



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410000834541

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., enero 29 de 2024

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

CONCEJO DE BOGOTÁ 29-01-2024 05:08:53

2024ER1383 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 051-2024

OBS: 202410000834541

REF: Respuesta Proposición 051-2024

Respetado Doctor Garzón

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias.

1. ¿A la fecha cuántos vehículos particulares están dejando de circular en la ciudad de Bogotá producto de la medida de pico y placa?

En este punto por favor desagregar de conformidad con la cantidad de vehículos que no circulan tanto en días pares, como en días impares.

Con base en los datos del Registro Distrital Automotor, a continuación se presenta el número de vehículos particulares (automóvil, camioneta y campero) por último dígito de la placa con corte diciembre de 2023:

Tabla 1: Número de vehículos por último dígito de placa en particulares.

Último dígito de la placa	Número de vehículos
1	194.422
2	195.967
3	195.054
4	195.809

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

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



5	195.068
6	195.602
7	195.349
8	195.963
9	194.590
0	195.240
Total	1.953.064

Fuente: Registro Distrital Automotor.

De acuerdo con lo anterior, se estima que en días pares dejan de circular 976.320 vehículos y en días impares 976.744 vehículos.

2. Con corte al 31 de diciembre de 2023 ¿Cuántos vehículos se encuentran registrados en la plataforma de pico y placa solidario, esto con el fin de poder circular libremente por la ciudad sin las restricciones definidas mediante el Decreto 003 de 2023 o aquel que se expida para la presente vigencia?

En este punto por favor discriminar la cantidad, tipo de vehículo y si es por un día, una semana, un mes o un semestre.

A continuación se relaciona el número de vehículos, no repetidos, registrados para cada uno de los tipos de permisos ofrecidos en la medida durante el 2023, es importante resaltar que la suma vertical de vehículos no representa el total de vehículos inscritos a la medida durante el periodo en cuestión.

Tabla No 2. Acumulado 2023 de vehículos registrados por duración - Pico y Placa Solidario

Duración del permiso	No. Vehículos
Diario	576.658
Mensual	40.452

2

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



Semestral	29.390
-----------	--------

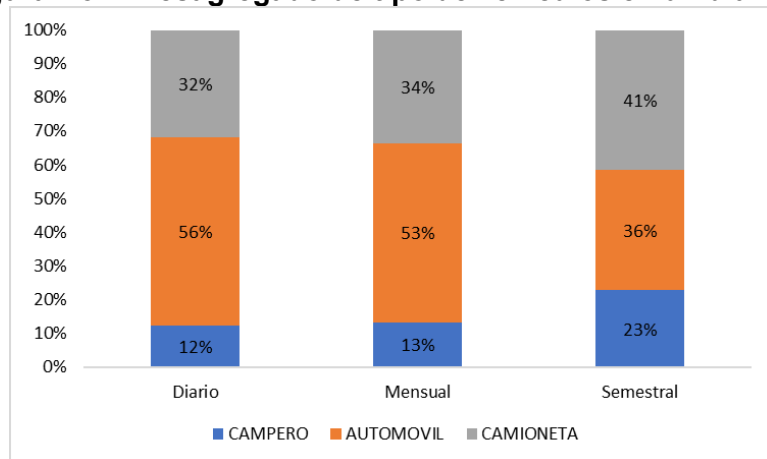
Fuente. Secretaría Distrital de Movilidad

Ahora, de acuerdo con los datos registrados para el 31 de diciembre de 2023, se tiene que 26.078 vehículos contaban con un permiso activo y, de este total, se presenta la siguiente discriminación: 0 diarios, 6.379 mensuales y 19.699 semestrales. Es importante resaltar que esta fecha corresponde a un día domingo, de manera que no representa el volumen total de permisos activos.

Tomando como fecha de corte el último día hábil de 2023 (viernes 29 de diciembre), se tiene un total de 49.663 permisos activos, discriminados así: 23.081 diarios, 6.826 mensuales y 19.756 semestrales; además, se registra 36.455 permisos efectivos (vehículos que de acuerdo con la restricción de Pico y Placa pueden movilizarse gracias al uso del permiso), discriminados de la siguiente manera: 23.081 diarios, 3.422 mensuales y 9.952 semestrales.

En cuanto al tipo de vehículo registrado, a continuación se presenta el desagregado que en promedio se presentó durante el 2023 de los vehículos que contaron con un permiso activo efectivo por día.

Figura No 1. Desagregado de tipo de vehículos en un día hábil



Fuente. Secretaría Distrital de Movilidad

3. Si los fundamentos de la medida de pico y placa en la ciudad de Bogotá es mejorar la movilidad y causar un menor daño ambiental de acuerdo a las emisiones de CO2 que

3

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





emiten los vehículos, ¿Cuál es el sustento técnico para que un ciudadano pueda tener una exención mediante el pago de una tarifa en virtud de la figura de pico y placa solidario? ¿Con esto no se perdió la finalidad de la medida?

El Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, también conocido como pico y placa solidario, es una medida que busca restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor, en los días y horarios establecidos en el Capítulo 1 del presente Decreto, esta medida busca alinearse con medidas orientadas a racionalizar el uso del vehículo automotor particular que se vienen usando en el mundo desde hace varios años, por ejemplo, existen estrategias asociadas a cobros por congestión o distancia recorrida¹ que ponen a disposición de la ciudadanía un mecanismo para el uso de este modo de transporte, y que, de manera voluntaria, puedan retribuir el impacto de las condiciones negativas asociadas al uso de dichos vehículos particulares. En este caso, la destinación de los recursos recaudados por el permiso de pico y placa solidario busca aliviar el déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET del Sistema de Transporte Público de la ciudad.

Para establecer el monto a pagar se tienen en cuenta 4 factores que afectan el valor final del permiso, con lo que se busca compensar de forma equitativa los impactos generados por la circulación de vehículos bajo esta excepción:

1. Duración: el valor base del permiso varía en función de la duración que el ciudadano opte por adquirir, ya sea diario, mensual o semestral, con lo que se brindan opciones para atender diferentes necesidades de movilización en la ciudad.
2. Factor ambiental: a partir del cilindraje, tipo de combustible y el modelo del vehículo, se asocia un factor de contaminación el cual puede variar entre medio, alto y muy alto, de tal forma que entre mayor sea el factor, el vehículo deberá pagar más por el permiso. Para esta clasificación se tiene en cuenta datos estadísticos sobre el nivel de emisiones que generan los vehículos que comparten estas características en los principales elementos contaminantes como son el CO, VOC, NOx, PM y CO₂.
3. Factor avalúo: este factor es asignado a partir del avalúo del vehículo al que será otorgado el permiso, de esta manera se garantiza que el esfuerzo en la compensación social realizada sea proporcional con la capacidad adquisitiva de la persona. Para este factor se definen tres rangos: bajo, medio y alto, de acuerdo con los valores absolutos del impuesto sobre vehículos automotores definidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

¹ Mecanismos de cobros por distancia o por congestión se encuentran operando en países como Inglaterra, Italia y EE. UU.

