



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310000319541

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-01-2023 03:20:06

2023ER868 O 1 Fol:34 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/OSCAR JULIAN GOMEZ C

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/RO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 011 DE 2023

OBS: ---

Bogotá D.C., enero 24 de 2023

Señor(a)

EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

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

Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 011-2023

Respetado Doctor Romero

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad así:

1. Sírvese indicar los argumentos y estudios técnicos con los cuales se hace por segunda vez, durante esta administración, un cambio en el pico y placa de la ciudad. Anexe todos los estudios de movilidad, cifras, censo de vehículos, tipo de vehículos, zonas de mayor flujo vehicular, etc. que derivaron en la medida interpuesta por la Administración Distrital.

Teniendo en cuenta el seguimiento constante que realiza esta entidad al sistema de movilidad de la ciudad, se efectuó un análisis sobre el estado de la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores particulares conocida como pico y placa, el impacto de la distribución de dígitos establecida desde hace más de una década en la ciudad y la excepción por movilidad compartida, esta última implementada desde el mes de septiembre del 2020.

Las conclusiones de este análisis se encuentran en el estudio técnico que soportó la expedición del Decreto Distrital 003 de 2023 STPRI-ET-005-2022, el cual se anexa a esta respuesta, denominado *"ESTUDIO TÉCNICO DE EVALUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE AJUSTES EN MEDIDAS DE MOVILIDAD PARA VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ"*, publicado en la biblioteca virtual de la SDM y adjunto como anexo.

Adicionalmente, en un análisis de los volúmenes vehiculares a partir de los 117 sensores Snap dispuestos en la ciudad, que permiten monitorear la tendencia relacionada con la

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

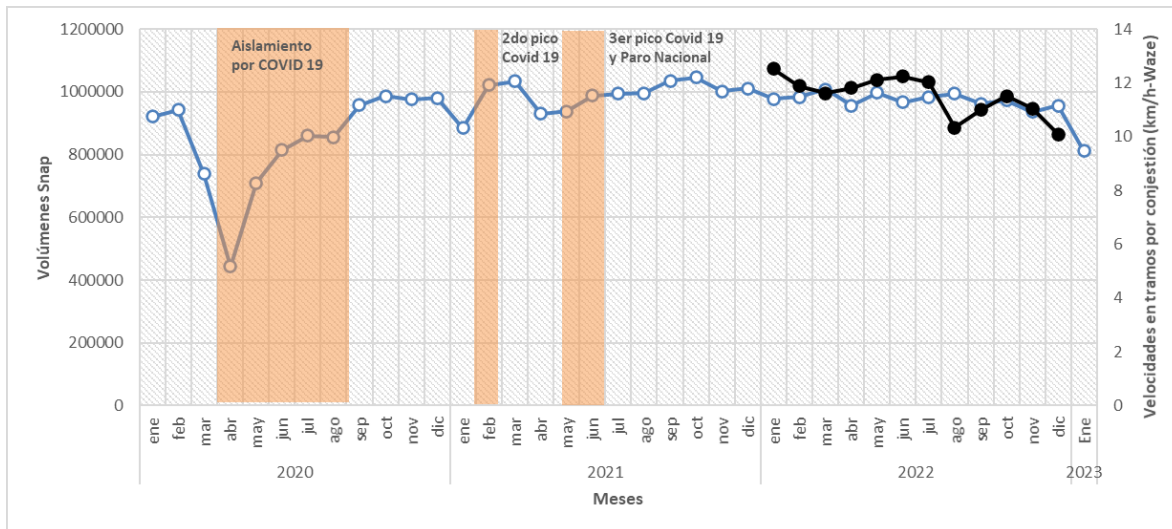


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

cantidad de vehículos circulando en la ciudad y la velocidad en los tramos de congestión de Waze (disponibles), se evidencia una correlación entre la cantidad de vehículos circulando y la velocidad en los tramos de congestión de 0,662 que indica que en la medida en que se incrementa la congestión, la cantidad de vehículos en circulación se reduce, así mismo, se evidenció una correlación inversa entre la longitud de los tramos de congestión y los volúmenes vehiculares ($r=-0,672$; $p=0,017$).

A continuación, se observa que además de la relación lineal entre volúmenes y velocidades en los tramos con congestión en la ciudad, estas velocidades a lo largo del 2022 mostraron una tendencia decreciente.

Figura 1. volúmenes vehiculares de los sensores Snap, y velocidades en tramos de congestión de Waze.



Fuente: Volúmenes vehiculares 117 sensores Snap y velocidades en tramos de congestión de Waze (Jams) - SDM

Por otro lado, en términos de volúmenes vehiculares, discriminando los modos de viaje, se tiene la evolución del reparto modal con base en las tomas de información maestra en 10 puntos de la ciudad. En la figura 2 se evidencia como se ha venido incrementando gradualmente la cantidad total de vehículos circulando en la ciudad, a la vez que la cantidad de automóviles, camionetas y camperos (livianos) ha ido en aumento.

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"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

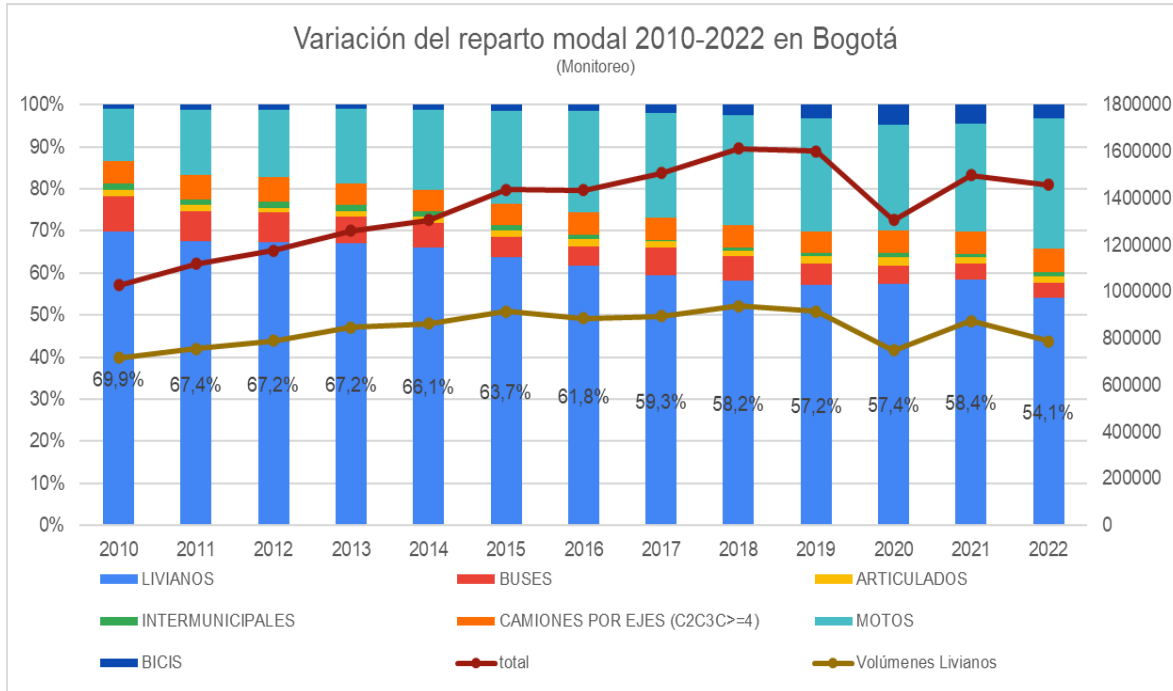
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Figura 2. Evolución del reparto modal en la ciudad de Bogotá entre 2010 y 2022.



