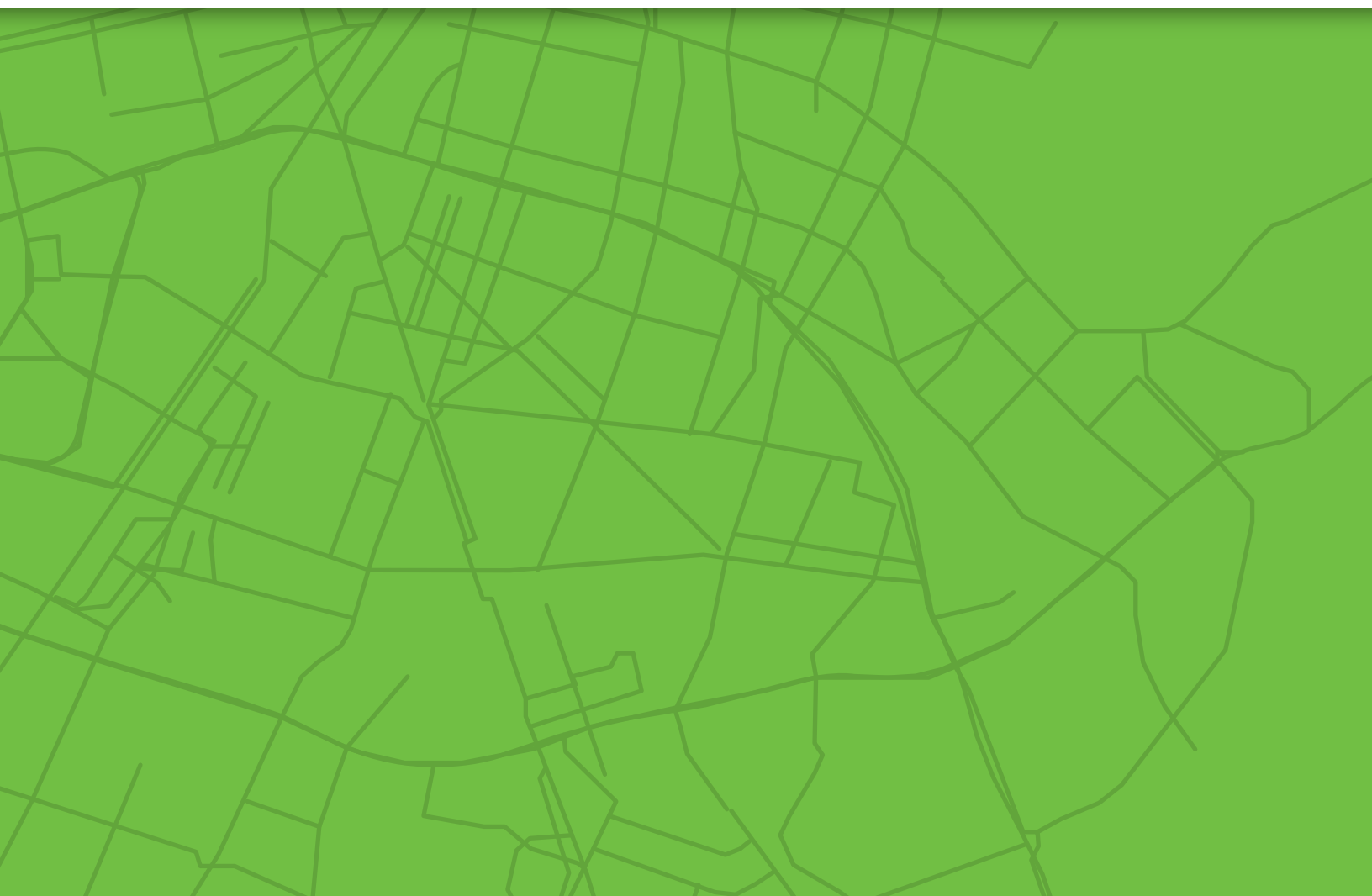
- **Sancionados:** Corresponde a los casos en los cuales el posible contraventor de una norma de tránsito infringida en Bogotá, ha manifestado inconformidad mediante audiencia practicada dentro de términos establecidos y le fue proferido fallo sancionatorio, es decir, declarado contraventor. Para el año 2014, se puede apreciar un incremento del 32% (6416) frente al número de sancionados reportados en el año 2011.

DATOS RELEVANTES	CANTIDAD 2011	CANTIDAD 2012	CANTIDAD 2013	CANTIDAD 2014
Sanciones por Embriaguez	5.157	11.735	13.733	4.959
Licencias Suspendidas	5.157	11.735	13.733	4.691
Total Licencias Retenidas	2.136	8.543	10.986	3.904
Total Licencias Canceladas	7	0	2	286
Actas de Entrega de Vehículos por Embriaguez	5.160	11.735	13.733	4.959
Impugnaciones Remitidas a Segunda Instancia	126	243	173	196
Exonerados	1.326	2.643	891	866
Sancionados	19.850	15.340	14.603	26.266
Audiencias de Continuación	1.988	3.125	1.799	2.033
Entregas Provisionales Vehículos de Servicio Público	1.300	665	1.867	2.188
Entregas definitivas Vehículos de Servicio Público y Particulares	42.315	54.123	47.896	49.034



CAPITULO 5

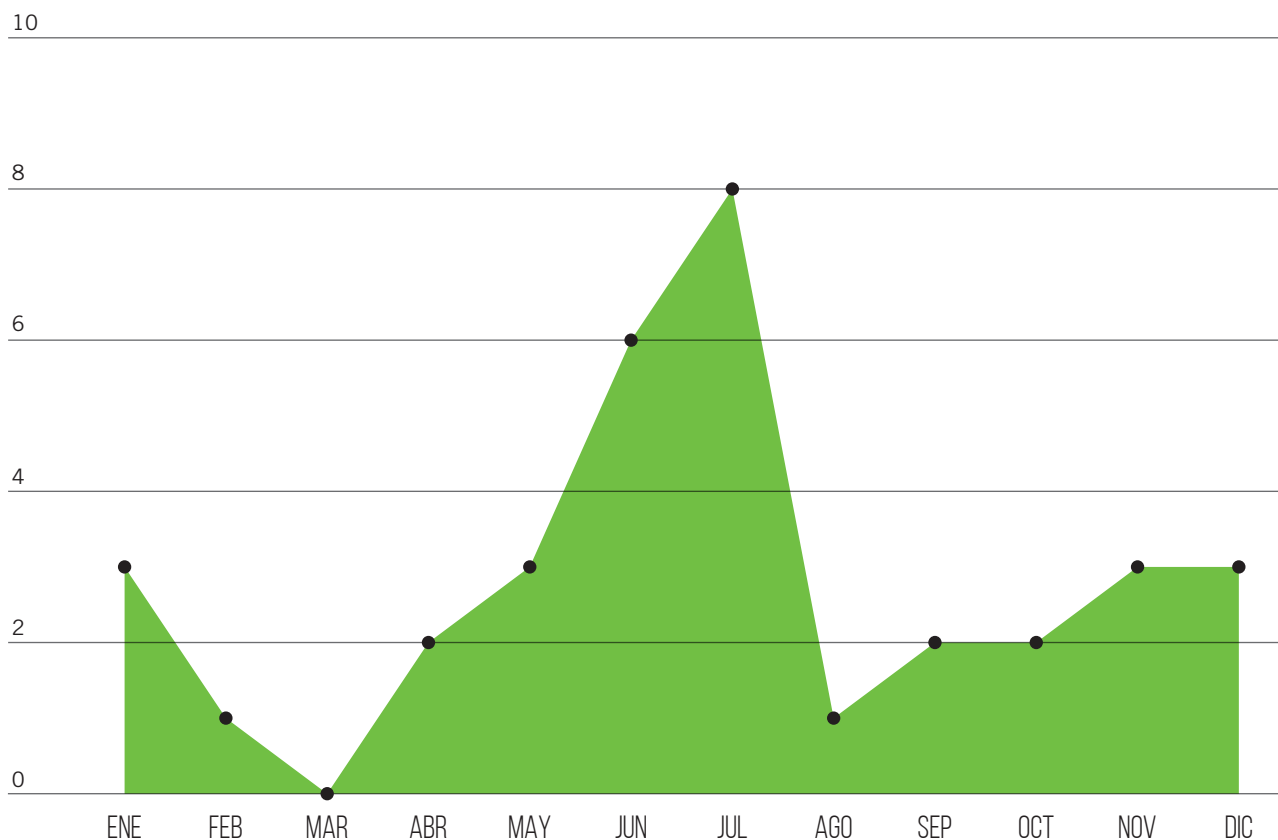
INFRAESTRUCTURA VIAL Y EQUIPAMENTOS



INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS AÑO 2014

Una intersección semaforizada además de proporcionar ordenamiento del tránsito en un área determinada, elimina o reduce el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, principalmente los que implican colisiones perpendiculares. Las intersecciones que ha sido implementadas, son producto del Procedimiento de evaluación y priorización establecido por la Entidad, bajo lineamientos establecidos en los planes de manejo de tráfico y lo establecido en los estudios de tránsito de los planes de regularización o implantación aprobados. En este sentido, se determinó la necesidad de semaforizar 34 nuevas intersecciones viales en Bogotá durante el año 2014, de las cuales el 41% se ejecutó entre los meses de junio y julio.

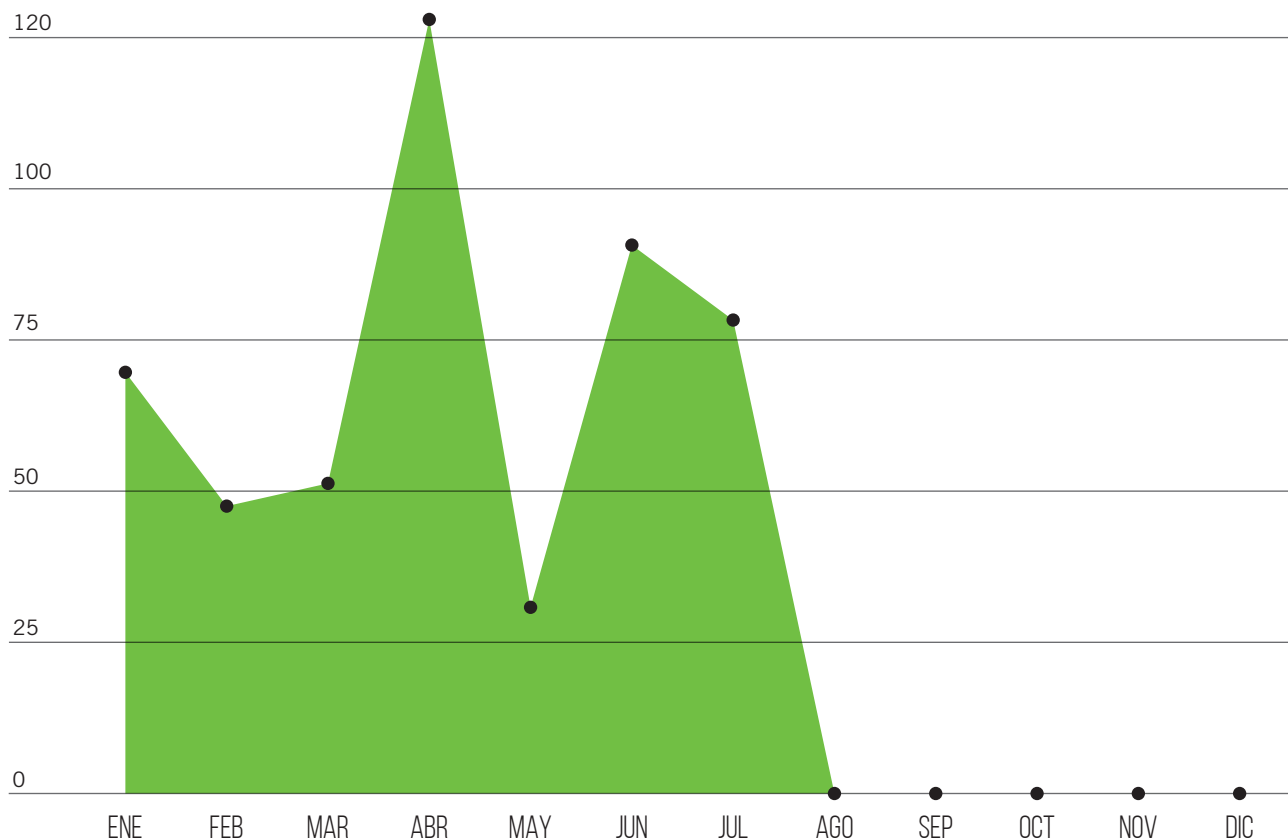
KM-CARRIL DEMARCADOS EN LAS VÍAS DE LA CIUDAD	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
CANTIDAD	3	1	0	2	3	6	8	1	2	2	3	3



DEMARCACIÓN (KM/CARRIL) AÑO 2014

La demarcación vial desempeña funciones importantes para el control del tránsito, ya que son utilizadas para indicar órdenes y advertencias al conductor sin distraer su atención, sin embargo tienen limitaciones, una de ellas es que no son claramente visibles cuando hay acumulación de agua en la vía, producto de lluvias y son poco duraderas cuando están expuestas al deterioro, producido por el tránsito. Por tal motivo, periódicamente es importante realizar inspección e inventario de su estado, para tomar medidas e incorporar la programación de su reemplazo o mantenimiento, en condiciones climáticas favorables para su instalación y bajo diseños de señalización actualizados debidamente aprobados. Entre enero y julio de 2014, la Entidad ha demarcado un total de 496.22 km-carril, a través de Contratos cuyo objeto es realizar en forma integral el desarrollo de todas las actividades inherentes al proceso de señalización en Bogotá, distribuidos en las zonas norte, centro y sur de la ciudad.

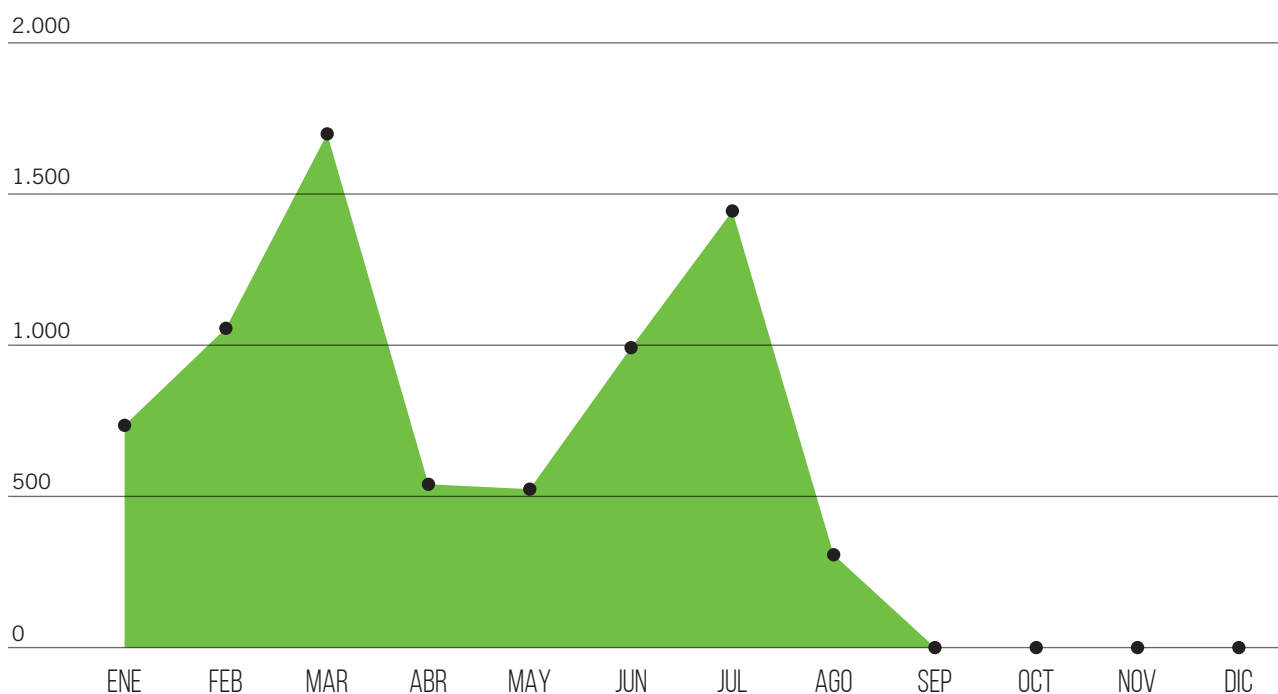
KM-CARRIL DEMARCADOS EN LAS VÍAS DE LA CIUDAD	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
CANTIDAD	69,65	47,52	51,28	128	30,79	90,69	78,29	0	0	0	0	0



SEÑALES VERTICALES INSTALADAS AÑO 2014

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 7297 señales verticales en Bogotá entre enero y agosto del año 2014, siendo marzo el mes de mayor rendimiento.

KM-CARRIL DEMARCADOS EN LAS VÍAS DE LA CIUDAD	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
CANTIDAD	735	1056	1699	540	524	992	1444	307	0	0	0	0



EXTENSIÓN MALLA VIAL DEL SUBSISTEMA VIAL BOGOTÁ - 2014

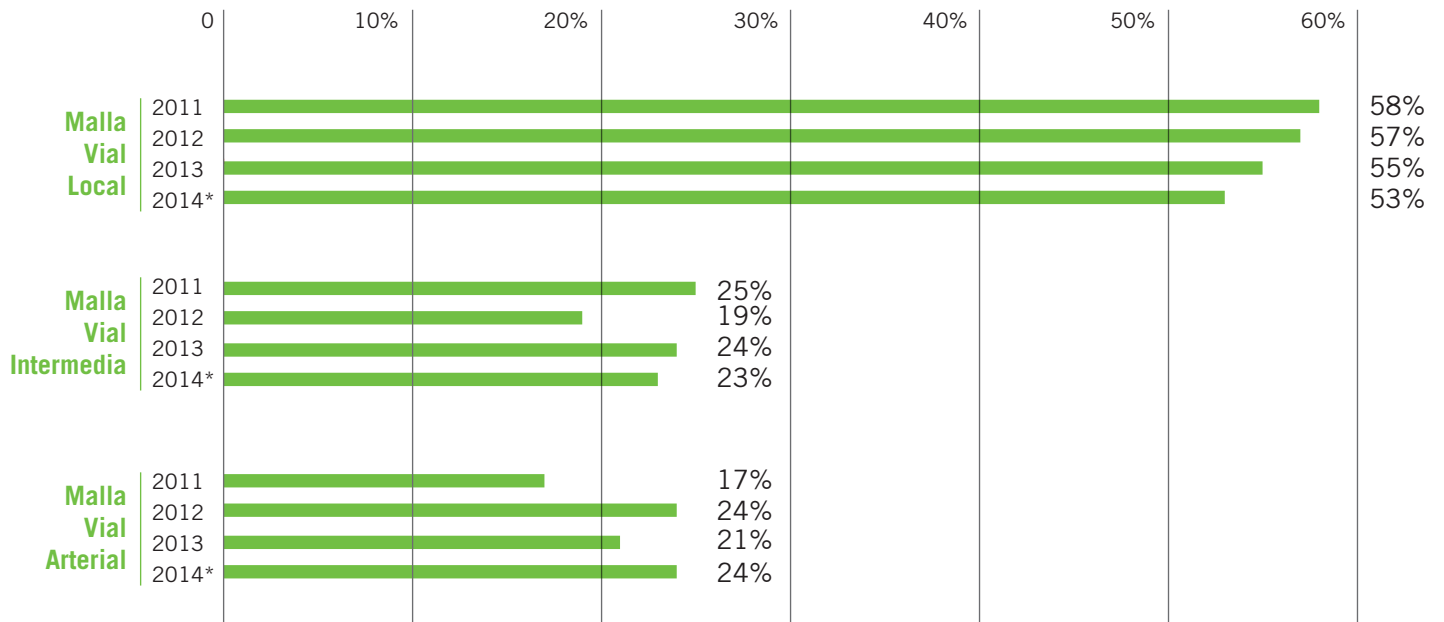
De acuerdo con información suministrada por el Instituto de Desarrollo Urbano, la Malla Vial Urbana de Bogotá D.C. está compuesta por la Malla Arterial, Intermedia y Local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y 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. A corte 30 de junio de 2014 esta Malla alcanzó aproximadamente 15.549,5 Kilómetros carril, discriminados de la siguiente manera:

MALLA VIAL	2011		2012		2013		2014*	
	%	KM CARRIL	%	KM CARRIL	%	KM CARRIL	%	KM CARRIL
Malla Vial Local	58%	8316,9	57%	8289,8	55%	8496,24	53,3%	8285,9
Malla Vial Intermedia	25%	3556,8	19%	2690,4	24%	3753,08	22,8%	3548,4
Malla Vial Arterial	17%	3753,08	24%	3549,5	21%	3150,37	23,9%	3715,2

*Corte a 30 de junio 2014

En la siguiente grafica se presenta como han sido los cambios en la extensión de la malla vial de Bogotá en los últimos 4 años:



*Corte a 30 de junio 2014

Notas Técnicas: 1). Los datos de extensión de la malla vial están calculados a partir del nivel geográfico de línea. 2). las cifras de extensión de la malla vial con corte a 30/06/2014 se efectuó con el ajuste y reclasificación vial acorde con lo establecido en el Decreto 190/2004. Por lo anterior estadísticamente no es comparable el estado de la malla vial del año 2013.

EXTENSIÓN MALLA VIAL URBANA BOGOTÁ 2014 POR LOCALIDAD

Las tres localidades con mayor extensión en malla vial urbana (km-carril) corresponden a Suba, Kennedy y Engativá, con el 11.4%, 10.6% y 8,9% respectivamente. La red troncal forma parte de la Malla vial Arterial que a nivel localidades, representa mayor proporción en Santa fe, con el 20.86% del total de extensión existente en ella, puesto que se encuentra incorporado un tramo de la troncal Avenida Carrera 10, estar dividida por parte de la Troncal Avenida Caracas y contar con un pequeño tramo de la troncal Avenida Calle 13 y Avenida Calle 26.

LOCALIDAD	TOTAL EXTENSIÓN MALLA VIAL URBANA								TOTAL KM-CARRIL
	TRONCAL		ARTERIAL		INTERMEDIA		LOCAL		
	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	
1 Usaquén	86,53	7,08	339,11	27,73	254,56	20,82	542,49	44,37	1222,69
2 Chapinero	65,82	10,61	145,21	23,40	182,57	29,42	226,91	36,57	620,51
3 Santa fe	75,04	20,86	32,5	9,04	98,12	27,28	154,01	42,82	359,67
4 San Cristóbal	12,96	1,77	65,9	9,00	183,72	25,08	469,9	64,15	732,48
5 Usme	5,22	0,70	118,8	15,84	145,44	19,39	480,55	64,07	750,01
6 Tunjuelito	10,54	3,17	60,07	18,08	86,21	25,95	175,35	52,79	332,17
7 Bosa	28,04	3,41	72,76	8,85	147,03	17,89	574,17	69,85	822
8 Kennedy	80,86	4,91	254,93	15,49	339,33	20,62	970,82	58,98	1645,94
9 Fontibón	51,8	5,53	284,6	30,40	264,95	28,30	334,96	35,77	936,31
10 Engativá	75,61	5,44	227,01	16,33	358,39	25,79	728,72	52,44	1389,73
11 Suba	103,68	5,85	332,23	18,74	274,72	15,50	1062,01	59,91	1772,64
12 Barrios Unidos	94,02	14,33	101,61	15,48	197,72	30,13	262,89	40,06	656,24
13 Teusaquillo	91,54	13,37	147,25	21,51	208,15	30,41	237,55	34,70	684,49
14 Los Mártires	62,69	14,29	61,06	13,92	136,2	31,04	178,82	40,75	438,77
15 Antonio Nariño	21,16	7,51	52,86	18,77	84,5	30,00	123,16	43,72	281,68
16 Puente Aranda	110,29	10,89	210,38	20,77	215,25	21,25	476,84	47,08	1012,76
17 La Candelaria	1,52	2,21	11,97	17,37	31,76	46,09	23,66	34,33	68,91
18 Rafael Uribe Uribe	51,73	7,03	57,53	7,82	177,99	24,19	448,57	60,96	735,82
19 Ciudad Bolívar	9,49	0,87	100,96	9,29	161,77	14,89	814,49	74,95	1086,71
Total Km-carril	1038,5	6,70	2676,7	17,20	3548,4	22,80	8285,9	53,30	15549,5

*Corte a 30 de junio 2014

HISTÓRICO ESTADO MALLA VIAL BOGOTÁ 2004- 2014*

Teniendo en cuenta publicación del IDU, es necesario aclarar que las cifras que se manejan en el consolidado de las estadísticas corresponden a un ejercicio de deterioro del sistema de la malla vial en general, debido a los costos asociados a la realización de un diagnóstico permanente y/o por año, razón por la cual, es indispensable recurrir a fuentes de información como: el deterioro (a través de fórmulas), intervenciones reportadas a través de contratos y convenios ejecutados por las entidades competentes en la ejecución del sistema de la malla vial, así como los

recorridos que se llevan a cabo para la priorización de los diferentes programas de mantenimiento y construcción que realiza el IDU a través de sus áreas ejecutoras.

En las siguientes gráficas se presenta la evolución del estado de la malla vial desde el año 2004 hasta 2014 (a corte junio), discriminado de acuerdo con el tipo de malla vial.

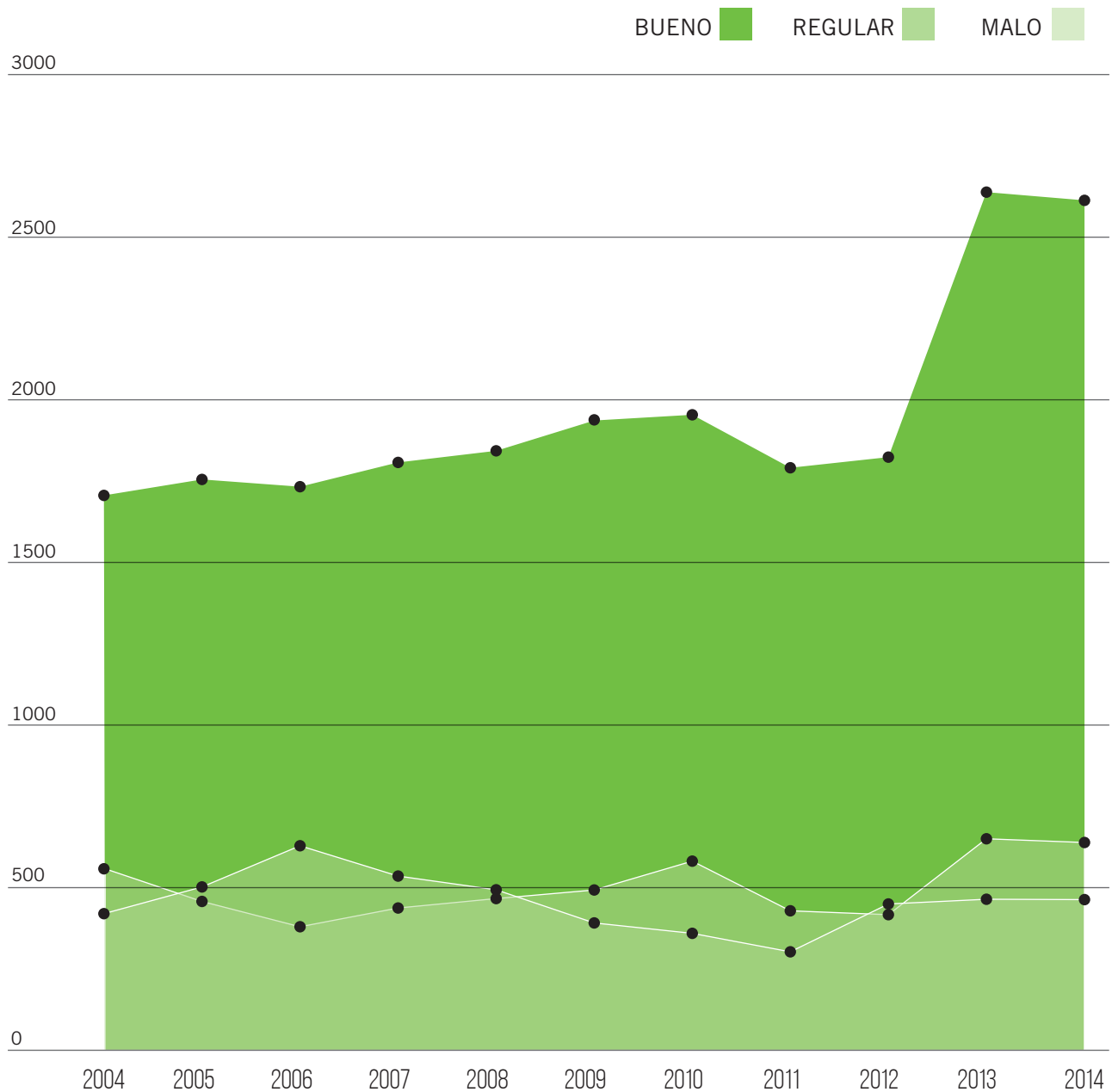
MALLA VIAL ARTERIAL PRINCIPAL Y COMPLEMENTARIA.

Para el año 2012, el IDU adelantó el proceso de actualización del estado de la malla vial identificada a la fecha como circuitos del Sistema Integrado de Transporte –SITP y Malla Vial Arterial (a partir de visitas en terreno), con el propósito de mejorar los procesos de administración y priorización de la red vial de la ciudad.

Adicionalmente, se incorporó información de planos record de las troncales de la fase 3 de Transmilenio, obras de valorización de grupo 1 y construcción de malla vial en general, lo que incrementa la extensión del componente de malla vial arterial en las estadísticas presentadas.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
BUENO	1706	1755,1	1732,8	1807,4	1843,1	1938,3	1953,9	1791	1823,7	2638,48	2613,2
REGULAR	588	457,6	379,8	437,4	466,4	492,8	581,51	428,8	416,9	650,26	638,8
MALO	420	502,2	628,8	535,6	493,4	391,5	359,5	302,7	449,8	464,34	463,2
TOTAL	2714	2714,9	2741,4	2780,4	2802,9	2822,6	2894,91	2522,5	2690,4	3753,08	3715,2

*Corte a 30 de junio 2014



MALLA VIAL INTERMEDIA

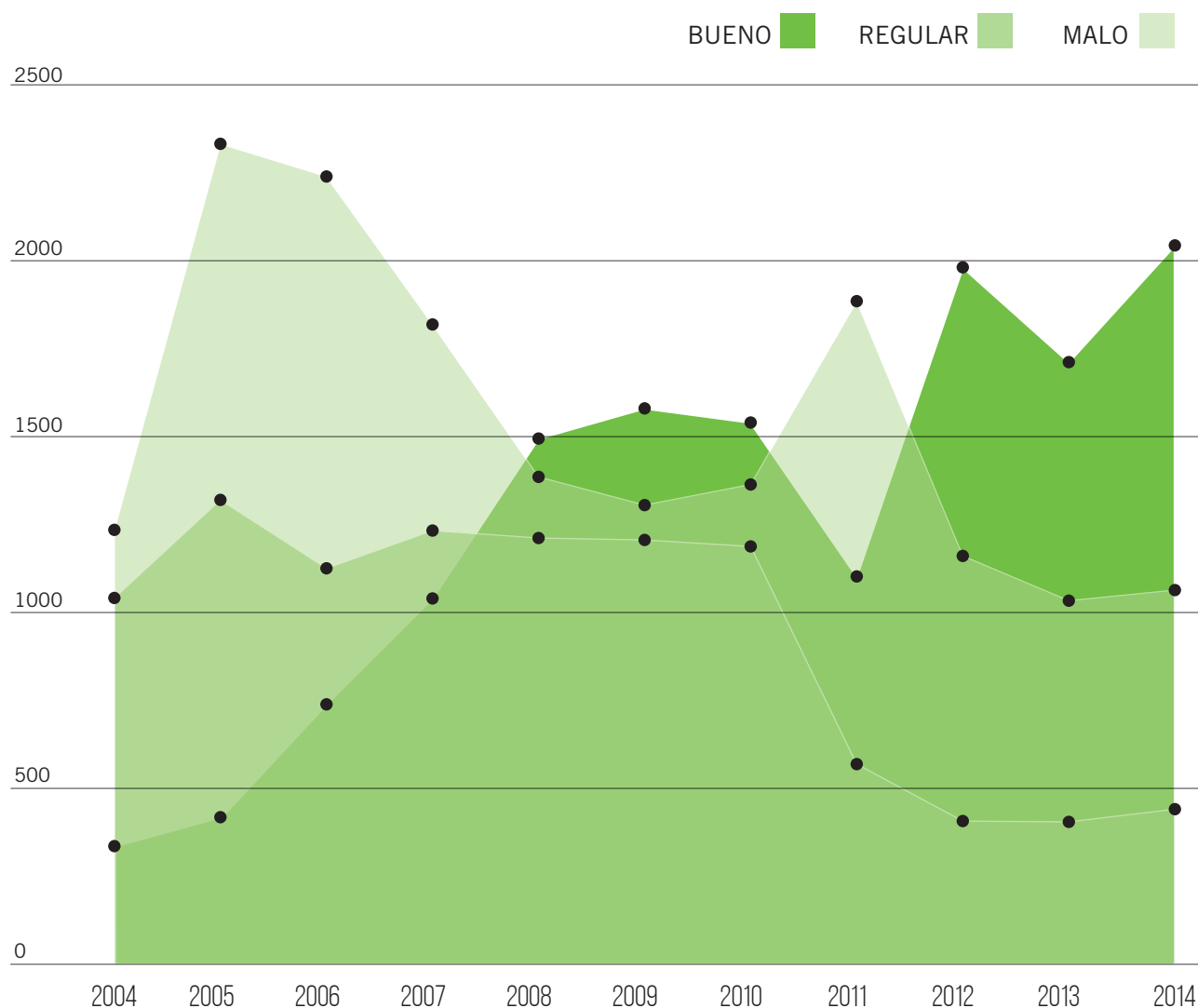
El IDU con el fin de realizar una adecuada administración de la red vial de la ciudad mediante la jerarquización de la misma y que permitiera hacer labores de priorización de intervenciones, en el año 2004 adelantó el proceso de evaluación e identificación de Corredores de Movilidad Local (CML) para cada una de las localidades del Distrito, a partir de la metodología desarrollada en las UPZ tipo 1, la cual se explicó anteriormente.