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





4. Factor de municipio de registro: este factor varía si el vehículo está matriculado en el Distrito o fuera de él y tiene como objeto compensar la diferencia que existe para quienes registran un vehículo fuera de Bogotá, pero circulan por las vías de la ciudad y generan externalidades negativas sin retribuir por su uso a la ciudad a través del pago de impuestos buscando incentivar el registro de vehículos en la ciudad.

En este sentido, la finalidad de la medida continua y a través de la misma la ciudad avanza hacia un modelo que permita internalizar las externalidades negativas que generan los vehículos al circular por la malla vial.

4. Con corte al 31 de diciembre de 2023 ¿Cuánto dinero ha recaudado en total el distrito por pagos efectuados por ciudadanos en cuanto a inscripciones en pico y placa solidario?

En este punto favor desagregar por cada vigencia (2020, 2021, 2022 y 2023).

A continuación se relaciona el recaudo total generado a partir de la medida Pico y Placa Solidario desde su implementación, el 22 de septiembre de 2020 y con corte al 31 de diciembre de 2023.

Tabla No 3. Recaudo total anual - Pico y Placa Solidario

Periodo	Recaudo
2020	\$ 6.140.746.400
2021	\$ 26.217.389.300
2022	\$ 218.991.492.066
2023	\$ 413.453.981.630

Fuente. Portal Pico y Placa Solidario y ACH

5. ¿Al día de hoy cuáles son las principales problemáticas que tiene la ciudad en materia de movilidad?

Como parte de la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura se identificaron las siguientes problemáticas a partir del trabajo realizado con el sector Movilidad y los talleres con ciudadanía, estas problemáticas se encuentran organizadas en 11 núcleos temáticos asociados con la movilidad de Bogotá:



1. Técnico

En relación con el componente técnico, los participantes definieron dentro de los principales aspectos asociados a la definición, planeación, diseño e implementación de la movilidad en la ciudad, lo siguiente:

- Mayores tiempos en los procesos de planeación/estructuración de los proyectos debido a cambios de lineamientos o parámetros, en particular con los aspectos relacionados con el transporte masivo.
- Complejidad y demoras en el proceso de gestión predial, traslado de redes para iniciar la ejecución de los proyectos.
- La planeación de la red de cicloinfraestructura no toma en cuenta los patrones de viajes diferenciados con perspectiva de género.
- Falta de priorización del peatón en todos los proyectos tanto en los procesos de diseño de infraestructura como en la formulación de política de movilidad.
- Informalidad en el transporte de pasajeros (Urbano e intermunicipal) y de carga no permite la planificación, gestión y control adecuados.
- Falta de información de los actores asociados a la movilidad que impide el desarrollo de las estrategias de manera adecuada.
- Cruce o traslapo de los trazados de los proyectos con elementos de la estructura ecológica que no cuentan con mecanismos o instrumentos para que sean compatibilizados y así viabilizar los proyectos.
- Expansión y ejecución de infraestructura del Componente Troncal: Escasa disponibilidad de predios para la construcción de nuevos patios del Sistema. Limitados recursos para la ejecución de diferentes proyectos. Inconvenientes en los procesos de contratación y ejecución de obras.

Para la ciudadanía las problemáticas más mencionadas se encuentran asociadas a la falta de cobertura de transporte público en zonas de la ciudad, la falta de desarrollo de infraestructura vial (se resaltó en los talleres de Transporte Público, Logística y carga, movilidad eléctrica, movilidad activa, entre otros), y la ausencia de integración entre la ciudad y la región en materia de transporte público.

2. Operacional

- Deterioro de la infraestructura vial que no permite la continuidad en la prestación del servicio de transporte del sistema.

6

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





- Deficiencia en la implementación de infraestructura de integración regional adecuada para la operación. Esto genera que las rutas intermunicipales tengan que realizar largos recorridos para integrar a los usuarios con nodos de transporte público, y generen problemáticas como: 1) urbaneo (transporte de pasajeros que se mueven únicamente en el perímetro distrital, sin utilizar el servicio para viajar entre dos municipios, lo que produce una competencia desleal para el SITP), 2) dificultad del control de la operación, 3) incremento de la congestión y tiempos de viaje de los usuarios.
- Congestión en la mayoría de corredores principales de la ciudad, asociados al aumento del parque automotor, así mismo a las grandes obras de infraestructura que se desarrollan en la ciudad
- Implementación de modos de transporte adicionales en la ciudad en los cuales el medio de validación no sea compatible con el del SITP, forzando a los usuarios a pagar dos pasajes por la transferencia de un modo a otro.
- Dificultades para el ascenso tecnológico del parque vehicular de carga debido a factores macroeconómicos, intereses comerciales y regulación.
- Integración con otros modos de transporte: Demanda o ingresos insuficientes que generen la necesidad de mayor aporte del Distrito para cubrir los costos. Afectaciones en la operación del Sistema durante la etapa de construcción de otros proyectos.

Con respecto a los aportes ciudadanos, el estado de la infraestructura vial es una de las problemáticas más mencionadas, también se menciona la congestión y el trancón.

3. Infraestructura

- Mal estado de la infraestructura vial, que genera congestión vial, siniestros viales y dificultan la implementación de sistemas de movilidad activa (bici, caminata, vehículos micromovilidad).
- La conectividad de la red es débil en intersecciones y pasos a desnivel (movilidad activa).

En relación con los aportes ciudadanos uno de los problemas más mencionados fue el de la accesibilidad para las poblaciones diferenciales. De la misma forma, en el taller de ruralidad se resaltó el mal estado de la infraestructura a nivel rural. Otra de las problemáticas resaltadas por la ciudadanía es la inseguridad personal derivada del mal estado de la infraestructura, tema que fue resaltado más en el taller con mujeres.

4. Seguridad

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



- Vandalización de infraestructura, cámaras, sensores y otros elementos necesarios para la operación, el control y la gestión de los componentes del sistema de movilidad.
- Hurto de bicicletas y vehículos de micromovilidad que aumentan la percepción de inseguridad y disminuyen la disposición al uso de estos modos.
- Hurtos en el transporte público y privado que reducen la percepción de seguridad y generan inconformidad con el servicio.

Desde los aportes ciudadanos se resalta la falta de seguridad como uno de los problemas que afectan a los ciclistas, taxistas, usuarios y operadores de transporte público, así como a las poblaciones diferenciales.

5. Ambiental

- Dificultades y resistencia en la adopción de medidas de descarbonización del transporte en la ciudad pueden contribuir a mantener las problemáticas asociadas a calidad del aire y salud.

Frente a los temas ambientales la ciudadanía coincidió en resaltar la contaminación generada por los diferentes modos como uno de los problemas más relevantes a atender.