Fuente: Tomas de información maestra con el contrato de monitoreo - Procesamiento SDM

Vale la pena mencionar nuevamente que la congestión reduce la cantidad de vehículos en circulación en la ciudad, y se espera que en 2023 la congestión se incremente en un 12% gracias a los nuevos frentes de obra que serán activados en la ciudad, lo que sin duda hace necesarias medidas de cara a la gestión de la demanda.

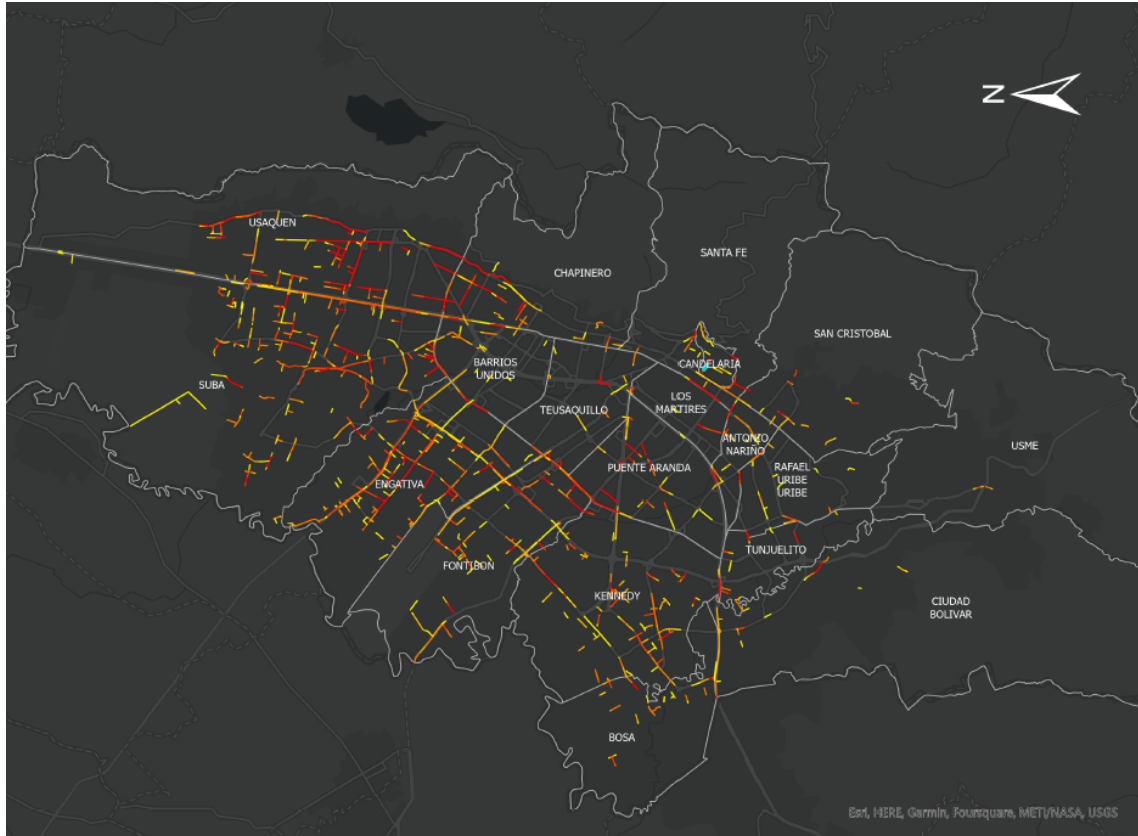
Por último, las zonas con mayores niveles de congestión en hora pico am, pm y valle del mediodía, con base en el análisis espacial de los días miércoles de noviembre de 2022, se presentan en las figuras 3, 4 y 5 respectivamente:

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"



Figura 3. Segmentos viales con mayor registro de velocidades por debajo de 10 km/h durante los días miércoles en hora pico am del mes de noviembre 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos API Waze - Jams

Tramos y sectores con mayor número de reportes de velocidades bajas en la hora pico am en la muestra tomada:

- Av. Calle 100 entre Autopista Norte y Kr 13
- Cl 98 entre Kr 69C y Av. Carrera 68
- Kr 65 entre Av. Cl 13 y Av. Américas
- Av. Carrera 19 entre Cl 144 y Cl 127

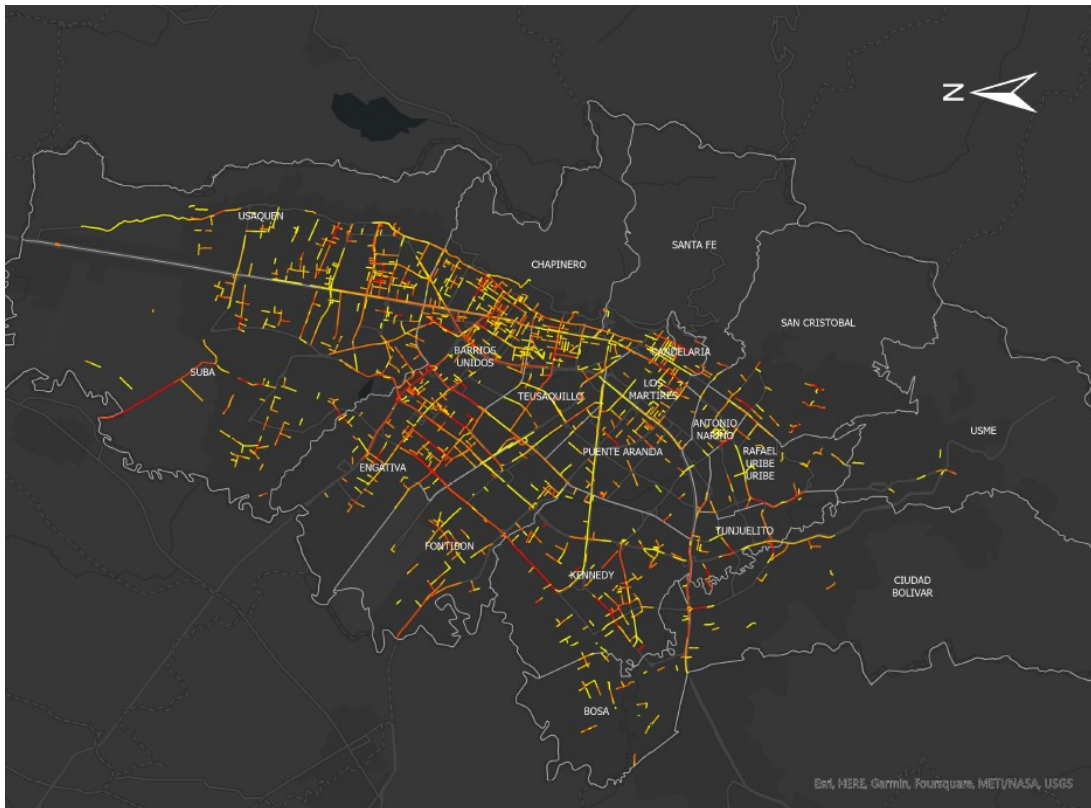
4

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"

- Calle 12B entre Kr 10 y Kr

Figura 4. Segmentos viales con mayor registro de velocidades por debajo de 10 km/h durante los días miércoles en hora pico pm del mes de Noviembre 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos API Waze – Jams

Tramos y sectores con mayor número de reportes de velocidades bajas en la hora pico pm en la muestra tomada:

- Calle 139 entre Tv 127 y Kr 112B
- Carrera 8 entre Cl 13S y Cl 27S
- Av. Caracas entre Cl 37S y Kr 7
- Carrera 4 entre Cl 24 y Cl 7

5

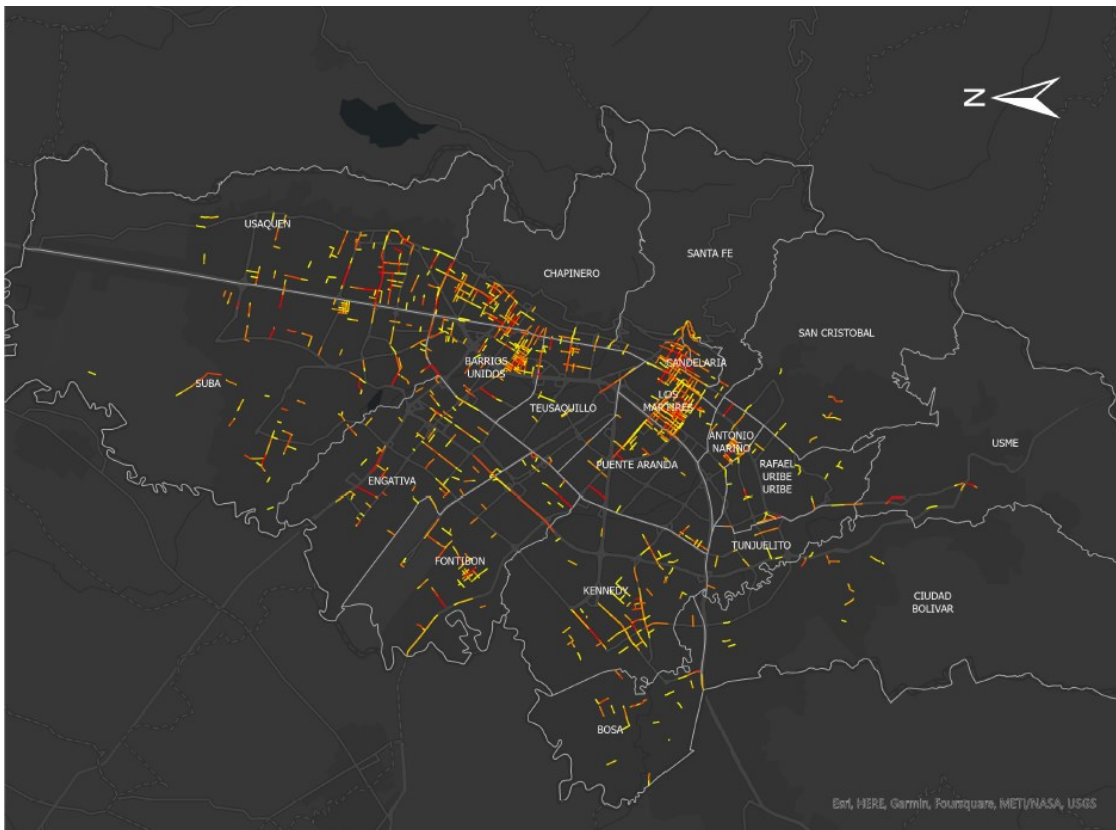
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"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"



- Av. Primera de Mayo entre Kr 24C y Av. Caracas
- Otras vías como la Av. Boyacá y la vía Suba-Cota

Figura 5. Segmentos viales con mayor registro de velocidades por debajo de 10 km/h durante los días miércoles al medio día del mes de Noviembre 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos API Waze - Jams

Tramos y sectores con mayor número de reportes de velocidades bajas al media día en la muestra tomada:

- Av. Carrera 68 entre CI 98 y CI 87
- Carrera 103 entre Av. CI 72 y Av. CI 80

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"

6





- Av. Calle 100 entre Kr 8 y Kr 11
- Carrera 65 entre Av. Cl 13 y Av. Américas
- Av. Cl 153 entre Autonorte y Kr 50
- Adicionalmente el sector del centro de la ciudad y el centro financiero

2. Indique para la medida de pico placa del Decreto 002 de 2022 ¿cuántos comparendos fueron interpuestos por violación a la medida de pico y placa durante el año 2022 y monto recaudado?

La Secretaría Distrital de Movilidad desde la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte y en coordinación con la Autoridad de Tránsito en vía (Agentes Civiles y Agentes de SETRA) realizan operativos de forma periódica para el control de Pico y Placa en el cumplimiento de la restricción y del acatamiento de las excepciones a la medida, de acuerdo con lo establecido por la normatividad vigente.

A continuación, se relaciona la cantidad de comparendos impuestos durante los años 2021 a 2022 para la infracción C.14 "Transitar por sitios prohibidos" - Pico y Placa:

Tabla 1. Total, Imposición C.14 Pico y Placa

Mes	2022
Enero	1.529
Febrero	634
Marzo	1.668
Abril	1.718
Mayo	2.214
Junio	3.756
Julio	1.918
Agosto	2.874
Septiembre	1.332

7

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"





Mes	2022
Octubre	2.953
Noviembre	3.328
Diciembre	1.050
Total general	24.974

Nota: La información incluye Pico y Placa Regional y Pico y Placa en días hábiles
Fuente: Base de datos QLIK (dispositivos de apoyo en vía) con corte 31 de diciembre de 2022

En la siguiente tabla, se presenta el recaudo del año 2022 para la infracción C.14 "Transitar por sitios prohibidos", teniendo en cuenta la fecha de aplicación de los mismos.

Tabla 2. Total, recaudo infracción C.14

Mes	2022
Enero	\$ 1,087,589,958
Febrero	\$ 836,559,494
Marzo	\$ 1,139,127,019
Abril	\$ 915,128,009
Mayo	\$ 853,735,326
Junio	\$ 1,648,767,093
Julio	\$ 1,265,514,915
Agosto	\$ 1,296,368,788
Septiembre	\$ 1,224,863,521
Octubre	\$ 1,143,207,821
Noviembre	\$ 1,305,905,354





Mes	2022
Diciembre	\$ 993,351,157
Total	\$ 13,710,118,455

Fuente: ETB - SICON

Indique detalladamente en qué programas y proyectos se ha invertido dicho recurso especificando el monto para cada caso.

De conformidad con la normatividad vigente, el recaudo por multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destina en su totalidad - independiente al tipo de infracción, a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios.

A continuación, se presenta el listado de proyectos de inversión con los montos ejecutados de la totalidad de la fuente "1-100-I017 VA-Multas de tránsito" (todas las infracciones), para la vigencia 2022:

Tabla 3. Valores ejecutados (comprometidos) por la SDM de la fuente Multas en la vigencia 2022

PROYECTO DE INVERSIÓN		COMPROMISOS 2022 [COP]
7570	Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá	\$ 11.035.572.893
7589	Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá	\$ 9.352.076.013
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	\$ 3.931.841.309
7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	\$ 7.354.612.459

9

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"





PROYECTO DE INVERSIÓN		COMPROMISOS 2022 [COP]
7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	\$ 5.546.312.774
7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	\$ 6.840.299.892
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	\$ 5.699.608.791
7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	\$ 29.533.664.607
7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	\$ 3.019.555.507
7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	\$ 2.618.928.625
7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	\$ 39.883.065.913
7593	Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá	\$ 25.832.451.708
7653	Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía	\$ 14.424.246.724
7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	\$ 5.461.392.888
7907	Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas	\$ 1.775.710.726
TOTAL, SDM		\$ 172.309.340.829

Cifras en pesos 2022. Fuente: Bogdata 02-ene/23.