Es así como para el año 2005, a las estadísticas de la malla vial intermedia, se le incluyeron los corredores de movilidad local (CML), originando que esta pasara de te-

ner 2612 kilómetros-carril en el año 2004 a 4071 kilómetros-carril en el 2005, alcanzando el 28% de las vías del Subsistema Vial de Bogotá D.C. Ahora bien, para el año 2011 el IDU realizó la depuración y actualización de la información contenida en la base de datos con relación a geometría y diagnóstico de estas vías, excluyendo vías que por su perfil o función no cumplieran con la característica de CML, razón por la cual, la malla vial intermedia de la ciudad, pasó de tener 4092 kilómetros-carril en el año 2010 a 3556.8 kilómetros-carril en el año 2011, siendo el 25% de las vías del Subsistema Vial de Bogotá D.C.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
BUENO	336	418,2	739	1040,1	1494,6	1580,3	1540,1	1102,6	1981,326	1711,85	2043,6
REGULAR	1041,48	1320,2	1125,7	1233	1211,8	1206,3	1187,9	569,1	407,274	404,85	441
MALO	1235	2332,4	2239,5	1818,9	1385,6	1305,4	1364	1885,1	1160,889	1033,67	1063,8
Total	2612,48	4070,8	4104,2	4092	4092	4092	4092	3556,8	3549,489	3150,37	3548,4

*Corte a 30 de junio 2014



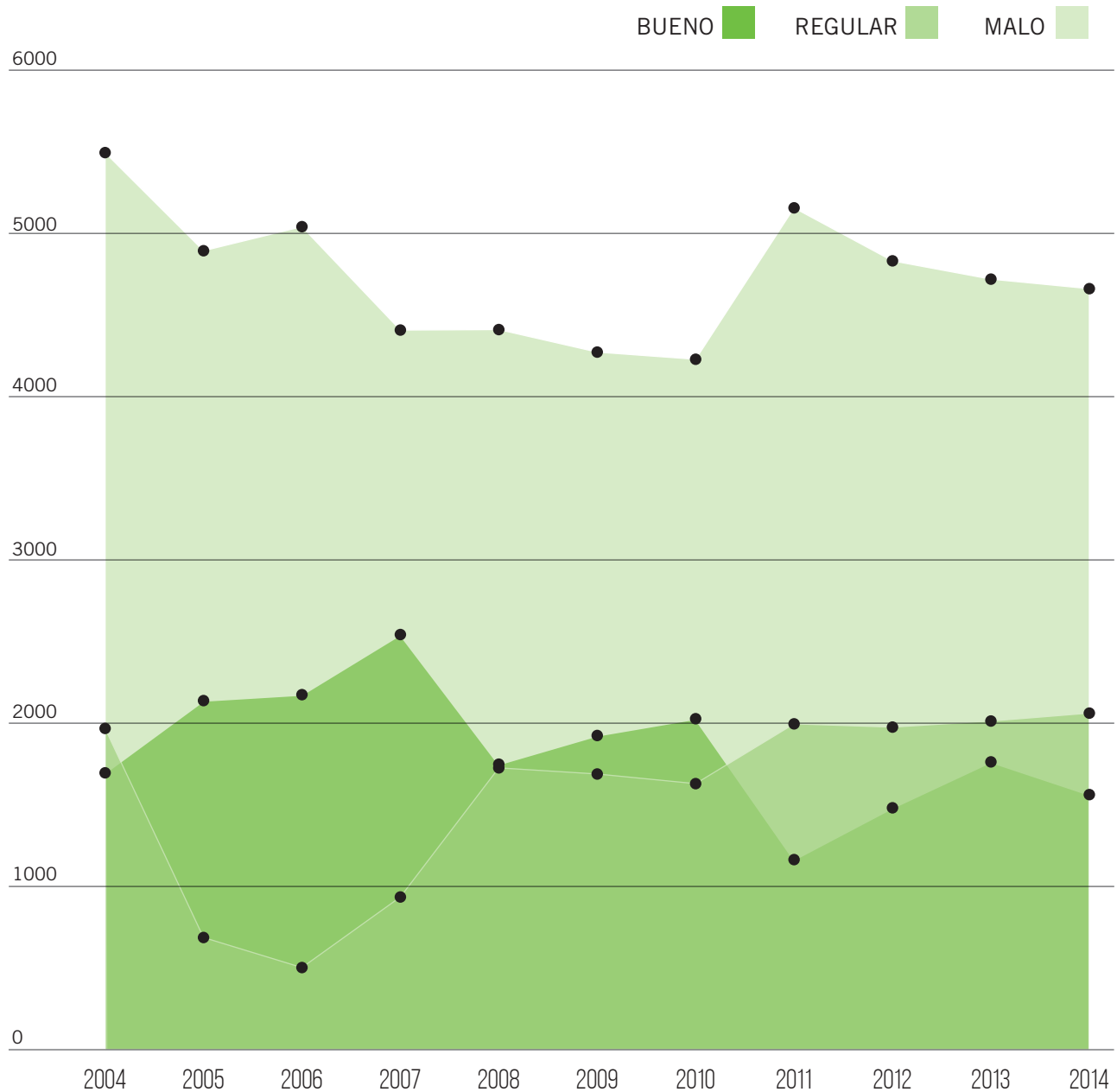
MALLA VIAL LOCAL

En el año 2012, podemos observar una mejora en el estado de la malla vial local, al pasar del 62% (5156,5 Km-carril) al 58%(4831,96 km-carril)) en estado malo y del 14% (1164,4 km-carril) al 18% (1481,71 km-carril)

en estado bueno. A partir del 2013, las localidades comenzaron a contratar por cuenta propia la inversión de malla vial, pero la situación no ha mejorado sustancialmente, sino que ha permanecido estable.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
BUENO	1696	2138,4	2174,8	2543	1749	1924,6	2027,5	1164,4	1481,71	1763	1562,6
REGULAR	1968	687,3	503,3	935,5	1726,4	1688,8	1629,8	1996	1976,09	2013,27	2061,7
MALO	5495	4893,9	5041,3	4408	4411	4273,1	4229,2	5156,5	4831,96	4719,94	4661,6
Total	9159	7719,6	7719,4	7886,5	7886,4	7886,5	7886,5	8316,9	8289,76	8496,21	8285,9

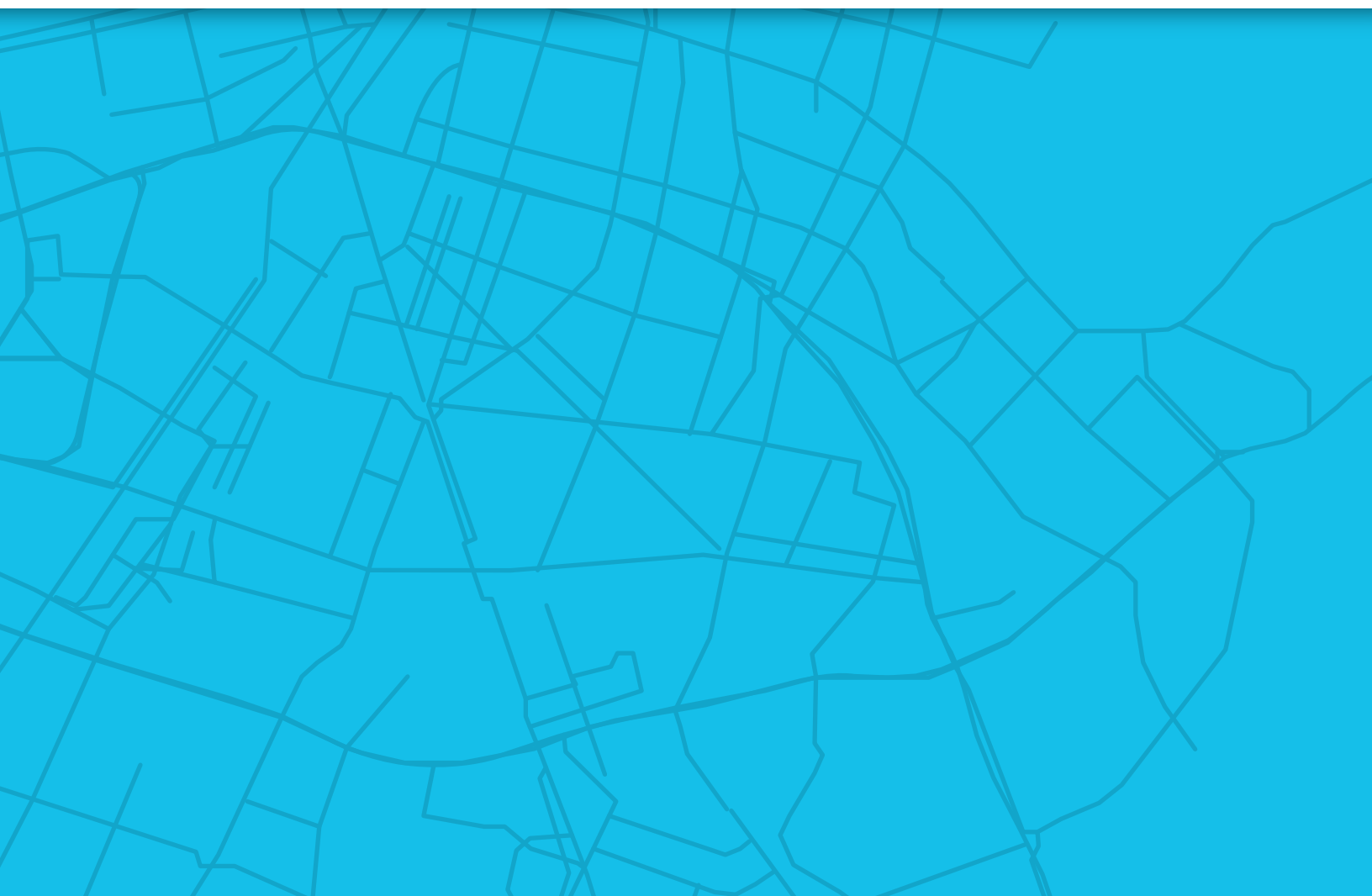
*Corte a 30 de junio 2014





CAPITULO 6

TRANSPORTE PÚBLICO



SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP

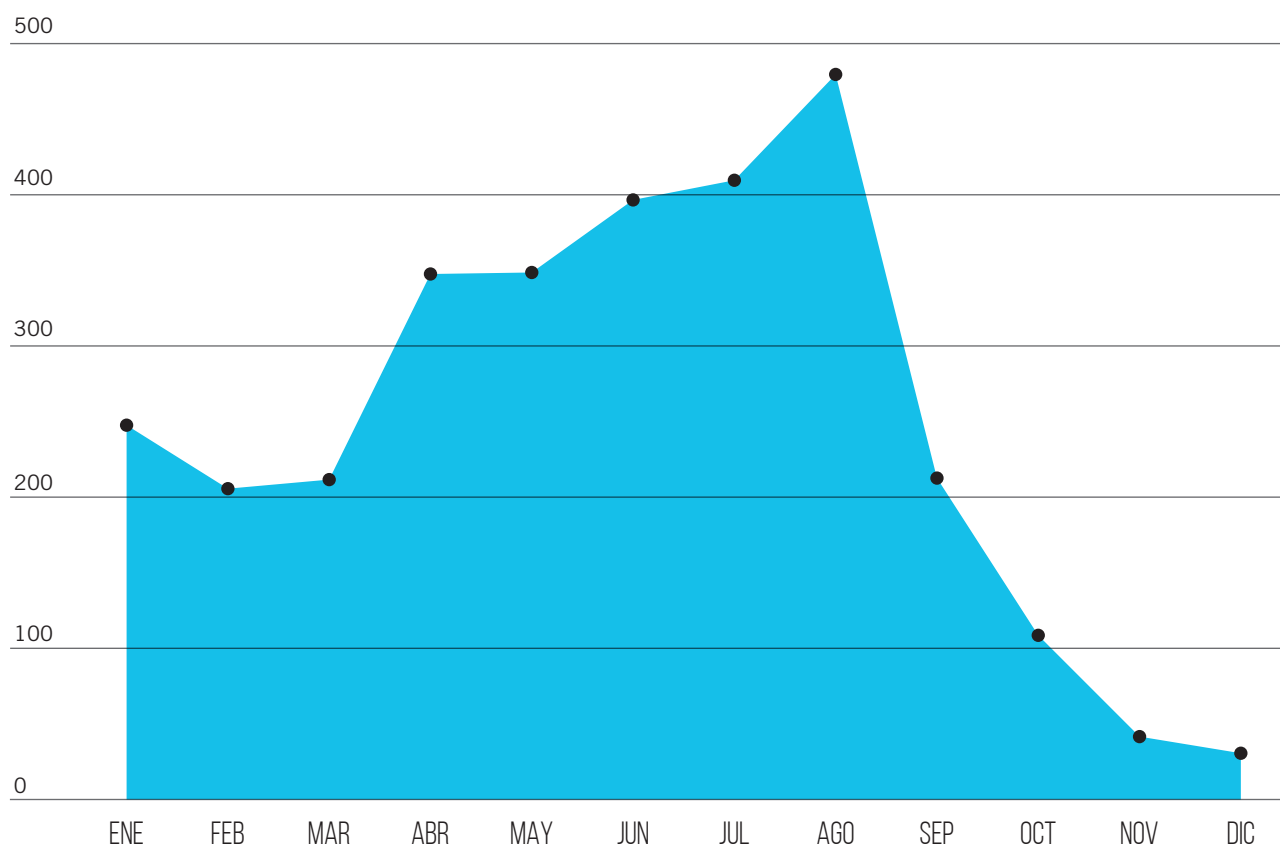
VINCULACIÓN DE BUSES AL COMPONENTE ZONAL

En el año 2014 se vincularon 3093 vehículos a la operación del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP, de los cuales se presentó un aumento constante entre los meses de abril y agosto, debido al avance en la implementación de servicios zonales a fin de cumplir con los cronogramas establecidos y/o ajustados. Desde que inició la operación zonal del SITP, es decir, desde julio de 2012 y hasta el 31 de diciembre de 2014, se vincularon al Sistema 6247 vehículos, conformado por vehículos pro-

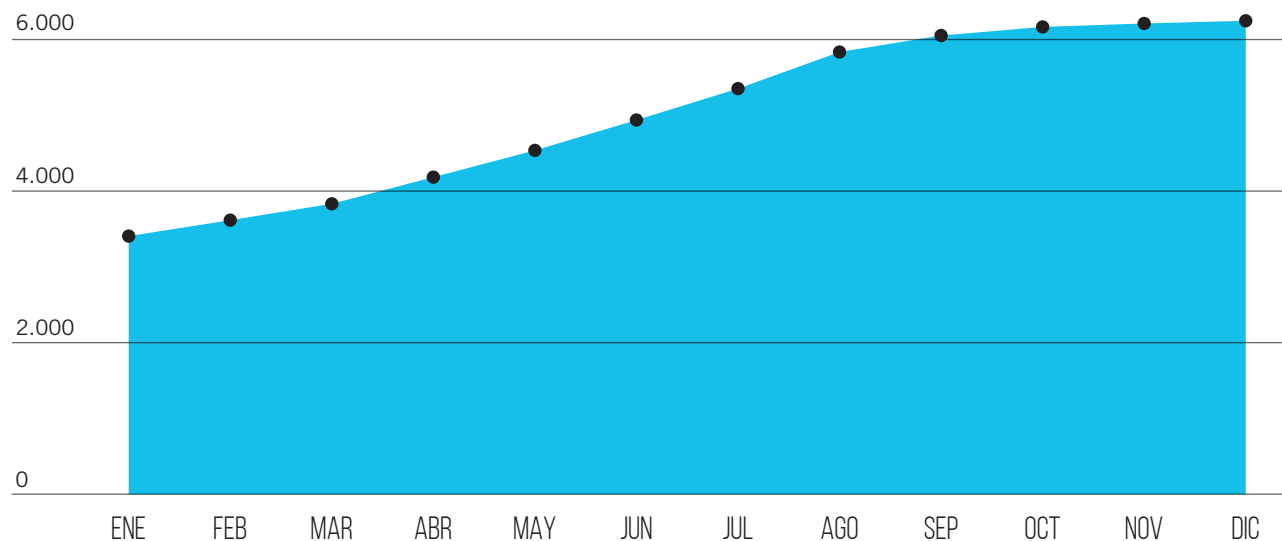
venientes del Transporte Público Colectivo – TPC que se encuentran en uso y por vehículos nuevos. Teniendo en cuenta que al finalizar la implementación, el SITP contará con 12440 vehículos, de los cuales 2484 vehículos se encontrarían destinados para el componente troncal (1595 vehículos para el servicio troncal y 909 vehículos para el servicio alimentador), el porcentaje de vinculación de vehículos para el componente zonal alcanzado hasta el año 2014 es del 63% aproximadamente.

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
VINCULADOS POR MES 2014	252	210	216	352	353	401	414	484	217	113	46	35
ACUMULADO VINCULADOS	3406	3616	3832	4184	4537	4938	5352	5836	6053	6166	6212	6247

VINCULADOS POR MES 2014



ACUMULADO VINCULADOS



La siguiente tabla muestra, la vinculación de vehículos al Sistema Integrado de Transporte Público componente Zonal, discriminados por tipología, servicio, zona y concesionario, con corte diciembre de 2014.

CONCESIONARIO	ZONA	SERVICIO	BUS(19)	BUS(40)	BUS(50)	BUS(80)	TOTAL POR CONCESIÓN
CONSORCIO EXPRESS	USAQUEN	URBANO	68	281	616	134	1193
		COMPLEMENTARIO	0	0	29	48	
		ESPECIAL	8	6	3	0	
	SAN CRISTOBAL	URBANO	11	40	285	16	408
		COMPLEMENTARIO	0	7	41	0	
		ESPECIAL	8	0	0	0	
COOBUS	FONTIBON	URBANO	0	0	96	0	102
		COMPLEMENTARIO	0	0	6	0	
EGOBUS	SUBA CENTRO	URBANO	0	0	43	0	43
	PERDOMO	URBANO	18	0	24	0	50
ESPECIAL		8	0	0	0		
ESTE ES MI BUS	CALLE 80	URBANO	73	97	164	38	372
	TINTAL ZONA FRANCA	URBANO	90	1	65	30	198
		COMPLEMENTARIO	0	2	10	0	
ETIB	BOSA	URBANO	182	43	577	144	946
GMOVIL	ENGATIVA	URBANO	101	149	333	54	648
		COMPLEMENTARIO	0	0	11	0	
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	URBANO	0	85	182	47	328
		COMPLEMENTARIO	0	3	8	0	
		ESPECIAL	3	0	0	0	
	KENNEDY	URBANO	31	115	545	109	807
		COMPLEMENTARIO	0	0	7	0	
SUMA	CIUDAD BOLIVAR	URBANO	94	103	139	170	520
		ESPECIAL	14	0	0	0	
TRANZIT	USME	URBANO	11	63	464	94	632
SUBTOTALES			720	995	3648	884	6247
TOTAL							

FUENTE: Informe de Gestión Sector Movilidad

OPERADORES VINCULADOS AÑO 2014

Con este número de conductores disponibles, es posible para el sistema la prestación del servicio, respetando los horarios laborales y las prestaciones de ley. Se demuestra el gran aporte que tiene el SITP para la economía nacional, en cuanto a la generación de empleo digno y formal.

A corte diciembre de 2014 el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, ha vinculado a 20609 operadores (conductores) alcanzando así el 77%, de los cuales 17797 conductores han sido vinculados para el componente zonal. Se espera que al finalizar la implementación se cuente con un grupo total de 26.715 operadores (conductores).

Se resalta que la Secretaria Distrital de Movilidad, TRANSMILENIO S.A., y las empresas concesionarias del Sistema

Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, convocaron en el mes de mayo de 2014 la feria de empleabilidad para operadores (Conductores), la cual contribuye en parte del incremento obtenido de vinculación, especialmente para los meses de julio y agosto de 2014, donde se lograron vinculaciones superiores a los 1200 operadores (Conductores).

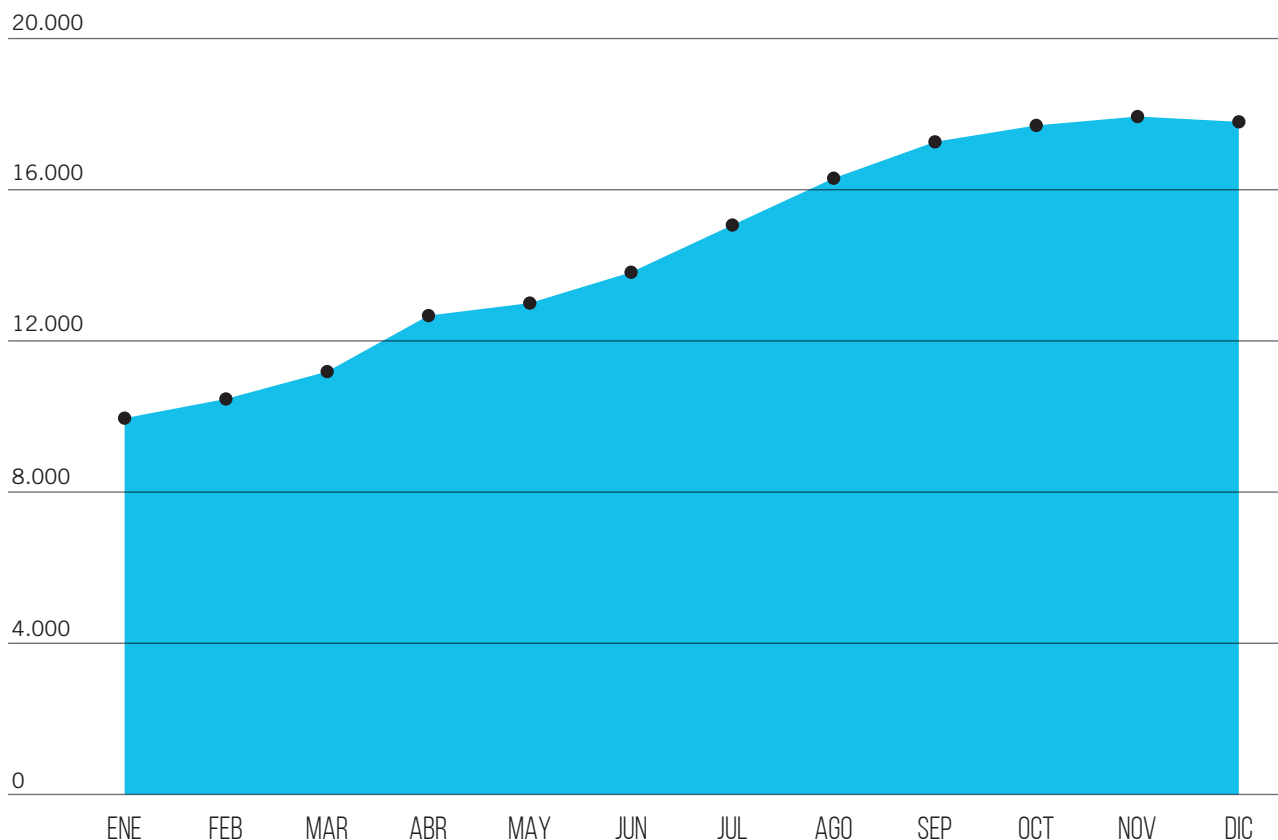
NO. OPERADORES VINCULADOS - SITP

A CORTE	30-JUL-14	30-SEP-14	30-NOV-14	30-DIC-14
CANTIDAD ACUMULADOS	16152	19443	20184	20609

Fuente: Transmilenio S.A. a corte 31 de diciembre 2014.

NO. OPERADORES VINCULADOS - COMPONENTE ZONAL

MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
CANTIDAD ACUMULADOS	9956	10464	11189	12670	13001	13817	15066	16304	17267	17702	17937	17797



Fuente: Informe de Gestión Sector Movilidad

ENTRADAS TOTALES DEL SITP - COMPONENTE ZONAL 2012-2014

La metodología utilizada para estimar las entradas totales del SITP es:

1. TRANSMILENIO S.A. recibe diariamente la información de los registros de abordajes cada una de las rutas en servicio por cuarto de hora, del operador Recaudo Bogotá.
2. Esta información es almacenada en una base de datos para su estudio y análisis.
3. Se analiza la información de abordajes por día por ruta y por concesionario SITP, y a su vez, se lleva un registro mensual del consolidado de abordajes, para generar los informes respectivos.
4. Para estimar la demanda de hora pico mensual se toma la cantidad total de entradas al sistema por mes y se divide en 9,11 que es un factor de expansión de la demanda. Nota: El valor estimado para hora pico es para la hora de máxima demanda en el SITP en el mes, mientras que el resto de la demanda, se distribuye en los demás abordajes de la operación zonal incluyendo la hora valle.

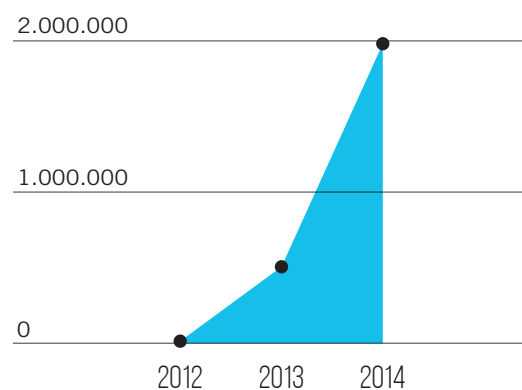
Durante los últimos tres años, el mes de octubre es el periodo en el cual se presenta mayor registro de abordajes. Así mismo se indica que en el año 2013 se presentó un incremento de 599.518 entradas respecto al total obtenido

del año 2012, en consideración a la operación de servicios de la Fase III de Transmilenio y retiro paulatino de rutas del transporte tradicional (TPC) con recorridos paralelos a las nuevas troncales, que contaban con cobertura total por servicios del SITP.

En la siguiente tabla se detalla las entradas totales del Componente Zonal del SITP del año 2012 al año 2014, discriminado en hora pico y por mes.

PROMEDIO DE PASAJEROS ANUAL/HORA PICO

AÑO	2012	2013	2014
PROMEDIO	13.745,08	505.879,58	1.981.300,83



	ZONAL					
	2012		2013		2014	
	CANTIDAD	HORA PICO	CANTIDAD	HORA PICO	CANTIDAD	HORA PICO
ENE			683234	74998	9292889	1020076
FEB			1209804	132800	12582922	1381221
MAR			1378425	151309	14857003	1630846
ABR			1904333	209038	14853664	1630479
MAY			2353543	258347	17673022	1939959
JUN			2477127	271913	16294262	1788613
JUL			3463276	380162	20167685	2213796
AGO			4526985	496925	21041431	2309707
SEP	1016	112	5788365	635386	23263337	2553605
OCT	86717	9519	7138817	783624	26641583	2924433
NOV	295873	32478	7708211	846126	25133887	2758934
DIC	436791	47946	8060977	884849	24086997	2644017

ENTRADAS TOTALES DEL SISTEMA TRANSMILENIO 2010 - 2014

La metodología utilizada para estimar las entradas totales del Sistema Transmilenio (BRT) es:

PROMEDIO DE PASAJEROS ANUAL/HORA PICO

1. TRANSMILENIO S.A. recibe diariamente la información de entradas en cada una de las estaciones y portales del sistema por cuarto de hora de los operadores de Recaudo.

2. Esta información es almacenada en una base de datos para su estudio y análisis.

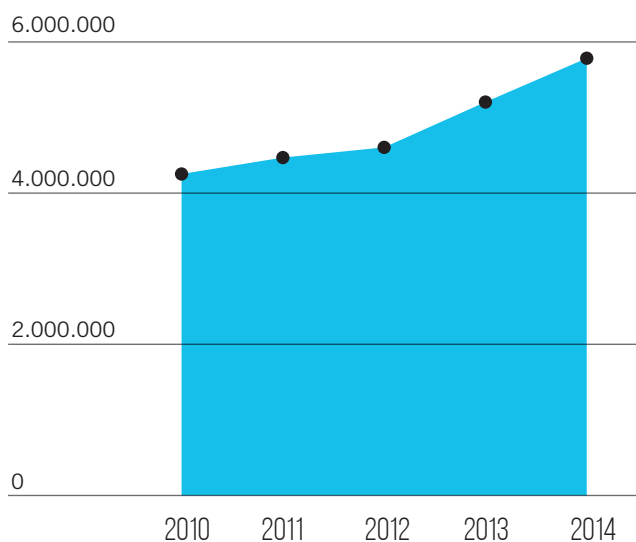
3. Se analiza la información de entradas por día por estación y por Sistema, y a su vez, se lleva un registro mensual del consolidado de entradas, para generar los informes respectivos.

4. Para estimar la demanda de hora pico mensual se toma la cantidad total de entradas al sistema por mes y se divide en 9,11 que es un factor de expansión de la demanda.

Nota: El valor estimado para hora pico es para la hora de máxima demanda en el Sistema en el mes, mientras que el resto de la demanda, se distribuye en las demás entradas del Sistema incluyendo la hora valle.

En la siguiente tabla se detalla las Entradas Totales del Sistema Transmilenio (BRT) del año 2010 al año 2014, discriminado en hora pico y por mes:

AÑO	PROMEDIO
2010	4.252.698
2011	4.470.214
2012	4.605.081
2013	5.204.599
2014	5.784.224

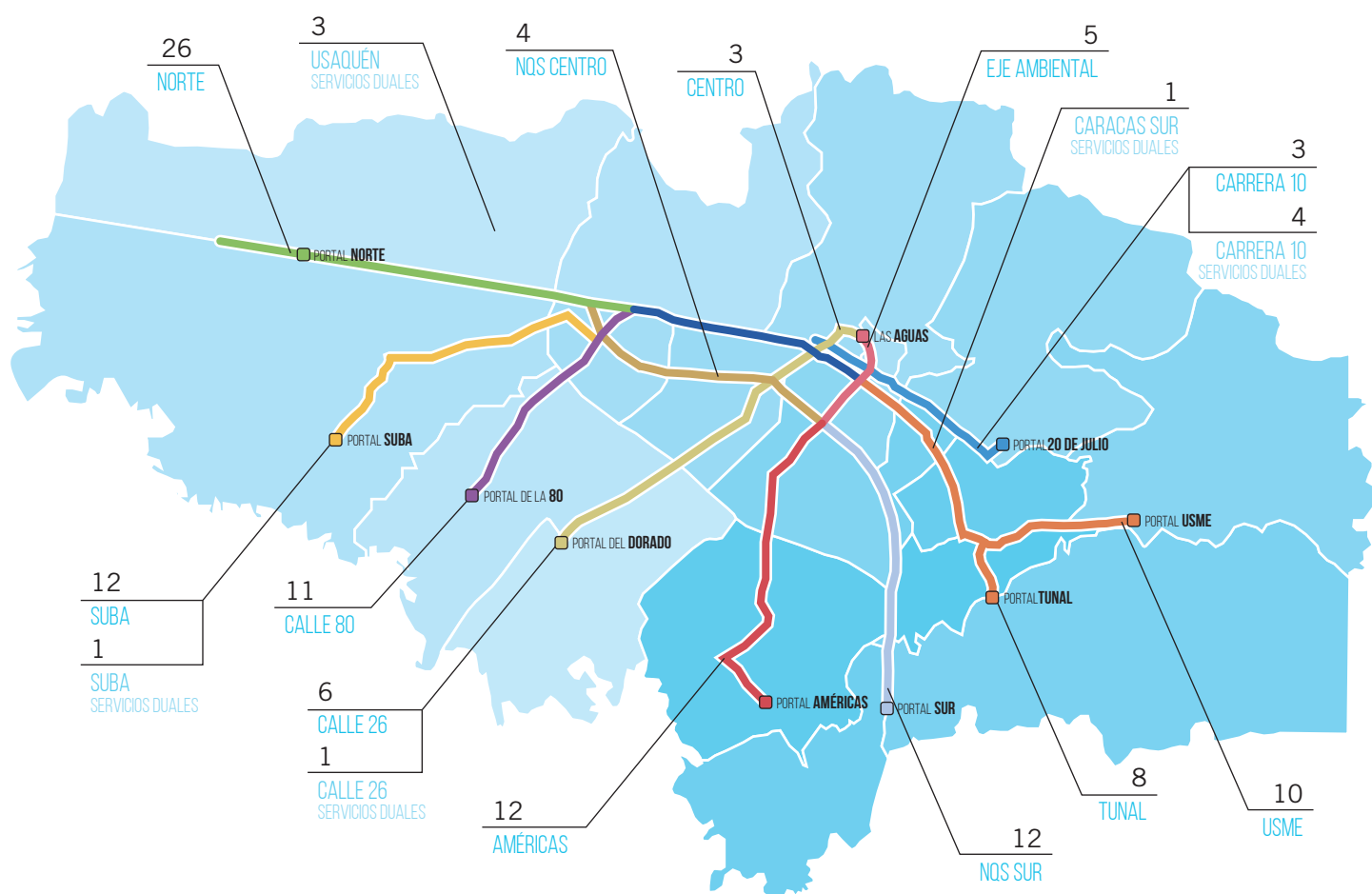


	ZONAL									
	2010		2011		2012		2013		2014	
	CANTIDAD	HORA PICO	CANTIDAD	HORA PICO	CANTIDAD	HORA PICO	CANTIDAD	HORA PICO	CANTIDAD	HORA PICO
ENE	30284859	3324353	32056615	3518838	34763670	3815990	38836175	4263027	45687059	5015045
FEB	37715423	4140003	39086215	4290474	42592896	4675400	46016169	5051171	52154888	5725015
MAR	40988408	4499276	44272648	4859786	43532120	4778498	43224632	4744746	55322548	6072728
ABR	38196538	4192814	38991342	4280059	38423942	4217776	49535674	5437505	51053908	5604161
MAY	39793353	4368096	44081992	4838858	43298738	4752880	49128019	5392757	56350563	6185572
JUN	36554985	4012622	38556191	4232293	38507518	4226950	42647605	4681406	47023250	5161718
JUL	37085610	4070868	38035316	4175117	39189576	4301820	47465718	5210287	54415403	5973151
AGO	41565071	4562576	45102429	4950870	45114393	4952184	49300695	5411712	53936733	5920607
SEP	42954925	4715140	44241312	4856346	44728344	4909807	50510185	5544477	56673759	6221049
OCT	40288067	4422400	42158607	4627729	46988651	5157920	53179465	5837482	57187808	6277476
NOV	40716930	4469476	41597487	4566135	44459590	4880306	50440728	5536853	51537914	5657290
DIC	38760763	4254749	40503583	4446057	41828031	4591441	48681701	5343765	50987539	5596876

SERVICIOS TRONCALES EN OPERACIÓN 2014

Los servicios troncales en operación 2014 que se prestan con buses articulados, biarticulados y duales, se encuentran distribuidos en rutas y zonas origen, siendo el norte, la zona con mayor número de servicios operados con buses articulados y biarticulados que conectan a las diferentes troncales existentes. El servicio de Bus Dual es un servicio troncal, que funciona con buses con capacidad para 80 pasajeros, que integran estaciones de TransMilenio con paraderos tradicionales, al estar provistos de un costado con puertas a la altura de la estación y otro con puertas a la altura del andén. Los servicios 10 duales en operación 2014 son: M81-H81 (Museo Nacional - Usme), M82-L82 (Clínica El Bosque - Portal 20 de Julio), M80-L80 (Hacienda Santa Bárbara - Portal 20 de Julio), C84-M84 (ETB Tibabuyes - Museo Nacional), M86 - K86 (Hacienda Santa Bárbara - Aeropuerto El Dorado,

SERVICIOS POR ORIGEN Y SERVICIOS DUALES POR ZONA



FUENTE: Informe de Gestión Sector Movilidad

A corte 31 de diciembre de 2014, las rutas proyectadas a implementar en el componente zonal del SITP son 450 rutas, de las cuales se han implementado 297 rutas, con

un avance del 66%. Así mismo, de un total 4600 puntos de venta y recarga SITP, 3998 han sido implementados, corresponde a un porcentaje de avance del 87%.

AVANCE DE CHATARRIZACIÓN 2014

En el marco de la implementación del SITP, el proceso de chatarrización está a cargo de los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.

Los contratos de concesión suscritos entre el ente gestor TRANSMILENIO S.A. y los operadores, establece el cronograma de desintegración física total o de la Flota Usada no disponible para operación del SITP y que no hará parte de la Flota de Reserva de operación, de conformidad con lo establecido en las normas nacionales y distritales vigentes así:

- Desde la publicación del proyecto de pliego de condiciones de la Licitación Pública TMSA-LP-004-2009, siempre y cuando el vehículo se haya vinculado a cualquiera de las propuestas, hasta el inicio de la operación regular: 10% de la Flota Usada que se desintegrará.

- Desde el inicio de la operación regular hasta la finalización de la integración total del sistema, el CONCESIONARIO debe desintegrar 90% de la Flota Usada que se realizará, de tal forma que durante esta etapa no se afecte la continuidad en la prestación del servicio al usuario.

En este sentido, cumplida la etapa pre operativa, todos los operadores del SITP ya chatarrizaron el 10% correspondiente a cada uno.

Conforme con la base de datos del SITP, de los vehículos del TPC que deben ingresar al Sistema, se estima que para el año 2014 se debían desintegrar 8974 vehículos, de los cuales a diciembre de ese año se encuentran desintegrados 3.784, con un porcentaje de avance de 41.8%. Es de aclarar que cada año aumenta el número de vehículos a desintegrar ya que vencen vida útil.

CONCESIONARIO	ZONA	TOTAL VEHICULOS A DESINTEGRAR 2014	VEHICULOS REPORTADOS POR DESINTEGRACIÓN A NOVIEMBRE 21 DE 2014	PORCENTAJE DE AVANCE DESINTEGRACIÓN A DICIEMBRE 31 DE 2014
ESTE ES MI BUS	CALLE 80 - TINTAL ZONA FRANCA	489	278	56,90%
GMOVIL	ENGATIVA	825	584	70,80%
EXPRESS	USAQUEN SAN CRISTO	2326	1364	58,60%
SUMA	CIUDAD BOLIVAR	562	238	42,30%
TRANZIT	USME	580	200	34,50%
ETIB	BOSA	928	303	32,70%
MASIVO CAPITAL	KENNEDY - SUBA ORIENTAL	1002	263	26,20%
COOBUS	FONTIBON	914	162	17,70%
EGOBUS	PERDOMO - SUBA CENTRO	1348	247	18,30%
DESINTEGRADO SIN CONCESIONARIO		0	109	1,20%
TOTAL		8974	3748	41,80%

PARADEROS Y SEÑALÉTICA DEL SITP

De acuerdo con lo determinado en el informe de gestión 2014 publicado por Transmilenio S.A., se menciona lo siguiente:

“Para la implementación del SITP, se identificó la necesidad de ejecutar un total de 6.737 paraderos, los cuales están compuestos por una línea amarilla y la señal vertical. Adicionalmente, en algunos paraderos de la Malla Vial Arterial, y Malla vial intermedia dónde el espacio público lo permita, se instalaron módulos M-10.