6. Regulación y Control

- Crecimiento del transporte informal en aquellas zonas que no pueden ser atendidas por el componente zonal o en zonas con cobertura de pocas rutas urbanas que pueda facilitar la localización de rutas informales.
- Aplicaciones o plataformas no legales en este momento, pero con alto nivel de desarrollo tecnológico y con información detallada de alto número usuarios y conductores del servicio.

Dentro de los talleres con ciudadanía también se resaltó el aumento de informalidad en el transporte público, la invasión del espacio público que impide el libre tránsito peatonal y de los ciclistas.

7. Datos y Tecnologías de la Información

- Infraestructura Tecnológica limitada.
- No se cuenta con información a detalle de vehículos de micromovilidad de uso privado diferentes a las patinetas.

8

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





- Limitaciones tecnológicas para facilitar la operación y control del servicio intermunicipal. Es decir, no se cuenta con un centro de control que permita monitorear que las rutas cumplan con los recorridos y paraderos establecidos, ni facilidades para verificar que las placas de los vehículos estén habilitadas para prestar el servicio, o un sistema de gestión que permita unificar los despachos de las diferentes empresas.

8. Financiero

- La reducción de la demanda por la crisis sanitaria afectó negativamente las finanzas del sistema, incrementando en términos generales la tarifa técnica de las rutas. Existen servicios rurales cuya tarifa técnica es muy alta, sin embargo, estos deben mantenerse para garantizar la prestación del servicio y la cobertura en zonas alejadas de la ciudad.
- La reducción de la demanda del Sistema por el COVID-19 disminuyó los ingresos, con lo cual el Distrito ha tenido que destinar más recursos para cubrir el déficit de los costos de la operación del Sistema. No se tienen otras fuentes de ingreso para la financiación del Sistema. Recursos limitados para la implementación de más infraestructura y equipos anti evasión.
- El ascenso tecnológico puede generar importantes reducciones en los recaudos por sobretasa a la gasolina.
- Débil aparato y experiencia de fuentes de financiación externas que garanticen su ejecución.
- Sobrecostos en el mantenimiento y construcción de los diferentes componentes del sistema debido a la volatilidad del dólar y a costos arancelarios asociados al proceso de importación
- La financiación no está bien definida ni es suficiente en relación con las necesidades de mantenimiento de la red de cicloinfraestructura.
- No hay financiación ni recursos para la formulación, el diseño y la implementación, de una red de infraestructura peatonal que supla las necesidades de Bogotá.

Dentro de las problemáticas identificadas por los ciudadanos se encuentra el costo del transporte y la ausencia de subsidios o tarifas diferenciales para ciertos grupos poblacionales. Por otra parte, en el taller de servicio público se resaltó la evasión del pago como una de las principales problemáticas.

9. Normativo

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



- Falta integración de la micromovilidad con los diferentes sistemas de transporte de la ciudad.
- La reglamentación técnica y normativa local y nacional sobre los modos y tecnologías no es robusta ni está actualizada.
- Las políticas de planes de desarrollo Distritales han resultado variables impidiendo la continuidad y ejecución del plan de expansión del Componente Troncal, de manera que recursos y esfuerzos han encontrado dificultades en la materialización de los proyectos.
- Cambios constantes en las decisiones de política y/o decisiones gubernamentales de nivel distrital y nacional que no permiten la continuidad de las intervenciones.
- Dependencia normativa del Ministerio de Transporte.
- En este apartado, desde los talleres con ciudadanía se resaltó la falta de reglamentación al bicitaxismo y el fortalecimiento de la normatividad para el transporte especial, logística y carga.

10. Institucional

- Falta de coordinación (articulación) institucional efectiva entre las entidades del sector para el cumplimiento de objetivos estratégicos, metas y actividades.
- Coordinación de cronogramas de corto y mediano plazo entre proyectos de ciudad que pueden generar afectaciones al tránsito simultáneas que dificultan la presentación y seguimiento de PMT.
- Falta de integración con el nivel central y los gremios para la formulación de políticas de gestión de la demanda.
- La dispersión de competencias institucionales genera dificultad en la consecución de metas.
- En lo administrativo y lo contractual, existen dificultades para conseguir una integración tarifaria costeaable y sostenible entre los diferentes modos de transporte, esto ha tenido incidencia en la asignación y administración de recursos y la priorización de obras de infraestructura para este fin
- No todas las entidades cuentan con capacidad institucional de atención de incidentes en horarios nocturnos.
- Falta de coordinación interinstitucional en las diferentes escalas territoriales en cuanto a competencias y alcance de decisiones territoriales y de infraestructura.
- En los diferentes talleres, una de las problemáticas que se identificó fue la falta de articulación institucional y de las instituciones con la ciudadanía.

11. Cultura

10

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





- Ausencia de cultura metro promovida por la Administración para la apropiación del proyecto, lo que conlleva a un desconocimiento de la ciudadanía y entidades que pueden interferir, generando retrasos en el proceso de implementación y construcción y un rechazo del proyecto.
- Fallas en los procesos de participación y comunicación social.
- Resistencia al cambio de la ciudadanía en relación con la generación de transformaciones en la forma, uso o prestación de servicios que históricamente se han desarrollado de una misma forma en la ciudad (TP, uso vehículo particular, parqueo, entre otros).
- Falta de apoyo social para la ejecución de los proyectos por inconformidad de la ciudadanía.
- Falta de sentido de pertenencia por parte de la ciudadanía hacia los proyectos, debido a inconformidad con el sistema de transporte actual.
- Cultura ciudadana, apropiación del Sistema: Incremento en la evasión de validaciones de pasajes y vandalización de buses del componente zonal del sistema. Adicionalmente, pueden presentarse conflictos sociales como bloqueos, marchas y paros que afecten la integridad, operación e infraestructura del sistema
- Desconocimiento por parte de la ciudadanía en relación con las competencias institucionales asociadas a la red de cicloinfraestructura (implementación y mantenimiento).

Sumado a lo anterior en el proceso de elaboración del Plan de Desarrollo Distrital, la administración actual ha identificado las siguientes problemáticas como las más relevantes en materia de movilidad para Bogotá:

1. No todas las personas en Bogotá tienen opciones de movilidad convenientes, amables y seguras para cada viaje:

Por un lado, la siniestralidad vial es un asunto de salud pública que cobra la vida de cerca de 1,35 millones de personas cada año, cifra que representa una fatalidad cada 23 segundos, convirtiéndose en la octava causa de muerte en el mundo y en la primera causa de muerte para niñas, niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad. En el caso de Bogotá, al año mueren alrededor de 500 personas y 20.000 resultan lesionadas. Aunque Bogotá es una ciudad pionera a nivel mundial en la generación y/o adopción de buenas prácticas en torno a la seguridad vial, factores y situaciones endógenas y exógenas han ocasionado retrocesos en las metas trazadas y representan grandes retos por afrontar.