3. Indique para la restricción de pico y placa del Decreto 002 de 2022 ¿Qué estrategias de soporte y apoyo implementaron con los sectores que se vieron afectados negativamente con la restricción de la movilidad entre las 6:00 am y las 9:00 pm? Especifique recursos invertidos, sectores beneficiados, campañas realizadas y metas propuestas y alcanzadas de las estrategias implementadas.

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"

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.



Desde la SDM, atendiendo a las funciones que le fueron conferidas por el Acuerdo 257 de 2006 que precisa: *“Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte”* se adelantan los estudios y análisis correspondientes al cumplimiento de sus objetivos en el ámbito de la movilidad y transporte en la Ciudad, velando siempre por el bienestar general de la ciudadanía por encima del particular.

En lo que corresponde a la normativa distrital, es pertinente tener en cuenta que el Acuerdo Distrital 663 de 2017, *“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”*, estableció que la SDM, cabeza del Sector Movilidad: ***“(…) promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad”*** (negrillas fuera del texto original).

La medida de pico y placa se constituye como una medida de gestión de la demanda que busca aliviar los niveles de congestión en la ciudad ante una mayor demanda por parte del vehículo particular sobre la infraestructura vial disponible. Es importante aclarar que, aun cuando un vehículo esté sujeto a la medida de restricción a la circulación vehicular conocida como ‘Pico y Placa’ durante el día hábil, esta no es absoluta durante las veinticuatro horas del día ni durante toda la semana.

Sin embargo, y en cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo Distrital 761 de 2020, *“Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”* desde la Administración Distrital se han establecido las siguientes medidas complementarias que permiten la circulación de vehículos en horarios de restricción para personas que requieran hacerlo bajo los parámetros establecidos en cada una de ellas:

- **El Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular (PEARV) o ‘Pico y Placa Solidario’**, es una medida implementada a través del Decreto Distrital 749 del 2019 modificado por el Decreto Distrital 163 del 2020 y por el Decreto Distrital 297 de 2021, mediante la cual se concede un permiso de circulación diario, mensual o semestral a solicitud de una persona natural o jurídica, para que el vehículo objeto de registro circule en los horarios de restricción establecidos para vehículos particulares a cambio de una contraprestación que, de manera voluntaria

11

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”





y no obligatoria, permita retribuir el impacto de las condiciones negativas asociadas al uso de dichos vehículos particulares a la sociedad. En este caso, y con corte a 2022, se ha logrado un recaudo cercano a \$251mil millones de pesos colombianos, cuya destinación busca aliviar el déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET del Sistema de Transporte Público, con el fin de promover y financiar acciones en beneficio de la colectividad.

- La **promoción del uso del carro compartido**: Dentro de la preferencia por el uso del vehículo particular existe la posibilidad de realizar acuerdos entre vecinos, compañeros de trabajo, universidad o colegio para realizar viajes compartidos en los carros que no cuentan con restricción, conservando la cultura del carro compartido como un hábito consciente para reducir las externalidades generadas por el uso del vehículo particular y no solamente como una opción frente a la medida de restricción de circulación.
- Adicional a lo anterior, la SDM promueve la cultura del carro compartido en los viajes con motivo estudio o trabajo, a través de la implementación de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS, los cuales se encuentran reglamentados por el Decreto Distrital 037 de 2019. Esta Entidad brinda acompañamiento y asesoría a las empresas que se acogen a la implementación de estos planes, a través de la Red Muévete Mejor, red que cuenta con una oferta de capacitación e incentivos para las organizaciones comprometidas con lograr que sus trabajadoras/es y estudiantes desarrollen una mayor conciencia acerca de los impactos de la movilidad, y en consecuencia, opten por caminar, viajar en bicicleta, teletrabajar o compartir el carro. Con corte a 18 de enero de 2023, este es el estado de presentación de los PIMS (se actualizan cada dos años):

Tabla 4. Consolidado de estado de los PIMS

Categoría	Vigentes	En proceso	Por actualizar	Total
Entidades Públicas Distritales	38	23	17	78
Empresas Privadas	66	9	1	109
Universidades	3	3	0	6
Entidades Públicas Nacionales	3	1	0	4

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2023

12

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"



- El **Sistema Integrado de Transporte Público – SITP**, ha venido ejecutando importantes mejoras fortaleciendo la conexión del componente zonal con el troncal, optimizando la operación con la reducción de paralelismo entre componentes y acciones para combatir la evasión y la elusión en el servicio. También se ha fortalecido la intermodalidad mediante los proyectos de ampliación de cupos de cicloparqueaderos en el Portal Suba y Portal Sur, permitiendo que actualmente el sistema TransMilenio cuenta con 6.059 cupos de cicloparqueaderos en 22 estaciones.
- Frente a la promoción y fortalecimiento del **uso de la bicicleta**, que también se promueve desde la Administración, se ha avanzado con la implementación de 48.58 km de ciclorrutas de los 56 km contemplados en la meta del PDD, así como también la conservación de la señalización en aproximadamente 24 km de ciclorrutas. Igualmente, se adelantó la implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas con la instalación de 185 estaciones y 1,500 bicicletas mecánicas, 150 manocetas, y 150 bicicletas de cajón. Proyectos que sumado a distintas acciones en materia de la estrategia Registro Bici Bogotá, campañas de promoción y prevención en temas de seguridad vial en vía y gestión y acompañamiento en la instalación de servicios complementarios, dan como resultado una mayor y mejor oferta para que los usuarios de la bicicleta encuentren una alternativa eficiente de movilidad en la ciudad.
- Implementación de alternativas de micromovilidad y del Sistema de Bicicletas Compartidas:

La movilidad urbana está en un periodo de cambios a medida que la tecnología brinda nuevas opciones de movilidad. Esto está dado por los desarrollos de electrificación, automatización, tecnologías web, aplicaciones y accesibilidad a teléfonos inteligentes .

En este sentido, un pilar primordial para la movilidad sostenible y equitativa son los servicios de micromovilidad compartida, que constituyen una forma independiente y ambientalmente amigable de realizar viajes cortos por la ciudad. El Decreto 121 de 2020 en su parte considerativa definió la micromovilidad como la “movilización personal en vehículos de baja velocidad, pequeños y ligeros que funcionan con

13

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”





autopropulsión o energía eléctrica y que son usualmente utilizados en viajes de corta distancia”; esto incluye, pero no se limita a bicicletas y patinetas.

La micromovilidad es ampliamente considerada como una opción alternativa al uso del automóvil privado, además aporta varios beneficios para el medio ambiente como: ahorros de tiempo, comodidad para los viajeros, mitigación de la congestión del tráfico, promoción de estilos de vida más saludables, reducción de contaminación del aire y del ruido, y mejor seguridad en el tráfico.

En la última década, la micromovilidad ha experimentado el crecimiento más rápido de cualquier modo de transporte, debido a que numerosas ciudades han implementado sistemas de bicicletas y patinetas compartidas. Además, el uso compartido de estos medios se ha vinculado en varias ciudades al transporte público como una solución de “última milla”; que conecta a los viajeros a los paraderos o estaciones del transporte público.

En este contexto, se hace necesario ampliar la oferta de servicios de movilidad priorizando la utilización de bicicletas, patinetas y otros vehículos de micromovilidad, así como modificar las condiciones para el aprovechamiento económico del espacio público para estos vehículos, ampliando los elementos del espacio público construido en el que se puede desplegar dicha actividad, esto debido a que, en los últimos años se desarrollaron sistemas de micromovilidad compartidos sin anclaje o flotantes, que no requieren de estaciones de acoplamiento, y que ofrecen una mayor flexibilidad y, por lo tanto, contribuyen a la solución del problema de la “última milla” en el transporte urbano.