Cabe resaltar, que el número de paraderos previsto, ha aumentado debido a solicitudes de la comunidad, y condiciones encontradas en el momento de la implementación,

así como la entrada en operación de rutas que no se encontraban en el Plan de Implementación inicial.

Respecto al mobiliario urbano, vale la pena mencionar que antes de la implementación del SITP, existían 1142 módulos M-10, de los cuales 853 se identificaron para ser usados en los paraderos del SITP, y 289 se debían reubicar, por lo que se está adelantando la gestión correspondiente ante el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP.”

PARADEROS INSTALADOS EN 2014			
	PROGRAMADO	EJECUTADO	%
Banderas	6737	5306	79
Líneas Amarillas	6737	5724	85
Módulos M-10	1655	1322	80

Fuente: Informe de Gestión TMSA 2014

PATIOS TRANSITORIOS DEL SITP

Como parte de la implementación del componente zonal del SITP, se requieren patios transitorios del SITP del orden de 120 hectáreas aproximadamente, de las cuales a la fecha se tienen 100.23 hectáreas, para un avance del 84%.

Los concesionarios, han presentado a TRANSMILENIO S.A. para viabilidad de localización, un total de 368 áreas que ocupan una superficie aproximada de 774 Ha. De estos se han emitido avales finales relacionados con criterios ambientales, de tráfico, y uso del suelo. Así mismo, los concesionarios están en proceso de negociaciones para arriendo o compra de 110 áreas, de estas áreas se cuenta con 64 patios en operación para un total de 100.23 Hectáreas.

La metodología establecida para adelantar el proceso de evaluación y generación de preavales y avales finales está enfocada en el trabajo permanente y de gestión interinstitu-

cional con el apoyo de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, la SDM, SDP, SDA, SDH, la EAAB, el DADEP, entre otras entidades, para lograr la viabilización y concreción de más de 100 Ha.

VIABILIDAD DE LOCALIZACIÓN		
DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	ÁREA (Ha)
Pedios presentados	368	774
Pedios con aval preliminar	264	662
Pedios con aval final	110	158
Pedios en operación	64	100,23

Fuente: Transmilenio S.A a corte 31 de diciembre de 2014.

TARIFAS DEL SITP

La estructura de tarifas al usuario aplicada por el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP – de Bogotá D.C., se resume tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Tarifas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

TIPO TARIFA USUARIO	OBJETIVO BUSCADO POR LA TARIFA	NORMA QUE RIGE
TARIFAS GENERALES/BASE Tarifa diferencial por franja horaria en servicio troncal	Optimizar el uso del servicio troncal, especialmente de las fases I-II, mediante el otorgamiento de incentivos conducentes a que los usuarios para que notifiquen sus costumbres horarias de abordaje a los móviles - Administración eficiente de la demanda del servicio de transporte troncal del SITP.	Decreto Distrital 356 de 2012, art. 1-4 actualizado por Decreto 603/13 y por el Decreto 442/2014.
Tarifa diferencial para adulto mayor	Conceder a las personas mayores de 62 años un beneficio en transporte a fin de propiciar un mejoramiento en sus condiciones generales de vida	Decreto Distrital 356 de 2012, art. 5 (previa Ley 1171/07, actualizado por el Decreto 442/2014.
Subsidio para población en condición de discapacidad	Crear un subsidio de transporte para el acceso de los habitantes del Distrito Capital con discapacidad permanente a fin de mejorar sus condiciones generales de vida.	Decreto Distrital 429 de 2012 (previo Acuerdo 484/11)
Incentivo para población con menor capacidad de pago	Establecer un incentivo que permita mayor acceso de la población con menor capacidad de pago al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. - SITP.	Decreto Distrital 603 de 2013, art. 2-5; actualizado por el Decreto 442/2014.

Fuente: Transmilenio S.A

El beneficio recibido por la población de Adultos Mayores, estimado como: (Tarifa usuario base - Tarifa diferencial Adulto Mayor)*No. Validaciones sujetas al beneficio de Tarifa Diferencial Adulto Mayor, asciende a \$2.644,1 millones de pesos entre octubre de 2012 (inicio de la operatividad del beneficio) y el 31 de enero de 2015.

Por otro lado, el incentivo al uso del SITP por parte de la población clasificada en SISBEN entre 0 y 40 puntos y mayores de 16 años, tal como lo define el Decreto Distrital 603 del 26 de diciembre de 2013, en el cual establece: “El incentivo consistirá en un porcentaje de descuento constante del cuarenta por ciento (40%) sobre la tarifa al usuario, tomando como referencia el mayor valor del costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico, con una asignación máxima de hasta veintiún (21) viajes mensuales”; y el Decreto Distrital 442 del 14 de octubre de 2014, en el cual se establece: “El incentivo consistirá en un porcentaje de descuento constante del cincuenta por ciento (50%) sobre la tarifa al usuario, tomando como referencia el mayor valor del costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico, con una asignación máxima de hasta cuarenta (40) viajes mensuales.” Después de los 40 viajes al mes, la tarifa aplicada será la establecida normalmente.

Para el periodo comprendido entre febrero de 2014 (inicio de la operatividad del beneficio) y 31 de enero de 2015 el monto total del beneficio otorgado asciende a \$9.338,36 millones; entendido este beneficio como el otorgado por el descuento sobre la tarifa a utilizar más el costo de las TISC impresas.

Así mismo, el subsidio a Población en Condición de Discapacidad entre noviembre de 2012 (inicio de la operatividad del beneficio en firme) y enero de 2015 asciende a un monto de \$4.094,6 millones. Este beneficio es entregado a través de un monto fijo cargado a la tarjeta “TULLAVE” personalizada. El Decreto Distrital 429 de 2012 (previo Acuerdo 484/11), establece: “La aplicación del subsidio mensual será el producto de restarle al valor de cada pasaje (tomando como referencia el mayor valor de costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico) el valor porcentual del subsidio (que conforme lo ordenado por el Acuerdo Distrital citado, para el año 2012 es del 15%, para el año 2013 del 20%, para el año 2014 del 25%, para el año 2015 del 30%, para el año 2016 del 35%, para el año 2017 del 40%), multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria (teniendo en cuenta que el número máximo de pasajes que se podrá asignar por persona es de cincuenta (50), en cumplimiento del Acuerdo Distrital en cita)”.

POBLACIÓN	TOTAL BENEFICIO RECIBIDO (EN MILLONES DE PESOS)	PERIODO
Adulto Mayor de 62 años	2644,1	Octubre de 2012 y 31 de enero de 2015
Con menor capacidad de pago (afiliadas al SISBÉN 1-2 (0 a 40 puntos) y mayor de 16 años)	9338,36	Febrero de 2014 y 31 de enero de 2015
En condición de discapacidad	4094,6	Noviembre de 2012 y enero de 2015

Fuente: Elaboración a partir de información suministrada por Transmilenio S.A

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO - TPC

HISTÓRICO DE TARIFAS TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

En el marco de lo normado en la Ley 336 de 1996, el Gobierno Nacional, formuló la política para el establecimiento de las tarifas del transporte público Municipal, Distrital y/o Metropolitano de pasajeros y/o mixto. De conformidad con lo anterior el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 2660 de 1998 por medio del cual se definieron los criterios para la fijación de las tarifas de dicho servicio.

Por otra parte la Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998 establece la metodología para la elaboración del estudio de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del Transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

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

Una vez analizados los resultados del estudio técnico DESS - T - PM04 - PRO1 - 004 elaborado por la Subsecretaría de Política Sectorial - Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios en el cual dio como resultado la tarifa técnica del Transporte Público Colectivo, actualizada al mes de Junio de 2014 y de acuerdo con el modelo de gestión, se recomienda que para los niveles tarifarios correspondientes a: Bus mayor de diez (10) años, bus menor o igual a diez (10) años, buseta mayor de diez (10) años, buseta menor o igual a diez (10) años y microbús, mantener la tarifa actual dado que la tarifa técnica de estos niveles de servicio no registra una variación positiva mayor o igual a \$50 en relación con la tarifa vigente autorizada. Esto de acuerdo con lo establecido en el numeral cuarto del artículo primero del Decreto 315 del 18 de julio de 2007.

Los decretos que establecen las tarifas de Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C. expedidos en los cuatro últimos años presentan las siguientes variaciones:

DECRETO	BUS (MAYOR DE 10 AÑOS)		BUS (MENOR O IGUAL A 10 AÑOS)		BUSETA (MAYOR DE 10 AÑOS)		BUSETA (MENOR O IGUAL A 10 AÑOS)		MICROBÚS	
	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA	DIURNA	DOMINICAL, NOCTURNA Y FESTIVA
Decreto 600 del 31 de diciembre de 2009.	\$ 1200	\$ 1250	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1200	\$ 1250	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1300	\$ 1350
Decreto 546 del 29 de diciembre de 2010	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1300	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1400	\$ 1450
Decreto 679 del 29 de diciembre de 2011	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1350	\$ 1400	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1450	\$ 1500
Decreto 601 del 26 de diciembre de 2013. (Tarifas vigentes en el 2014).	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1550	\$ 1600	\$ 1450	\$ 1500	\$ 1550	\$ 1600	\$ 1550	\$ 1600

PARTICIPACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN LA TARIFA

En el rubro de combustibles se tomó como fuente la información oficial emitida para el mes de Julio de 2013 y el mes de Junio de 2014 por el Ministerio de Minas y Energía — Unidad de Planeación Minero Energética — UPME (Sistema de Información de Petróleo y Gas Colombiano), autorizó ajustes a la Gasolina Motor Corriente y el Aceite Combustible Para Motor.

Para el caso de Bogotá D.C., y el ACPM utilizado por el Transporte Público Colectivo que en su gran mayoría son vehículos Diesel y su área de influencia, el precio del ACPM se fijó en \$8.277,71 (a corte julio 2013) y en \$8.569,27 (a corte junio 2014). En la siguiente tabla se muestra la participación del combustible en la tarifa del correspondiente año:

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.	VALOR GALÓN ACPM JULIO DE 2013	PARTICIPACIÓN COMBUSTIBLE EN LA TARIFA (%)	VALOR GALÓN ACPM JUNIO DE 2014	PARTICIPACIÓN COMBUSTIBLE EN LA TARIFA (%)
BUS (MAYOR DE 10 AÑOS)	\$ 8.277,71	29,94 %	\$ 8.569,27	30,52 %
BUS (MENOR O IGUAL A 10 AÑOS)	\$ 8.277,71	29,45 %	\$ 8.569,27	30,26 %
BUSETA MAYOR DE 10 AÑOS	\$ 8.277,71	16,03 %	\$ 8.569,27	16,48 %
BUSETA MENOR O IGUAL A 10 AÑOS	\$ 8.277,71	15,06 %	\$ 8.569,27	15,51 %
MICROBÚS	\$ 8.277,71	23,77 %	\$ 8.569,27	24,28 %

Fuente: Ministerio de Minas y Energía, julio 2013 y junio 2014, Cálculos Dirección de Estudios sectoriales y Servicios - SDM

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

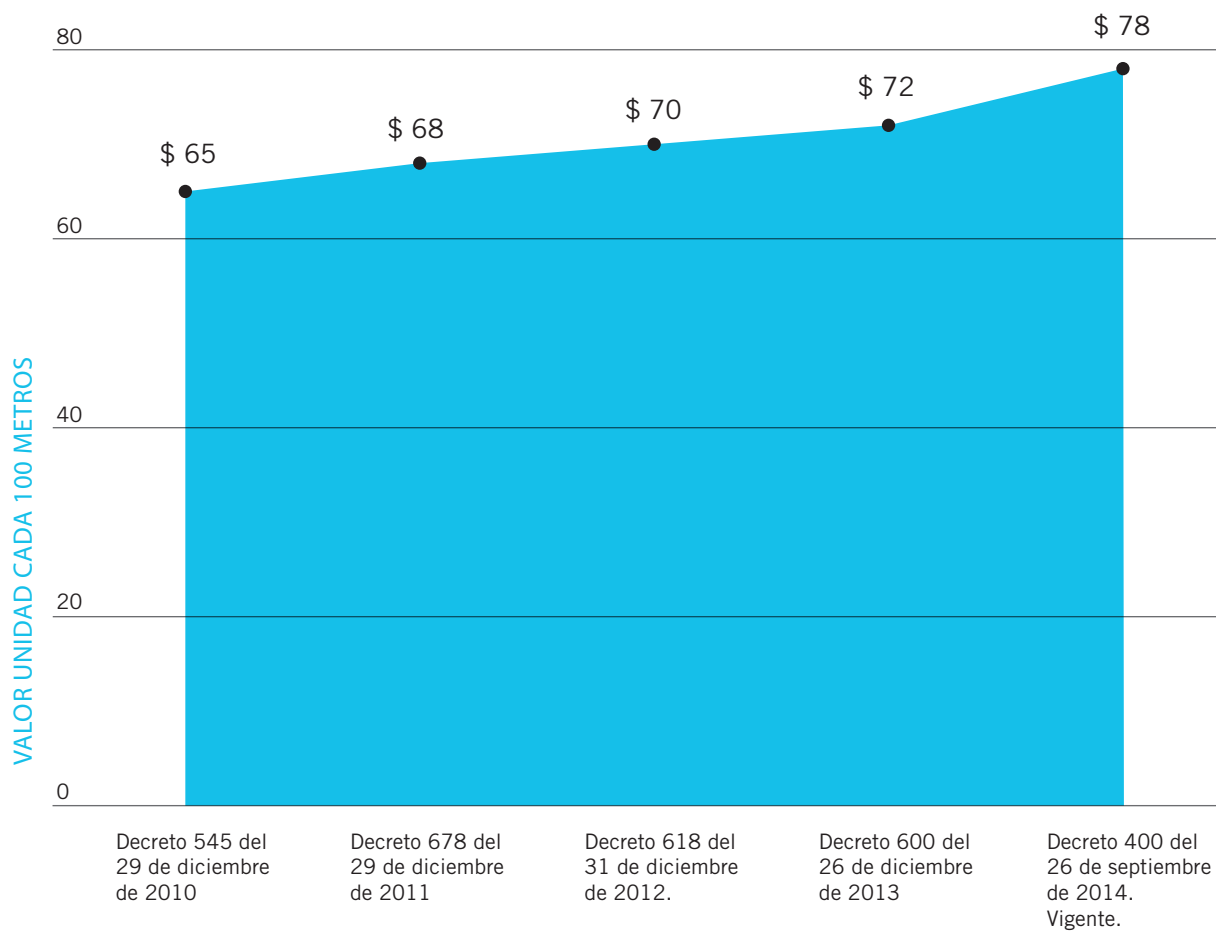
HISTÓRICO DE TARIFAS TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

El reajuste de los costos involucrados en la estructura tarifaria del Transporte Público Individual, obedece a lo dispuesto en el Decreto Distrital 315 de 2007, “Por el cual se establece el modelo de gestión tarifaria para las tarifas de transporte Público colectivo e individual en Bogotá D.C”. En el mismo se establece el modelo de gestión para el servicio público individual de pasajeros y se fija el algoritmo para el cálculo de la tarifa técnica, así como las condiciones que ésta debe cumplir para proceder a su respectivo ajuste, de conformidad con la metodología establecida mediante la resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, modificada parcialmente por la resolución No. 392 de marzo 5 de 1999 y la resolución 315 de 2013 expedidas por el Ministerio de Transporte.

La Subsecretaría de Política Sectorial - Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, de la Secretaría Distrital de Movilidad, elaboró el documento para el “Cálculo de la Tarifa Técnica para el Servicio Público de Transporte Individual para Bogotá, D.C., DESS-T-003-2014” y de

acuerdo con el modelo de gestión, se recomienda que para el transporte público individual se proceda a realizar el ajuste de la tarifa, dado que la tarifa técnica registra variación superior al peso de (\$5,72), en relación con la tarifa vigente autorizada. Lo anterior de acuerdo con lo establecido en el numeral cuarto del artículo tercero del Decreto 315 del 18 de julio de 2007, donde se establece que: “Cuando el valor de la tarifa técnica de la unidad, presente una variación mayor a un peso (\$1.00) en relación con el valor de la unidad autorizada, la Administración Distrital considerará un aumento de la unidad en dos pesos (\$2.00). Cuando la tarifa técnica aumente en más de dos pesos (\$ 2.00) sobre la autorizada, la Administración incrementará la tarifa en una cantidad que represente dicha variación, aproximándola por exceso o defecto al entero más próximo”.

Los decretos que establecen las tarifas de Transporte Público Individual en Bogotá D.C. expedidos en los cuatro últimos años presentan las siguientes variaciones:



Los valores del banderazo o arranque, servicio por horas, tiempo de espera, carrera mínima y los recargos por servicios especiales, establecidos mediante Decreto Distrital 400 del 26 de septiembre de 2014, son los siguientes:

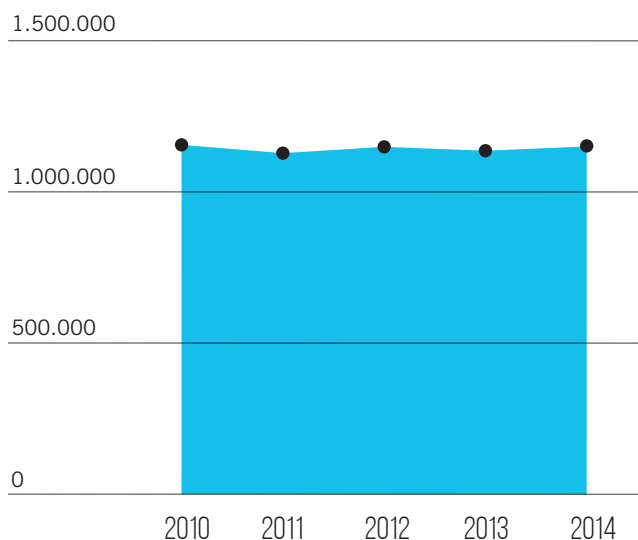
ÍTEM	NÚMERO DE UNIDADES	VALOR A PAGAR \$
VALOR UNIDAD CADA 100 METROS	1	78
ARRANQUE O BANDERAZO	25	2.000
VALOR POR CADA 30 SEGUNDOS DE ESPERA	1	78
RECARGO AL Y DEL AEROPUERTO Y PUENTE AÉREO	50	3.900
RECARGO NOCTURNO (20:00 P.M. A LAS 5:00 A.M. HORAS)	24	1.900
CARRERA MÍNIMA	50	3.900
SERVICIO POR HORA	225	17.600
PUERTA A PUERTA	9	700
RECARGO DESDE EL TERMINAL DE TRANSPORTE	7	500

TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

SALIDA DE VEHÍCULOS TERMINAL SALITRE + SUR 2014

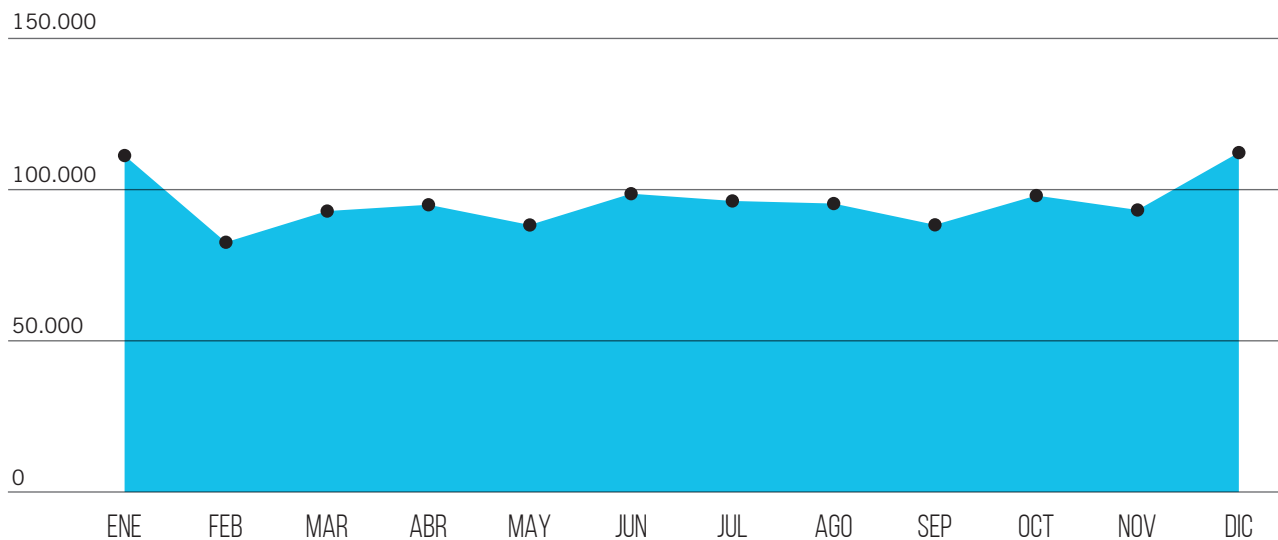
Durante el 2014 se presentó una salida de 1.152.336 vehículos en las dos terminales; lo cual significa un aumento del 1.4%, en comparación al año anterior. Se observa un incremento representativo en la salida de vehículos que salen de la ciudad durante los meses de diciembre y enero teniendo en cuenta que corresponden a temporada de vacaciones, así como en junio y octubre que son los periodos de receso o descanso estudiantil.

AÑO	CANTIDAD
2010	1.155.505
2011	1.128.181
2012	1.149.023
2013	1.136.298
2014	1.152.336



SALIDA MENSUAL DE VEHÍCULOS 2014

MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
CANTIDAD - 2014	111.277	82.601	92.912	94.998	88.311	98.659	96.258	95.396	88.358	98.041	93.271	112.254



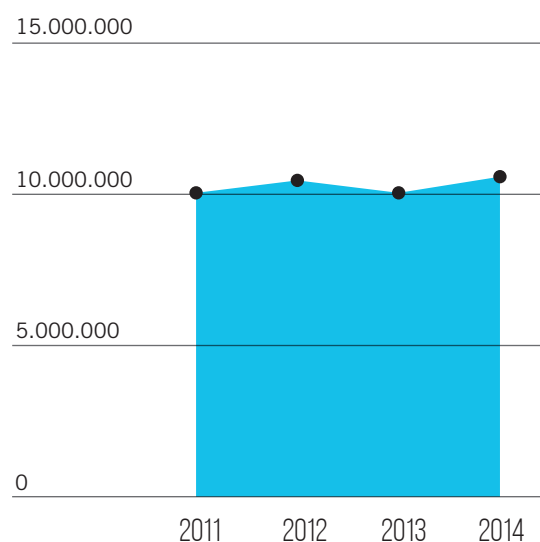
SALIDA DE PASAJEROS TERMINAL SALITRE + SUR 2014

Durante el 2014 se presentó una salida de 10.583.627 pasajeros en las dos terminales; lo cual significa un aumento del 5.3%, en comparación al año anterior. Este aumento se justifica según la Terminal de Transportes S.A., por la reactivación del turismo del País y la mejora en la prestación de los servicios de las empresas transportadoras.

Los meses con mayor salida de pasajeros lo registran diciembre y junio, los cuales, al realizar la relación con la salida de vehículos del mismo periodo, en promedio corresponde a los niveles de ocupación más altos del año, lo cual refleja optimización de la operación.

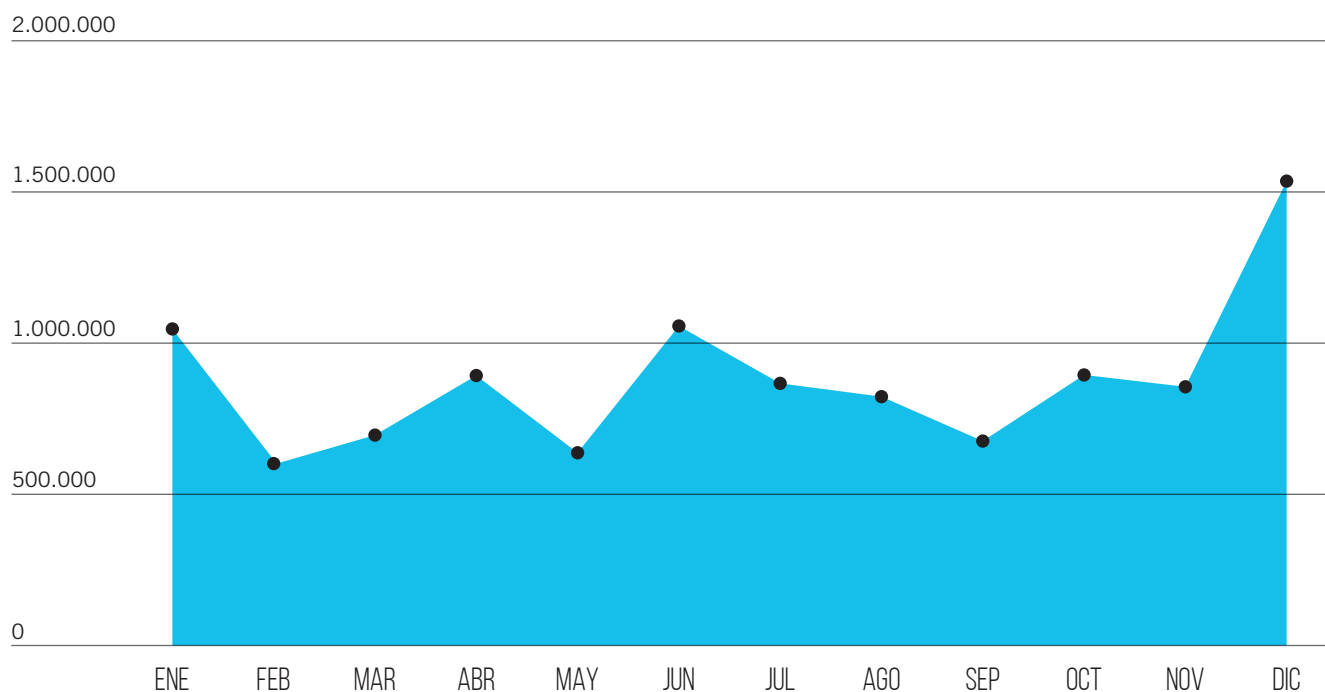
AÑO	CANTIDAD
2011	10.048.615
2012	10.460.953
2013	10.048.938
2014	10.583.627

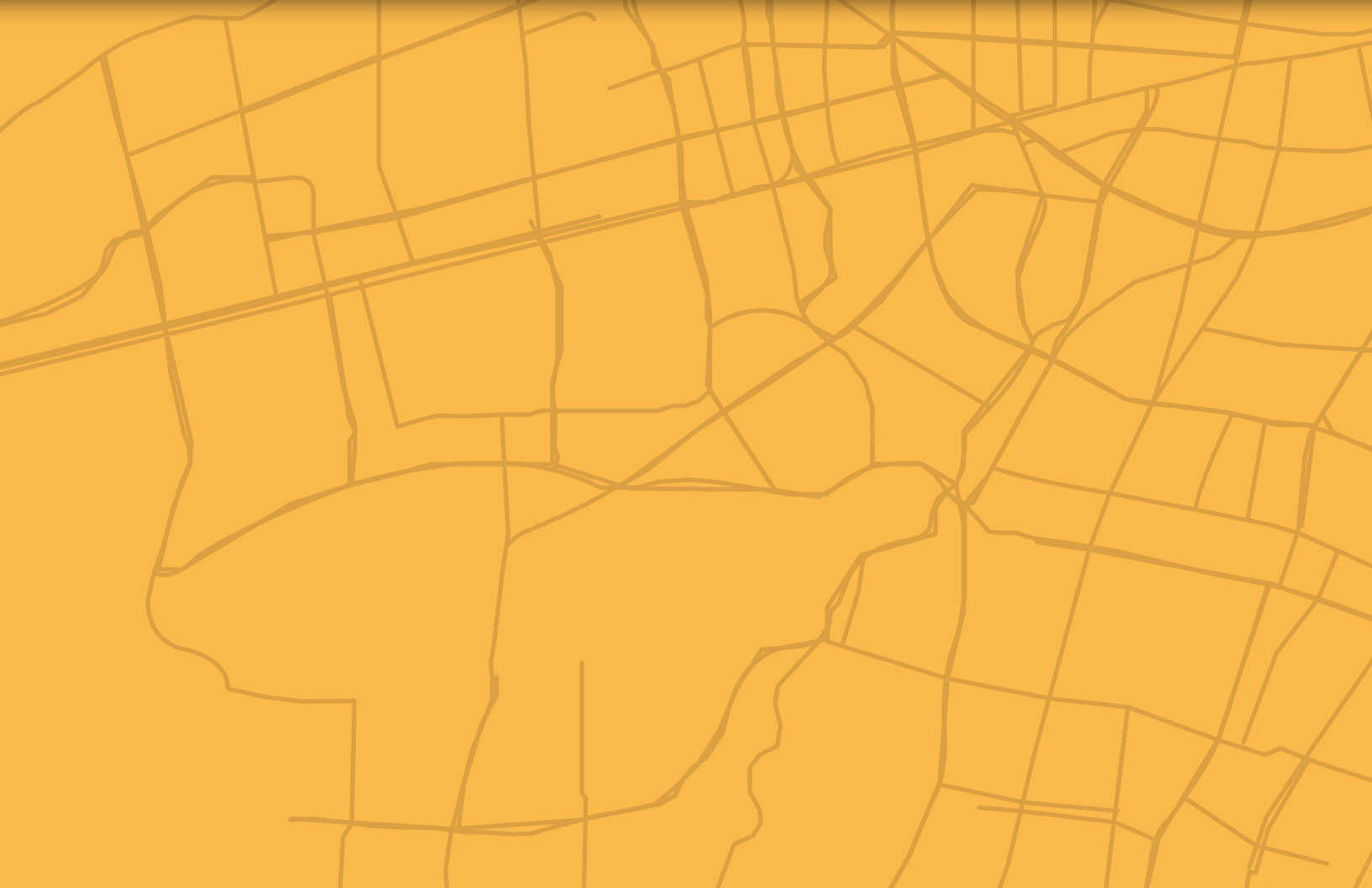
SALIDA MENSUAL DE PASAJEROS 2014



SALIDA MENSUAL DE PASAJEROS 2014

MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
CANTIDAD	1.046.904	601.657	695.797	892.856	637.435	1.056.705	866.950	822.972	676.111	894.810	855.598	1.535.832





CAPITULO 7

SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.



ANTECEDENTES

Con el fin de monitorear y actualizar los indicadores de satisfacción de los usuarios con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el transporte Público Colectivo (TPC), el Transporte Público Masivo (TPM) y el Transporte Público Individual (TPI) en Bogotá, la Secretaria Distrital de Movilidad de la ciudad, mediante el CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO CON PROPUESTA TÉCNICA SIMPLIFICADA No.SDM-CM-PTS-043-2013; suscribió el contrato 20132051 con la firma Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S para “Realizar la consultoría para la estructuración, elaboración, toma de información, realiza-

ción de encuestas, evaluación, construcción y actualización de los indicadores de satisfacción del usuario del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Transporte Público Colectivo, Transporte Público Masivo y Transporte Público Individual de Bogotá D.C 2013”.

Contempló la aplicación cara a cara, en hogares, de un cuestionario estructurado, a una muestra de usuarios, mayores de 16 años, de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C., que se encuentran ubicadas en las 14 zonas SITP, definidas por la Secretaria Distrital de movilidad.

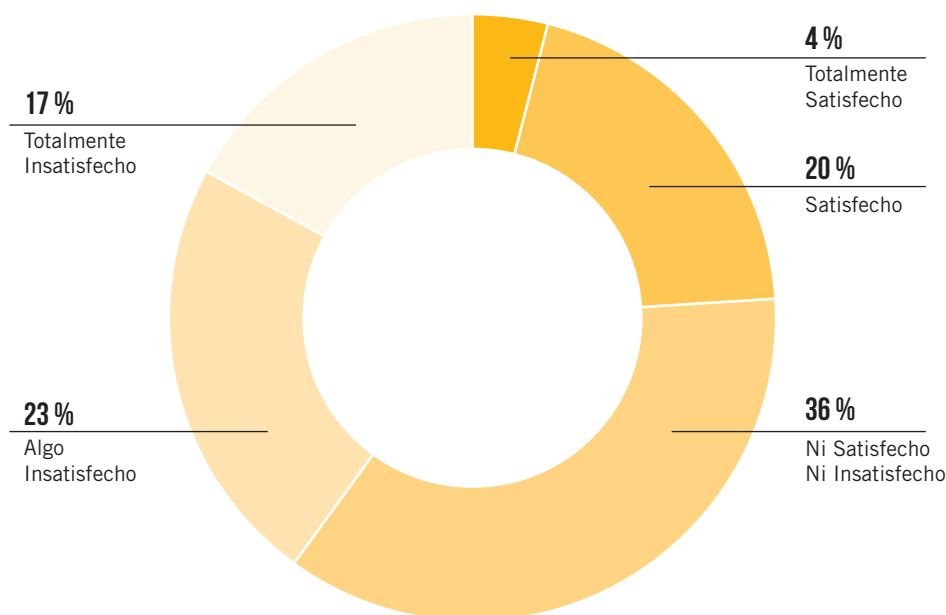
PRINCIPALES RESULTADOS

Los resultados que a continuación se presentan responden a la recolección de información de las tres olas/tandas de la aplicación de la encuesta de satisfacción realizada durante 2014, las cuales se presentan de manera consolidada en toda la ciudad.

SATISFACCIÓN CON EL SITP

Solo el 24% de quienes mencionan conocer el SITP, manifiestan estar satisfechos o muy satisfechos con el sistema.

¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con el SITP?

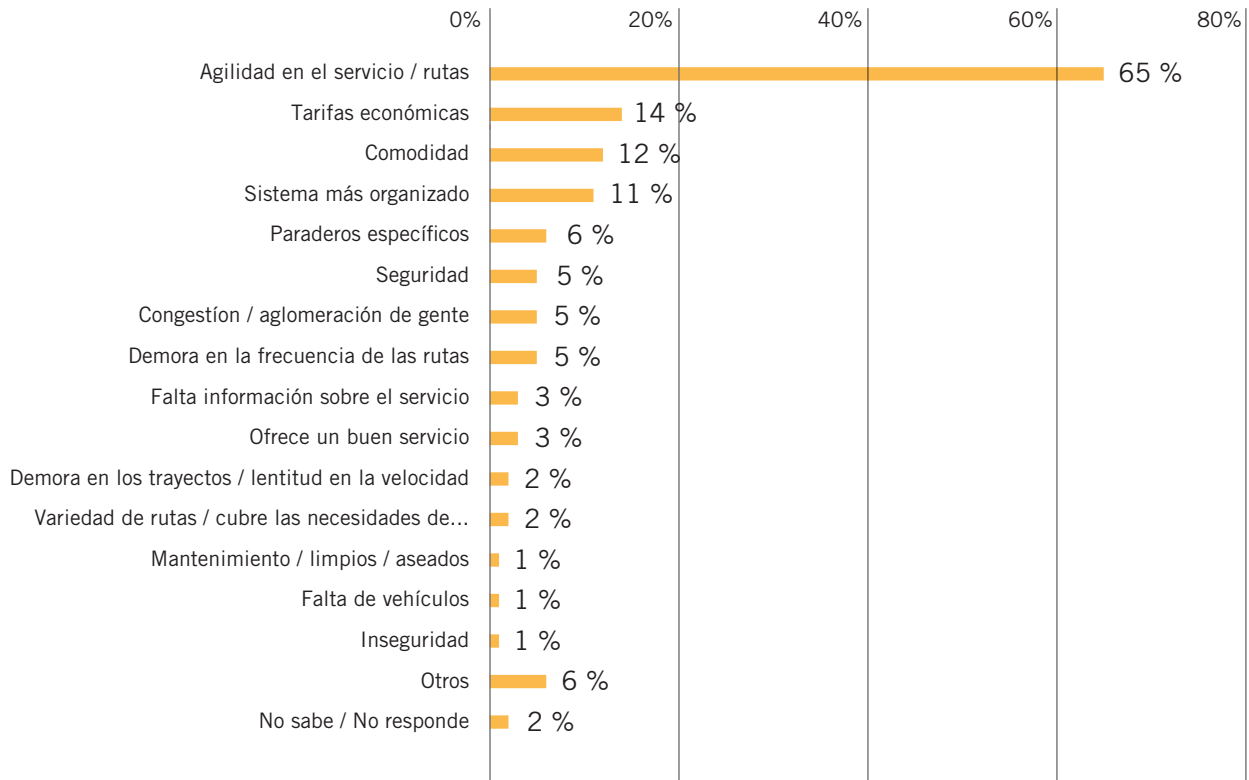


Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base: 4979. Base expandida en miles: 5194

Los mayores niveles de satisfacción están generados por la agilidad del servicio, aspecto que se destaca entre la población que manifiesta estar satisfecho con el SITP.