Por otro lado, dentro de las causas asociadas a esta problemática se encuentra el déficit de infraestructura de transporte masivo, en Bogotá las demandas de viajes al día exceden el suministro de infraestructura de transporte. La oferta de transporte público masivo no se ha desarrollado al mismo ritmo que el crecimiento de viajes, aumentando el uso del vehículo particular y por ende contribuyendo a la congestión. Para entender este déficit de infraestructura, en el año 2016 se proyectaba 29.9 km de Metro Pesado (CONPES 2999, año 1998) y 388 km de Troncales de TransMilenio (CONPES 3093, año 2000) para atender la demanda de viajes en Bogotá. Al día de hoy, 25 años después, estamos construyendo la primera línea del metro y solo tenemos el 29% de troncales de TransMilenio operando. En contraste, la población de Bogotá sí ha crecido un 17% llegando a 7.5 millones de habitantes, y en los casos más críticos como Soacha, su población ha crecido un 144% en los últimos 18 años.

2. Desplazarse en la ciudad toma más tiempo de lo necesario

La congestión es un fenómeno presente en la mayoría de las ciudades de tamaño mediano, grande y en las megaciudades en todo el mundo. Bogotá pertenece a la categoría de grandes ciudades, según la proyección del último censo que reporta el DANE a 2023, hay aproximadamente 7 millones 969 mil habitantes. De esta población, alrededor del 33% cuenta con vehículo propio, pese a la pandemia del COVID-19, la adquisición de vehículos no disminuyó, se detuvo temporalmente y para junio de 2020 se aceleró (ANDEMOS.ORG, 2020).

Según la ingeniería y la economía del transporte, la congestión podría considerarse como la situación en la que “la demanda de tráfico supera el rendimiento máximo sostenible de la vía” (DMRB, 1997), al tener este desbalance entre la demanda que no puede ser atendida adecuadamente por la oferta de transporte, se generan externalidades que se ven reflejadas en reducción de las velocidades de circulación, que se traduce en incrementos de tiempos de viaje de todos los modos, mayor parqueo en vía, aumento del consumo de combustibles, aumento en los costos de operación y en el incremento de la polución atmosférica (contaminación por fuentes móviles) con niveles bastante superiores a los considerados aceptables.

La ciudad ha tenido un incremento en los frentes de obras de infraestructura de movilidad (2023: 450, 2022: 443, 2021: 219, 2020: 100) asociados a proyectos como la construcción de la PLMB y otros proyectos estratégicos como la troncal de Transmilenio de la Avenida Carrera 68. Estos frentes de obra y sus PMTs generan impacto por desvíos o modificaciones a las condiciones de circulación, así como un aumento en el número de vehículos de grandes dimensiones que circulan por la ciudad para cubrir las necesidades de transporte de materiales de construcción, equipos y maquinaria de obras, y traslado de escombros. Estas interacciones con diferencia de





masas generaron entre el 2022 y abril de 2023 aproximadamente un 35%² de las muertes por siniestros viales, donde la diferencia de masa fue un factor determinante (vehículos de grandes dimensiones con peatones, ciclistas y usuarios de motocicleta). Esto se relaciona con el mayor tránsito de vehículos de carga por las múltiples obras de la ciudad³ y ha puesto el foco y los esfuerzos de la SDM en trabajar con los actores involucrados.

3. Los ciudadanos más vulnerables deben pagar un alto porcentaje de sus ingresos para desplazarse

La baja oferta de servicios y oportunidades de empleo en la proximidad genera segregación espacial, lo que incide directamente en los tiempos de viaje de las personas, que afectan su productividad y calidad de vida. De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Movilidad 2019, entre 2011 y 2019 los tiempos en modos motorizados aumentaron de manera significativa, en especial los tiempos de viaje en automóvil, que pasaron de 43 a 55 minutos (aumento del 28%), entre tanto, los usuarios de transporte público que comparten las calzadas de tráfico mixto tuvieron un aumento de 68 a 82 minutos en sus viajes (aumento del 20%), por último, los viajes en taxi pasaron de 38 a 54 minutos (un aumento de más del 42%).

Sumado a lo anterior, el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) tiene como fuente principal de ingresos el recaudo vía tarifa del usuario. Sin perjuicio de lo anterior y sin que se considere como una fuente de ingreso propia del SITP, el Distrito a través de la Secretaría Distrital de Hacienda, la SDM o TRANSMILENIO S. A., aporta los recursos necesarios al Fondo de Estabilidad Tarifaria (FET) para atender los compromisos de pago existentes con todos los Agentes del Sistema por medio de TRANSMILENIO S. A., y de esta forma garantizar la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros de la ciudad de Bogotá D.C.

Igualmente, en cuanto a los recursos destinados a cubrir el diferencial tarifario del SITP a través del FET, existe la opción de recibir respaldo por parte del Gobierno Nacional para sufragar dicha brecha. La evolución del FET permite evidenciar que TRANSMILENIO S. A. y el Distrito Capital, han honrado desde el año 2000 a la fecha los contratos de concesión, pues siempre se han girado los recursos necesarios para cumplir y mantener la operación regular del Sistema.

El SITP enfrenta un incremento del déficit de recursos, que ha dado lugar a un aumento en la necesidad de recursos financieros adicionales por parte del Distrito. Asimismo, se observó una disminución en la demanda del SITP tanto durante como después de la pandemia de COVID-19,

² Consulta SIGAT de 28 de agosto de 2023

³ para finales del 2023 se estima alcanzar 630 frentes de obra en toda Bogotá

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





tendencia que se ha venido revirtiendo en el componente zonal, producto de la implementación del 100% del SITP, y aún en recuperación en el componente troncal.

Ante esta problemática, el déficit anual ha sido cubierto mediante recursos corrientes del Distrito, y además, la administración distrital ha propuesto nuevas fuentes alternativas de financiación en cumplimiento de la Ley 1955 de 2019. Aunque estas fuentes han contribuido a mitigar el déficit tarifario, no son suficientes para cubrirlo por completo, o incluso algunas, como el estacionamiento en vías públicas, aún no generan recursos para el Fondo de Estabilización Tarifaria. Existen otras fuentes más eficaces, como el pago por el uso de vías congestionadas, que generan mayores ingresos, aunque pueden conllevar efectos secundarios relacionados con la congestión del tráfico. La administración distrital ha propuesto nuevas fuentes de financiación de acuerdo con la ley, pero estas propuestas no han sido aprobadas por parte del Concejo de Bogotá. Además, se está revisando y estructurando la cofinanciación de la flota e infraestructura, tal como se establece en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

4. Uso inadecuado del espacio público para la movilidad

Los factores por los que se da la congestión no siempre están relacionados con el alto flujo vehicular, ya que congestionar tiene como significado “obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo” que, en este caso, es el tránsito vehicular. (DRAE, 2020). Los principales elementos que causan estas obstrucciones en la ciudad son el mal parqueo en las vías, los siniestros viales y el estado de la malla vial que provocan una reducción de la velocidad en el flujo vehicular y desorden por la disminución del espacio, lo que conlleva una mayor congestión.