En este sentido, la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP) aprobó mediante la resolución 030 del 29 de enero de 2021 la creación de la actividad “Alquiler de vehículos de Micromovilidad”, la cual se autorizará, de acuerdo con lo dispuesto en el respectivo protocolo de aprovechamiento, adoptado por medio de la Resolución 86572 de 2021, por medio de:

- Contrato: Tipo CAMEP (Contrato de Aprovechamiento y Mantenimiento del Espacio Público), para vehículos de micromovilidad con estaciones.
- Permisos: De Aprovechamiento Económico del Espacio Público para vehículos de micromovilidad sin estaciones





Con esto se busca dar alternativas de movilidad individual para los ciudadanos, fomentando el distanciamiento social y reduciendo la ocupación en el sistema de transporte público para evitar el contagio del COVID-19, y desincentivando el uso ineficiente de los modos motorizados privados como el automóvil y la motocicleta, lo que se traduce en el mejoramiento de la movilidad de la ciudad y la consecuente reducción del impacto climático del sector transporte.

Bajo este entendido, la SDM suscribió el Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, cuyo objeto consiste en: "CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD", mediante el cual la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVIES LTDA, adjudicataria del contrato, se encuentra en las fase de implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas de la ciudad de Bogotá, y prestará este servicio con 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón y 150 manocletas, un accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema. Así mismo, 150 bicicletas contarán con sillas traseras para niños y niñas.

Imagen 1. Estación del Sistema de Bicicletas Compartidas



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, 2022



Imagen 2. Bicicleta mecánica del sistema



Fuente: SDM, 2022

Imagen 3. Bicicleta de cajón



Fuente: SDM, 2022



Imagen 4. Manocleta



Fuente: SDM, 2022

Uno de los principales componentes que la SDM ha tenido en cuenta en la estructuración e implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas, es el potencial nivel de integración con el Sistema de transporte público de la ciudad, entendiendo las ventajas que puede ofrecer el sistema para mejorar la cobertura de los sistemas de transporte público.

Dicha integración puede darse física, tarifaria y tecnológica. Con respecto a la integración física, la potencial integración con el Sistema TransMilenio y con los futuros proyectos de infraestructura de la ciudad como las líneas Metro, Regiotram, Ciclo Alameda Medio Milenio (CAMM), Corredor verde, entre otros, es uno de los aspectos principales para la definición del sistema. Por este motivo, sus ejes y estaciones son considerados elementos orientadores.

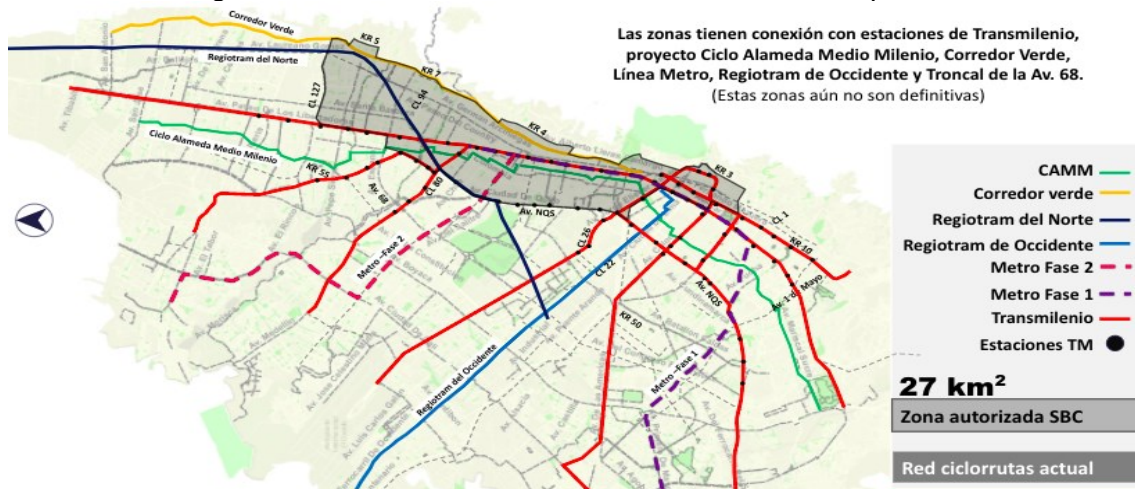
17

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"

A continuación, se presenta una imagen con la potencial integración espacial con dichos proyectos:

Imagen 5. Zona autorizada Sistema de Bicicletas Compartidas CAMEP



Fuente: SDM, 2022

En este sentido, uno de los criterios para la ubicación de estaciones del Sistema de Bicicletas Compartidas - SBC es la cercanía con las estaciones del Sistema TransMilenio, para apoyar dicha intermodalidad; igualmente, la densidad del sistema permite que se encuentren estaciones cercanas con el SITP permitiendo usar las bicicletas como transporte de primera y última milla. Así mismo, conforme se avance en la implementación de otros proyectos de movilidad, tal como el metro y corredor verde, las estaciones se ubicarán cerca a los mismos para maximizar la potencial interoperabilidad entre diferentes proyectos. Para ello, se han adelantado mesas de trabajo con los equipos de Corredor Verde y Metro, para que dentro de su planeación se incluyan las potenciales ubicaciones de bicis compartidas y así en su fase de construcción los proyectos ya se encuentren armonizados.

Adicionalmente, y como parte de las obligaciones del contrato, el contratista ha venido instalando 300 soportes para la reparación de bicicletas de uso público, para los cuales se hará responsable de su mantenimiento, y a los que toda la ciudadanía podrá acceder gratuitamente; Así mismo, el sistema cuenta con 30 gestores y gestoras en vía quienes apoyan ante cualquier novedad del uso del sistema, y en el

18

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.



marco del contrato se ofrece un descuento del 20% sobre el costo del uso del sistema a las personas de menores ingresos.

Imagen 6. Soporte para la reparación de bicicletas



Fuente: SDM, 2022

Por último, como mecanismo de retribución por el aprovechamiento económico del espacio público realizado en el marco del contrato, el contratista tiene la obligación de instalar en el espacio público de la ciudad mobiliario urbano tipo cicloparqueaderos como pago en especie de forma semestral. A la fecha ha instalado 413 racks de cicloparqueaderos en toda la ciudad, los cuales se encuentran a disposición de la ciudadanía de manera gratuita.

Imagen 7. Cicloparqueadero (retribución del Sistema de Bicicletas Compartidas)



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, 2022

4. Indique para la restricción de pico y placa del Decreto 003 de 2023 ¿Qué estrategias de soporte y apoyo se han contemplado y empezado a implementar con los sectores que se han visto afectados negativamente con la restricción de la movilidad entre las 6:00 am y las 9:00 pm? Especifique recursos invertidos, sectores beneficiados, campañas realizadas y metas propuestas y alcanzadas de las estrategias implementadas.

Con relación a este interrogante, y teniendo en cuenta que el Decreto 003 de 2023 no hizo ajustes ni modificaciones en los horarios de la medida de pico y placa frente a lo que se manejó en el año 2022, la respuesta se encuentra consignada en el numeral 3.

20

*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"*



5. Con relación al Pico y Placa Solidario, sírvase informar ¿cuál fue el monto recaudado desde que se implementó la medida y cuál ha sido el destino de estos recursos? Indique detalladamente en qué programas, proyectos o rubros establecidos por la Administración Distrital se han invertido dichos recursos especificando el monto para cada caso, además de las metas propuestas y alcanzadas de las estrategias implementadas.