El segundo atributo de satisfacción, pero bien distante y por debajo de la agilidad del servicio, es la tarifa económica, que está muy cerca de la comodidad y la satisfacción por ser el SITP un sistema organizado.

¿Cuáles son las razones por las que usted calificó como Totalmente Satisfecho / Satisfecho, frente al servicio del SITP?



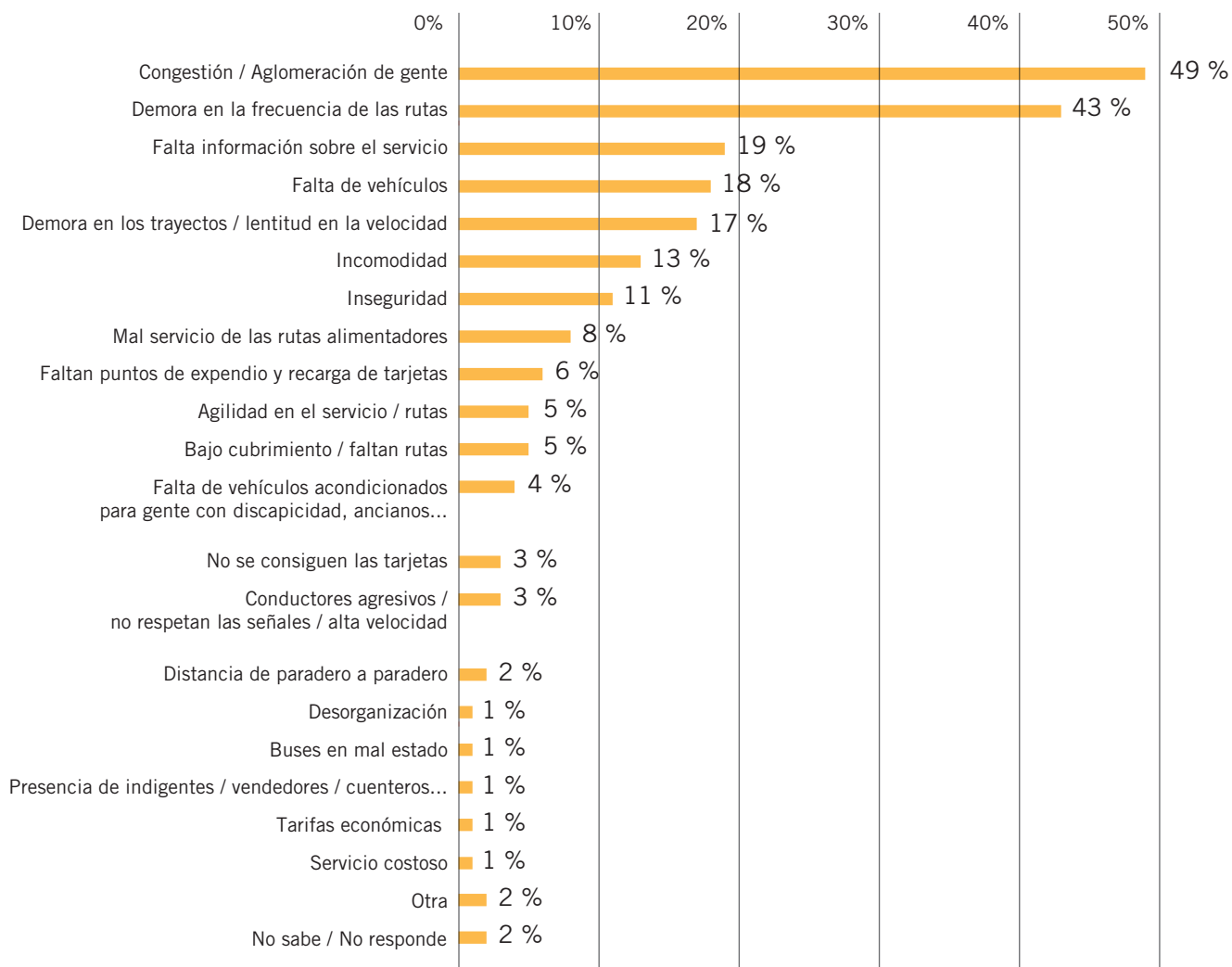
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base: 4979. Base expandida en miles: 5194

Para quienes reportan estar medianamente satisfechos o poco satisfechos, el principal aspecto de inconformidad es la “congestión y aglomeración” en el SITP. Esta situación está relacionada con la segunda razón de poca satisfacción que es la “demora en la frecuencia de las rutas”.

En tercer lugar se encuentra que la falta de información y la falta de vehículos son aspectos que le causan molestia a por lo menos 2 de cada 10 entrevistados insatisfechos.

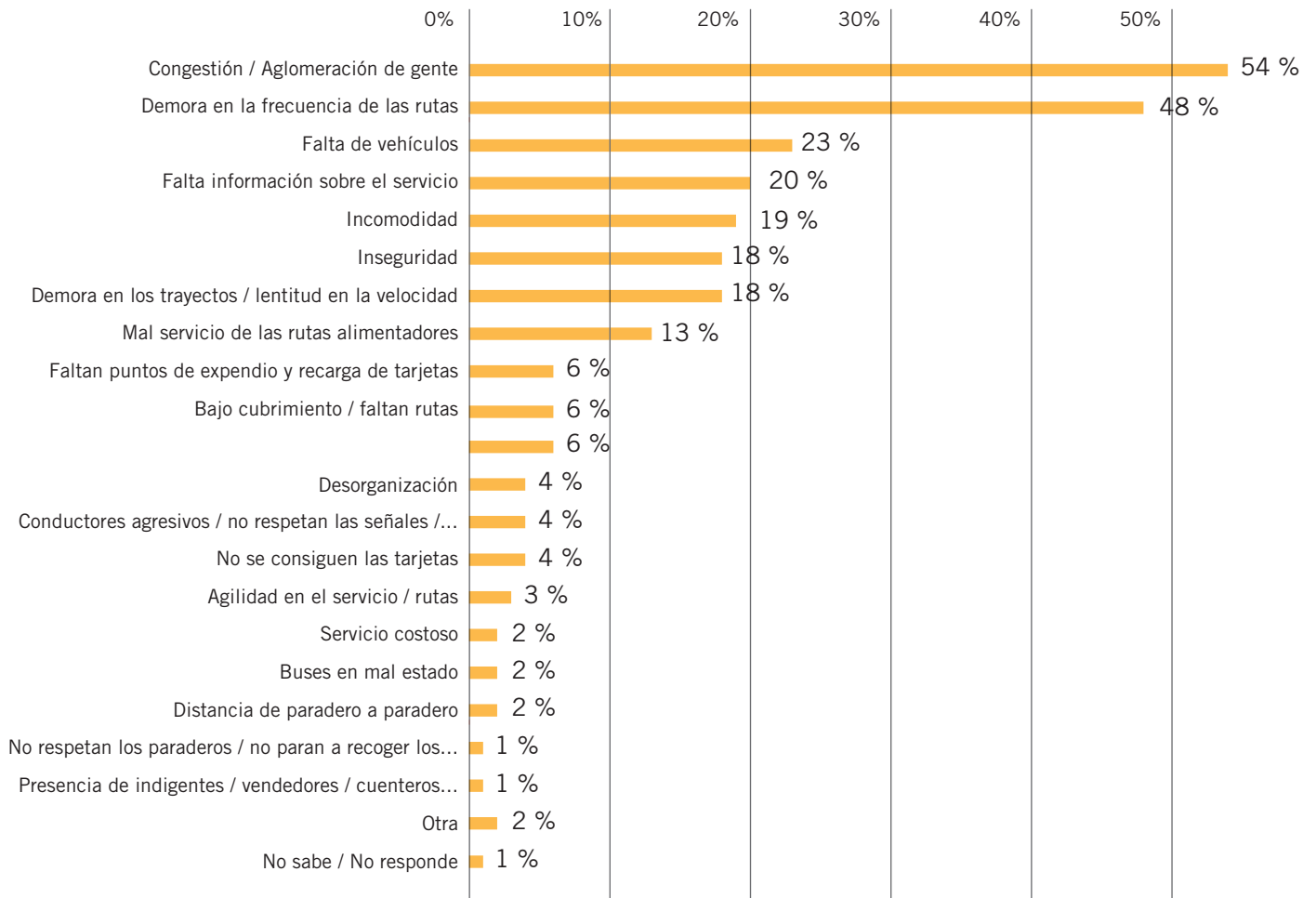
Respecto a las razones de insatisfacción se observa que las congestiones y la demora de las rutas son los principales elementos que generan la baja sensación negativa del SITP.

¿Cuáles son las razones por las que usted calificó como Ni Satisfecho, Ni Insatisfecho, frente al servicio del SITP?



Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base: 1756. Base expandida en miles: 1844

¿Cuáles son las razones por las que usted calificó como Algo Insatisfecho / Totalmente Insatisfecho, frente al servicio del SITP?

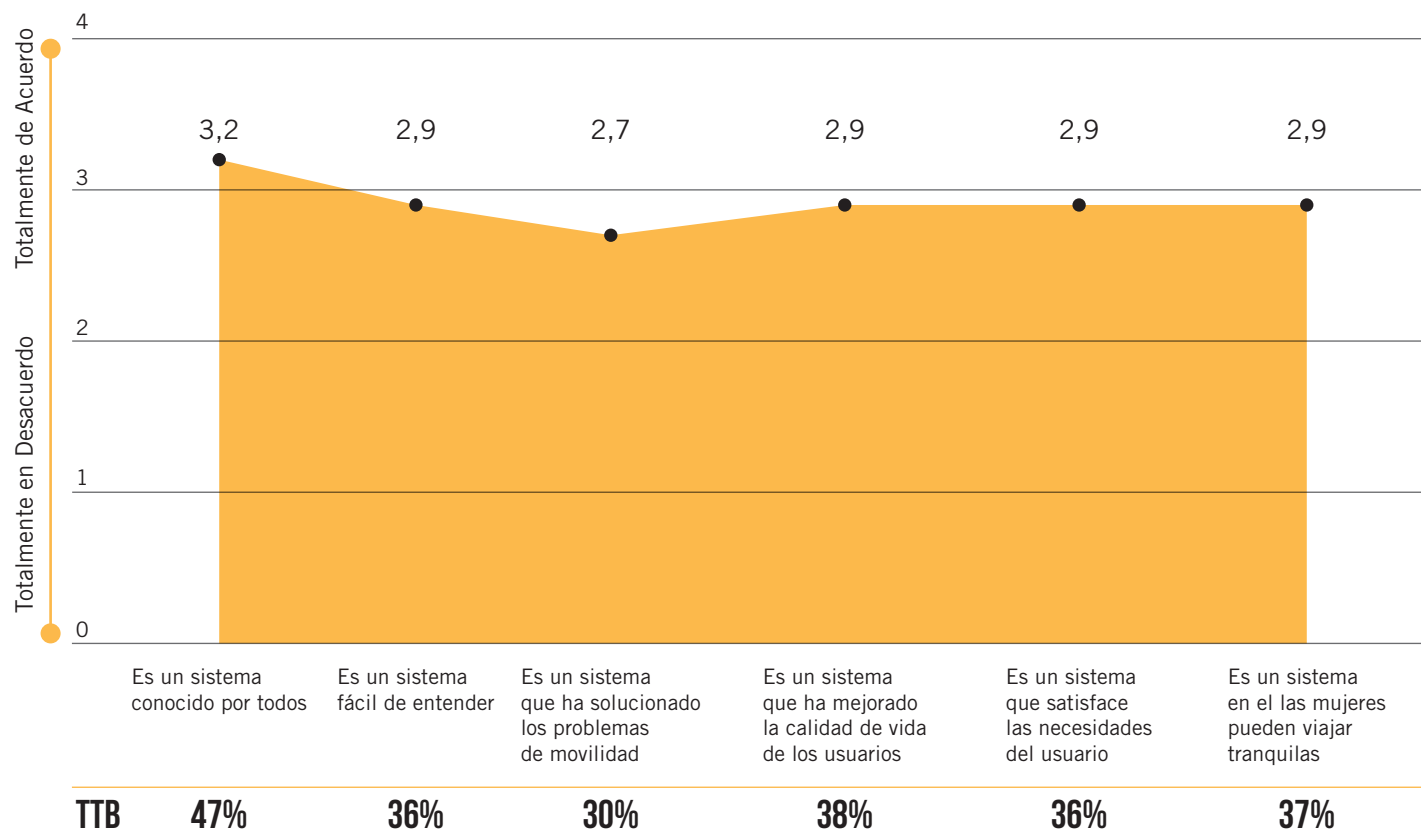


Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S. Base: 1966. Base expandida en miles: 2050

IMAGEN DEL SITP

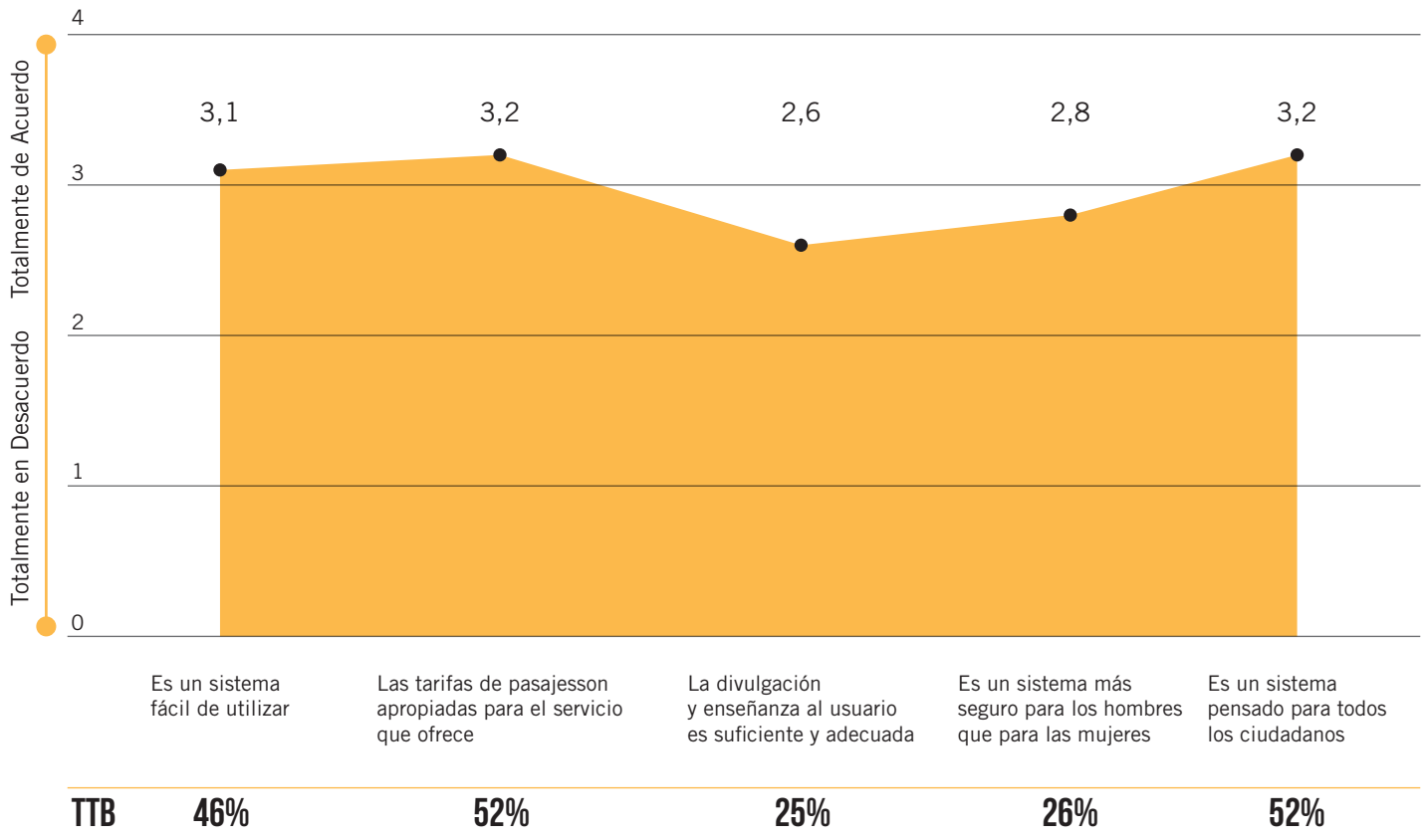
De los 11 aspectos de imagen relacionada con el SITP, se destacan positivamente, la popularidad del SITP, la facilidad para utilizarlo, el costo-beneficio y el estar diseñado para la población. Sin embargo la divulgación, la seguridad y el mejoramiento de la calidad de vida, son aspectos críticos del sistema que presentan regular o baja percepción.

¿Qué tan de acuerdo está usted con cada una de las siguientes afirmaciones acerca del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)?



Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base: 4979. Base expandida en miles: 5194

¿Qué tan de acuerdo está usted con cada una de las siguientes afirmaciones acerca del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)?



Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base: 4979. Base expandida en miles: 5194








MEDIOS DE TRANSPORTE

USO DE LOS DOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

Transmilenio es en general el medio más utilizado como primer y segundo medio (63%), seguido del Transporte Público Colectivo (52%).

Con relación a las Rutas azules, se observa que solo la cuarta parte las menciona como primera o segunda opción que más se utiliza, estando muy cerca el taxi (23%).

¿De los medios de transporte que usted conoce y usa habitualmente cuáles son los DOS que MÁS utiliza?

	PRIMERO	SEGUNDO	TOTAL
	41%	22%	63%
	39%	13%	52%
	12%	13%	25%
	8%	15%	23%
		1%	1%
		1%	1%
			

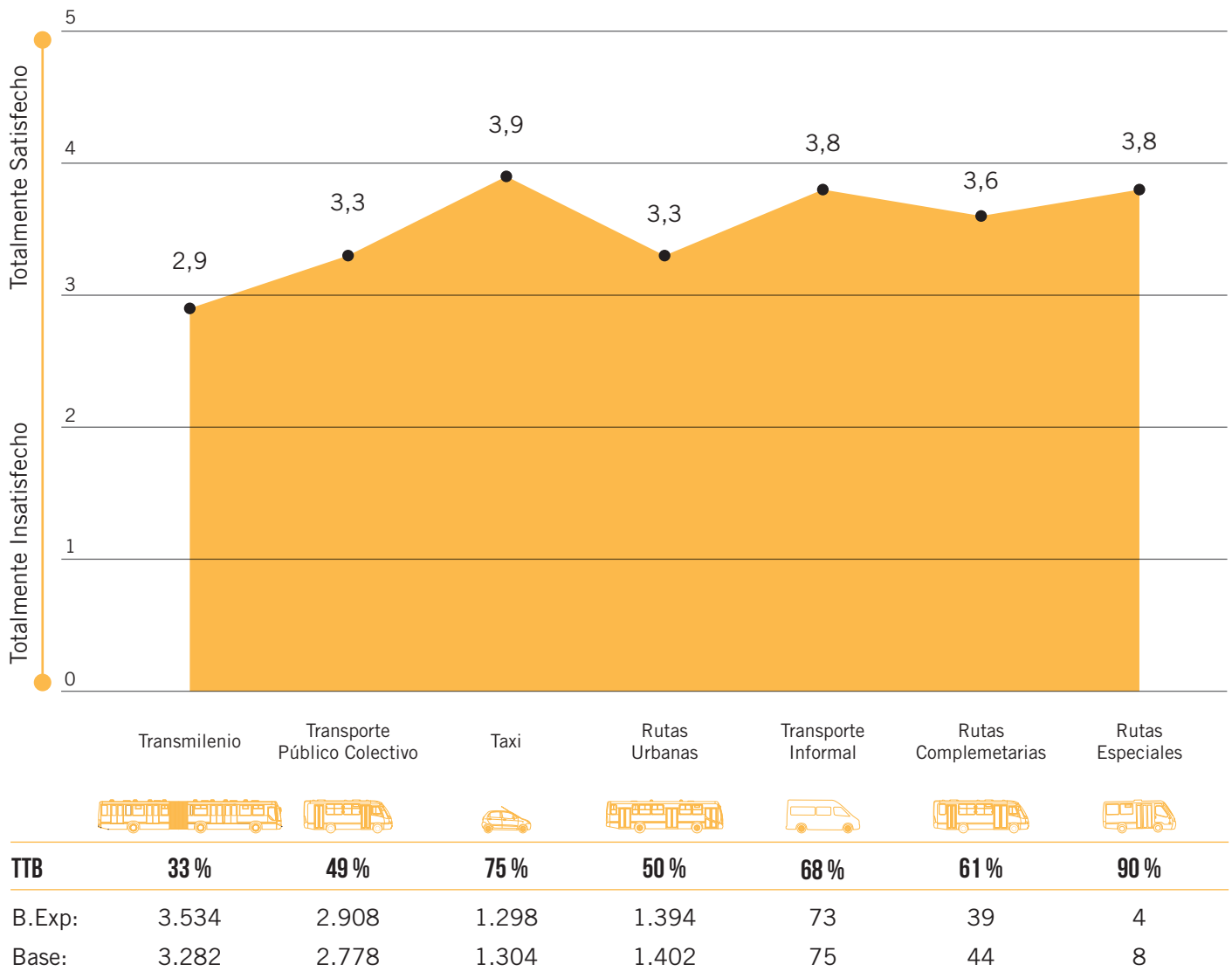
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S. Base: 5384. Base expandida en miles: 5588

SATISFACCIÓN GENERAL CON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

Transmilenio, TPC y las rutas urbanas, presentan bajo nivel de satisfacción.

El taxi es el medio que además de ser el tercero más habitualmente utilizado, genera la más alta calificación de satisfacción promedio 3,9 y adicionalmente adquiere el mayor porcentaje (75%) de alta satisfacción.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con este medio de transporte?



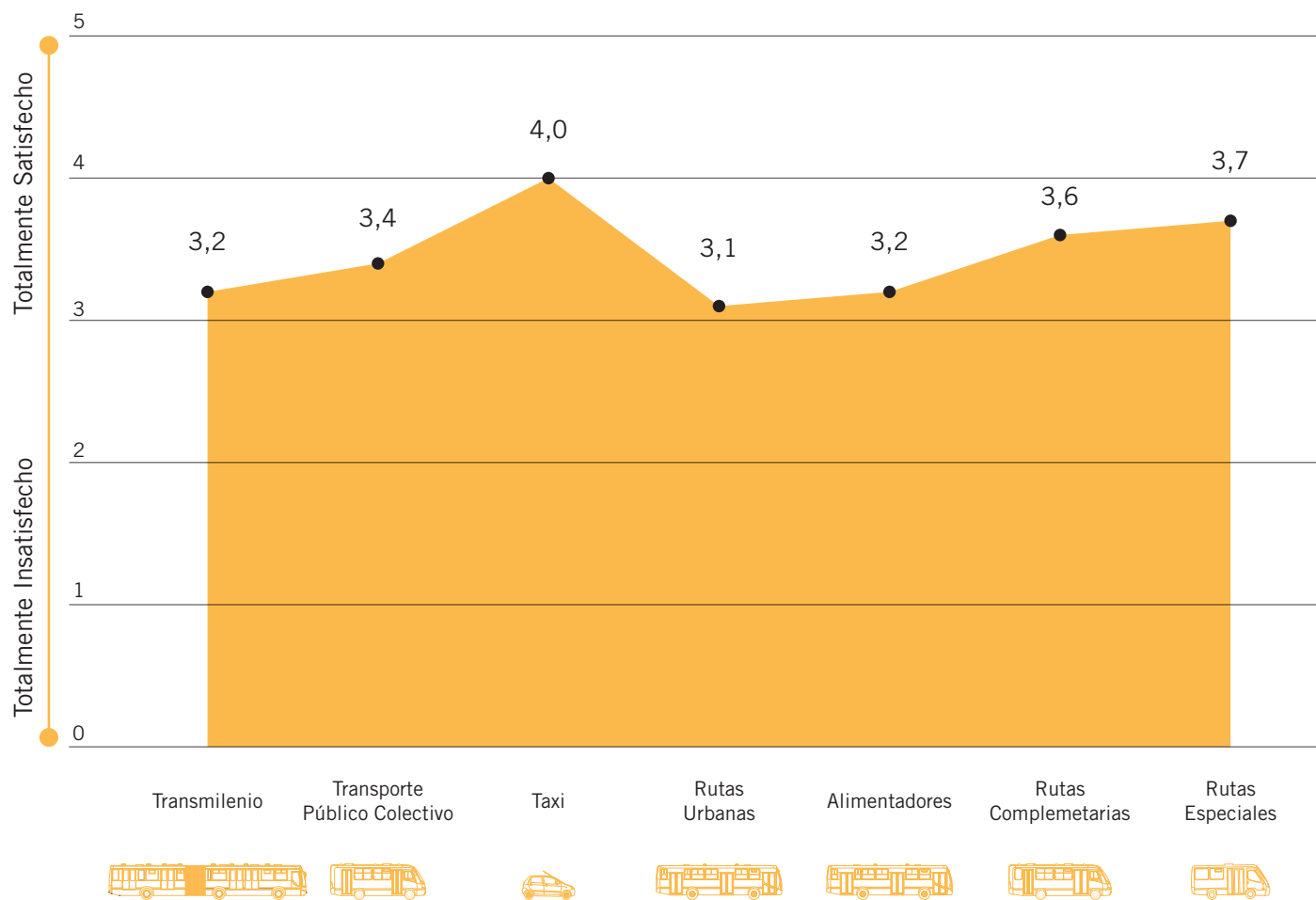
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

SATISFACCIÓN CON LA COBERTURA E INFRAESTRUCTURA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

En cobertura la mayoría de los medios más utilizados, (Transmilenio TPC y rutas urbanas) generan satisfacción a menos de la mitad de los usuarios.

El taxi es el medio, entre los más utilizados, que presenta el mayor nivel de satisfacción promedio y además el 80% de sus usuarios están satisfechos y muy satisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la cobertura de Rutas del transporte utilizado por usted?



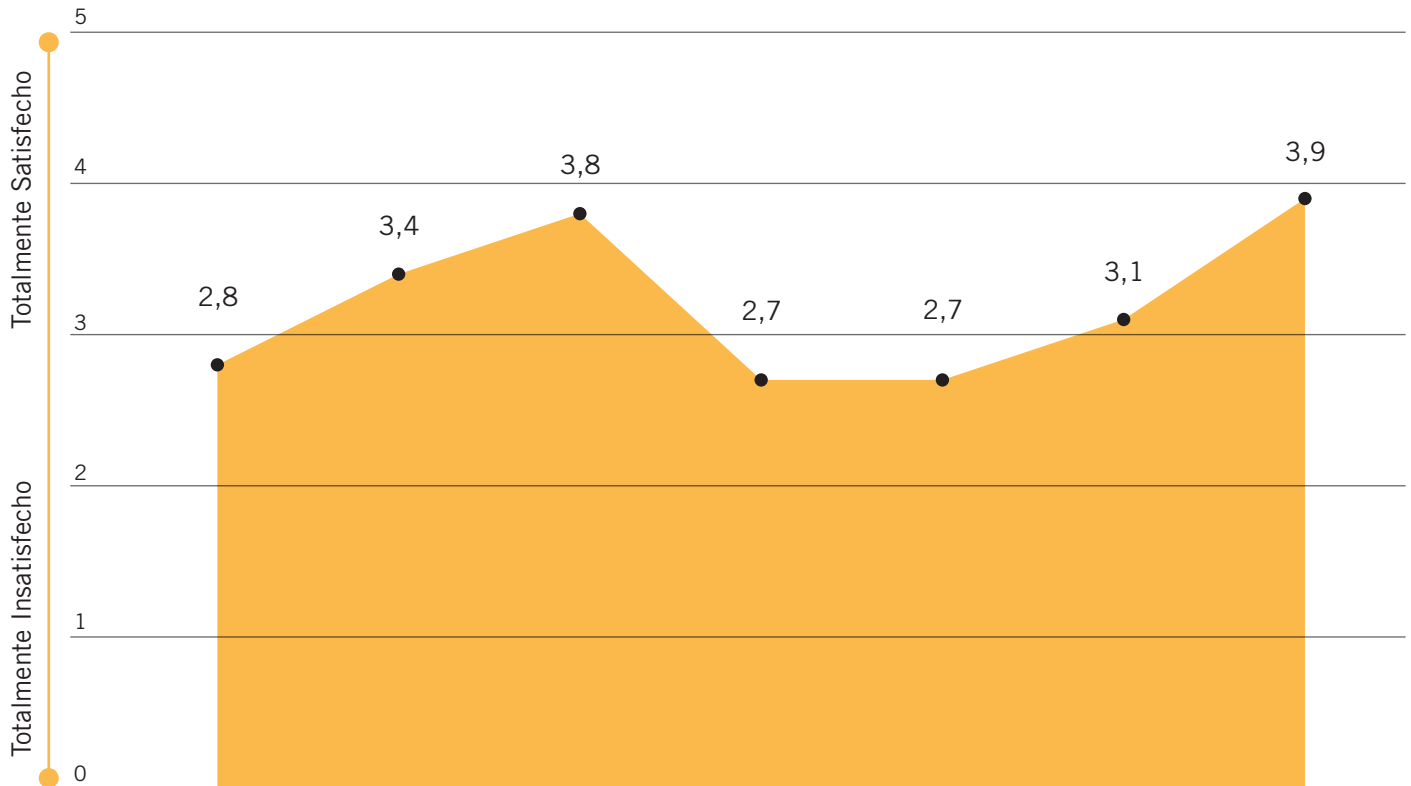
	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	49 %	56 %	80 %	40 %	46 %	57 %	82 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Con relación a la frecuencia con la que pasan los medios más frecuentemente utilizados, Transmilenio, los alimentadores y las rutas urbanas presentan bajos niveles de satisfacción. En la mayoría de las zonas, menos de la tercera parte se encuentra satisfecho, siendo Calle 80, Bosa y Usme, las zonas en donde ninguno de los tres medios es satisfactorio.

En frecuencia con que pasa, el taxi se ubica en el primer lugar de calificación promedio, presentando que el 71% de sus usuarios están satisfechos y muy satisfechos. En Bosa se resalta que el 81% de los usuarios habituales de taxi, manifiestan estar altamente satisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la frecuencia con que "PASA" el medio de transporte utilizado por usted?



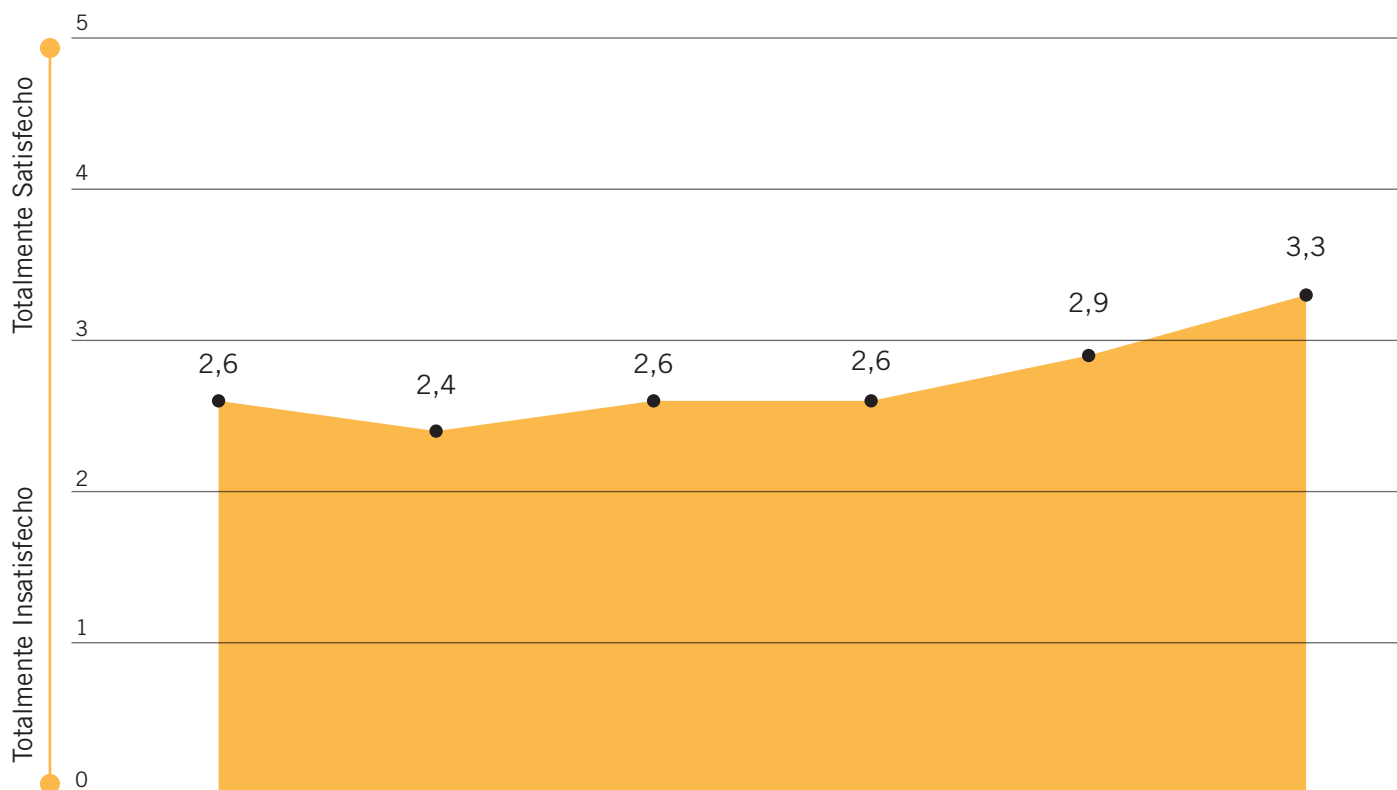
	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	28 %	54 %	71 %	28 %	26 %	40 %	86 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Independientemente del medio de transporte, las vías por las que transitan los medios generan altos niveles de insatisfacción.

Lo anterior, también involucra al taxi, que al igual que los demás medios evaluados, presenta calificaciones y niveles de satisfacción bajos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el estado de las vías por donde transita el medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	27 %	20 %	27 %	25 %	3 %	68 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

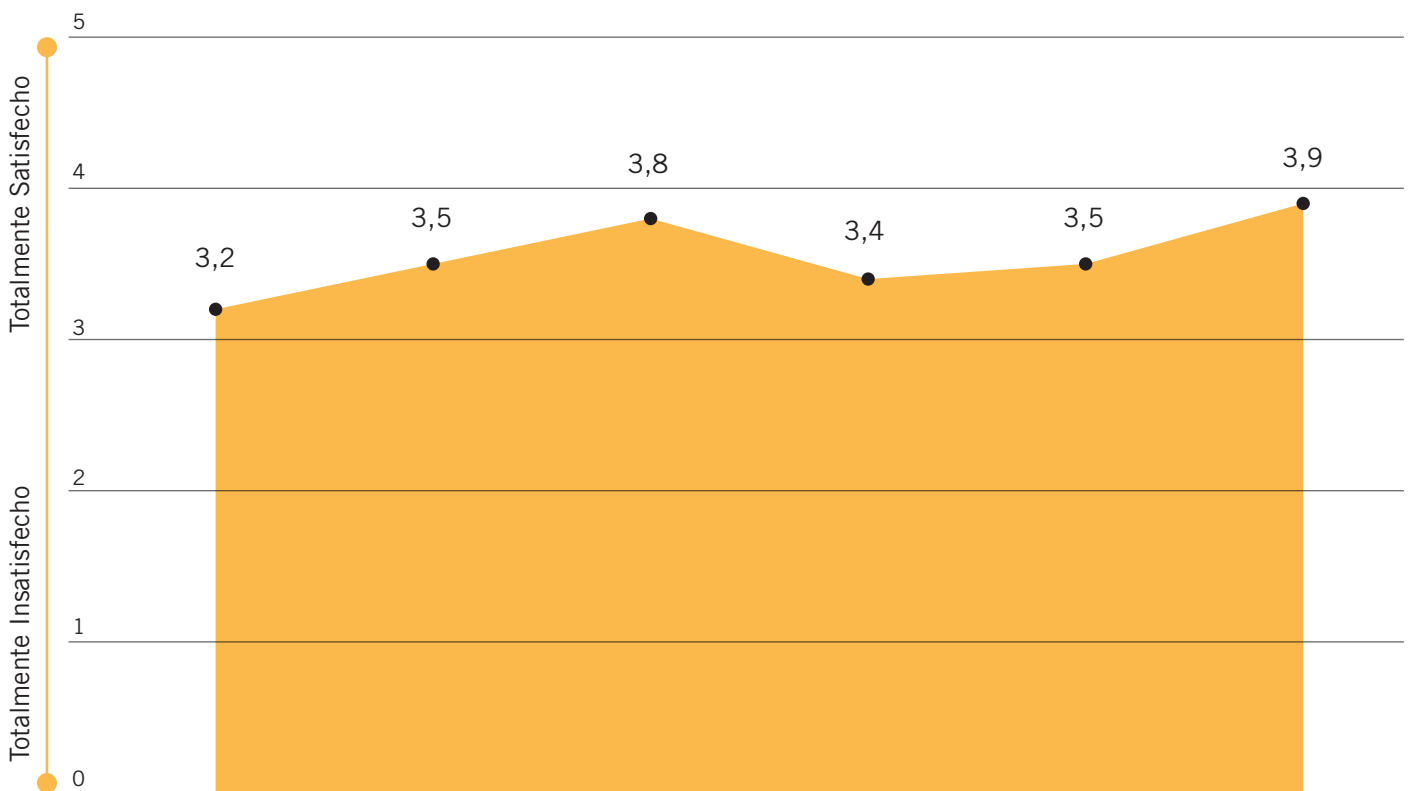
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

En general la facilidad de acceso a las estaciones de los medios más utilizados, generan positivos promedios de satisfacción. Sin embargo solo la mitad de los usuarios de Transmilenio reportan estar con este aspecto satisfechos y muy satisfechos.