A partir de modelaciones de tránsito y transporte se estimó el aporte de estos elementos a la congestión, donde el estacionamiento indebido en vía aumenta en 5,10% los tiempos de viaje, equivalente a tener 5.000 automóviles adicionales en la red para la HMD (Hora de Máxima Demanda). Los siniestros viales que afectan en 5,03% los tiempos de viaje equivale a aumentar 4.950 automóviles en la red para la HMD. El estado de la malla vial afecta en 2% los tiempos de viaje en Bogotá, equivalente a aumentar 1.300 automóviles en la red para la HMD.

Incumplimiento y falta de conocimiento de las normas tránsito y comportamiento: El Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002 dictamina en su Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios: “ Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24

14

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





de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público". Esta afirmación de ley, expone una tesis poco aceptada por la comunidad, y es que no sólo contenemos derechos fundamentales de circulación, si no deberes y obligaciones enmarcados en ámbitos de ley que buscan la protección de los actores más vulnerables y el uso adecuado de las franjas dispuestas para cada uno siempre vigilados y sancionados por la autoridad competente.

Entre los múltiples desconocimientos e incumplimientos se encuentran las prácticas inadecuadas e indebidas de invasión de las franjas peatonales y de bicicletas por parte del vehículo particular mediante el parqueo irregular que no sólo afecta la sana y libre circulación de los usuarios vulnerables, si no que los pone en riesgo enfrentándose por el espacio sobre otras franjas que tiene como función objetivo la circulación de medios de transporte motorizados.

5. El sistema de movilidad actual* dificulta la competitividad de la Bogotá Región

La movilidad urbana y regional en Colombia enfrenta importantes desafíos en términos de congestión vehicular, contaminación ambiental y siniestralidad vial. Si bien en el caso de Bogotá, al interior de la ciudad se han implementado diversas políticas y proyectos para dar solución a los crecientes problemas de movilidad, y en algunos casos se ha contado con cofinanciación de la Nación, en el contexto regional el panorama ha sido distinto. Esto se debe principalmente a la desarticulación entre los municipios de la región, la baja coordinación entre diferentes niveles territoriales y gubernamentales, y la dificultad en constituir figuras de asociatividad para la gestión conjunta de la movilidad. Esto ha dificultado la articulación y coordinación entre los gobiernos municipales, distrital y departamental, y sus respectivas entidades encargadas de la planeación y gestión de la ocupación del suelo, la movilidad y el transporte. Hoy, a pesar de los avances en materia institucional, la región carece de una estrategia supramunicipal concertada para el mejoramiento de la movilidad cotidiana y han sido los territorios quienes han tenido que implementar medidas aisladas, desde sus planes de ordenamiento y planes de desarrollo, y con limitados recursos, que no logran impactar de manera significativa a escala regional.

En adición a esto, según el estudio de flujos total y volúmenes de flujo vehicular de camiones (contrato 2019-1816 SDM, 2021) se evidencia que, en el periodo de 2015 a 2020, el número de vehículos de carga que ingresan y salen de Bogotá (viajes regionales) aumentó cerca de un 130% en relación con los observados en el cordón regional (viajes interdepartamentales), hecho que refleja una intensificación de la actividad logística dentro de la aglomeración económica





Bogotá Región. De estos, se identifica que el 50% lo hacen por la Calle 13 y la Calle 80, denotando como estos sectores generan y atraen un número importante de viajes, mostrando el gran dinamismo de la actividad de carga entre la ciudad de Bogotá y los municipios de Cundinamarca.

6. Deficiente estado, calidad y continuidad de la infraestructura de las redes que conforman el espacio público para la movilidad

Evitar el grado de deterioro de la infraestructura vial y de espacio público está íntimamente relacionado con el presupuesto asignado para poder ejecutar el proceso de conservación, toda vez que algunos sectores de la ciudad cuentan con pavimentos que ya cumplieron con el periodo de vida útil para el cual fueron concebidos inicialmente.

Malla Vial de Bogotá: A 30 de junio de 2023 la malla vial de la ciudad tiene una extensión de 14.587,85 km – carril, de los cuales 1.272 corresponden a malla vial rural. Se cuenta con estado de condición superficial para 14.307,86 km-carril así: 38,3% está en buen estado, el 22% en estado satisfactorio y 12,3% en estado justo, el restante 27,5% se encuentran en estados que van desde pobre a estado fallado.

El estado de las vías de Bogotá se obtiene producto de la actualización semestral que realiza el IDU tomando como principal fuente de información los reportes de intervención de las entidades con competencia para la conservación de la malla vial y posterior aplicación de modelos teóricos de deterioro. Estas cifras no reflejan el estado de los segmentos que se localizan en suelo de expansión.

Si bien para este tipo de infraestructura, el Distrito cuenta con fuentes de destinación específica como la sobretasa a la gasolina y el ACPM, y ha venido implementando las intervenciones de conservación a través del esquema de vigencias futuras, estos recursos resultan insuficientes para atender el total de las necesidades de la ciudad, por lo que se hace necesario que se establezca un plan estratégico de intervenciones de conservación y señalización a largo plazo que permita contar con altos porcentajes en buen estado, lo que se traducirá en reducción de índices de accidentalidad y mejora en tiempos de viaje.

6. ¿Cuáles han sido los resultados para la ciudad de Bogotá frente a la puesta en marcha del pico y placa regional que se viene implementando en algunos fines de semana para la entrada a la ciudad?

16

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

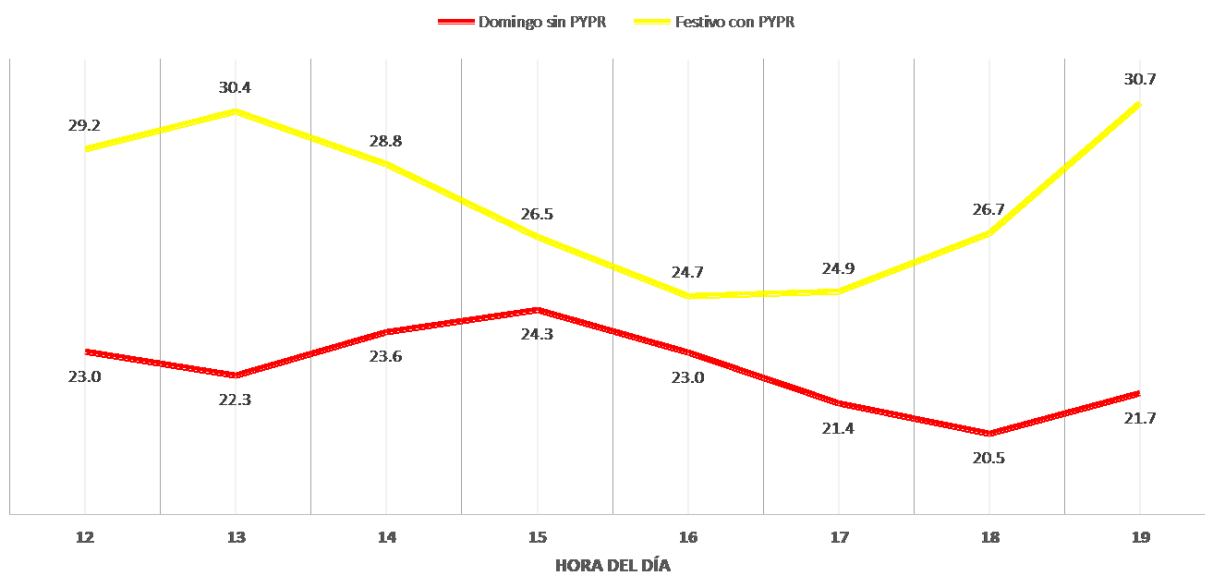


A continuación, se presentan los análisis que la SDM realiza periódicamente para monitorear el funcionamiento de la medida:

a. Velocidades

Para el análisis del comportamiento de las velocidades en los corredores de entradas de la ciudad, gracias a la implementación de la medida del Pico y Placa Regional (PYPR), se tomaron los datos de velocidades para los corredores de la API de Waze y se calcularon las velocidades para cada hora entre las 12:00 y las 20:00 horas, en dos grupos para comparación: el primero conformado por los domingos típicos desde febrero del 2022 hasta la fecha, en los cuales no se contaba con la implementación de la medida del Pico y Placa Regional y en otro grupo, conformado por festivos desde febrero del 2022 hasta la fecha, en donde se implementó la medida. A partir de esta comparación, se obtuvieron los siguientes resultados:

Figura No. 2 . Velocidades km/h de los corredores de entradas a la ciudad por hora del día



Fuente: velocidades de Waze para las entradas de la ciudad.

17

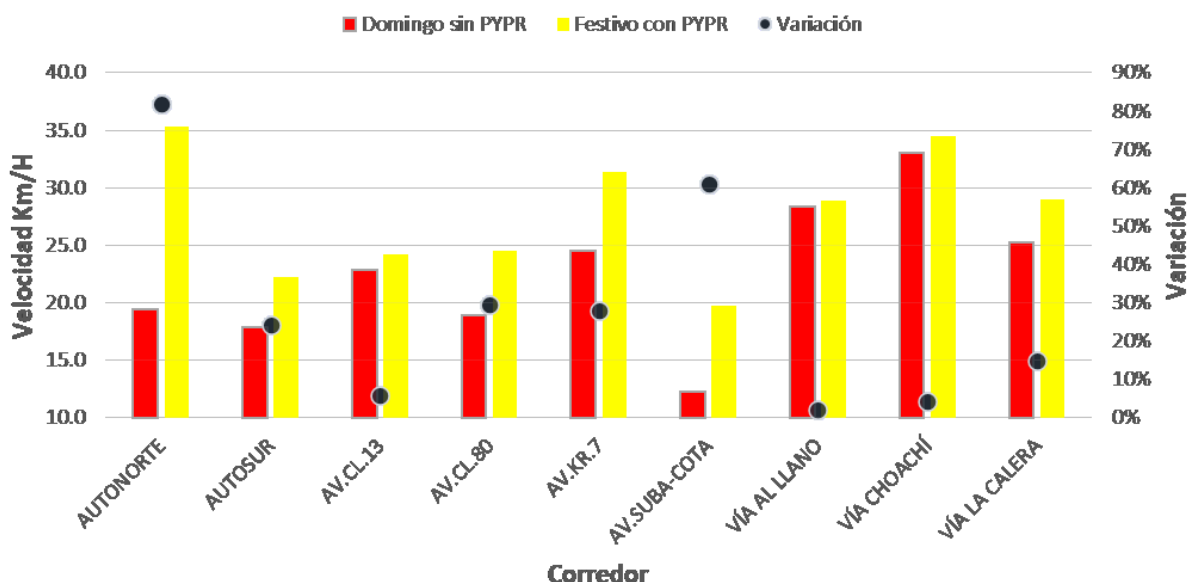
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



Se encontró una marcada diferencia promedio entre los dos grupos de aproximadamente un 23,1% de mejora en las velocidades a lo largo de la franja horaria de análisis, debido a la implementación de la medida del PYPR..

A nivel de corredor, se encontró que las velocidades tienen los siguientes comportamientos:

Figura No 3. Velocidades km/h en los corredores de entradas a la ciudad y variación porcentual de la velocidad con pypr respecto a sin pypr



Fuente: velocidades de Waze para las entradas de la ciudad.

En la gráfica anterior se puede ver que para algunos corredores la mejora en la velocidad por la implementación del Pico y Placa Regional superó el 60%, como en los casos de la Av. Suba-Cota y la Autonorte, y en los demás corredores se presentaron variaciones significativas de mejora, salvo los corredores de la Av. CL 13, la Vía a Choachí y la Vía al Llano cuyas variaciones fueron del 6%, 4% y 2% respectivamente, aunque cabe resaltar que estos corredores han tenido velocidades superiores a los 24 km/h.

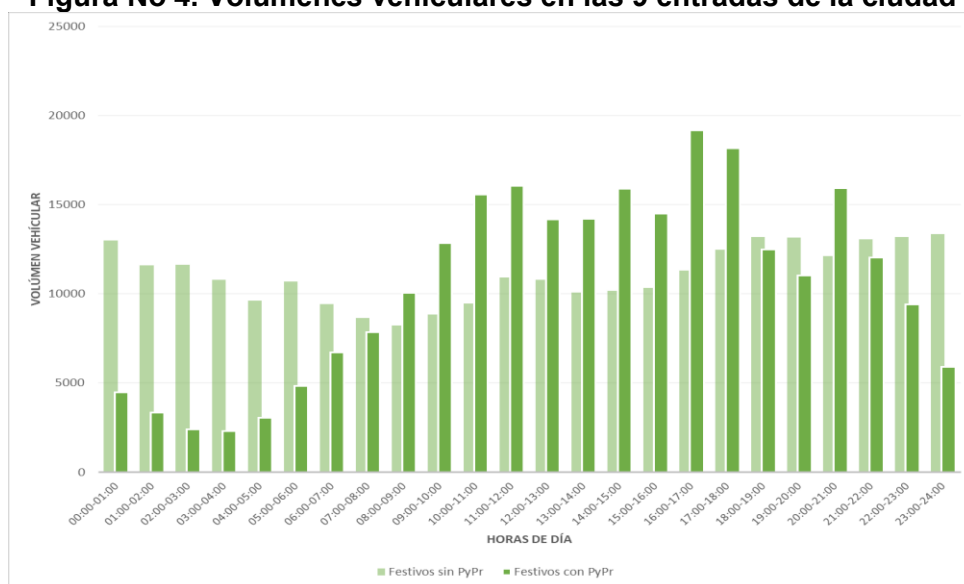
b. Volúmenes

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



Con base en el contrato de monitoreo de la SDM se toman volúmenes vehiculares en los 9 corredores de entradas y salidas de la ciudad. A continuación, se presentan los volúmenes promedio por hora de vehículos que ingresan a la ciudad en los días lunes con puentes festivos.