Tabla 5. Recursos recaudados - Pico y Placa Solidario

Periodo	2020	2021	2022
Enero	-	799.619.400	20.060.206.200
Febrero	-	1.136.410.000	14.235.439.600
Marzo	-	1.946.360.400	13.586.219.800
Abril	-	2.070.332.400	11.911.347.500
Mayo	-	1.778.998.200	20.217.133.000
Junio	-	1.223.190.400	15.015.583.600
Julio	-	1.508.326.000	22.911.063.100
Agosto	-	2.461.195.900	23.824.833.100
Septiembre	1.421.545.600	3.710.038.200	18.675.110.900
Octubre	2.035.207.000	3.435.234.700	18.400.385.300
Noviembre	1.886.440.600	3.783.390.800	21.485.979.766
Diciembre	797.553.200	2.364.292.900	18.668.190.200
Total	6.140.746.400	26.217.389.300	218.991.492.066

Fuente: Subdirección de Transporte Privado a partir de plataforma Pico y Placa Solidario y ACH

El recaudo generado desde su implementación (22 de septiembre de 2020) y hasta diciembre 31 de 2022 fueron \$6.140.746.400, para la vigencia 2021 fueron \$26.217.389.300, y para 2022 fueron \$218.991.492.066 pesos colombianos; este es destinado al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) de acuerdo con el Artículo 6° del [Decreto Distrital 749 de 2019](#) que dice:

“Artículo 6. Recaudo. El recaudo del precio público se hará a través de la Tesorería Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda y los recursos recaudados deberán

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”





canalizarse a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) del Distrito Capital o el instrumento que haga sus veces.”

6. Sírvasse indicar si algún porcentaje de los recursos recaudados por la medida de Pico y Placa Solidario es destinado al pago del déficit que actualmente presenta la operación del sistema de transporte público de Bogotá.

Los recursos provenientes de pico y placa solidario tienen como fuente normativa el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 – Plan Nacional de Desarrollo, el cual señala lo siguiente:

“ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

(...)

5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.”

Con fundamento en lo anterior, se informa que la Administración Distrital destina la totalidad del recaudo generado por la medida al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) cuya finalidad es la de cubrir la diferencia existente entre la tarifa técnica del pasaje y la ofrecida al usuario final, como lo estipula el artículo 2° del [Decreto Distrital 383 de 2019](#), cito:

22

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”





“ARTÍCULO 2.- Finalidad. El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- de Bogotá, D.C., en los términos del artículo 97 de la ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione mediante la provisión de recursos financieros para cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.”

7. Indique cuántos vehículos se registraron para el Pico y Placa solidario durante el año 2022. especifique cantidades por inscripción de acuerdo a las alternativas de un día, mes, semestre o año.

Durante el periodo 2022, 326.128 vehículos accedieron al menos a un permiso de excepción, a continuación, se presenta el número de vehículos que adquirieron al menos una vez a alguna de las tres opciones disponibles en la medida, así mismo, el número de permisos solicitados para cada una.

Tabla 6. Vehículos - Pico y Placa Solidario

Tipo de permisos	No. vehículos	No. permisos
Diario	289.969	1.423.066
Mensual	27.718	77.671
Semestral	22.697	40.635

Fuente: Subdirección de Transporte Privado a partir de datos de la Plataforma Pico y Placa Solidario, 2023

8. Frente a la excepción de Pico y Placa para vehículos con 3 o más ocupantes, sírvase informar ¿cuántos vehículos se registraron durante el año 2022 para ser beneficiarios de la medida? ¿Cuántos comparendos fueron interpuestos por incumplir con lo declarado en el registro? detalle la información mes a mes ¿Cuál es el destino de estos recursos? Especifique detalladamente en qué programas y proyectos se ha invertido dicho recurso especificando el monto para cada caso.

En la tabla 6, se presenta el resumen de vehículos registrados mensualmente en el permiso por movilidad compartida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022.



Tabla 7. Vehículos registrados por mes - Permiso por movilidad compartida

Periodo	No. vehículos
ene-22	244.509
feb-22	265.875
mar-22	287.925
abr-22	319.068
may-22	327.812
jun-22	368.112
jul-22	367.585
ago-22	373.760
sep-22	357.473
oct-22	379.418
nov-22	386.208
dic-22	503.495

Fuente: Plataforma permiso por movilidad compartida SIMUR

En relación con la destinación de los recursos recaudados por multas e infracciones de tránsito, y los programas y proyectos en los que se ha invertido, se reitera la segunda parte de la respuesta del punto No. 2.

Como se mencionó en el literal 2, la Secretaría Distrital de Movilidad desde la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte y en coordinación con la Autoridad de Tránsito en vía (Agentes Civiles y Agentes de SETRA) realizan operativos de forma periódica para el control de Pico y Placa en el cumplimiento de la restricción y del acatamiento de las excepciones a la medida, de acuerdo con lo establecido por la normatividad vigente.

24

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 relaciona la cantidad de comparendos impuestos durante los años 2021 a 2022 para la infracción C.14 "Transitar por sitios prohibidos" - Pico y Placa:

Tabla 8. Total, Imposición C.14 Pico y Placa 2022

Mes	Infracción C.14
Enero	1.529
Febrero	634
Marzo	1.668
Abril	1.718
Mayo	2.214
Junio	3.756
Julio	1.918
Agosto	2.874
Septiembre	1.332
Octubre	2.953
Noviembre	3.328
Diciembre	1.050
Total, general	24.974

Nota: La información incluye Pico y Placa Regional y Pico y Placa en días hábiles

Fuente: Base de datos QLIK (dispositivos de apoyo en vía) con corte 31 de diciembre de 2022

El incumplimiento a la infracción C.14 "Transitar por sitios prohibidos", que incluye diferentes comportamientos entre los que se encuentra: restricción por pico y placa, carril preferencial, carril escolar y la excepción de Movilidad Compartida, sin embargo, es necesario precisar que, dentro del procedimiento en la imposición de comparendos en vía,

25

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.



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, motivo por el cual se puede contar con un subregistro de la totalidad de infractores que incumplen la medida de movilidad compartida.

9. De acuerdo a esta medida de 3 o más ocupantes, indique ¿cuántos vehículos estimaron dejarían de circular en la ciudad?

Actualmente con la medida de Movilidad Compartida se tiene un total de 58.000 vehículos exceptuados en promedio al día, con la nueva medida en donde Movilidad Compartida hace parte de la estrategia de Pico y Placa Solidario se espera una reducción del 75% de esta excepción, correspondiente a 44.000 vehículos.

10. Sírvase indicar si la Administración Distrital prevé algún aumento en el parque automotor como consecuencia del nuevo modelo de pico y placa tal como ha ocurrido en años anteriores. Por favor indique qué medidas tomará para que esta situación no se presente y los objetivos previstos para mejorar la movilidad, restringiendo la movilidad de vehículos, se cumplan.

En primera medida es preciso aclarar que con la expedición del Decreto Distrital 003 de 2023 no se ha implementado un nuevo modelo de pico y placa, sino que se ha realizado una rotación a los dígitos restringidos, manteniendo el número de placas por día que pueden circular y el horario de restricción.

Frente a la inquietud del parque automotor se menciona que, dentro de los análisis realizados para la expedición del Decreto se detalla la distribución de vehículos de acuerdo con el último dígito de la placa con información del Registro Distrital de Automóviles (RDA) encontrándose que cada uno de los 10 dígitos tiene una participación equitativa del 10%. Lo anterior, implica que en términos de la circulación de vehículos, restringir 5 dígitos sin importar su distribución es restringir la misma cantidad de vehículos, por lo cual con el ajuste en la medida se mantendría la magnitud de la restricción al número.