Con relación a las rutas urbanas, el 60% de los encuestados están satisfechos y muy satisfechos.

El taxi es el medio que mayor nivel de satisfacción reporta, respecto a la facilidad de acceso (75%) por supuesto este es un ítem al cual son los usuarios que definen, en general; en donde tomar el medio.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con facilidad de acceso a estaciones, terminales y paraderos del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	49 %	61 %	75 %	60 %	59 %	87 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

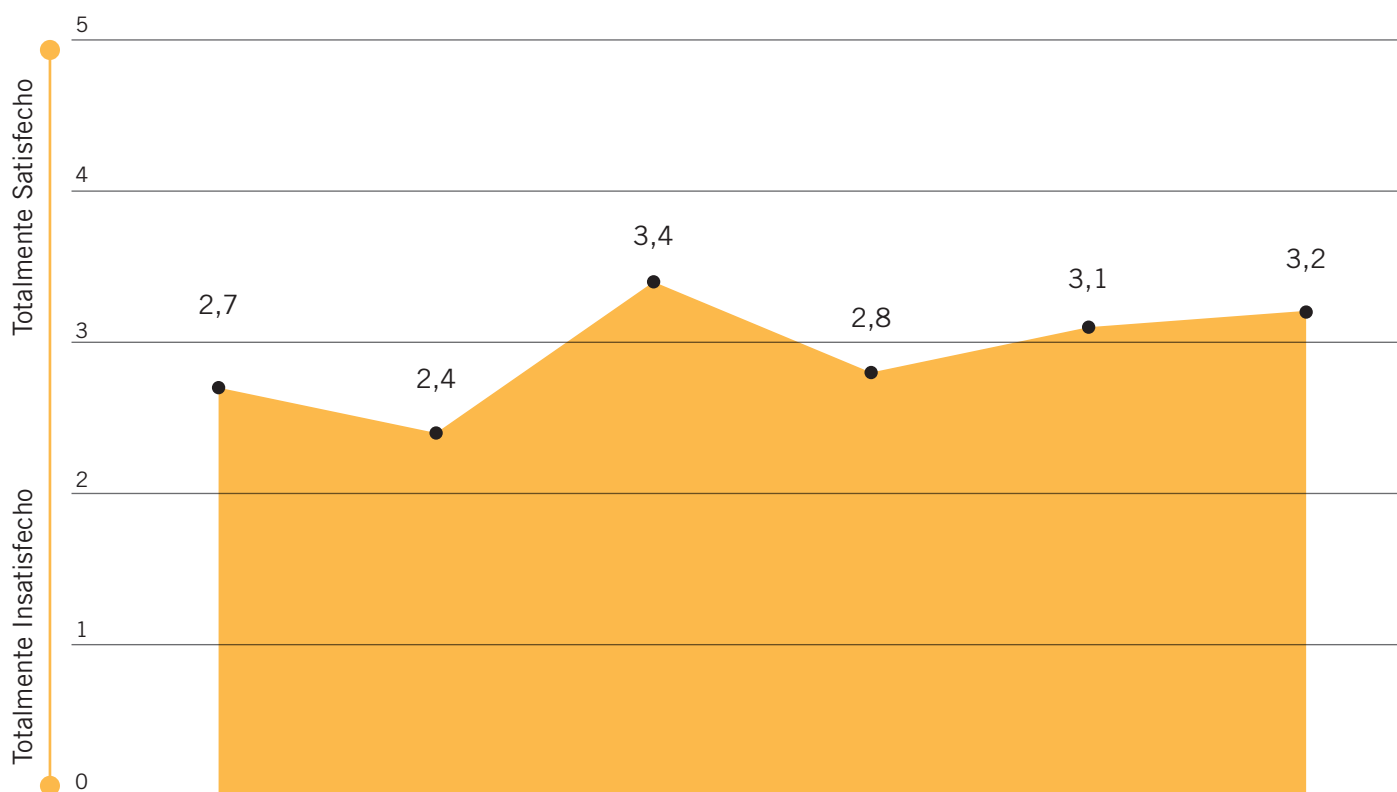
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Contrario a la satisfacción general, el acceso a las estaciones para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o con niños y adultos de la tercera edad, presenta baja o ninguna satisfacción para quienes utilizan Transmilenio (68%) y para TPC (78%).

Las rutas Urbanas tampoco presentan alta satisfacción en acceso para discapacitados, mujeres embarazadas o con niños y adultos de la tercera edad a las estaciones, terminales y paraderos, pero se percibe un poco de menos insatisfacción frente a Transmilenio y el TPC.

Respecto al taxi, aunque reporta la calificación promedio más alta frente a los otros medios, presenta que solo el 58% de los usuarios están satisfechos y muy satisfechos respecto a la facilidad de acceso para personas con condiciones especiales (discapacidad, mujeres embarazadas o con niños y adultos de la tercera edad).

¿Qué tan satisfecho se encuentra con facilidad de acceso a estaciones, terminales y paraderos para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o con niños y adultos de la tercera edad del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	32 %	22 %	58 %	34 %	49 %	39 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

SATISFACCIÓN CON LA OPERACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

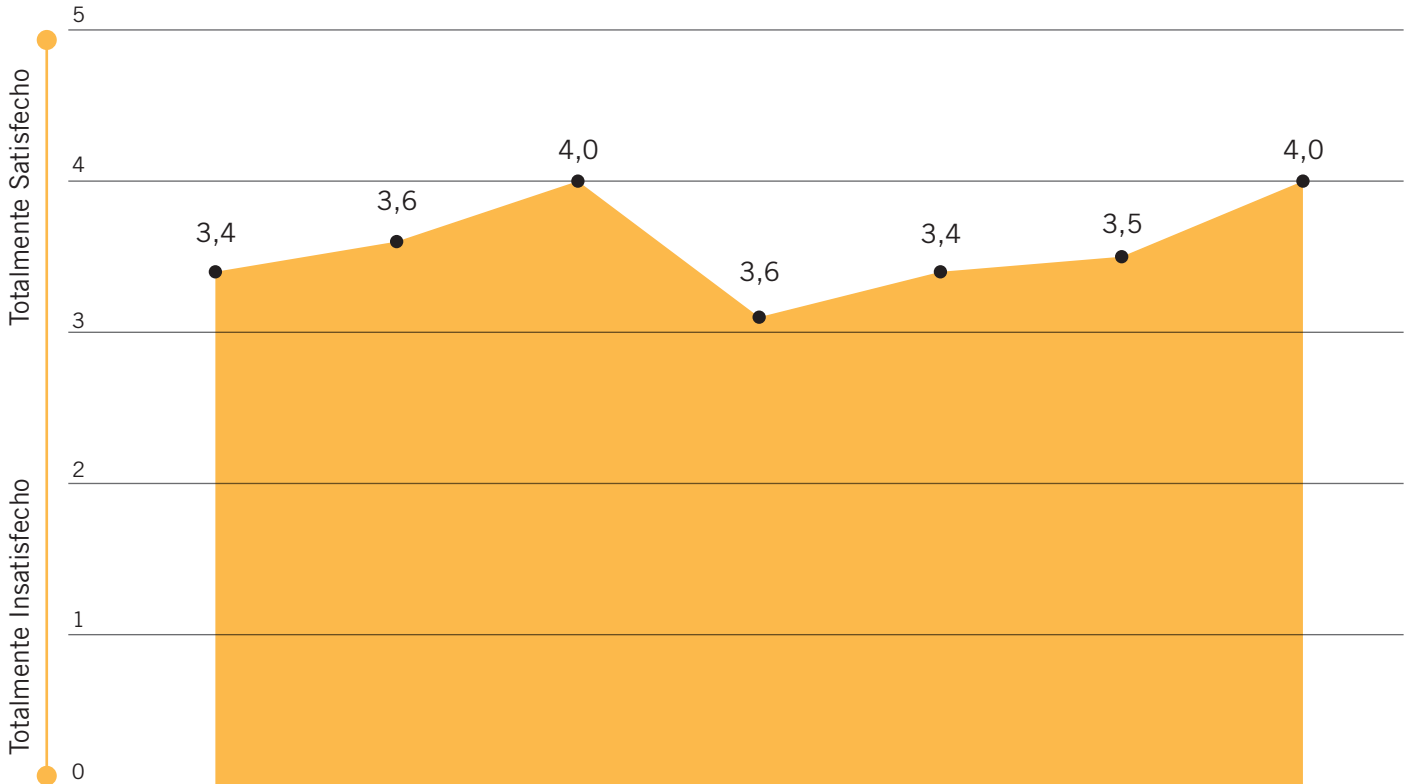
El horario de inicio y finalización de los medios es positivamente evaluado en general.

El TPC supera en 6 puntos, el nivel de satisfacción de los usuarios con Transmilenio, sin embargo algo más de la mitad de los usuarios están satisfechos.

El taxi tiene el 84% de usuarios satisfechos y muy satisfechos con el horario de inicio y finalización.

El horario de las Rutas Urbanas reportan un nivel de satisfacción similar al TPC, con el 66% de usuarios que se encuentran satisfechos y muy satisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el horario de inicio y de finalización del medio de transporte utilizado por usted?



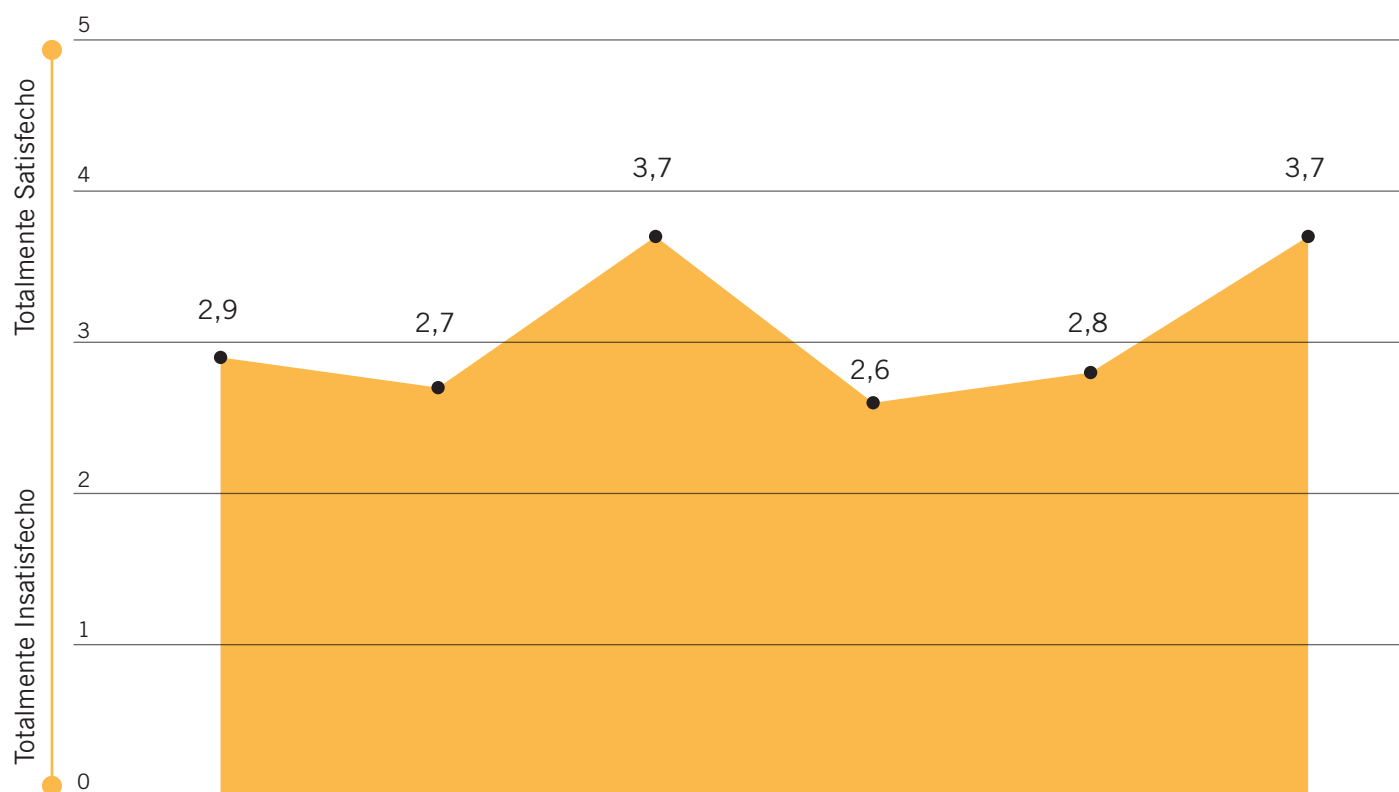
	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	60 %	66 %	84 %	66%	55 %	58 %	100 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Todos los medios evaluados, exceptuando el taxi, presentan bajos niveles de satisfacción relacionada con la comunicación de la información, rutas y cambios. Solo tres o menos usuarios de cualquiera de los medios evaluados, reportan estar satisfechos y muy satisfechos, presentándose que esto es más crítico para las Rutas urbanas que en 10 de las 14 zonas evaluadas, presenta niveles de satisfacción por debajo del 30%.

Para el taxi, reporta la calificación promedio más alta frente a los otros medios, con el 71% usuarios satisfechos y muy satisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la comunicación de la información sobre las rutas y los cambios de ruta, suministrada por el medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	35 %	30 %	71 %	27 %	33 %	63 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

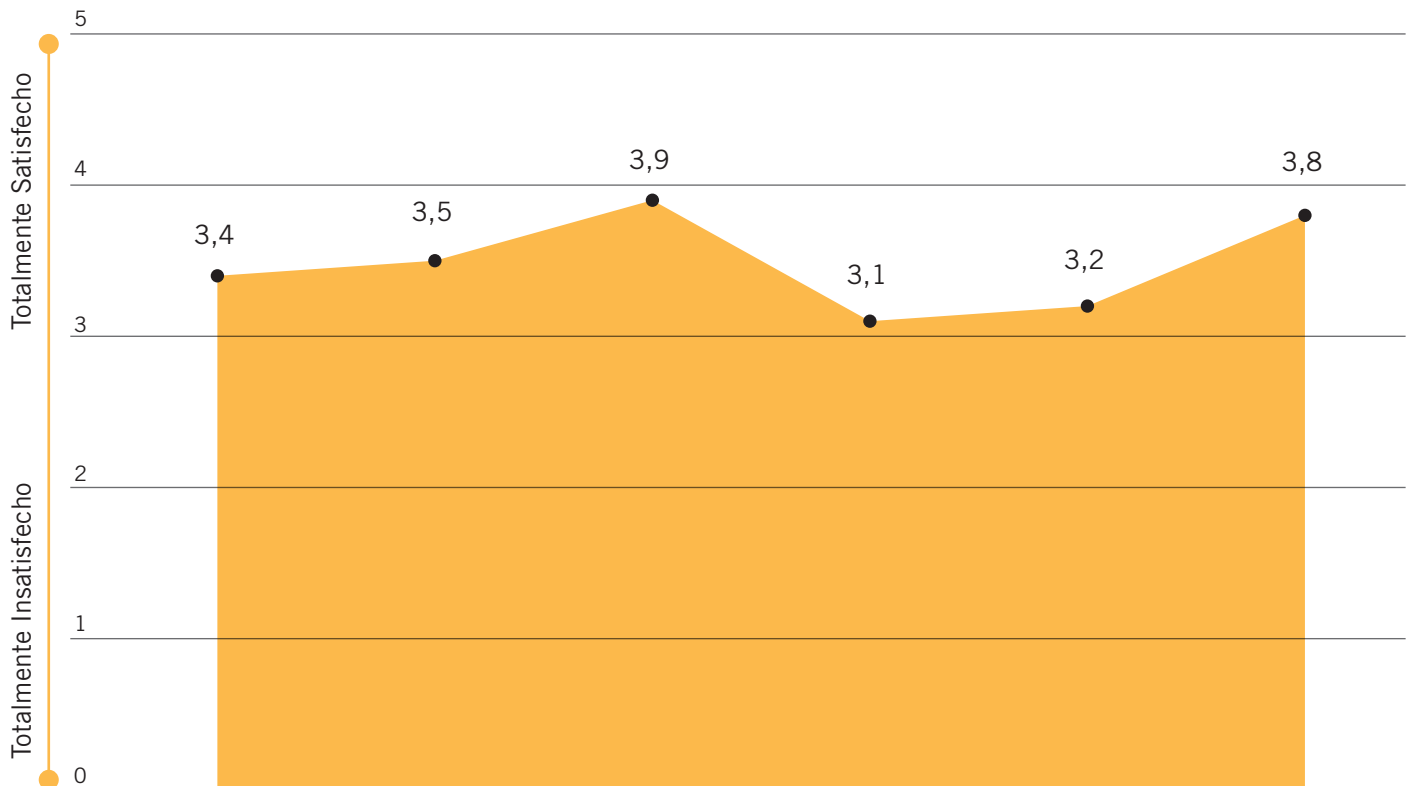
El promedio de calificación de la satisfacción para identificación de las rutas, está para todos los medios entre 3,1 y 3,9, siendo el menor promedio de satisfacción, el de la Rutas urbanas y el más alto exceptuando el taxi, el de las rutas especiales.

Se observa que la satisfacción de la identificación de rutas en Transmilenio, genera satisfacción a la mitad de los pasajeros, situación que se presenta parecida en el TPC.

Las Rutas urbanas generan bajan satisfacción entre los usuarios de todas las zonas.

La satisfacción con el taxi es alta (79%) en total ciudad.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la identificación de las rutas del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	56 %	62 %	79 %	43 %	36 %	78 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

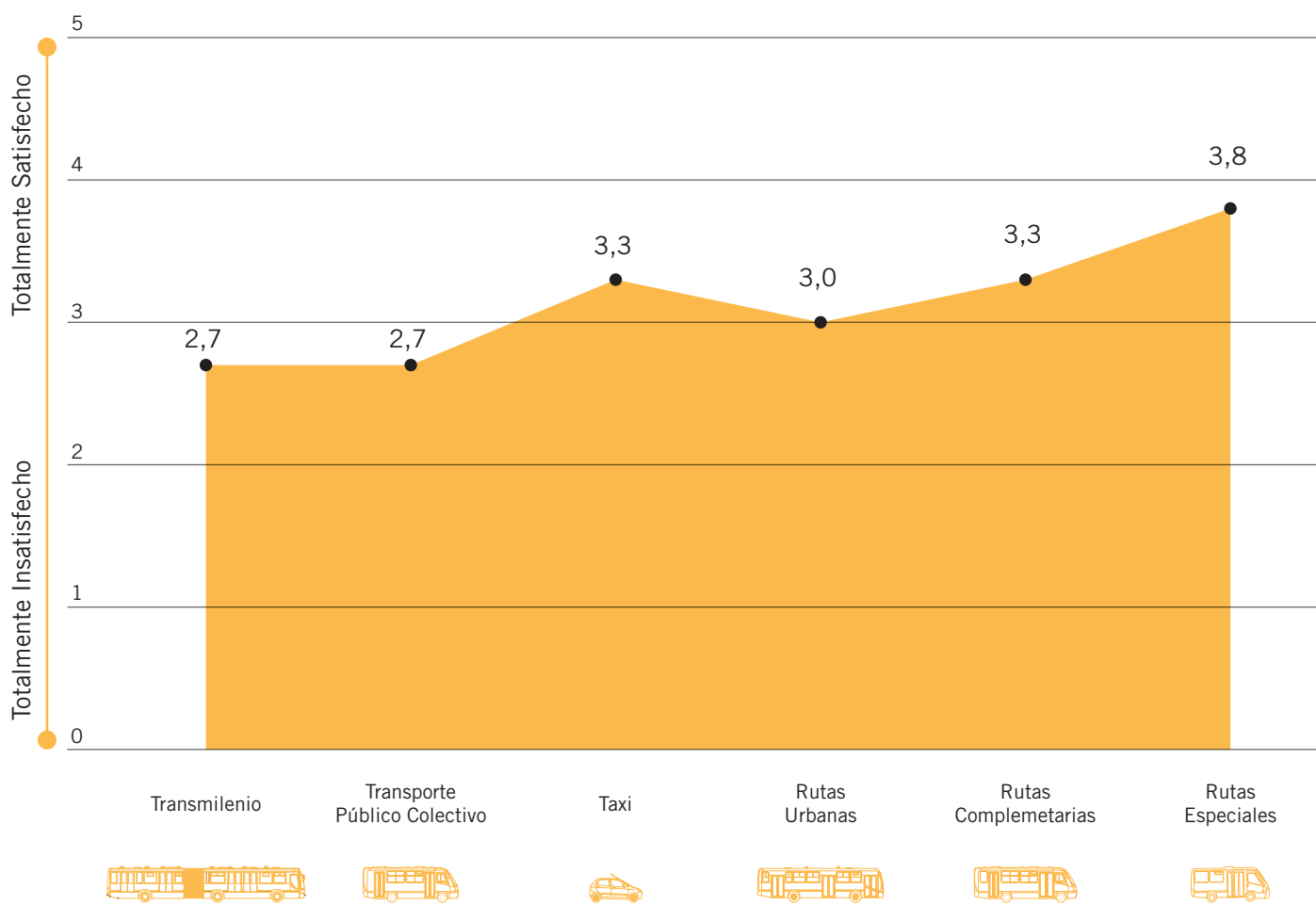
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Con la seguridad en estaciones, portales y paraderos, los usuarios de Transmilenio y de TPC presenta el mismo nivel bajo de satisfacción. La experiencia de insatisfacción para estos dos medios es parecida en la ciudad.

En el taxi la seguridad en los sitios donde debe esperarse el transporte. Es solo satisfactoria para el 54% de los usuarios de la ciudad.

Las rutas urbanas presentan en general niveles de satisfacción por debajo del 50% con la seguridad de estaciones, portales y paraderos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la seguridad de estaciones, portales y paraderos del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	29 %	29 %	54 %	40 %	49 %	84 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

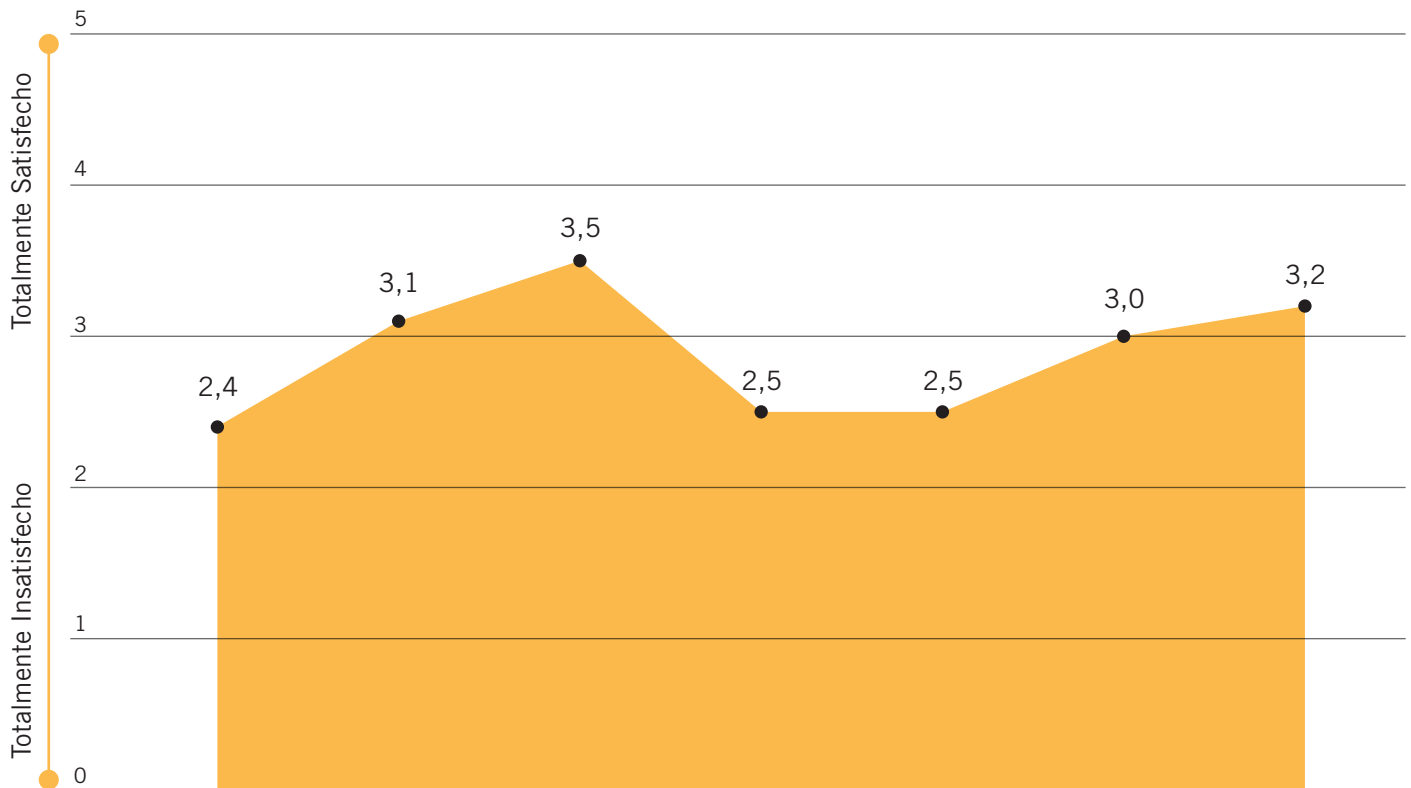
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Con el tiempo de espera, Transmilenio, las rutas urbanas y los alimentadores presentan los más bajos niveles de satisfacción.

De otra parte los alimentadores muestran en Fontibón que solo el 6% está satisfecho y muy satisfecho con el tiempo de espera.

Con relación al taxi, este logra que el 60% de los usuarios de la ciudad, estén satisfechos y muy satisfechos, con el tiempo de espera del transporte.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el tiempo de espera del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	19 %	41 %	60 %	22 %	20 %	35 %	40 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

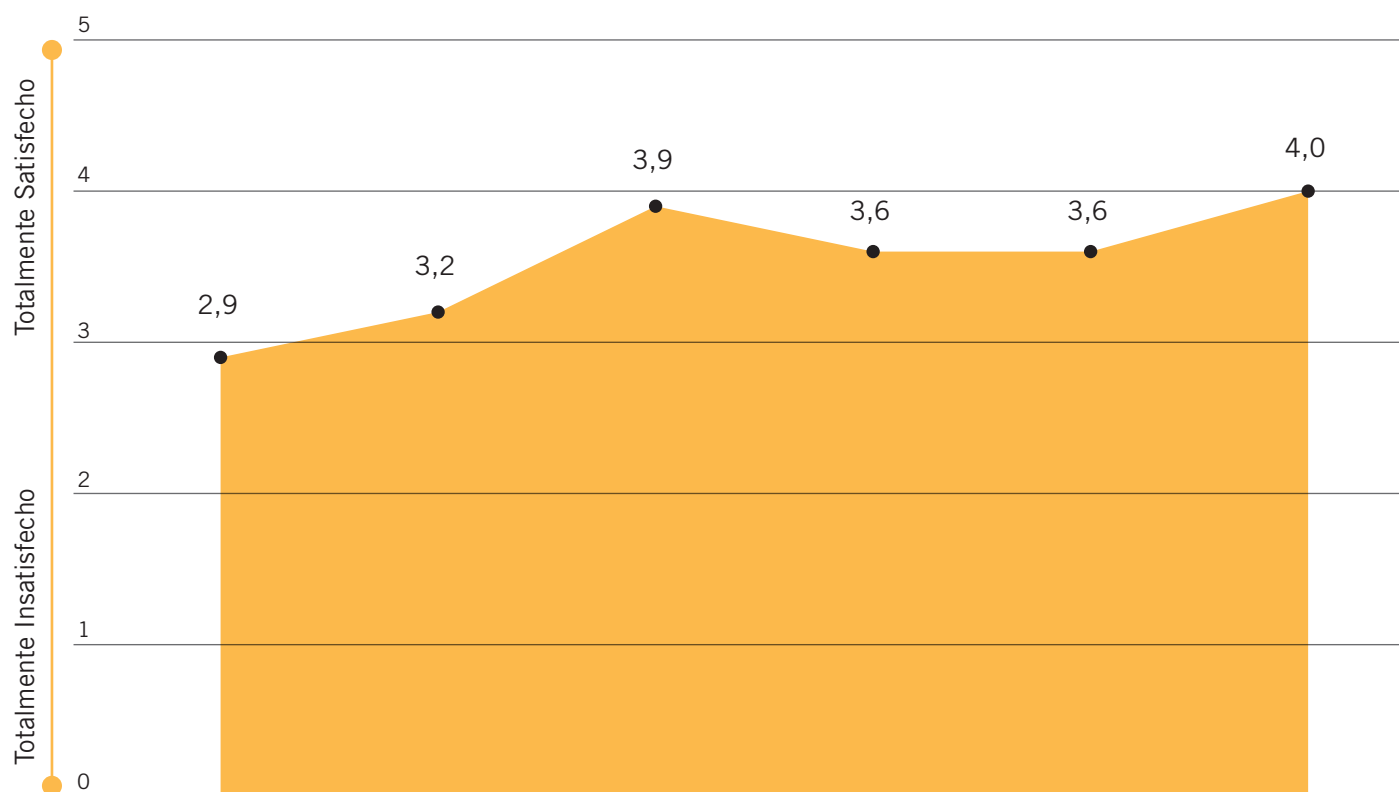
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

El tiempo para subirse y bajarse del medio, es también calificado con bajos niveles de satisfacción en Transmilenio y TPC. Menos de la mitad de los usuarios, se sienten satisfechos y muy satisfechos con el tiempo para subirse y bajarse de estos dos medios.

Respecto a las Rutas urbanas, el tiempo para subirse y bajarse, es evaluado positivamente.

El taxi es el medio, dentro de los más utilizados, que reporta el nivel más alto de satisfacción en cuanto a tiempo de subirse y bajarse del vehículo.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el tiempo para subirse y bajarse del medio de transporte utilizado por usted?



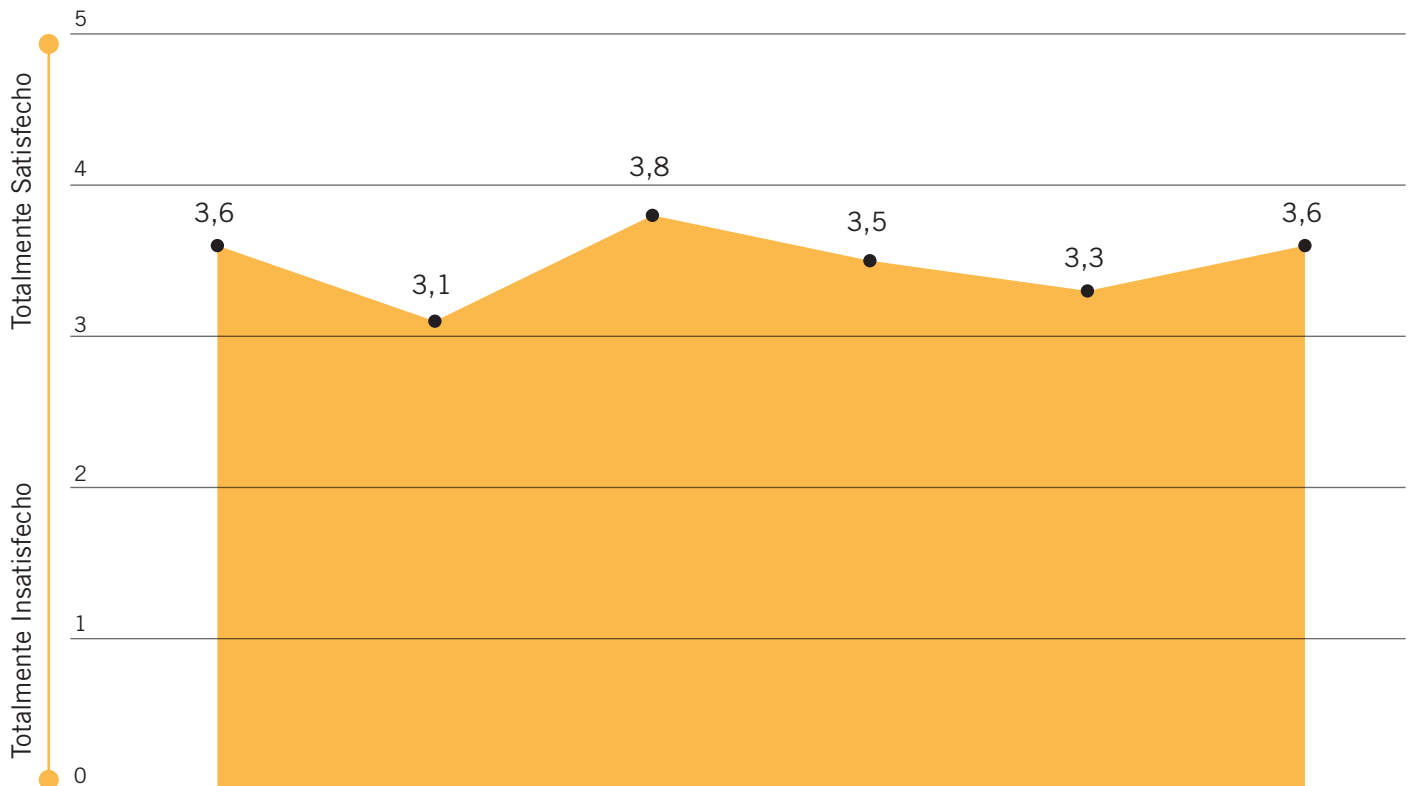
	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	39 %	49 %	83 %	67 %	57 %	92 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Los medios que integran el SITP, presentan buen nivel de satisfacción con el “tiempo total del viaje”, por encima del TPC.