Figura No 4. Volúmenes vehiculares en las 9 entradas de la ciudad



Fuente: Contrato de monitoreo de la SDM.

Se observa que con la medida de Pico y Placa Regional (PyPR), los conductores adelantaron las horas de viaje de regreso, distribuyendo de forma más uniforme los volúmenes vehiculares entre las 10:00 a.m. y las 9:00 p.m., a diferencia del periodo previo a la implementación de la medida, en donde se registraban más ingresos vehiculares durante horas de la madrugada y se acumulaban también más vehículos ingresando durante las horas de la tarde.

c. Comparendos

Los beneficios en la movilidad generados por el PYPR requieren de acciones de control y pedagogía, de manera que la ciudadanía adopte el esquema definido de forma adecuada, permitiendo el uso eficiente de los ingresos a la ciudad durante las jornadas de retorno de puentes festivos.





En las jornadas de PYPR que se han presentado en lo corrido del 2023 y 2024 se registra la siguiente imposición de órdenes de comparendo para la infracción C.14, es de aclarar que el incumplimiento a la infracción C.14 “Transitar por sitios prohibidos”, incluye diferentes comportamientos entre los que se encuentra: incumplimiento a la restricción por pico y placa, invasión de carril preferencial, invasión de carril escolar entre otras, sin embargo, es necesario precisar que, dentro del procedimiento en la imposición de comparendos en vía, no existe el campo que clasifique cada uno de los comportamientos mencionados anteriormente, actualmente esta discriminación se realiza de forma manual mediante el campo “observaciones”, el cual es diligenciado directamente por el funcionario que está realizando la imposición.

Tabla 4. Comparendos impuestos por incumplimiento a la medida de PYPRI año 2023 y 2024

Fecha	Comparendos C.14 Pico y Placa Regional
20/02/2023	1.805
09/04/2023	1.825
01/05/2023	1.723
22/05/2023	1.438
12-06-2023	2.078
19-06-2023	2.295
03-07-2023	2.065
07-08-2023	1.960
21-08-2023	1.078
16-10-2023	1.867



06-11-2023	1.752
13-11-2023	1.502
10-12-2023	1.728
25-12-2023	1.461
01-01-2024	1.064
08-01-2024	1.088
Total	23.116

Fuente: Base de datos QLIK (dispositivos de apoyo en vía) en el periodo del 01 de enero de 2023 y el 08 de enero de 2024

En relación con la imposición de órdenes de comparendo por corredores viales, se tiene que el corredor con mayor imposición, en promedio, para las jornadas hasta la fecha es la Autopista Sur, seguido de la Calle 80 y la Autopista Norte; se detalla en la siguiente tabla el total de comparendos impuestos por corredor para cada fecha.

Tabla 5. Comparendos impuestos por corredor por incumplimiento a la medida de Pico y Placa Regional año 2023

FECHA	CALLE 80	AUTO NORTE	AUTO SUR	VÍA AL LLANO	CALLE 13	CALERA	CHOACHÍ	SUBA - COTA	CARRERA 7	TOTAL
20/02/2023	285	298	238	187	236	169	78	152	162	1805
09/04/2023	365	271	251	297	124	142	111	161	103	1825
01/05/2023	210	221	352	172	247	167	128	130	96	1723
22/05/2023	165	180	388	53	142	191	64	126	129	1438

21

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



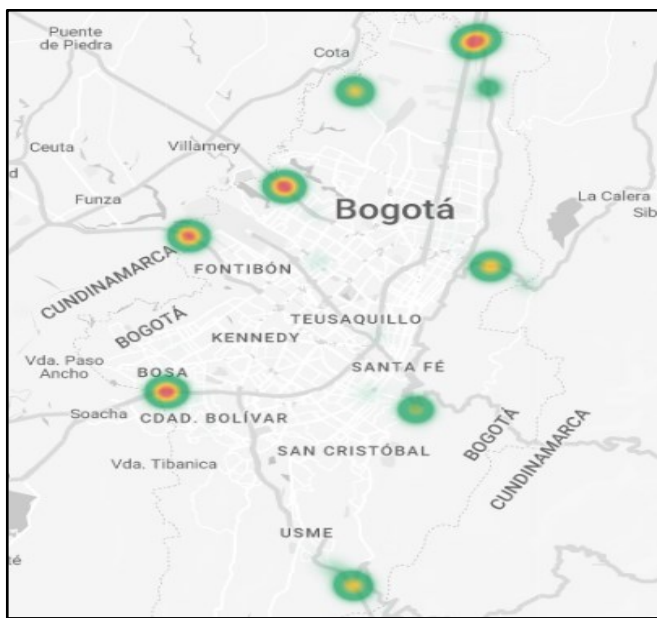


12-06-2023	320	374	312	159	274	246	114	141	138	2078
19-06-2023	425	314	371	195	301	210	94	159	226	2295
03-07-2023	329	350	261	195	316	167	99	107	241	2065
07-08-2023	307	299	235	181	308	210	108	157	155	1960
21-08-2023	117	141	253	0	137	149	86	107	88	1078
16-10-2023	309	281	239	184	317	163	99	121	154	1867
06-11-2023	338	270	290	145	259	165	80	122	83	1752
13-11-2023	212	296	225	181	188	98	94	109	99	1502
10-12-2023	353	188	250	149	240	158	115	124	151	1728
25-12-2023	243	223	248	134	239	64	105	123	82	1461
01-01-2024	237	133	215	0	109	116	62	107	85	1064
08-01-2024	244	138	179	0	179	74	99	79	96	1088

Fuente: Base de datos QLIK (dispositivos de apoyo en vía) en el periodo del 01 de enero de 2023 y el 08 de enero de 2024

En el siguiente mapa de calor se observa la concentración de comparendos impuestos por la infracción C.14 "Transitar por sitios prohibidos" - Pico y Placa en los corredores de ingreso a Bogotá.

Figura No. 5 Mapa de concentración de imposición de comparendos por incumplimiento del Pico y placa Regional



Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.

7. Teniendo en cuenta la temporada de vacaciones y fin de año de 2023 ¿Qué estrategias se han tomado por parte de la Administración Distrital para evitar los colapsos viales que se presentan en las entradas y salidas de la ciudad? Justifique su respuesta.