De igual forma vale la pena destacar que justamente desde la Administración Distrital se avanza en la implementación de medidas de gestión de demanda hacia el vehículo particular para mitigar el crecimiento del parque automotor en la ciudad y su impacto en la calidad de vida de los bogotanos. Con estas medidas se busca reducir la presión de la congestión sobre la malla vial existente y conducir a una movilidad más amigable para toda

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”





la ciudadanía, en tanto se adelantan frentes de obra de construcción que permitan mejorar la oferta de infraestructura vial de alto impacto como la ampliación y construcción de infraestructura de modos de transporte masivo como la construcción de las troncales de TransMilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y RegioTram; así como la rehabilitación de la red matriz de acueducto y la constante intervención en atención de mallas viales locales e intermedias por parte de la Unidad de Mantenimiento Vial - UMV.

También se trabaja en la implementación de cerca de 69.700 Planes de Manejo de Tránsito – PMT que se prevén para 2023 con el objetivo de minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamiento de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados o de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de las obras relacionadas.

Por lo anterior, y aunado a la restricción vehicular, se ha establecido la posibilidad de que quien quiera hacer uso del vehículo para circular sin restricción, pueda hacerlo compensando por el costo que implica su uso a la sociedad. Esto se logra mediante el permiso de pico y placa solidario, el cual provee un permiso especial que, durante su vigencia, permite que los vehículos inscritos no estén sujetos a la restricción de circulación por pico y placa con lo que se busca evitar la compra de nuevos vehículos para evadir la restricción.

11. Sírvase actualizar la información del comportamiento del parque automotor en la ciudad desde que se implementó la medida del Pico y Placa en Bogotá hasta la fecha.

En la tabla 9 se presenta el total de vehículos matriculados en Bogotá, basado en datos disponibles del Registro Distrital Automotor desde el año 2008. Es importante aclarar que la SDM solo cuenta con la información mencionada.

Tabla 9. Vehículos matriculados en Bogotá.

Año	Número de vehículos matriculados
2008	1.168.685
2009	1.257.449
2010	1.392.931

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"





Año	Número de vehículos matriculados
2011	1.572.711
2012	1.737.962
2013	1.894.674
2014	2.042.890
2015	2.148.541
2016	2.236.363
2017	2.315.250
2018	2.392.368
2019	2.454.700
2020	2.491.323
2021	2.526.521
2022	2.558.461
2023*	2.558.874

Fuente: Registro Distrital Automotor

*15 de enero de 2023.

12. Sírvase actualizar el cuadro comparativo de los recursos recaudados en Bogotá desde que se implementó la medida de pico y placa por primera vez y hasta la fecha (comparendos, registro pico y placa solidaria, otros). Especifique dicha información por año y por cada uno de los recaudos teniendo en cuenta que cada uno de estos recaudos tiene un destino específico.

Pico y Placa Solidario:

28

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 medida 'Pico y Placa solidario' cuya fecha de implementación se dio en Bogotá el 22 de septiembre de 2020, ha generado desde su implementación y con fecha de corte de diciembre de 2022 un total de \$ 251.349.627.766 pesos colombianos, a continuación, se presenta discriminando por meses.

Tabla 10. Recursos recaudados - Pico y Placa Solidario

Periodo	2020	2021	2022
Enero	-	799.619.400	20.060.206.200
Febrero	-	1.136.410.000	14.235.439.600
Marzo	-	1.946.360.400	13.586.219.800
Abril	-	2.070.332.400	11.911.347.500
Mayo	-	1.778.998.200	20.217.133.000
Junio	-	1.223.190.400	15.015.583.600
Julio	-	1.508.326.000	22.911.063.100
Agosto	-	2.461.195.900	23.824.833.100
Septiembre	1.421.545.600	3.710.038.200	18.675.110.900
Octubre	2.035.207.000	3.435.234.700	18.400.385.300
Noviembre	1.886.440.600	3.783.390.800	21.485.979.766
Diciembre	797.553.200	2.364.292.900	18.668.190.200
Total	6.140.746.400	26.217.389.300	218.991.492.066

Fuente: Subdirección de Transporte Privado a partir de plataforma Pico y Placa Solidario y ACH

En la siguiente tabla, se presenta el recaudo para la infracción C.14 "Transitar por sitios prohibidos", desde la implementación del Pico y Placa solidario, septiembre de 2020 hasta diciembre del año 2022, teniendo en cuenta la fecha de aplicación de los mismos.

Tabla 11. Total, recaudo infracción C.14

Periodo	2020	2021	2022
Enero	-	\$ 1,159,058,063	\$ 1,087,589,958
Febrero	-	\$ 1,037,047,843	\$ 836,559,494

29

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"



Periodo	2020	2021	2022
Marzo	-	\$ 999,143,213	\$ 1,139,127,019
Abril	-	\$ 835,676,030	\$ 915,128,009
Mayo	-	\$ 739,247,710	\$ 853,735,326
Junio	-	\$ 875,164,852	\$ 1,648,767,093
Julio	-	\$ 981,225,458	\$ 1,265,514,915
Agosto	-	\$ 1,030,886,288	\$ 1,296,368,788
Septiembre	\$ 176,842,141	\$ 1,154,355,494	\$ 1,224,863,521
Octubre	\$ 676,292,187	\$ 870,692,733	\$ 1,143,207,821
Noviembre	\$ 717,629,372	\$ 1,106,688,472	\$ 1,305,905,354
Diciembre	\$ 719,312,632	\$ 1,193,913,639	\$ 993,351,157
Total	\$ 2,290,076,332	\$ 11,983,099,795	\$ 13,710,118,455

Fuente: ETB - SICON

13. Teniendo en cuenta que parte de estos recursos tienen como destino específico mejorar el transporte público de la ciudad, indique los rubros en los que son invertidos los recursos captados para cada objetivo (subsidijs para transporte público - mejoramiento de la flota etc.), así como la eficiencia y eficacia de estos en el logro de las metas propuestas por la Administración Distrital.

En concordancia con la respuesta 6, en el caso concreto del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP del Distrito Capital, y con el fin de complementar los ingresos del sistema para cubrir los costos del sistema, los recursos provenientes de pico y placa solidario son asignados al Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - FET junto con los recursos provenientes de las fuentes alternativas de financiación adicionales que tiene la administración Distrital.

Ahora bien, en relación con el logro de las metas propuestas por la Administración Distrital, según el Acuerdo No. 761 de 2020 *Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"* en el que se plantea como propósito hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible plantea entre sus metas el aumento en 20% la oferta de transporte público del SITP, aumentar en

30

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 puntos porcentuales la confiabilidad del servicio del SITP en sus componentes troncal y zonal, metas que se encuentran a cargo de TRANSMILENIO S.A.

14. Sírvese anexar los estudios en los que se basaron para eliminar la medida de ocupación de 3 o más ocupantes, además de las cifras en las que la alcaldesa Claudia López basó sus declaraciones en diferentes medios de comunicación indicando que el incumplimiento de lo declarado en el registro del Pico y Placa Solidario.