Respecto al taxi, los usuarios que más utilizan este medio, reportan el nivel más alto de satisfacción en cuanto al tiempo total del viaje.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el tiempo total del viaje del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	66 %	39 %	73 %	61 %	55 %	80 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

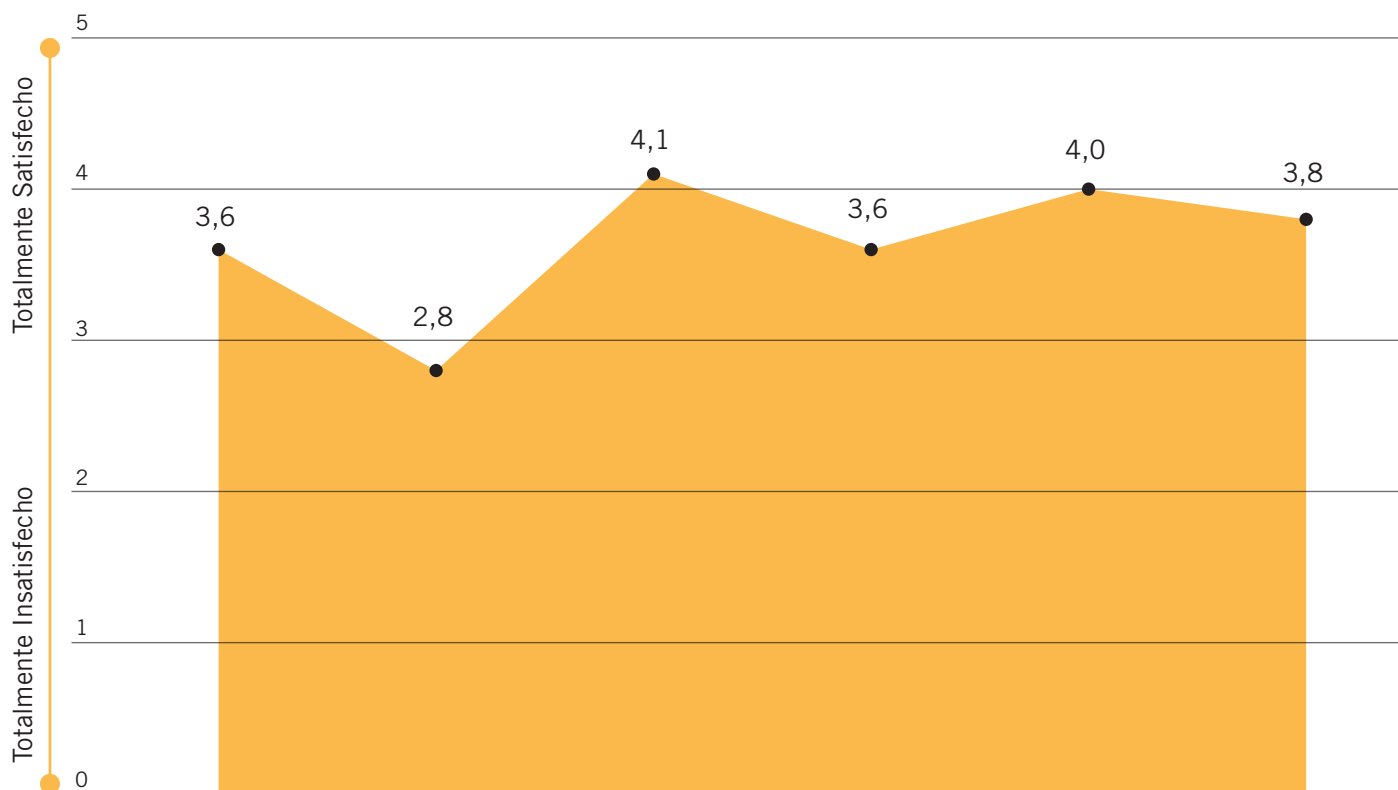
El número de paradas de todos los vehículos que integran el SITP, es un aspecto que genera altos niveles de satisfacción. En este ítem el Transmilenio y las rutas azules, comparten la calificación promedio, pero las rutas urbana presentan mayor cantidad de pasajeros que se declaran es satisfechos y muy satisfechos.

Con relación al TPC se observa alto nivel de insatisfacción generalizado.

El taxi es un medio altamente valorado respecto al número de paradas, la calificación en este ítem es de 4.1 y el 87% de los usuarios está altamente satisfecho.

Los pasajeros con menor nivel de satisfacción con el número de paradas, se encuentran para Transmilenio y para las Rutas urbanas.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el número de paradas del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	64 %	28 %	87 %	68 %	86 %	86 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

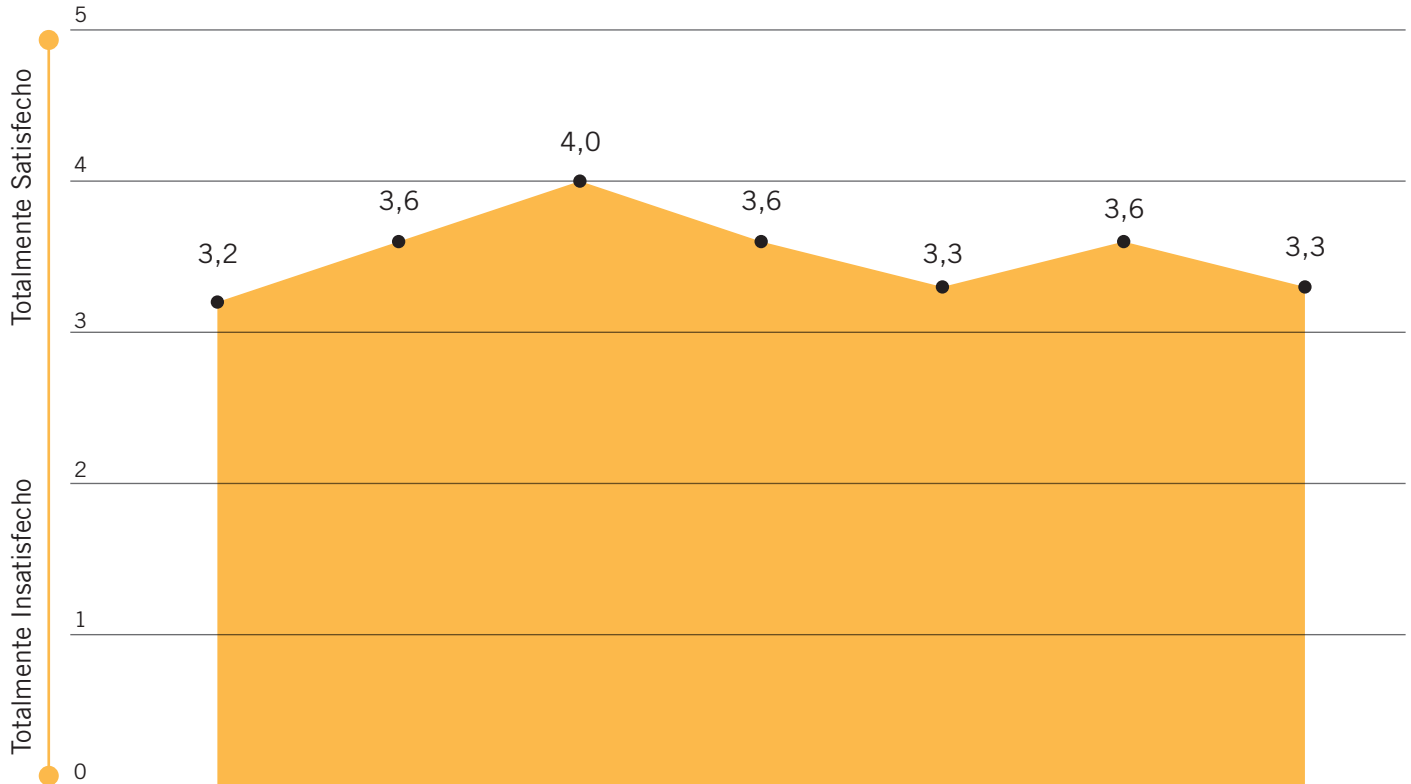
7. SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La distancia entre la casa y el paradero para tomar el transporte no es un tema altamente diferenciador en calificación promedio entre Transmilenio, TPC y rutas urbanas, sin embargo cuando se analiza la proporción de pasajeros satisfechos y muy satisfechos, se observa que Transmilenio es el medio en el cual solo el 50% de encuestados están satisfechos.

TPC y Rutas urbanas, coinciden en que el 70% de sus pasajeros están satisfechos y muy satisfechos con la distancia entre la casa y el lugar donde se toma el vehículo.

El taxi no presenta problemas de satisfacción de sus usuarios, puesto que el 80% reporta estar satisfecho y muy satisfecho con la distancia entre la casa y el paradero.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la distancia de su casa al paradero habitual para tomar el medio de transporte utilizado por usted?

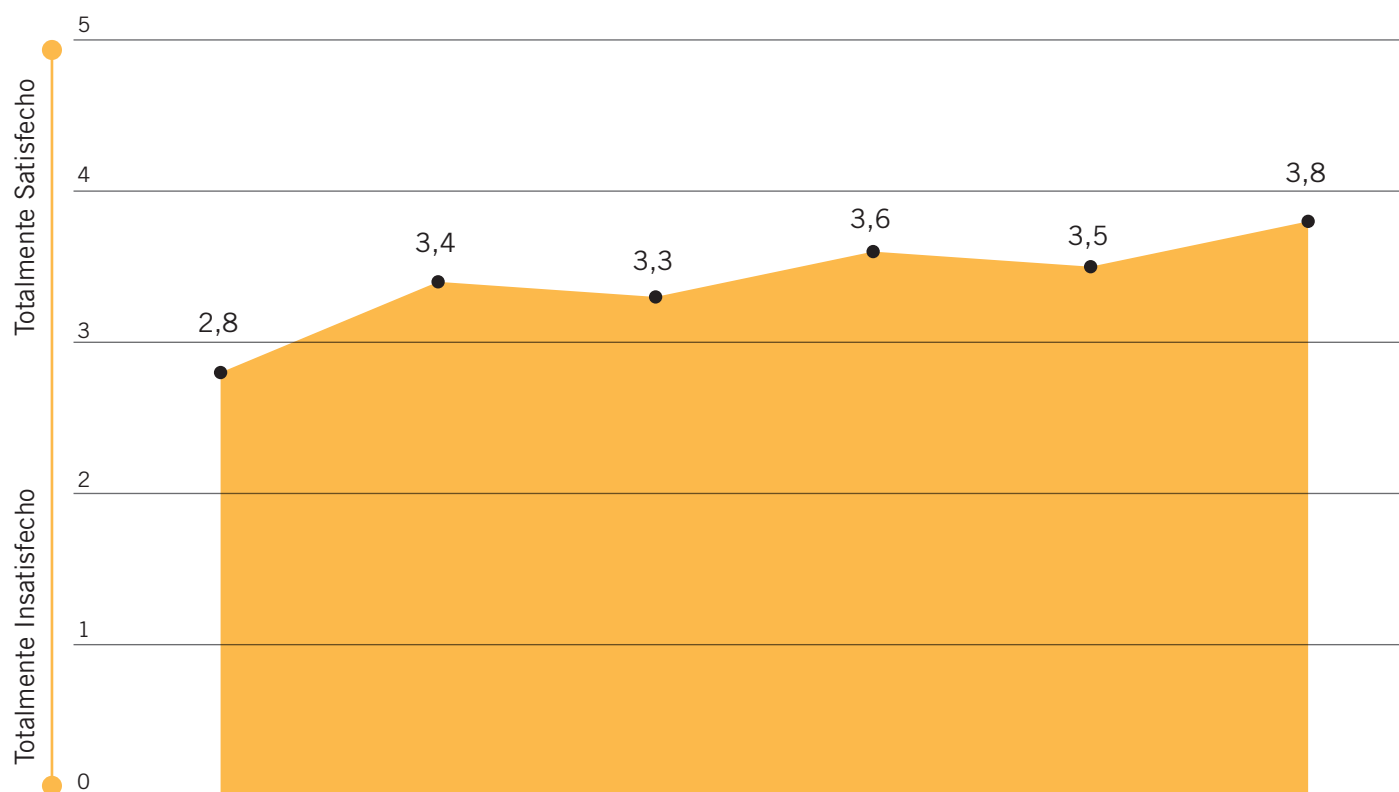


	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	53 %	67 %	86 %	67 %	56 %	72 %	56 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

La tarifa del pasaje en el medio de transporte, es un tema que impacta negativamente al TPC, el taxi y a Transmilenio, siendo especialmente crítico el bajo nivel de satisfacción en este último medio en el cual solo el 34% de pasajeros reportan estar en los niveles altos de satisfacción.

Es importante mencionar que las Rutas urbanas y los otros vehículos que integran el SITP presentan en general buen nivel de satisfacción con las tarifas del pasaje.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con las tarifas del pasaje del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	34 %	57 %	51 %	69 %	64 %	80 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

7. SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En la agilidad de las filas de acceso a Transmilenio y a los buses Alimentadores generan en sus pasajeros altos niveles de insatisfacción.

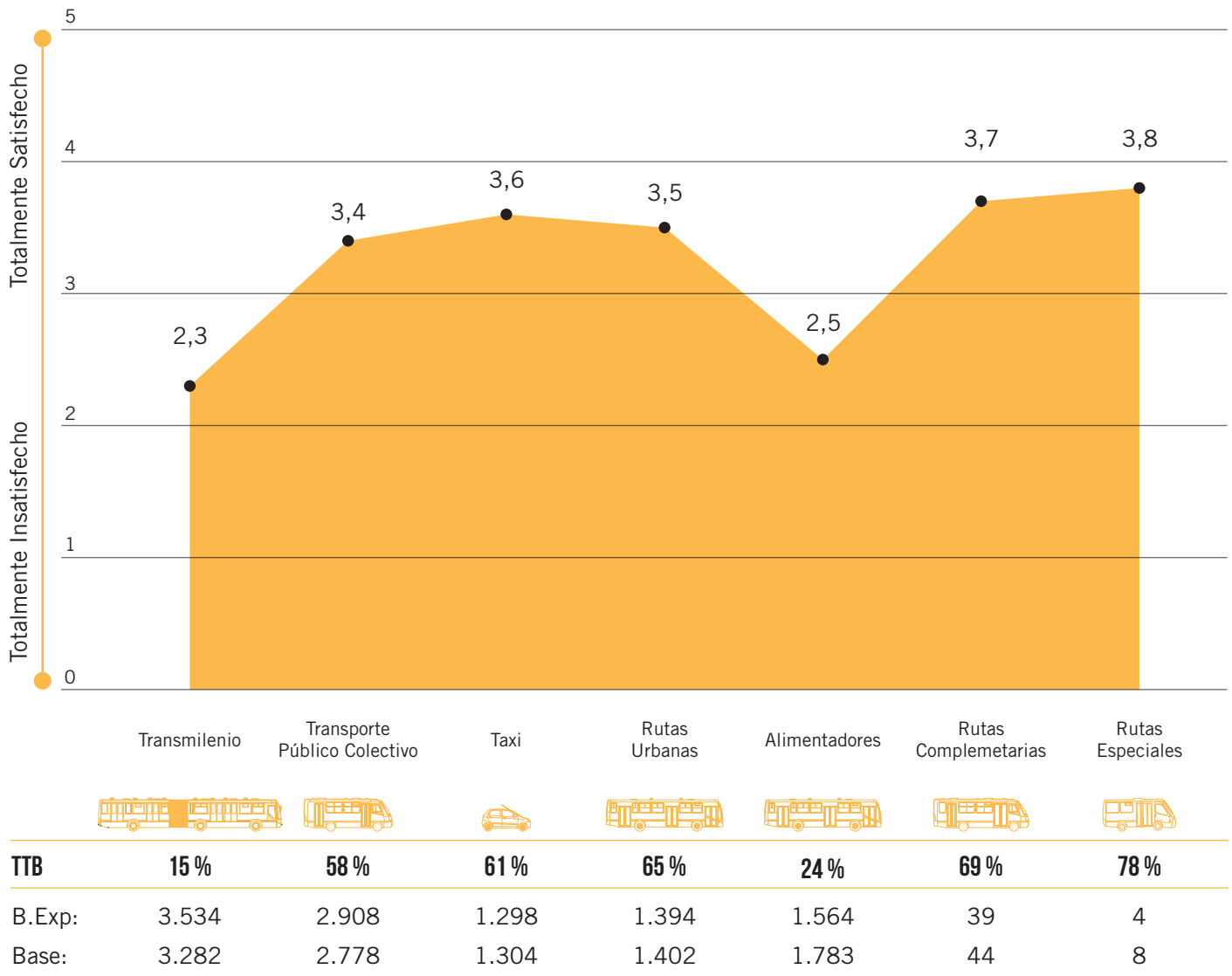
En Transmilenio se observa que en todas las zonas, las filas son un aspecto bastante crítico, pero en Kennedy adquiere este factor dimensiones muy críticas dado que solo el 10% se siente satisfecho y muy satisfecho con la agilidad de las filas.

Los alimentadores también presentan en todas las zonas bajos niveles de satisfacción, pero en la zona Perdomo, esto se hace más evidente.

Los servicios del componente zonal del SITP (Urbanas, Complementarias y Especiales), en general presentan un buen nivel de satisfacción.

Con relación al taxi, el 61% de los usuarios reporta estar satisfecho, con las filas, este nivel es bajo pero es importante anotar que se da porque no todos quienes utilizan el medio habitualmente evaluaron este ítem por no aplicarse en la realidad. La mayoría de los usuarios no hacen fila para tomarlo.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la agilidad de las filas de acceso al medio de transporte utilizado por usted?



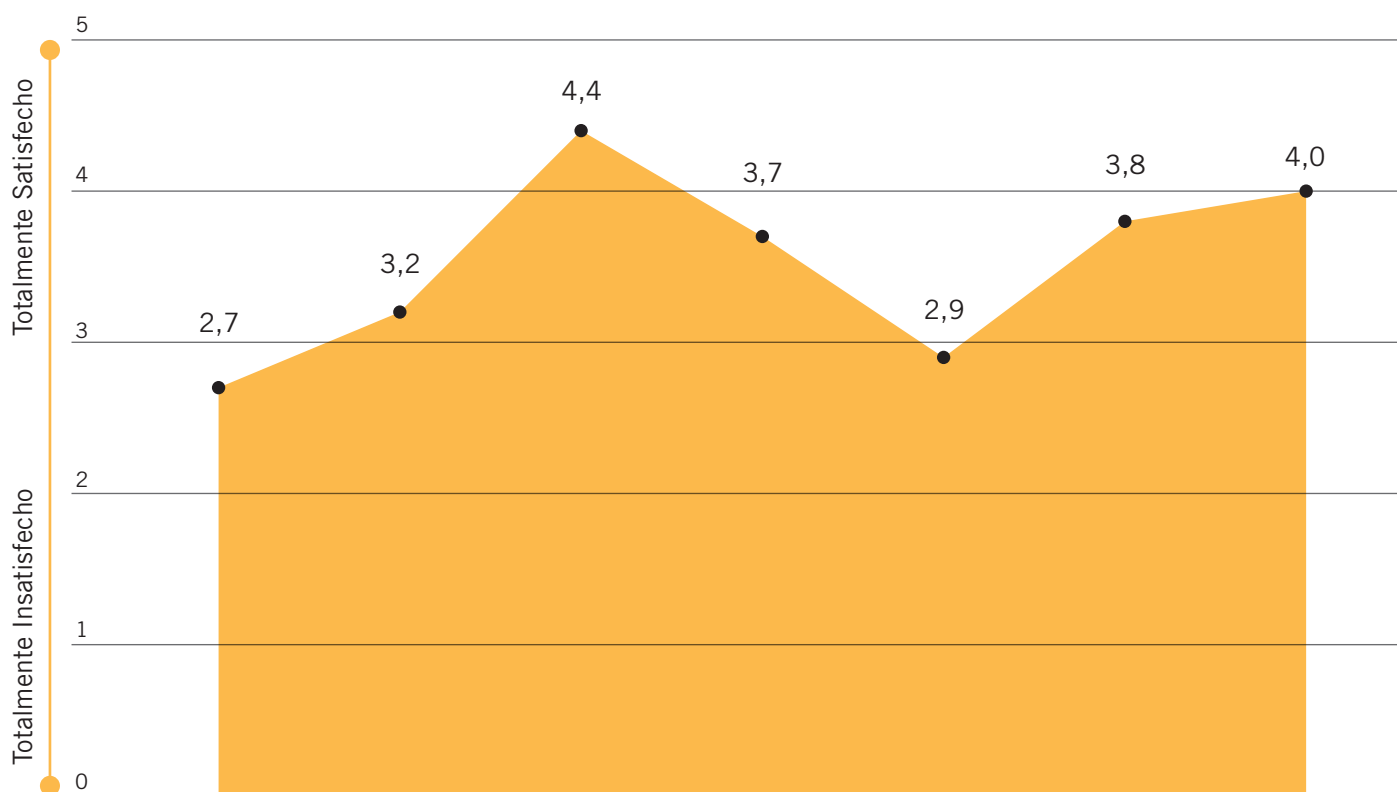
Subirse y bajarse de Transmilenio y de los buses Alimentadores, también es un aspecto generador de insatisfacción entre los usuarios de estos dos medios de transporte. Para Transmilenio el bajo nivel de satisfacción se observa en todas las zonas, entre las que se observa que solo la tercera parte o menos de los usuarios se encuentran satisfechos, salvo en Suba Centro en donde la cantidad de los pasajeros satisfechos es ligeramente mayor.

En el TPC también se reportan bajos niveles de satisfacción con la facilidad para subirse y bajarse del vehículo, sin embargo los usuarios se sienten menos insatisfechos en estos vehículos, que en Transmilenio y los Alimentadores.

Quienes evaluaron el atributo subirse y bajarse del taxi, están en su totalidad satisfechos.

Los usuarios de los Alimentadores también presentan bajos niveles de satisfacción, pero un poco más altos que los de Transmilenio.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la facilidad para subirse y bajarse del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	29 %	49 %	100 %	72 %	36 %	69 %	100 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

7. SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

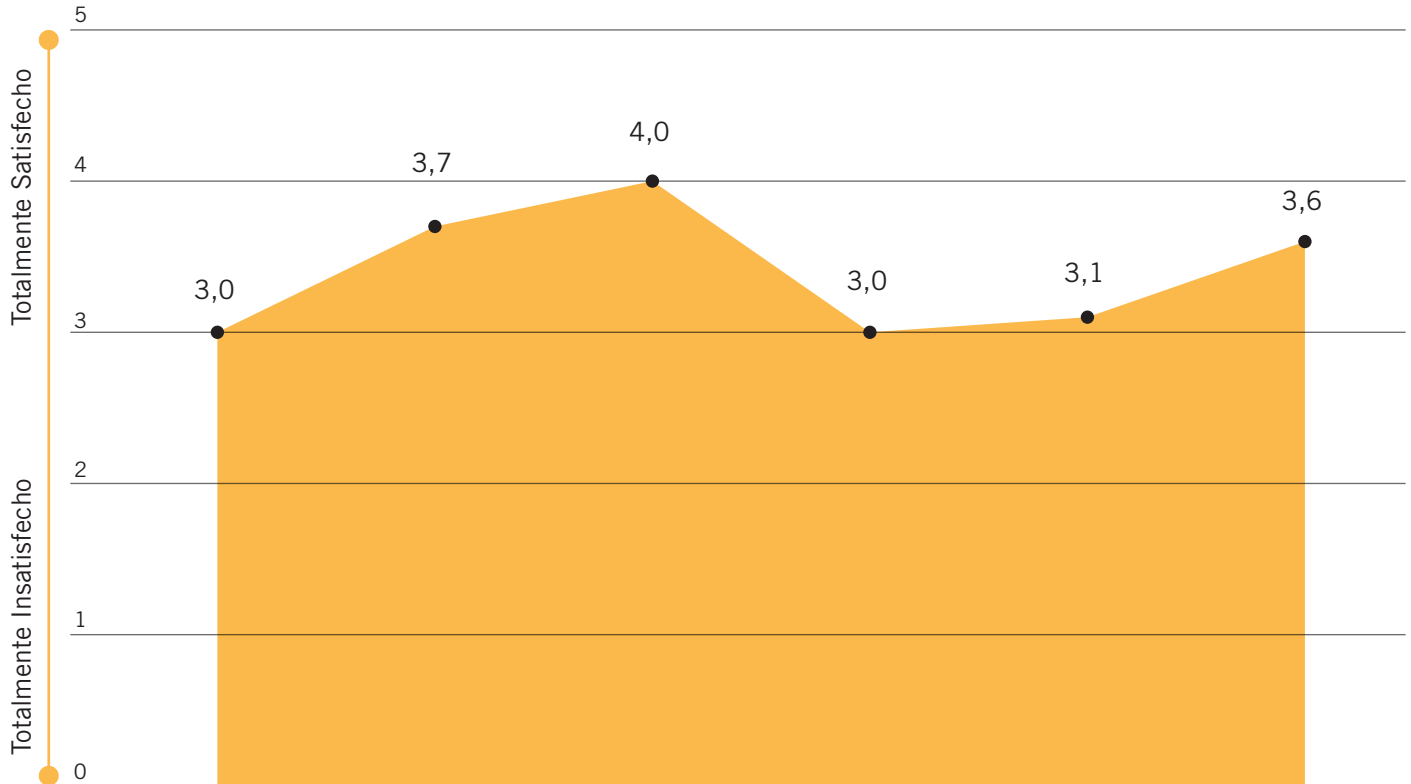
La calificación promedio en la disponibilidad de los puntos para comprar el pasaje de todos los medios de transporte evaluados, están por encima de la calificación 3, sin embargo cuando se analiza los niveles de satisfacción, estos son bajos en Transmilenio, Rutas urbanas y Rutas complementarias.

Para Transmilenio se observa que menos de la mitad de sus pasajeros están satisfechos y muy satisfechos.

Las Rutas urbanas presentan menores o iguales niveles de satisfacción, que Transmilenio.

La disponibilidad para comprar el pasaje de taxi no aplica, sin embargo quienes respondieron la pregunta están satisfechos y muy satisfechos, probablemente se refieren a la forma de pagar el servicio.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la disponibilidad de puntos para comprar el pasaje del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	43 %	73 %	90 %	44 %	54 %	75 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

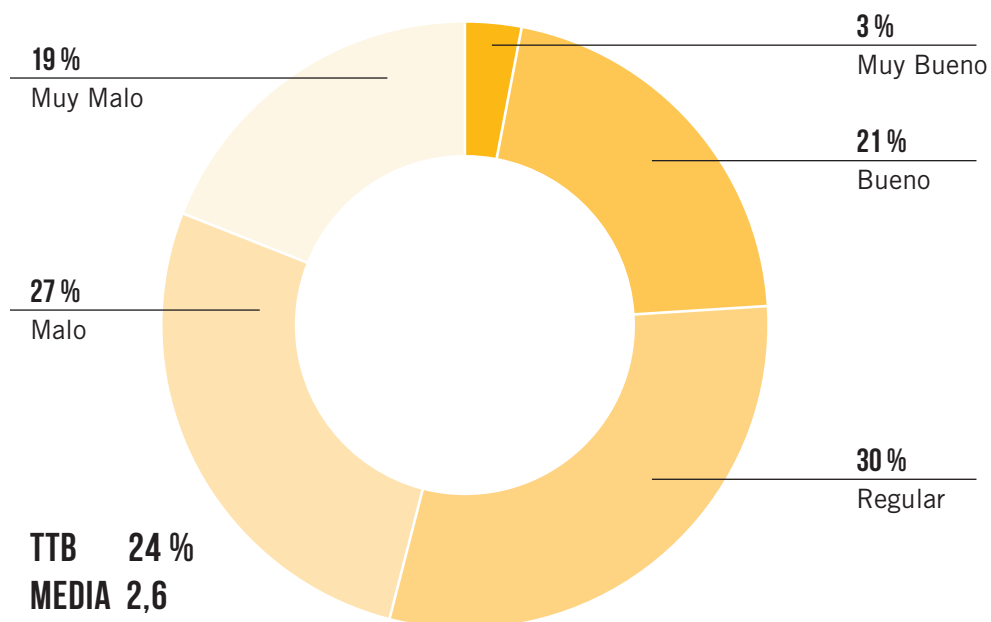
Solo para el 24% de los encuestados, el sistema de diferentes tarjetas es bueno y muy bueno. Para el 46% es malo y muy malo y la tercera parte de los encuestados dudan respecto a considerar el beneficio de utilizar diferentes tarjetas.

En las zonas geográficas, se identifica que el comportamiento mantiene en general las mismas tendencias que a nivel general.

La mitad de quienes consideran que es bueno el sistema de diferentes tarjetas, manifiestan que esto facilita tener alternativas para recargar y como segunda razón de beneficio identificada, se encuentra que el sistema es más organizado con diferentes tarjetas.

Para la mayoría de quienes consideran malo+ muy malo el sistema de diferentes tarjetas, la principal razón es porque este sistema confunde y complica además de ocasionar dificultad de manejo.

¿Cómo le parece a usted el sistema de diferentes tarjetas de recaudo para utilizar en los diferentes MEDIOS DE TRANSPORTE que conforma el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)?



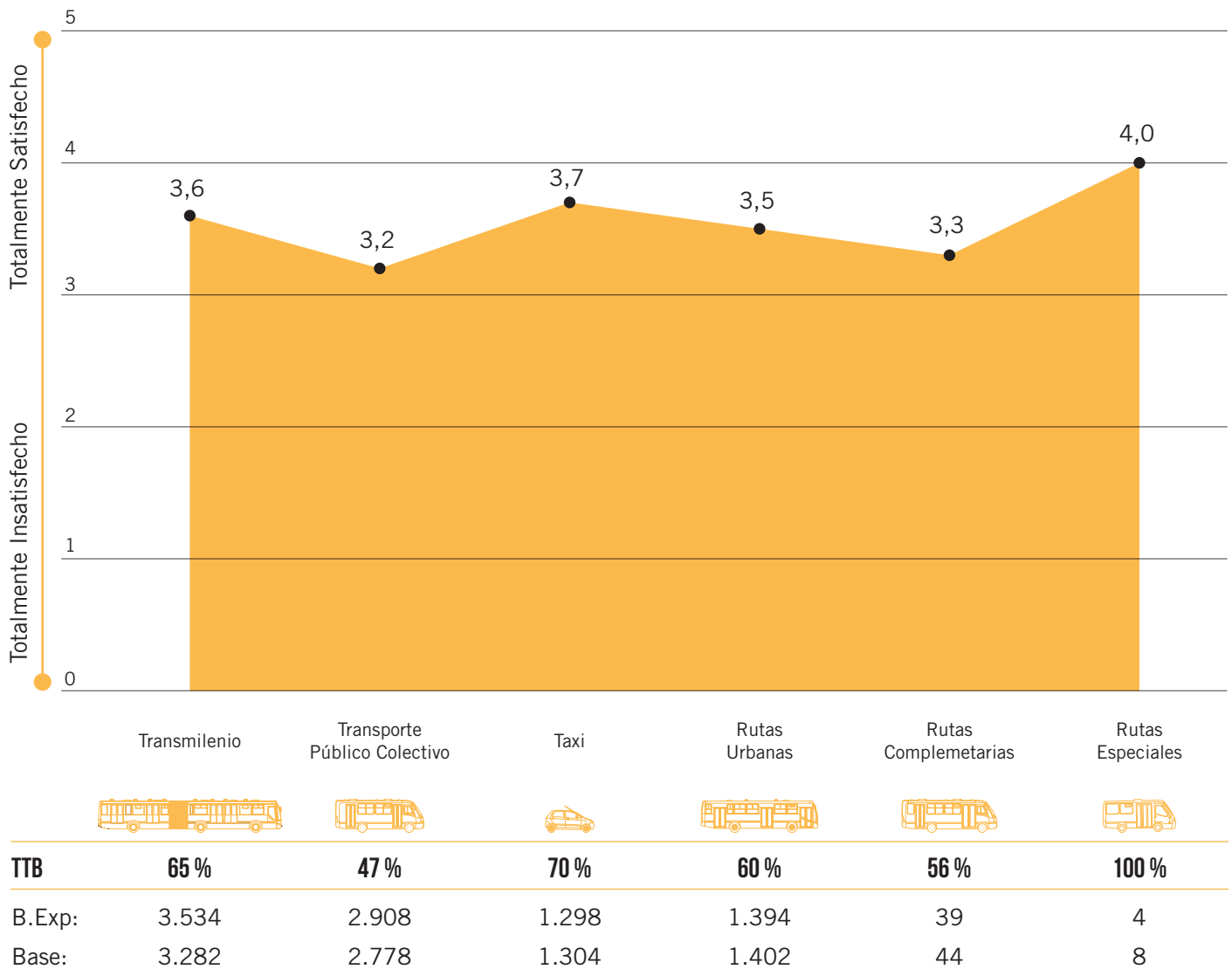
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base: 5384. Base expandida en miles: 5588.

La señalización de paraderos genera satisfacción en general, entre los usuarios del SITP, sin embargo se observan diferencias hacia el interior, por ejemplo se destaca más positivamente la señalización de paraderos de Transmilenio, algo menos la de las Rutas urbanas y 4 puntos menos la de las Rutas Complementarias.

Las diferencias identificadas en las zonas, son el reflejo de las diferencias a nivel general, en donde Transmilenio mantiene el nivel de satisfecho y muy satisfecho en las dos terceras partes de los usuarios.

Respecto al taxi, quienes respondieron la pregunta, se sienten satisfechos y muy satisfechos con la señalización en un 70% total ciudad.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la señalización de paraderos, estaciones o terminales del medio de transporte utilizado por usted?



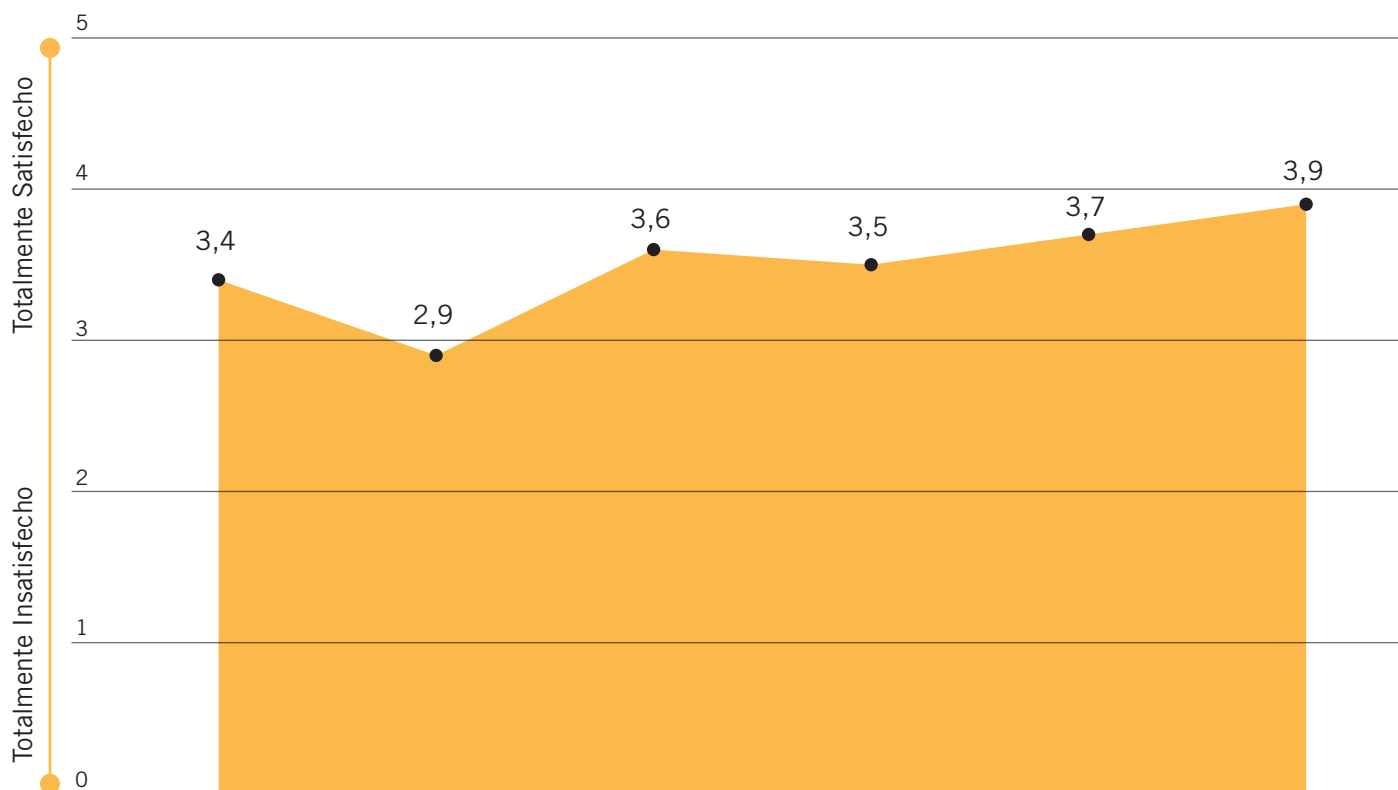
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Si se tiene en cuenta la calificación (de 1 a 5) promedio de la satisfacción reportada respecto a la modernidad del medio de transporte, los vehículos del SITP, presentan en este sentido buen desempeño y están por encima de los vehículos del TPC.

A nivel de porcentaje de usuarios que se encuentran satisfechos y muy satisfechos, se observa que en las Rutas urbanas, complementarias y especiales, la modernidad es uno de los atributos vinculados a los vehículos que ofrecen el servicio. No obstante, Transmilenio, presenta los niveles más bajos dentro de los medios que integran el SITP, frente al factor de modernidad.

El 65% de los usuarios del taxi están satisfechos y muy satisfechos con la modernidad de los vehículos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la modernidad del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	57 %	32 %	65 %	63 %	68 %	95 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

SATISFACCIÓN CON EL COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

Se observa muy positivamente que es alta la satisfacción general con el comportamiento de los conductores de los vehículos del SITP, tanto a nivel de promedio como los usuarios satisfechos y muy satisfechos. Esto contrasta de manera impactante con el bajo nivel de satisfacción de los usuarios de TPC y el taxi.