La SDM tiene como estrategia la implementación del Plan Exodo Retorno con el fin de minimizar la congestión vial que se presenta por el alto volumen vehicular que circula por las distintas entradas y salidas de la ciudad. En dicho plan se tienen una serie de acciones coordinadas tanto al interior de la Secretaría como también con otras Entidades Distritales, Gubernamentales y Estatales. Estas acciones son:

- Centralización de operación desde el Centro de Gestión del Tránsito – CGT a través de 130 cámaras de monitoreo y 200 cámaras del C4. A su vez, se informa en tiempo real a la comunidad mediante las redes sociales de la SDM (@BogotaTransito y @sector movilidad)
- Implementación de Planes semafóricos pesados para los corredores de salida e ingreso, priorizando la movilidad de los usuarios que desean ingresar o salir de la ciudad.

23

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



- Personal del grupo guía realizando apoyo y gestión de tránsito a lo largo de los nueve corredores de ingreso y salida de la ciudad.
- Apoyo de los Agentes de Tránsito de la Policía y Agentes Civiles de la SDM, quienes realizan regulación y control del tránsito en puntos estratégicos y así mismo, evitando el parqueo en vía.
- Recorridos realizados por los profesionales de la Subdirección de Gestión en Vía a lo largo de los corredores con capacidad de análisis en tiempo real y toma de decisiones que ayuden con la gestión del tránsito.
- Grúas para el retiro de vehículos en corredores de alto flujo vehicular.
- Coordinación de las demás entidades distritales Acueducto, Bomberos, Idiger, entre otros.
- Implementación del Pico y Placa Regional Restricción en accesos a la ciudad (último día de retorno de puentes festivos), el cual fue unificado en horarios y fechas con el municipio de Soacha.
- Restricción Vehículos de Carga para el puente festivo
- Implementación del Reversible en la Av. Carrera 7, en el cual solo se puede circular en sentido Norte Sur en la calzada completa desde la calle 245 hasta la calle 183.
- Puesto de Mando Unificado - PMU regional Soacha – Bogotá
- Ejecución de medidas especiales para cada corredor de ingreso y salida de la ciudad, tales como, implementación de contraflujos en ciertos sectores de la ciudad (Vía al Llano)

8. ¿Se tiene proyectado un cambio en el modelo de pico y placa?

La medida de restricción a la circulación de vehículos particulares conocida como 'Pico y Placa' actualmente está reglamentada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023⁴ *"Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones"*.

Frente a lo anterior, se debe mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad realiza un seguimiento permanente a las condiciones de movilidad en la ciudad y las políticas adoptadas para mejorarlas, dentro de las que se encuentra la restricción a la circulación conocida como 'Pico y Placa'.

En este sentido, la metodología establecida para el 'Pico y Placa' es la determinada por el Decreto Distrital 003 de 2023, sin embargo, en la medida que los indicadores de seguimiento y

⁴ Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=132580>

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



los estudios técnicos y jurídicos que desarrolle la Secretaría Distrital de Movilidad lo demuestren, podrá ser ajustado el esquema de restricción.

9. ¿Se tiene proyectada la posibilidad de implementar pico y placa para motocicletas en Bogotá?

Las decisiones en materia de racionalización del uso de vehículo particular buscan generar conciencia y promover el transporte sostenible de quienes hacen uso de estos modos en su movilización en la ciudad, prevaleciendo así el bien general sobre el particular (de acuerdo con la Encuesta de Movilidad Bogotá-Región 2023, del total de viajes realizados en Bogotá y los 20 municipios de estudio, el 33,69% se realiza en transporte público y sólo el 13,50% en vehículo particular).

En el caso de las motocicletas, con relación a su participación en los viajes de la ciudadanía, esta corresponde al 7,42%, lo que significa cerca de la mitad de los viajes que se realizan en vehículo particular. Se acompaña este valor, con el factor de equivalencia de las motocicletas que, de acuerdo con estudios y manuales vigentes de tránsito, como el Highway Capacity Manual del año 2000, corresponde a 0,3, permitiendo concluir que, como lo expone Peña (2017), al momento de utilizar el espacio de la vía, la motocicleta tiene la alternativa de compartir el espacio y no sólo competir por él, como es el caso de los vehículos de más de 2 ruedas.

En términos sociales, a partir del documento Two-and-Three-Wheelers. A Policy Guide to Sustainable Mobility Solutions for Motorcycles (2018), y de acuerdo con los resultados de las medidas de restricción implementadas a las motocicletas en Asia, se recomienda realizar un análisis integral del impacto socioeconómico de las mismas, por el efecto rebote que podría generarse.

Siguiendo con esta recomendación, no se tienen contempladas restricciones de circulación similares a pico y placa para este tipo de vehículos hasta contar con resultados que permitan evaluar este impacto, precisando que se mantiene un constante monitoreo del crecimiento de este parque automotor en la ciudad y sus efectos en la movilidad para la toma de decisiones de gestión de tráfico que las involucren.

10. ¿Ha contemplado o tiene presupuestado la Administración Distrital cobijar con las restricciones de pico y placa a los carros híbridos? Justifique la respuesta.
Lo anterior se indaga debido al aumento drástico en las ventas de este tipo de vehículos.





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410000834541

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

En 2021 se encontraban registrados 8.754 automóviles camperos y camionetas híbridos y 1.755 eléctricos, es decir, el 0,51% del total de este tipo de vehículos registrados. Entre tanto, en 2022 se encontraban registrados 18.016 automóviles camperos y camionetas híbridos y 2.836 eléctricos, representando el 1.0% del total de este tipo de vehículos registrados.

En 2023, con corte al 30 de noviembre, se encontraban registrados 28.468 automóviles camperos y camionetas híbridos y 4.422 eléctricos, representando el 1,6% del total de este tipo de vehículos registrados. Lo anterior, evidencia un crecimiento del 58% de los vehículos híbridos y del 56% de vehículos eléctricos entre 2022 y 2023.

Adicionalmente, vale la pena resaltar que en julio de 2023 se adoptó la implementación la implementación de la Política Pública de movilidad motorizada

Frente a lo anterior, se aclara que actualmente no se tiene contemplado realizar alguna modificación relacionada con las excepciones a la medida de restricción a la circulación vehicular conocida como 'Pico y Placa' para los vehículos híbridos, sin embargo, todas estas medidas son objeto de seguimiento permanente.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 29-01-2024 04:13 PM

Aprobó: Cristian Miguel Quintero Perez-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Alimar Benitez Molina-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Susana Morales Pinilla-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Subdirección de Transporte Privado

Revisó Andrés Camilo Reynosa -Asesor del Despacho 24-01-2024
Gina Salazar- Asesora del Despacho 24-01-2024
Jenny Abril -Asesora del Despacho 29-01-2024

Proyectó Christian Rene Galeano Fajardo - Subdirección de Gestión en vía. 25-01-2024
Jhon Brandon Tirado Pinzón -Subdirección de Transporte Privado 23-01-2024
Juan Camilo Posada - Subdirección de Transporte Privado 24-01-2024
Adriana del Pilar León - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 23-01-2024

26

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410000834541

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Laura María Noreña Moreno - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 23-01-2024
Compiló Paula Vargas -Despacho

27

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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