La excepción a la restricción por movilidad compartida hace parte de un grupo de medidas de gestión de demanda que ha implementado la Administración de Bogotá desde el año 2020. Como cualquier medida de gestión, tiene un proceso cíclico de varias etapas (formulación y análisis, implementación y seguimiento). Su eliminación se fundamenta en el estudio técnico que soportó la expedición del Decreto Distrital 003 de 2023 STPRI-ET-005-2022 denominado “ESTUDIO TÉCNICO DE EVALUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE AJUSTES EN MEDIDAS DE MOVILIDAD PARA VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”, publicado en la biblioteca virtual de la Secretaría Distrital de Movilidad.

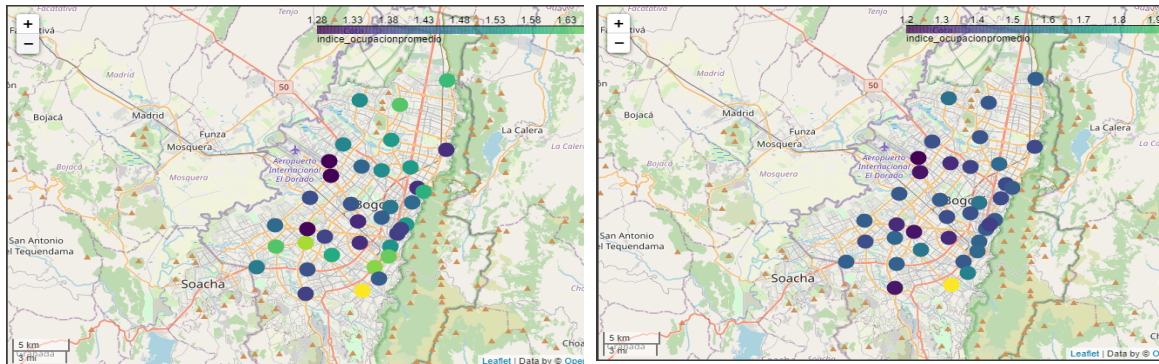
Así bien, se resumen las principales conclusiones al seguimiento de las variables que se tuvieron en cuenta para la suspensión de la medida.

Ocupación por vehículo en la Ciudad.

De acuerdo con los aforos de ocupación visual para automóviles realizados en noviembre de 2022 en los principales corredores de la Ciudad, como se describe en las páginas 25 a 26 del documento de soporte, se evidencia que se redujo la ocupación promedio por vehículo pasando de 1,52 para 2019 a 1,48 en 2022. A continuación, se muestran los 37 puntos aforados en términos de ocupación visual, en un día típico entre semana, del mes de noviembre de 2022, los cuales coinciden con los aforados en la EODH2019.



Figura 6. Ocupación promedio de auto



Izquierda: Periodo pico AM vs **Derecha:** Periodo pico PM

Fuente: Dirección de inteligencia para la movilidad, 2022

Velocidades promedio en las Horas de Máxima Demanda de la Ciudad.

A partir de los análisis de modelación desarrollados en el documento de soporte (Modelo de Transporte de 4 Etapas de la Ciudad), el aumento de 58.000 vehículos (promedio de excepciones por movilidad compartida al día en 2022), en un día hábil entre semana, sobre las vías de la Ciudad, aporta un 19% más de congestión en las horas pico. Estas estimaciones se contrastaron con el seguimiento de velocidades en los principales corredores.

Como se describe en las páginas 24 a 26 del documento de soporte, con información de los sensores de los buses del componente zonal de SITP desde febrero del 2020 (antes del inicio de las restricciones por COVID-19), se tiene que en el periodo pico de viajes (6:00 a 8:00 am), para el mes de agosto de 2022, se ha mantenido la velocidad promedio de la Ciudad en 20 km/h respecto a febrero de 2022, con una disminución del 1%.

Con la reactivación económica, los planes de obras actuales y otros factores que inciden en la congestión, se observó que las velocidades promedio en agosto de 2022 se aproximaban a niveles similares a antes de la pandemia generada por el COVID-19 (febrero 2020). En adición a los factores mencionados, con el aporte adicional a la congestión del 19% durante la hora de máxima demanda (HMD) generado por el permiso por movilidad compartida, se afectan a todos los usuarios que se mueven en tráfico mixto, incluidos los usuarios de transporte público del componente zonal del SITP.

32

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.



Proyección de obras en la Ciudad para 2023.

En cumplimiento del artículo 101 de la Ley 769 de 2002-CNTT, para 2023 se atenderán aproximadamente 69.700 Planes de Manejo de Tránsito (PMT), un 12% más que en 2022, buscando minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamiento de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados o de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de una obra, de tal manera que, siempre se favorezca la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura y de quienes participan en la intervención de obras que van a mejorar y transformar las condiciones de movilidad de la ciudad en el corto y mediano plazo.

A corte del 5 de enero de 2023 hay activos aproximadamente 12.618 PMT, de los cuales aproximadamente 420 PMT están autorizados para frentes de obra de construcción de infraestructura vial de alto impacto, proyectos de valorización, ampliación y construcción de infraestructura de modos de transporte masivo como la construcción de las Troncales de TransMilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y RegioTram; así como la rehabilitación de la red matriz de acueducto.

Estas condiciones temporales de obra proyectadas a 2023, disminuyen las capacidades de las vías sobre el corredor intervenido, aumentando la saturación y congestión de las vías, que se ven reflejadas en una disminución de las velocidades y aumento de tiempos de viaje de los actores viales, respecto a la situación actual. El efecto conjunto de las diferentes situaciones (frentes de obra, siniestralidad, y otros) y medidas de movilidad debe ser monitoreadas periódicamente de manera integral, de tal manera que el impacto en las velocidades de flujo y tiempos de recorrido se puedan optimizar de acuerdo con los resultados del monitoreo.

En cuanto a lo que mencionado frente al incumplimiento de Pico y Placa Solidario, es preciso aclarar que, el pago del permiso de excepción a la medida de pico y placa, es un requisito necesario para la expedición del mismo y para su registro en la plataforma de SIMUR; por lo tanto, ninguna solicitud sin pago y sin cumplimiento de todos los requisitos ha generado un certificado de excepción a la medida desde la plataforma. A través de los controles en vía realizados por los agentes de tránsito y del sistema de cámaras, se





detectan los conductores que se lleguen a movilizar sin tener una solicitud paga de excepción a la medida y en estos casos, se interponen los respectivos comparendos.

Cordialmente,



Oscar Julian Gomez Cortes
Secretario de Despacho (e)

Firma mecánica generada en 24-01-2023 02:40 PM

Aprobó: Alimar Benitez Molina-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Claudia Janeth Mercado Velandia-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Faindry Julieth Rojas Betancourt-Oficina Asesora de Planeación Institucional
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Sergio Raúl Tovar Farfán-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Valentina Acuña García-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Vladimiro Alberto Estrada Moncayo-Subdirección Financiera
Revisó: Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 23-01-2023
Cristian Miguel Quintero Pérez - Asesor del Despacho 20-01-2023
Proyectó: Juan David Heredia - Subdirección de Transporte Público 20-01-2023
Rodrigo Peralta De Zubiría - Subdirección de Transporte Privado 20-01-2023
Ángela Camargo Villalobos - Subdirección de Transporte Privado 20-01-2023
Juan Camilo Posada Durango - Subdirección de Transporte Privado 20-01-2023
Julian Darío Otero - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 23-01-2023
Adriana del Pilar Leon rodriguez - Subdirección de control de Tránsito y Transporte 20-01-2023
Carolina Malagon - Subdirección Financiera 23-11-2023
Compilo: Paula Andrea Vargas Torres-Despacho
Anexos : https://drive.google.com/drive/folders/1Qt6_ixVHiAxpV-yDSkKdqGxna9HJW7Nb?usp=sharing