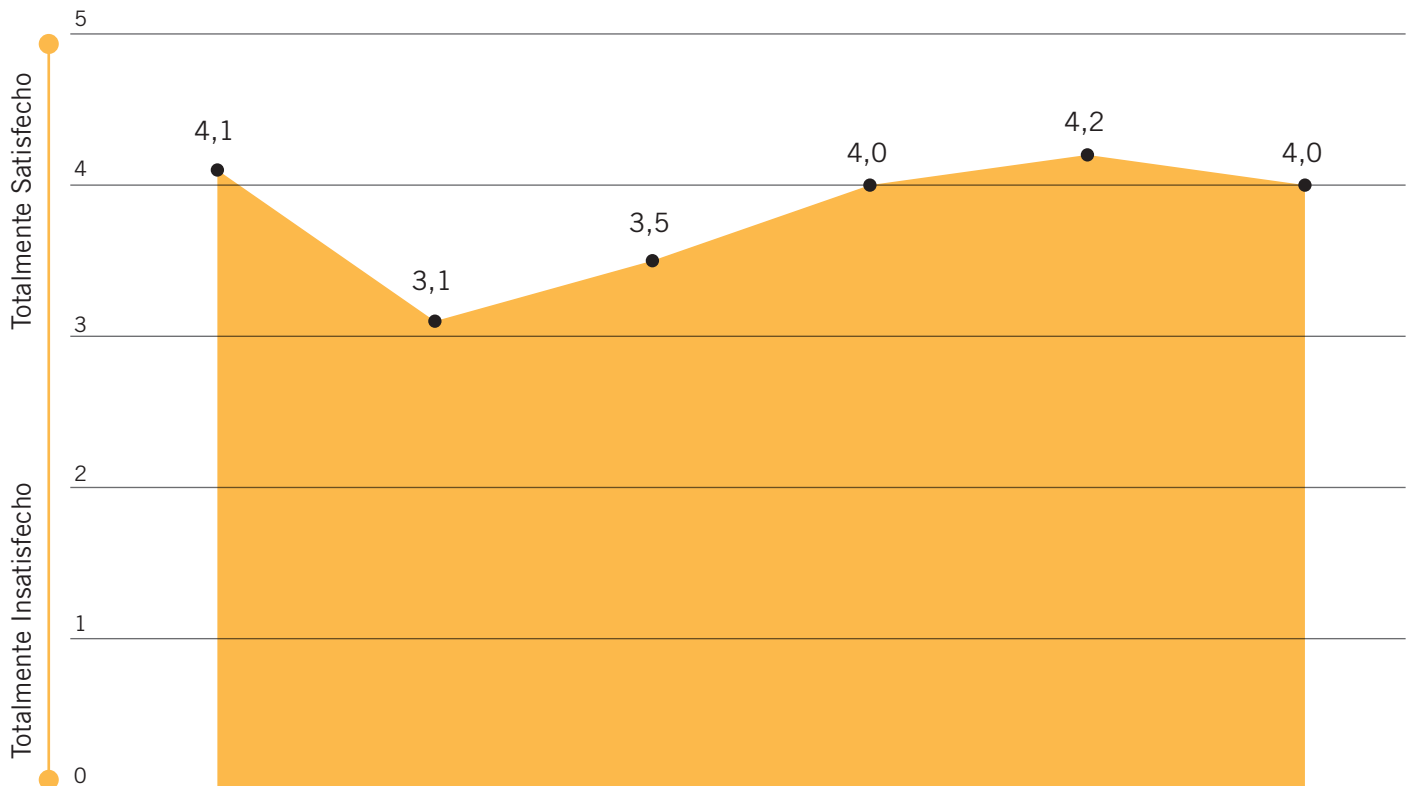
Se observa que para los encuestados el comportamiento de los conductores del SITP genera mayor nivel de satisfacción

(todos los vehículos). Se destaca más la satisfacción con el comportamiento del conductor en rutas especiales y en Transmilenio.

El TPC reporta el menor porcentaje de usuarios satisfechos y muy satisfechos con el 39%.

Respecto al taxi los usuarios más de la mitad de encuestados no están altamente satisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el comportamiento y presentación personal del conductor del medio de transporte utilizado por usted?



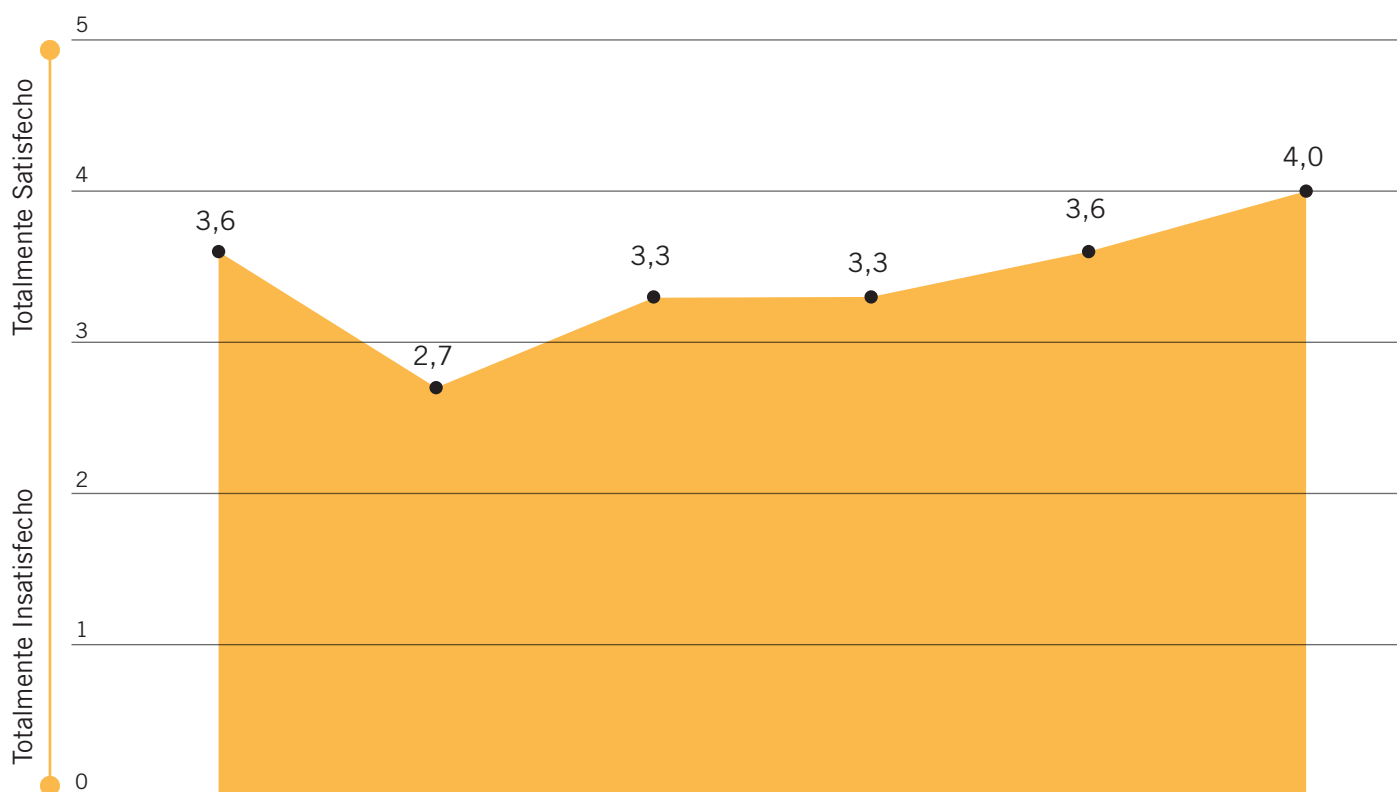
	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	87 %	39 %	54 %	83 %	85 %	100 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

El cuidado del conductor en la conducción es un aspecto, que teniendo en cuenta todos los promedios en la calificación de los medios que lo integran, genera satisfacción entre los usuarios del SITP, sin embargo al observar el porcentaje de quienes están satisfechos y muy satisfechos con este aspecto en las Rutas urbanas, estos representan solo la mitad de los encuestados. Para Transmilenio, el porcentaje de usuarios con satisfacción positiva es más alta que con las Rutas urbanas.

Respecto al taxi, el porcentaje de usuarios satisfechos y muy satisfechos es solo el 46%. El TPC reporta el más bajo porcentaje de usuarios satisfechos y muy satisfechos con el cuidado en la conducción durante el viaje del conductor, con el 23%.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el cuidado en la conducción durante el viaje del conductor del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	63 %	23 %	46 %	49 %	60 %	100 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

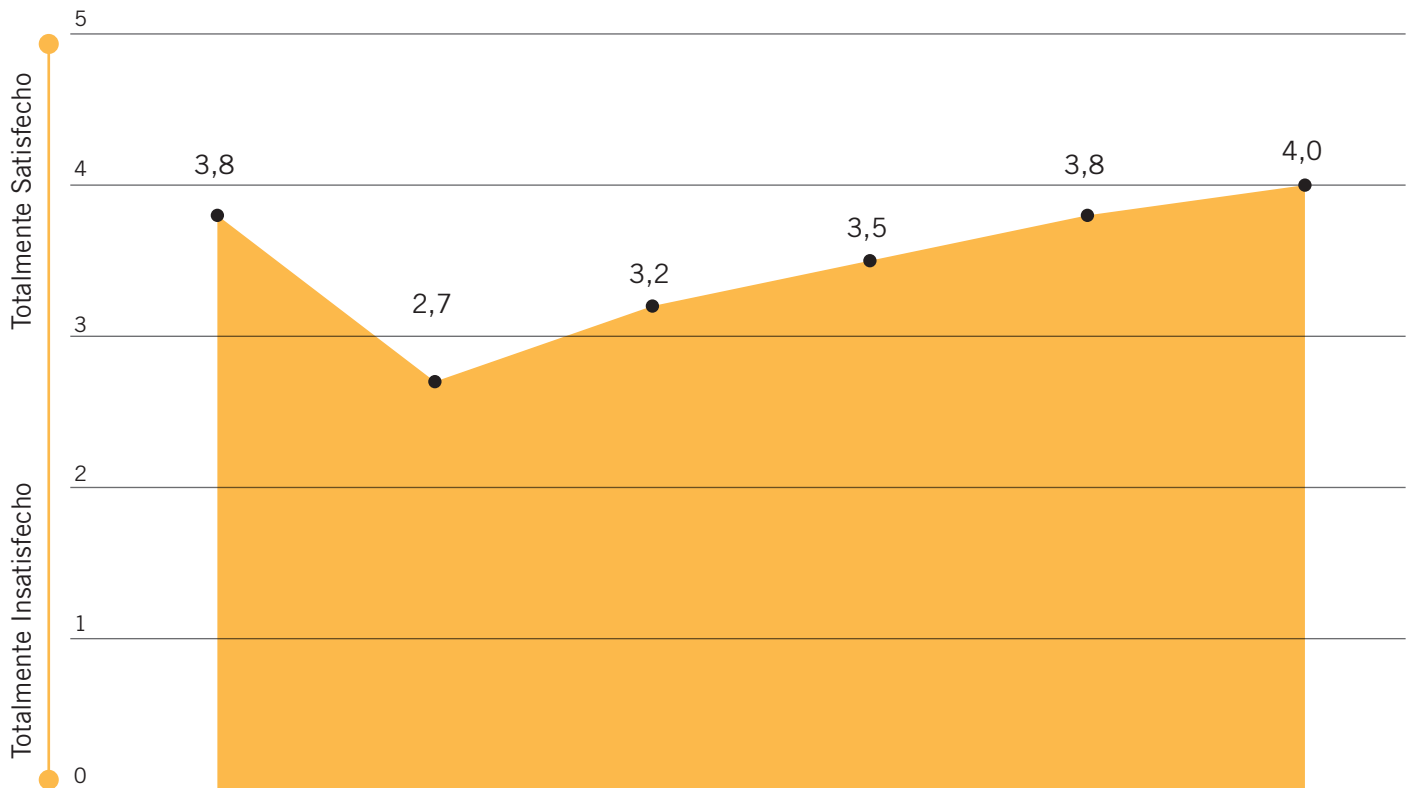
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Al igual que el cuidado en la conducción, el respeto por las normas es un aspecto que genera satisfacción en la mayoría de los usuarios de los medios que conforman el SITP, todos los medios del sistema están a nivel de satisfacción por encima del TPC y del taxi.

Las rutas urbanas presentan la más alta proporción de usuarios satisfechos y muy satisfechos con el cumplimiento de las normas por parte del conductor.

Los taxis se encuentran en un nivel bajo de satisfacción en cuanto al respeto de las normas de tránsito por parte de los conductores, porque el 57% manifiestan estar insatisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el respeto de las normas de tránsito y paraderos por parte del conductor del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	76 %	26 %	43 %	61 %	72 %	100 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

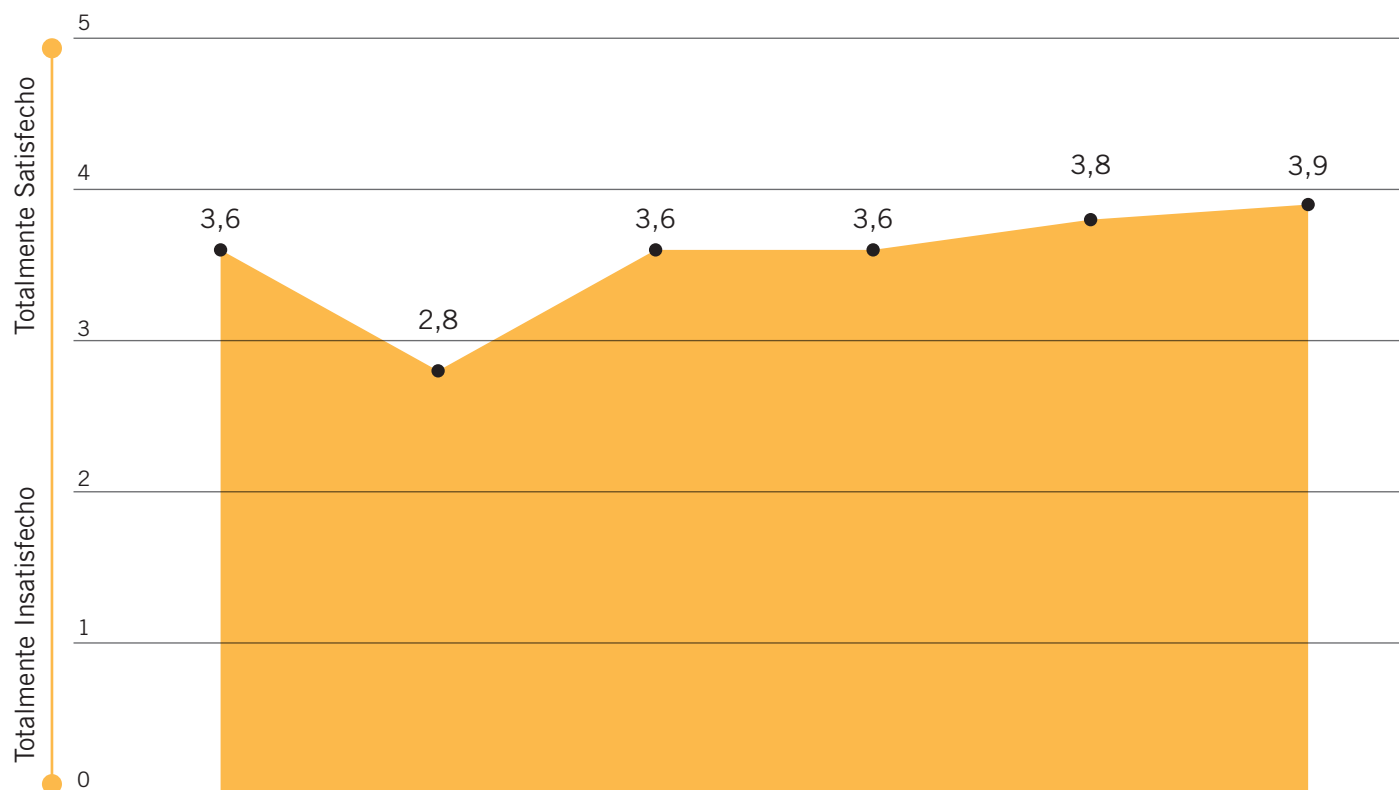
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

SATISFACCIÓN CON EL CONFORT Y AMBIENTE DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

El estado físico de los medios que integran el SITP, genera en los usuarios, niveles importantes de satisfacción. En este sentido, la satisfacción respecto a Transmilenio, es parecida a la satisfacción que se tiene en el taxi y esta aumenta en las Rutas urbanas y mucho más en las Complementarias y las especiales.

El taxi genera en sus usuarios niveles de satisfacción bueno (62%).

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el estado físico del medio de transporte utilizado por usted?



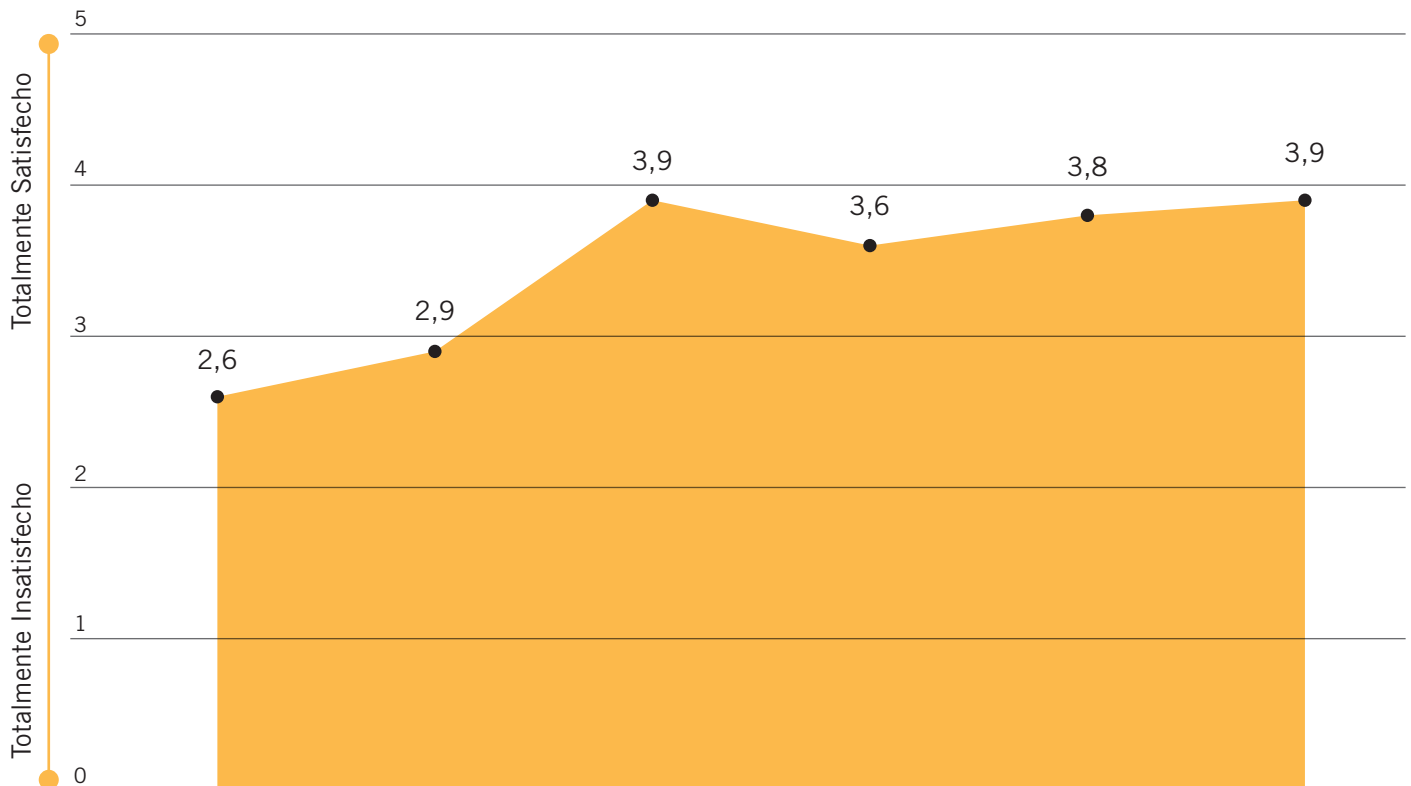
	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	63 %	26 %	62 %	66 %	79 %	92 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

La satisfacción con la comodidad general del medio de transporte, es diferencial entre los vehículos del SITP, porque mientras que Transmilenio presenta muy bajo nivel de satisfacción, solo el 30% están satisfechos y muy satisfechos, en Rutas urbanas la proporción aumenta, al 60% que están altamente satisfechos. Esta proporción es mucho mayor en las Complementarias y en las Especiales.

Dentro de los medios más utilizados, el taxi reportan el mayor nivel de satisfacción en comodidad (81%).

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la comodidad general del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	26 %	29 %	81 %	64 %	72 %	90 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

La satisfacción con el nivel de contaminación visual y auditiva es positiva en los medios de transporte del SITP, sin embargo Transmilenio está en el límite de calificación positiva promedio (3).

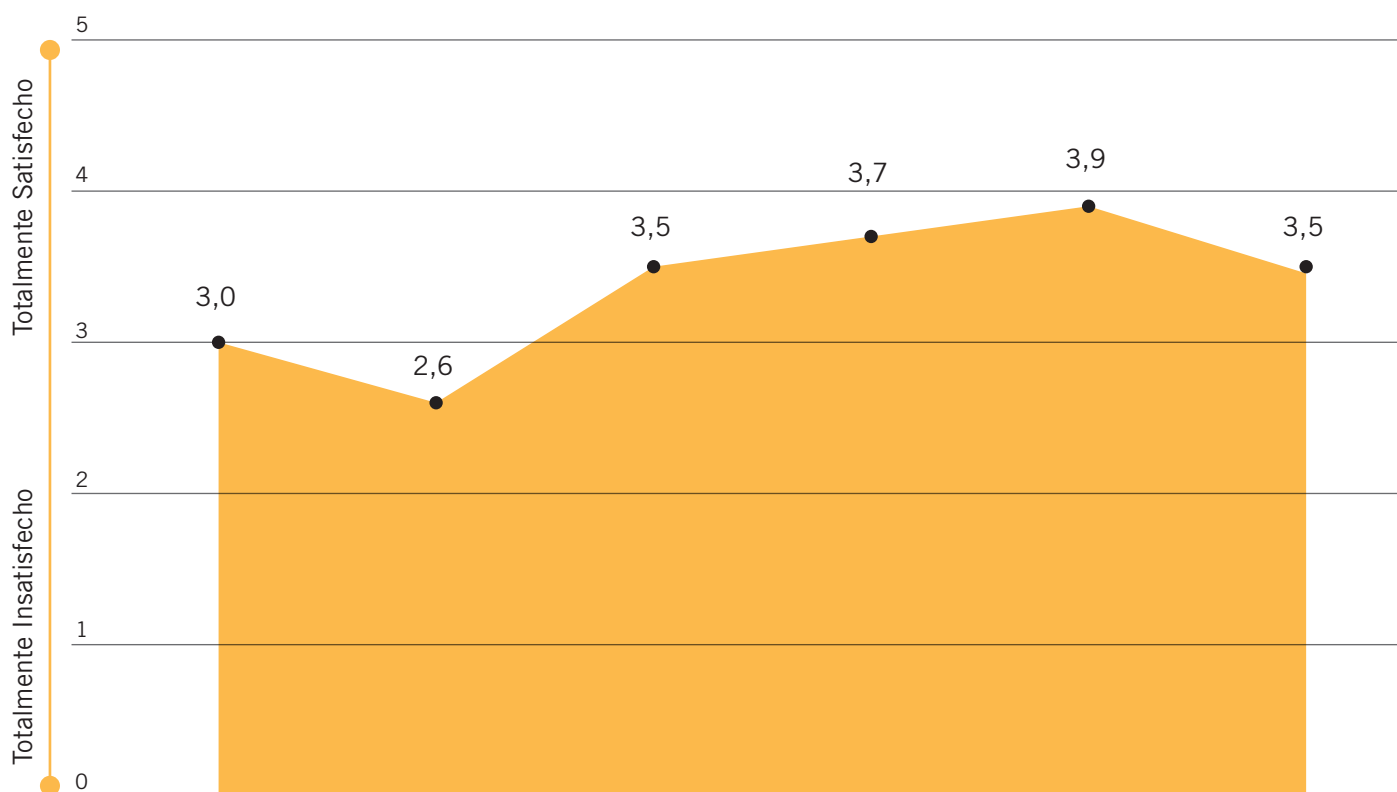
Cuando se observan las proporciones de quienes están satisfechos y muy satisfechos con el nivel de contaminación visual y auditiva, se identifica que al igual que la comodidad, en los medios de transporte del SITP hay dos diferentes situaciones, por una lado Transmilenio que solo reporta que el 40% de encuestados presentan buen nivel

de satisfacción, mientras que en los otras medios esta proporción cambia. Para las Rutas urbanas el 70% dice estar satisfecho y para las Complementarias y Especiales el número de satisfechos es aún mayor.

La contaminación visual y auditiva genera mayor insatisfacción entre los usuarios de Transmilenio.

El 62% de los usuarios habituales de taxi están satisfechos y muy satisfechos con el nivel de contaminación visual y auditiva del medio a nivel total ciudad.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el nivel de contaminación visual y auditiva – es decir ruido, avisos interiores- del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	39 %	23 %	62 %	70 %	86 %	75 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

7. SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

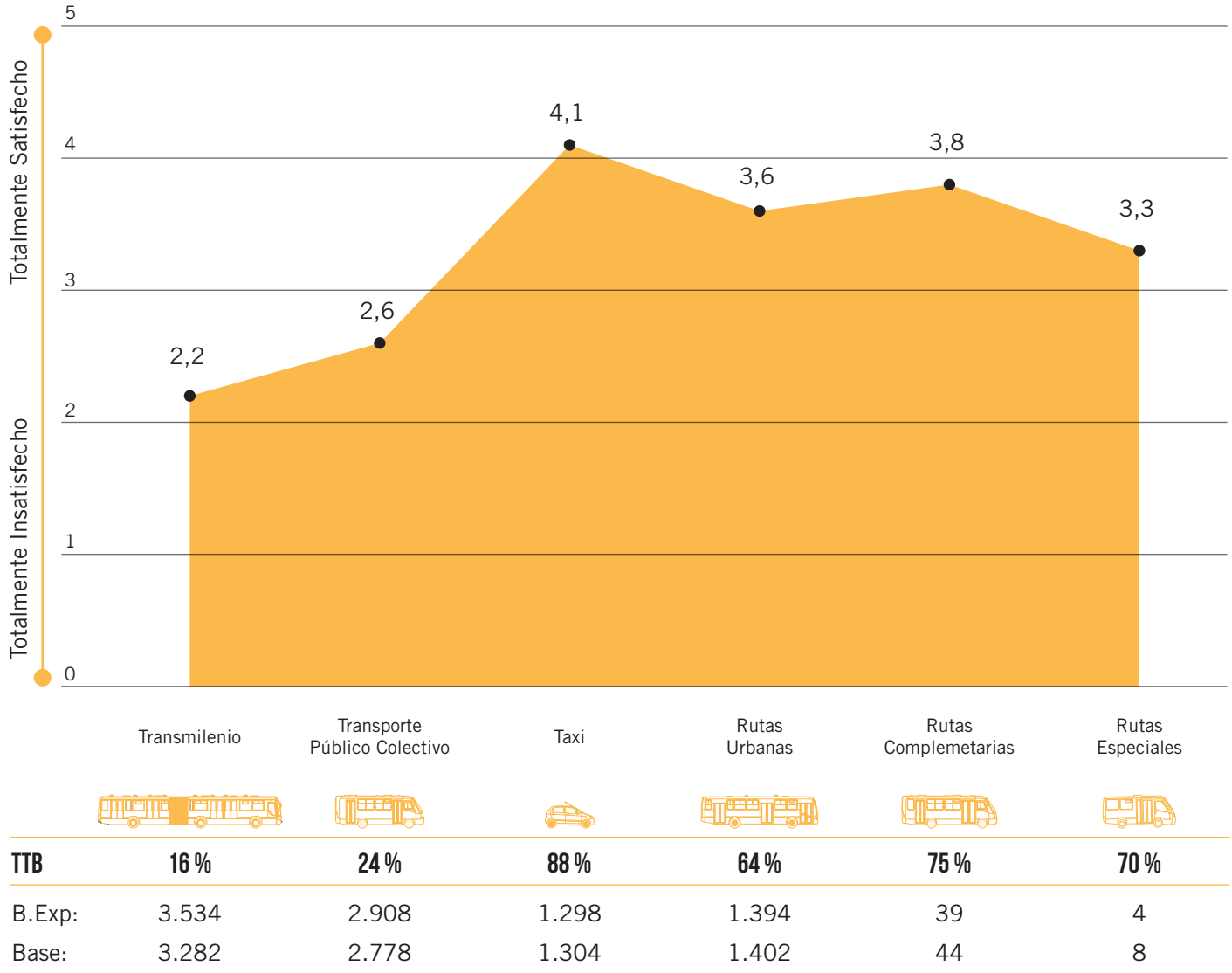
Sin lugar a dudas, el nivel de satisfacción con el espacio dentro del medio de transporte en el que viaja, es el aspecto que mayor diferencia presenta entre los Vehículos del SITP, por una parte está Transmilenio con el nivel más bajo de satisfacción, no solo a nivel del atributo con los otros medios, sino que también a nivel de la satisfacción general.

Suba Oriental es una de las zonas que presenta la mayor diferencia entre la satisfacción de los medios de transporte del SITP porque mientras que solo el 11% está satisfecho y muy satisfecho con la comodidad de Transmilenio, el 66% lo está con las rutas azules.

Con relación al TPC, este medio también presenta problemas de satisfacción con el espacio interior, porque solo el 24% se encuentra satisfecho y muy satisfecho.

Por supuesto el taxi genera el más alto nivel en comodidad, comparado con los otros medios, dado que el 81% de sus pasajeros están satisfechos y muy satisfechos.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el espacio con que viaja usted dentro del medio de transporte utilizado por usted?



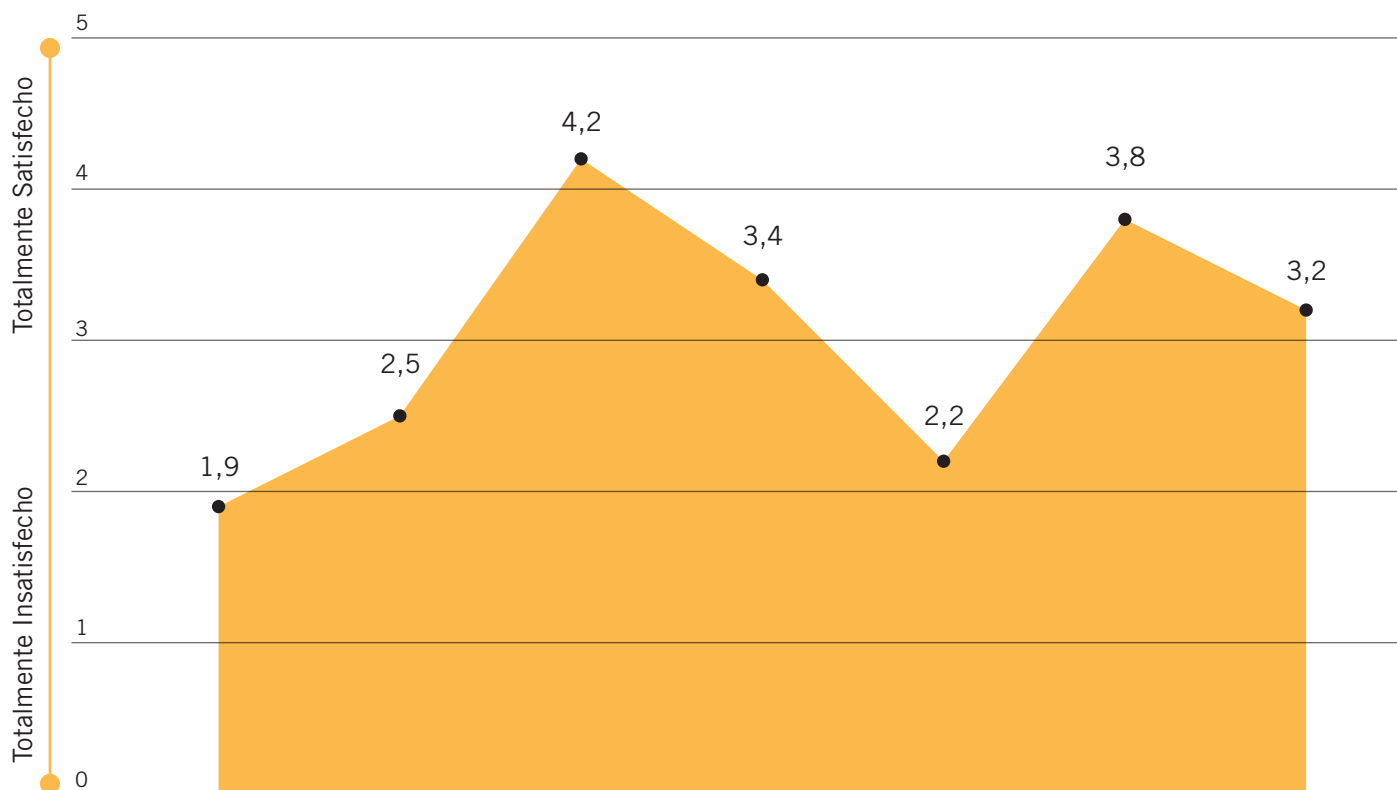
La satisfacción con la cantidad de pasajeros está directamente correlacionada con la satisfacción con el espacio dentro del vehículo durante el viaje, por ello presenta niveles de satisfacción parecidos a este atributo.

Vale la pena anotar que los alimentadores que entran en la evaluación de satisfacción del atributo “cantidad de pasajeros” presentan bajo nivel de satisfacción, esto se da por considerar el medio de transporte, una extensión de Transmilenio y que por ello se transfiere el nivel de satisfacción.

Con Transmilenio, la insatisfacción llega al 92%, situación que es muy similar en todas las zonas. El TPC reporta que solo el 24% de sus pasajeros está satisfecho.

Con relación al taxi y como era de esperarse, los niveles de satisfacción son muy altos en el total ciudad.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la cantidad de pasajeros que en general viajan con usted, en el medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Alimentadores	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	8%	20%	93%	57%	14%	84%	61%
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	1.564	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	1.783	44	8

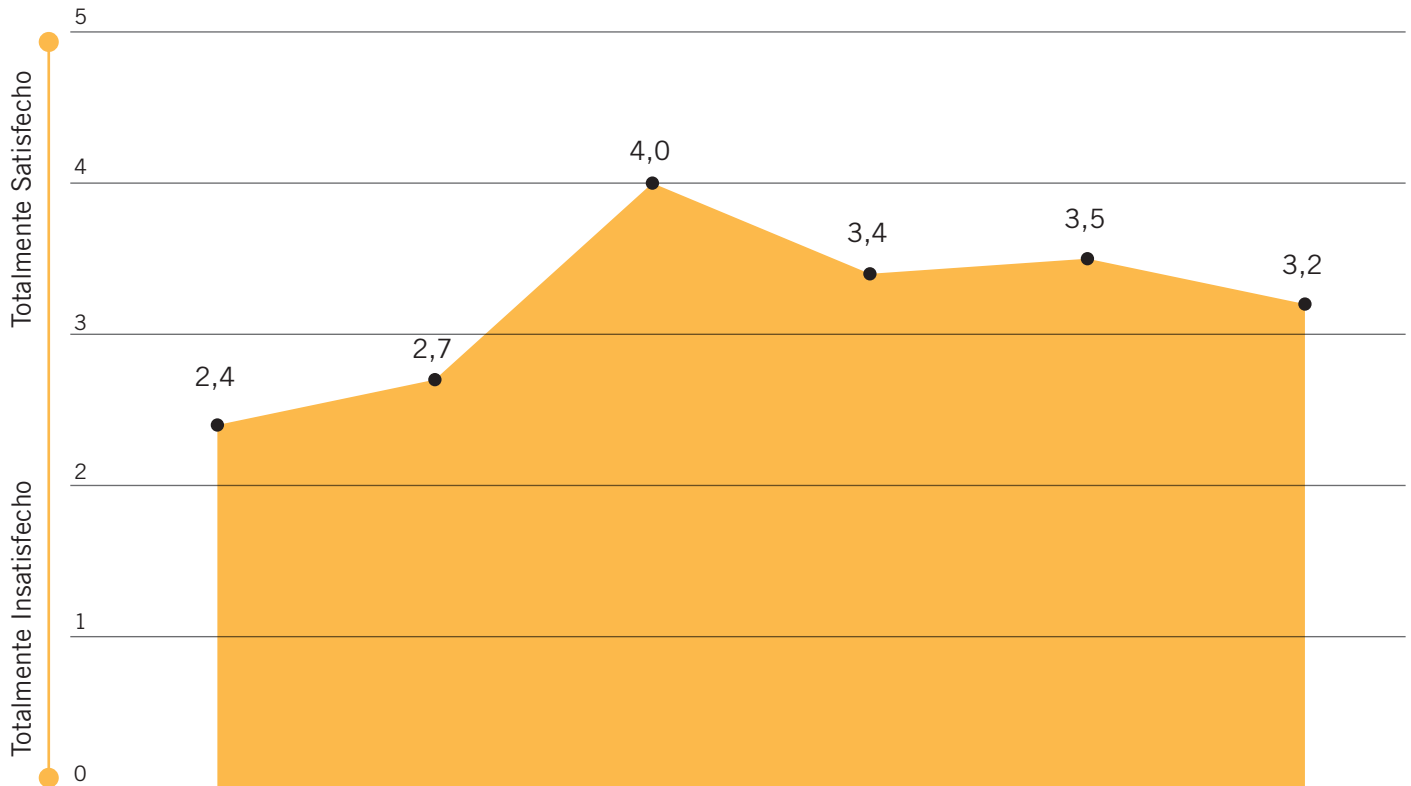
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

SATISFACCIÓN CON EL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

Respecto a la satisfacción con el comportamiento de los pasajeros, se observan buenos niveles de satisfacción promedio en las Rutas urbanas, en las Complementarias y en las Especiales, pero Transmilenio presenta muy baja calificación (2,4) aún por debajo del TPC (2,7).

En el taxi el comportamiento se percibe mejor y por supuesto se manifiesta un nivel de satisfacción mucho más alto.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con el comportamiento de los pasajeros al interior del medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	15 %	23 %	79 %	56 %	62 %	61 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

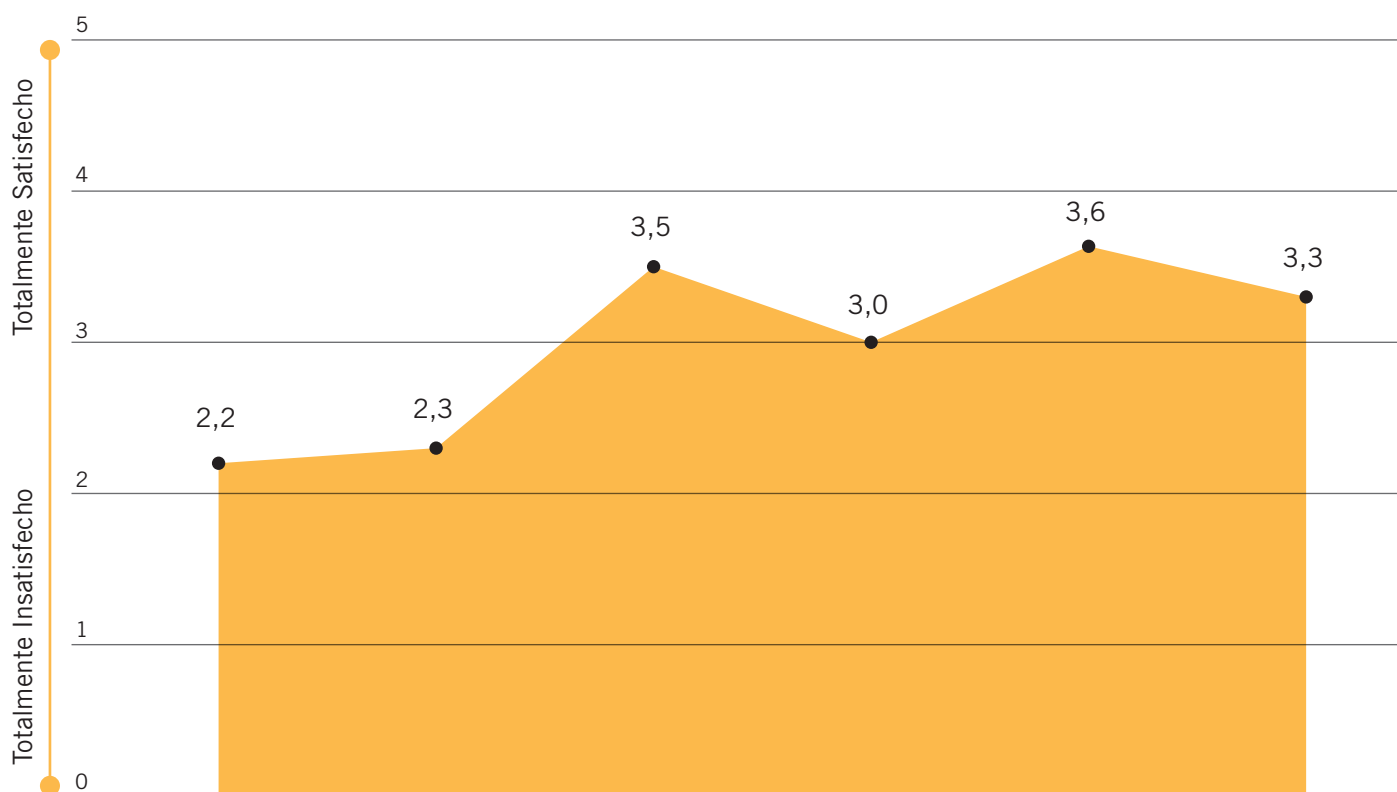
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Con relación al comportamiento de los pasajeros por ceder el puesto a discapacitados, mujeres con niños y adultos de tercera edad, el nivel de satisfacción es consecuente con el del comportamiento de los pasajeros y de igual forma varía dependiendo del medio.

Por supuesto este aspecto (ceder el puesto a pasajeros con discapacidad, mujeres embarazadas o con niños y adultos de tercera edad) no aplica en muchos casos para taxi, sin embargo quienes lo evaluaron, presentan alto nivel de satisfacción general 65%.

En Transmilenio y TPC la satisfacción con la actitud de los pasajeros respecto a ceder el puesto es muy baja, pero aumenta entre 26 y 29 puntos respecto a las Rutas urbanas, todo pareciera indicar que el comportamiento cambia, así como también cambia la percepción de los entrevistados.

¿Qué tan satisfecho se encuentra con la disposición de los pasajeros a ceder el puesto a personas con discapacidad, mujeres embarazadas o con niños y adultos de la tercera edad en el medio de transporte utilizado por usted?



	Transmilenio	Transporte Público Colectivo	Taxi	Rutas Urbanas	Rutas Complementarias	Rutas Especiales
TTB	17 %	19 %	65 %	43 %	72 %	66 %
B.Exp:	3.534	2.908	1.298	1.394	39	4
Base:	3.282	2.778	1.304	1.402	44	8

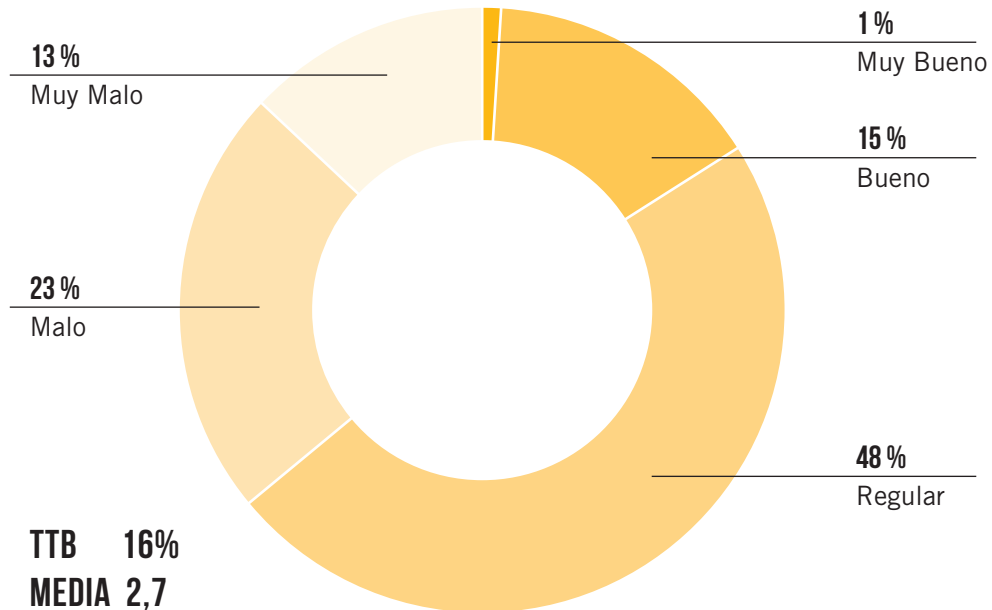
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

Solo el 16 % total ciudad, considera que el comportamiento de los pasajeros es bueno y muy bueno en los medios de transporte que integran el SITP. Esta percepción de comportamiento, es común y generalizada para todas las zonas.

Quienes consideran que el comportamiento es bueno y muy bueno, aducen como las dos principales razones, el respeto y el buen nivel de cultura ciudadana que tienen los usuarios del SITP.

Para quienes el comportamiento de los pasajeros es regular, malo o muy malo (84%), las principales razones son, la falta de cultura, de educación y respeto.

¿Cómo percibe usted el comportamiento de los ciudadanos en los MEDIOS DE TRANSPORTE que forman parte del SITP?





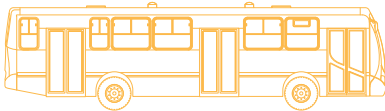




Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.
Base 5384. Base expandida en miles: 5588.

SEGURIDAD PERSONAL EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE MÁS SE UTILIZAN

La tercera parte de los usuarios de Transmilenio, manifiestan haber sido víctimas de algún tipo de agresión al usar el medio. Respecto a las Rutas urbanas, las agresiones se reportan mucho menos (9%) y en las complementarias y especiales no existen.

El 27% de los usuarios de TPC mencionan haber sufrido agresiones en el medio. El 16% de los usuarios habituales de taxi reportan haber sido víctimas de agresión.

¿Cuénteme si usted ha sido víctima de algún tipo de agresión o violencia al usar...?

			TOTAL CIUDAD
Base Exp. Miles: 3.289 Base: 3.546		Transmilenio	36%
Base Exp. Miles: 2.779 Base: 2.911		Transporte Público Colectivo	29%
Base Exp. Miles: 1.402 Base: 1.394		Rutas Urbanas	9%
Base Exp. Miles: 1.304 Base: 1.298		Taxi	16%
Base Exp. Miles: 75 Base: 73		Transporte Informal	10%
Base Exp. Miles: 44 Base: 39		Rutas Complementarias	
Base Exp. Miles: 8 Base: 4		Rutas Especiales	

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

La principal agresión (para todos los medios) es la verbal, la cual ocurre más frecuentemente en los taxis. La segunda agresión más mencionada en Transmilenio es la física (34%).

Los roces indebidos, tercera agresión más mencionada en Transmilenio (30%) y en TPC (29%) y en TPC (29%).

En los taxis la segunda agresión reportada es el atraco y la agresión física (14%).

Los hombres son quienes más frecuentemente realizan más agresiones de todo tipo y en todos los medios.

¿De qué tipo de agresión o violencia ha sido víctima al usar...?

	TRANSMILENIO	TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	TAXI	RUTAS URBANAS	TRANSPORTE INFORMAL	RUTAS COMPLEMENTARIAS	RUTAS ESPECIALES
Agresión verbal	50 %	42 %	66 %	53 %	15 %	-	-
Atraco	17 %	33 %	14 %	14 %	7 %	-	-
Roces indebidos y/o Manoseos	30 %	29 %	9 %	22 %	44 %	-	-
Carterismo	20 %	21 %	5 %	11 %	20 %	-	-
Agresión física	34 %	17 %	14 %	24 %	34 %	-	-
Base	1145	786	206	112	7	-	-
Base Expandida Miles	1283	848	211	124	7	-	-

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

¿La o las personas que lo agredieron fue o fueron...?(Atraco)

	TRANSMILENIO	TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	TAXI	RUTAS URBANAS	TRANSPORTE INFORMAL	RUTAS COMPLEMENTARIAS	RUTAS ESPECIALES
Hombre	46 %	59 %	75 %	50 %	-	-	-
Mujer	4 %	5 %	6 %	13 %	-	-	-
Hombre y Mujer	23 %	25 %	17 %	23 %	-	-	-
No sabe	27 %	11 %	2 %	14 %	100 %	-	-
Base	176	258	34	16	1	-	-
Base Expandida Miles	215	276	29	17	1	-	-

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

¿La o las personas que lo agredieron fue o fueron...? (Roces indebidos y/o manoseos)

	TRANSMILENIO	TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	TAXI	RUTAS URBANAS	TRANSPORTE INFORMAL	RUTAS COMPLEMENTARIAS	RUTAS ESPECIALES
Hombre	62 %	62 %	59 %	75 %	62 %	-	-
Mujer	4 %	7 %	8 %	-	-	-	-
Hombre y Mujer	31 %	26 %	32 %	23 %	-	-	-
No sabe	3 %	5 %	1 %	2 %	38 %	-	-
Base	338	229	22	26	3	-	-
Base Expandida Miles	380	245	19	28	3	-	-

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

¿La o las personas que lo agredieron fue o fueron...? (Carterismo)

	TRANSMILENIO	TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	TAXI	RUTAS URBANAS	TRANSPORTE INFORMAL	RUTAS COMPLEMENTARIAS	RUTAS ESPECIALES
Hombre	26 %	39 %	22 %	24 %	-	-	-
Mujer	6 %	4 %	11 %	-	-	-	-
Hombre y Mujer	23 %	21 %	44 %	65 %	1	-	-
No sabe	45 %	36 %	23 %	11 %	-	-	-
Base	225	173	9	11	1	-	-
Base Expandida Miles	256	181	11	13	1	-	-

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

¿La o las personas que lo agredieron fue o fueron...?(Agresión Verbal)

	TRANSMILENIO	TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	TAXI	RUTAS URBANAS	TRANSPORTE INFORMAL	RUTAS COMPLEMENTARIAS	RUTAS ESPECIALES
Hombre	40 %	47 %	89 %	47 %	100 %	-	-
Mujer	21 %	17 %	3 %	0,16	-	-	-
Hombre y Mujer	38 %	36 %	8 %	37 %	-	-	-
No sabe	1 %	-	-	-	-	-	-
Base	557	315	137	61	1	-	-
Base Expandida Miles	647	356	139	65	1	-	-

Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

¿La o las personas que lo agredieron fue o fueron...? (Agresión Física)

	TRANSMILENIO	TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	TAXI	RUTAS URBANAS	TRANSPORTE INFORMAL	RUTAS COMPLEMENTARIAS	RUTAS ESPECIALES
Hombre	43 %	47 %	81 %	57 %	100 %	-	-
Mujer	11 %	9 %	6 %	11 %	-	-	-
Hombre y Mujer	37 %	43 %	7 %	29 %	-	-	-
No sabe	9 %	1 %	6 %	-	-	-	-
Base	391	132	26	26	2	-	-
Base Expandida Miles	430	145	29	29	2	-	-

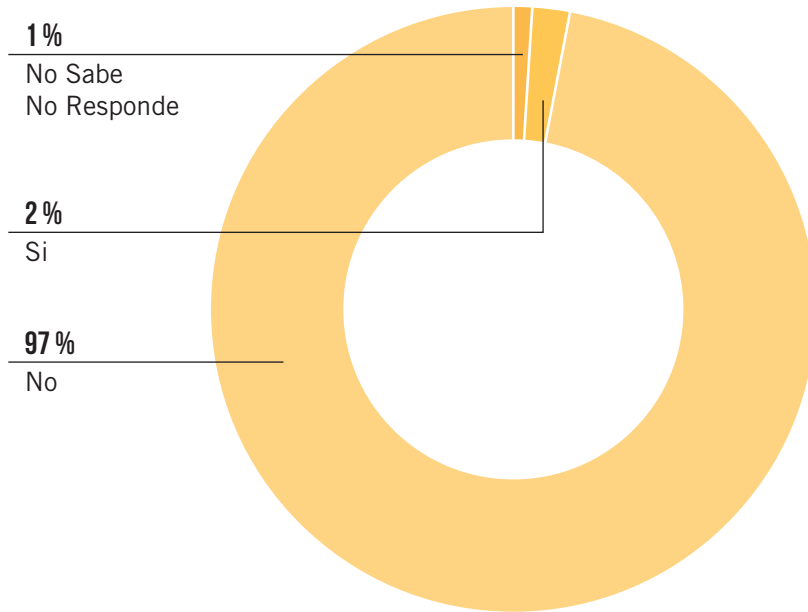
Fuente: Contrato de Consultoría 20132051 - Gloria Gallego Sigma Dos Internacional S.A.S.

USO Y SATISFACCIÓN CON LOS TAXIS AZULES

Solo el 2% de los encuestados, manifiestan haber utilizado los taxis eléctricos. Aunque son pocos quienes han utilizado el servicio, estos se encuentran altamente satis-

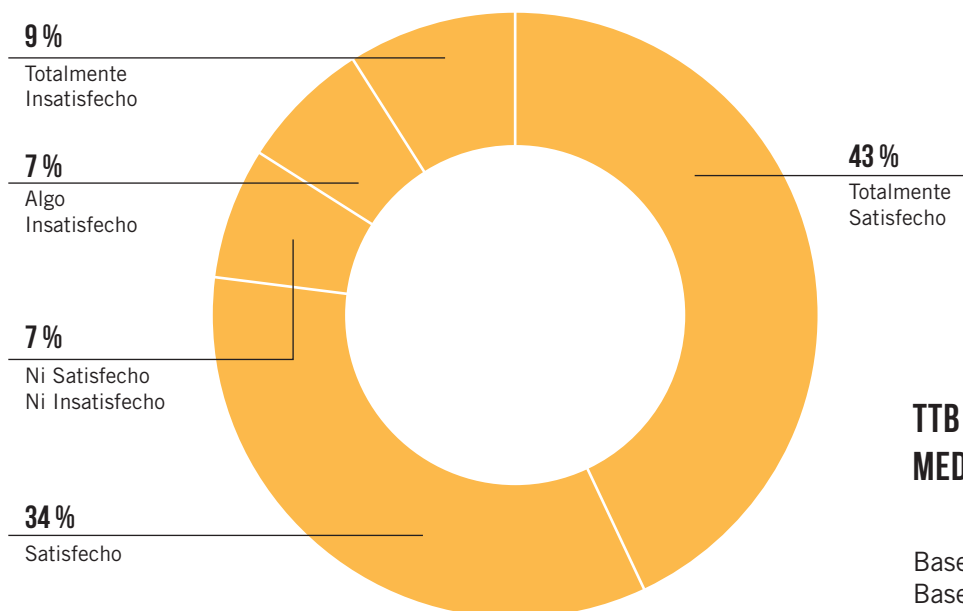
fechos con un nivel de 77%, calificando el medio con un promedio general de 3,9.

¿Cuénteme, ha utilizado las taxis azules?



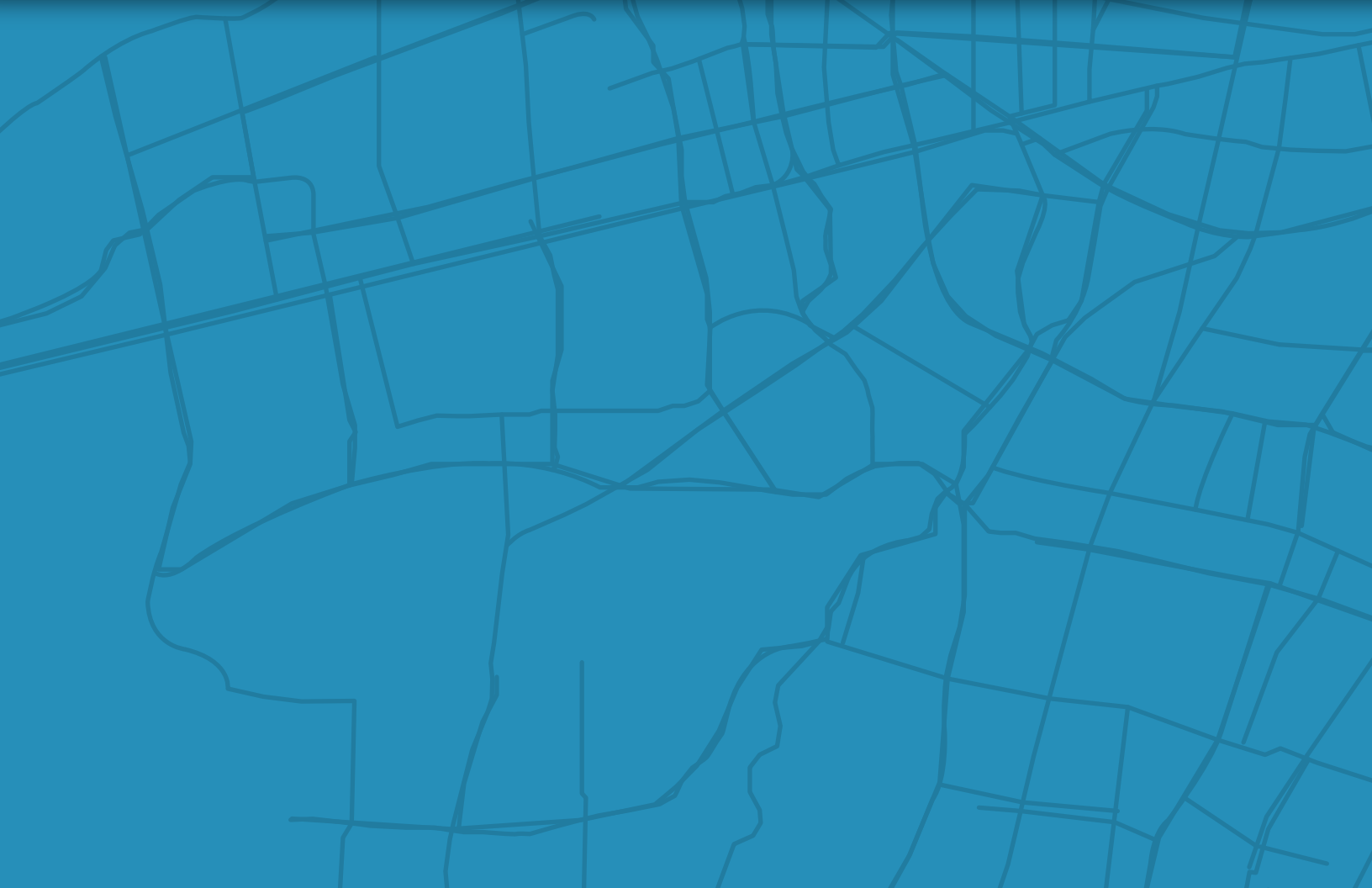
Base: 5384
Base Expandia Miles: 5588

¿Y qué tan satisfecho está con el servicio que prestan?



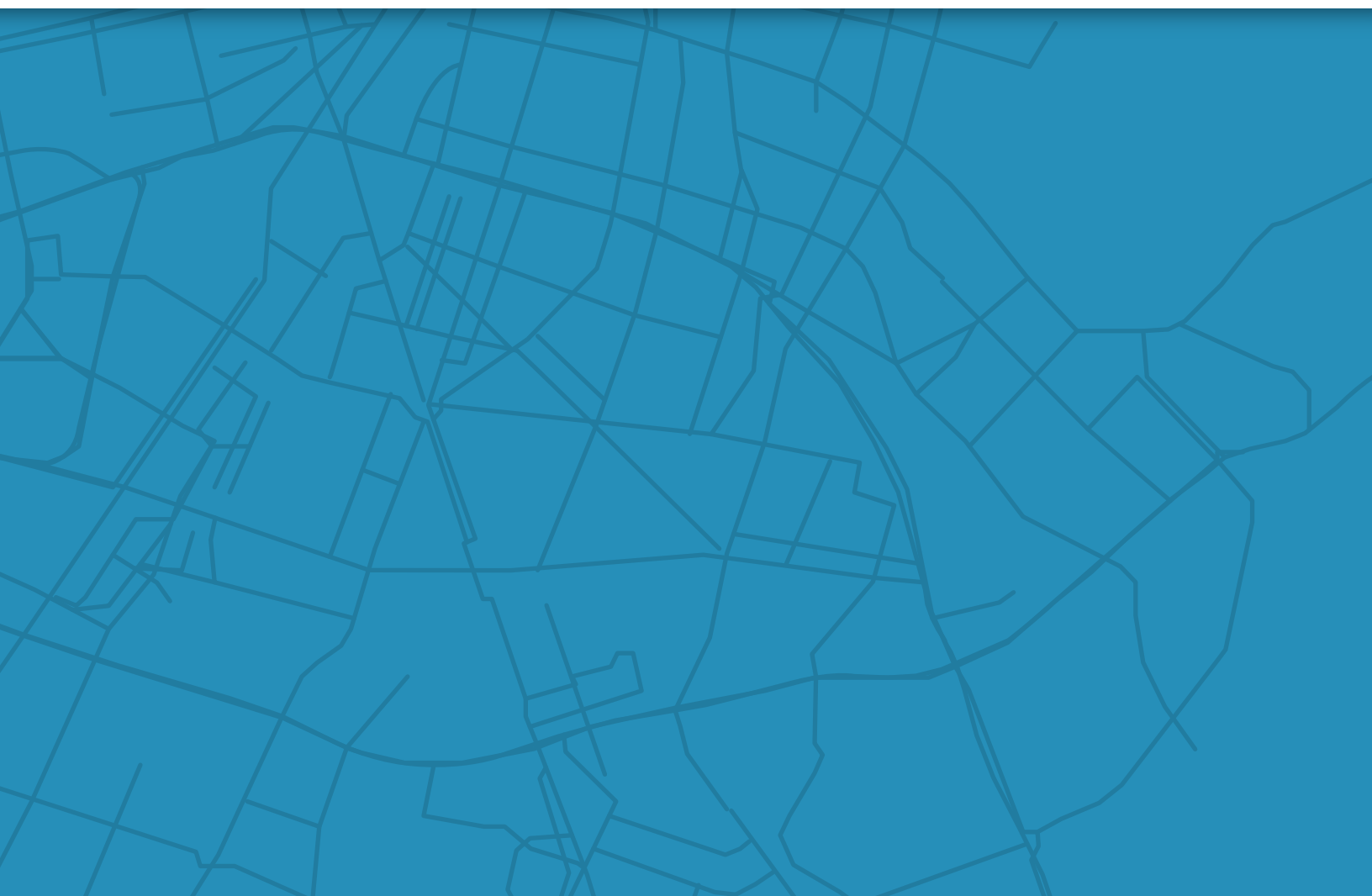
TTB 77 %
MEDIA 3,9

Base: 125
Base Expandia Miles: 116



CAPITULO 8

TRANSPORTE NO MOTORIZADO



RED DE CICLORRUTAS EN CALZADA (BICICARRILES) Y EN ANDEN

A fecha de corte 31 de diciembre de 2014, se han viabilizado aproximadamente de 131,02 km, donde:

ESTADO BICICARRILES VIABILIZADOS



KM	CONDICIÓN
1.71 KM	Implementados por la SDM
9.70 KM	Conexiones de ciclorrutas
17.42 KM	Asociados a RAPS
35.90 KM	Enviados a IDU para Diseño (incluido Tintal 9.5 km)
32.73 KM	Diseñados SDM para implementación IDU
17.72 KM	Diseñados SDM (en envío a IDU)
15.86 KM	En diseño SDM



CONDICIÓN
Tramos de bicicarril que se encuentran en estudio de prefactibilidad por parte de la SDM

Fuente: Corte 31/12/2014 - Grupo Transporte no Motorizado DTI- DCV

Adicional se encuentran implementados en vía aproximadamente 11 km, apuntando de esta manera al cumplimiento de la meta del Plan Distrital de Desarrollo.

SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS PARA EL DISTRITO CAPITAL – SBP

En el marco del Plan Maestro de Movilidad y lo establecido en el Acuerdo 346 de 2008, mediante el contrato 20121868 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y Steer Davies & Gleave, adelantó la estructuración y formulación un plan estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos, dicha consultoría incluyó entre sus productos la estructuración técnica, legal y financiera formulación del sistema de bicicletas públicas y de los servicios complementarios requeridos para los grupos objetivos.

ZONA	NOMBRE DE ZONA	FECHA MAX DE IMPLEMENTACIÓN
1	CENTRO INTERNACIONAL - CHAPINERO - CHICÓ - CANDELARIA (Chapinero)	18 meses a partir del acta de inicio
2	KENNEDY	24 meses a partir del acta de inicio
3	POLO	18 meses una vez implementada la zona 1
4	LOS ALCAZARES	
5	GALERIAS	
6	TEUSAQUILLO	
7	SANTA BARBARA	
8	USAQUEN	

ZONA SBP	BICICLETAS REQUERIDAS EN ESCENARIO MÍNIMO	BICICLETAS ACUMULADAS ESCENARIO MÍNIMO
ZONA 1	1250	1250
ZONA 2	204	1454
ZONA 3	82	1536
ZONA 4	441	1977
ZONA 5	281	2258
ZONA 6	237	2495
ZONA 7	284	2779
ZONA 8	72	2851
TOTAL	2851	

En conjunto con el consultor Steer Davies & Gleave en el marco del contrato 20121868, se adelantó la promoción y apoyo a la licitación, realizando un Road Show.

Se contó con la participación de aproximadamente 86 asistentes entre los cuales se cuentan empresas como: Banco de Bogotá, Citibank, Davivienda, Banco Agrario, Coca Cola, Alta Bicycle Share, Bicycle Transit Systems, Eucol, MetroCali, Data Tools, entre otras.

Posterior a esto se adelantó el proceso SDM-LP-026-2014 cuyo objeto es: “Seleccionar la propuesta más favorable para la adjudicación del contrato de concesión, para la Implementación y operación, por su cuenta y riesgo del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá – SBP - en los términos dados en los documentos del proceso de selección, la oferta y sus anexos” el cual mediante Resolución 004 del 19 de marzo de 2015 se adjudicó a la Unión Temporal BICIBOGOTA.

PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

En el marco de la promoción de los medios de transporte no motorizado y de manera especial el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, esta Secretaría ha desplegado una serie de estrategias, programas y proyec-

tos de manera puntual y general con la participación de todas las direcciones y oficinas de esta entidad que han permitido incentivar el uso de la bicicleta donde:

ESTRATEGIAS DTI – DSCVT – DCV - OAC

- Cultura Ciudadana
- Mi Estilo es Bici
- Juego de Roles
- Guías de Ciclorrutas
- Accesibilidad e integración
- Mapa Red Bici
- Manual de la Bici

CAMPAÑAS DTI – DSCVT – DCV - OAC

- Monta y Suma en SDM y entidades
- Cambiando el Chip.
- No inventes maromas.
- Dejese Ver
- Actividades enfocadas a ciclousuarios
- Taller de la Bici
- Clínica de la Bici

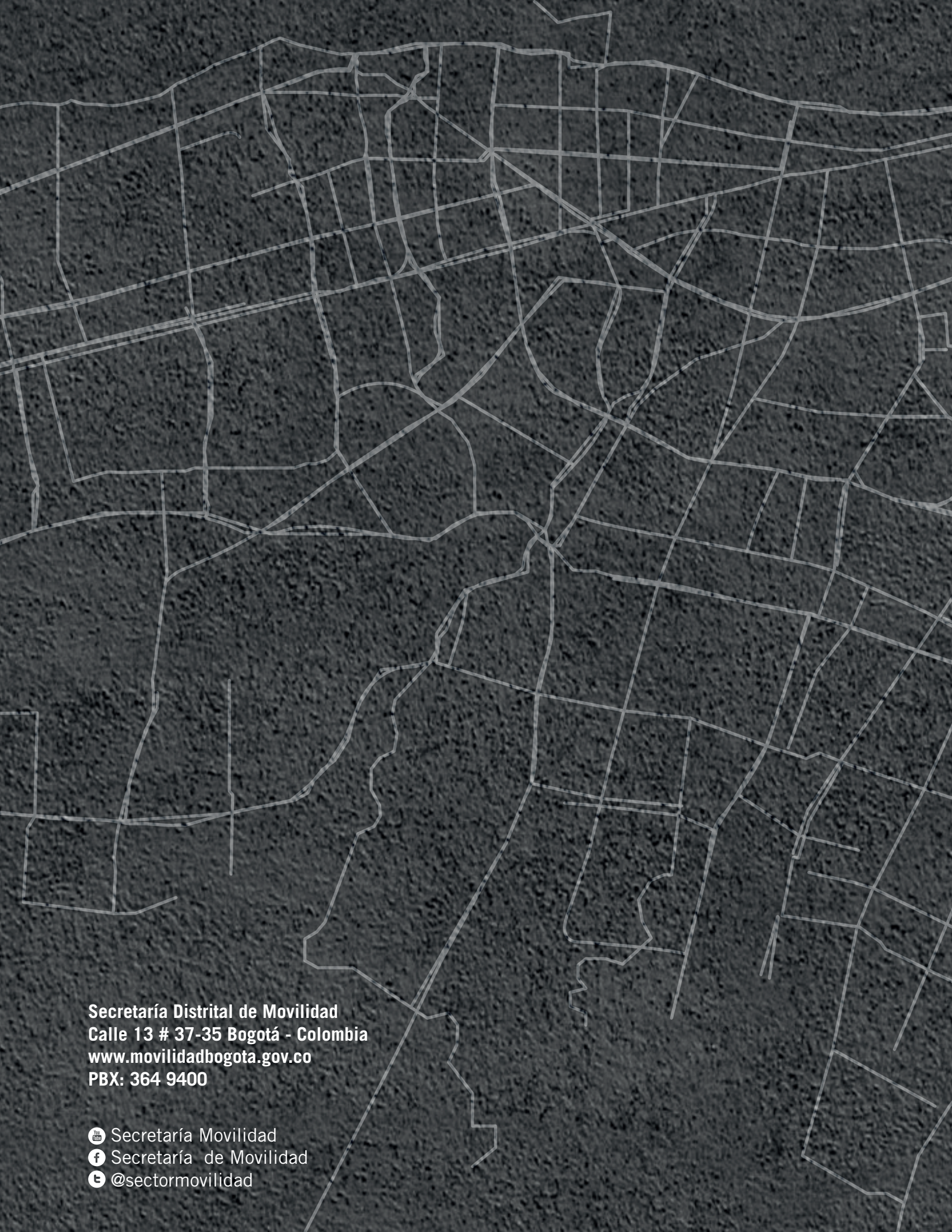
PROYECTOS SDM – SDE - SDG

- Al Colegio en Bici
- Socialización de Bicicarriles
- Onda Bici Segura
- Pactos por la Seguridad Vial -Ciclousuarios




ENCUESTA DE MOVILIDAD DE LOS AÑOS 2005 Y 2011

	VARIABLE	ENCUESTA 2005	ENCUESTA 2011
ITEM	No de Viajes	281.424	441.135
GENERO	Hombre	231.668	338.317
	Mujer	49.755	102.818
POR EDAD	< 05	2.358	---
	05 - 09	15.047	27.433
	10 - 14	14.160	17.164
	15 - 19	22.200	46.090
	20 - 24	38.184	54.934
	25 - 29	42.078	64.003
	30 - 34	33.940	27.892
	35 - 39	34.145	30.168
	40 - 44	26.279	46.370
	45 - 49	21.912	47.129
	50 - 54	14.868	37.949
	55 - 59	9.522	22.268
	60 - 64	3.358	8.206
> 65	3.373	11.530	
MOTIVO DE VIAJE	Regreso a residencia	133.888	200.628
	Trabajo	96.501	97.087
	Asuntos de trabajo	---	9.039
	Buscar trabajo	---	3.473
	Estudio	27.191	31.736
	Negocios	1.011	---
	Compras	1.517	19.389
	Buscar / Dejar a alguien	---	31.528
	Buscar / Dejar algo	---	3.018
	Comer / Tomar algo	---	1.329
	Otra cosa	---	6.158
	Recibir atención en salud	---	957
	Recreación	---	16.996
	Tramites	---	7.993
	Ver a alguien	---	11.804
	Asuntos personales	17.941	---
	Otro	1.369	---
No registra	2.005	---	

Fuente: Encuestas de movilidad 2005 y 2011



Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37-35 Bogotá - Colombia
www.movilidadbogota.gov.co
PBX: 364 9400

-  Secretaría Movilidad
-  Secretaría de Movilidad
-  @sectormovilidad