



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410007097371

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 14-06-2024 03:44:14

2024ER13535 O 1 Fol:29 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

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

ASUNTO: RESPUESTA A LA PROPOSICIÓN 720 - 2024

OBS: N° 202410007097371

Bogotá D.C., junio 14 de 2024

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28 41

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

REF: Respuesta a la Proposición 720-2024

Respetado Doctor Giraldo

De acuerdo a lo solicitado, La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) da alcance a la proposición del asunto, en el marco de sus competencias.

1. Sírvasse informar, ¿si cambiara en el sistema actual de pico y placa en Bogotá y bajo qué estudios técnicos se sustentaría dicho cambio?

Actualmente la medida de Pico y Placa está reglamentada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023¹ *"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"* de acuerdo con lo descrito en el estudio técnico de soporte 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"*², publicado en la biblioteca virtual de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), dentro del cual se recomienda la medida actual.

La SDM 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 ese sentido se encuentra que, dados los resultados favorables de la medida, en el corto plazo no se contempla implementar ajustes al esquema de restricción de circulación de vehículos particulares.

¹ Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=132580>

² Disponible para consulta en: <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2023-01-05/biblioteca/20230105-1916-221229dtsrotacionpyp.pdf>

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

1



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



2. Sírvase informar, ¿Si se tiene contemplado la inclusión de vehículos híbridos y eléctricos en el sistema actual de pico y placa, y bajo qué estudios técnicos se sustentaría dicha inclusión?

En la actualidad no se contemplan cambios con respecto a la restricción de circulación de vehículos híbridos o eléctricos. Esto por cuanto el Acuerdo Distrital 927 de 2024, *“Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*”, estableció en su artículo 141:

“Artículo 141. Vehículos híbridos sin restricción de circulación. Modifíquese el Artículo 115 del Acuerdo 761 de 2020, el cual quedará así:

Artículo 115. Vehículos híbridos sin restricción de circulación. Con el propósito de contribuir a una mejora de la calidad del aire, por medio del uso de tecnologías más limpias y asequibles, se exceptúa de la restricción de circulación (pico y placa) a los vehículos híbridos”.

De igual manera, en el artículo 6 de la Ley 1964 de 2019 *“Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”* se estableció:

“Artículo 6°. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad”.

3. Sírvase informar de manera detallada, ¿cuál ha sido el crecimiento de los vehículos híbridos y eléctricos en la ciudad en los últimos cinco años?

En la tabla 1 se presenta el número de vehículos híbridos y eléctricos por año según el Registro Distrital Automotor. En el caso de los vehículos híbridos, se discrimina por gasolina-eléctrico y diésel-eléctrico.



Tabla 1: Número de vehículos híbridos y eléctricos en el Registro Distrital Automotor por año.

Año	Gasolina-eléctrico	Diésel-eléctrico	Eléctrico	Total
2019	413	353	1.466	2.232
2020	1.591	487	2.213	4.291
2021	8.502	593	2.826	11.921
2022	17.757	601	4.954	23.312
2023	29.347	667	7.068	37.082

Fuente: Registro Distrital Automotor.

4. Sírvase informar, ¿si se implementara el sistema de pico y placa para los días sábados, y bajo qué estudios técnicos se sustentaría dicha implementación?

Actualmente no se está estudiando la implementación de la medida los días sábados. Sin embargo, a partir de los resultados del seguimiento que realiza la SDM podrían aplicarse medidas complementarias o ajustes sobre esta restricción, de acuerdo con los estudios técnicos y jurídicos que la soporten.

5. Sírvase informar ¿Cuál es el impacto previsto de la implementación del pico y placa en términos de reducción de la congestión vehicular?

Al analizar los impactos que han tenido desde 2020 las modificaciones efectuadas sobre el Pico y Placa (la extensión del horario de Pico y Placa de 6:00 a 21:00, la eliminación de la excepción a Movilidad Compartida en 2022, y el cambio de agrupación de dígitos en 2023), se observa que estos han impactado positivamente los niveles de congestión en la ciudad. Por ejemplo, entre 2022 y 2023 la velocidad promedio en hora pico de la tarde aumentó 9,6% a pesar de que la longitud promedio de las obras de infraestructura que realiza el Distrito incrementó 43,5% en el mismo periodo.

En cuanto a la medida del Pico y Placa Regional, su impacto sobre la movilidad ha sido positivo, reduciendo a partir de su implementación los niveles de congestión en los corredores de acceso a la ciudad en puentes festivos. Todos los corredores de acceso, los cuales presentaban velocidades promedio de, cuando menos, 12,4 km/h, han tenido

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"





velocidades promedio iguales o superiores a los 21 km/h, presentando variaciones sustanciales de mejora. El mayor impacto se registró en los Corredores Avenida Suba-Cota y Autopista Norte, los cuales presentaron incrementos en la velocidad promedio cercanos al 70% y 90% respectivamente.

6. Sírvase informar ¿Si han realizado estudios sobre la efectividad del pico y placa en la reducción de emisión de carbono?

La Secretaría Distrital de Movilidad no ha realizado análisis sobre la efectividad del pico y placa en la reducción de emisiones de carbono (particularmente dióxido de carbono equivalente), sin embargo durante 2023 realizó una estimación de indicadores de contaminantes criterios asociados a la operación de la medida actual de restricción a vehículos particulares adoptada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023, en comparación con la operación durante la vigencia de la medida de restricción establecida en el Decreto Distrital 002 de 2022. Se estimó que la operación de la medida actual comparada con la medida anterior ha logrado mitigar la emisión de contaminantes locales según se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 2. Emisiones de contaminantes locales mitigados mediante la medida actual de restricción a vehículos particulares adoptada en el Decreto 003 de 2023 en comparación con la medida previa adoptada en el Decreto 002 de 2022.

Acumulado año (toneladas)					
CO	VOC	NOx	SOx	PM10	PM2.5
763,3	312,0	121,1	3,9	2,6	1,9

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad a partir de conteos de volúmenes vehiculares en Bogotá, 2024.

El cambio en las dinámicas de restricción del Decreto Distrital 003 de 2023 ha permitido mitigar cerca de 1,9 toneladas de PM_{2.5}, lo que equivale al 1,1% de las emisiones generadas anualmente por los procesos de combustión de la flota de automóviles en la ciudad.



7. Sírvase informar ¿Si ha considerado la posibilidad de establecer horarios diferenciados para el pico y placa en algunas zonas de la ciudad y bajo qué estudios técnicos se implementaría esta medida?

Actualmente no se tiene contemplado implementar horarios diferenciados en zonas de la ciudad. Sin embargo, en caso que se encuentre viable implementar ajustes en ese sentido, estos serían analizados en los respectivos estudios técnicos y jurídicos de soporte para aplicar dichas modificaciones.

8. Sírvase informar, ¿Si se han evaluado otro tipo de alternativas del sistema de pico y placa para reducir la congestión vehicular?

Algunas alternativas en proceso de implementación buscan reducir la congestión vehicular a través del fortalecimiento y mejoramiento de la calidad del Sistema Integrado de Transporte Público, la promoción del uso de medios de transporte más sostenibles como la bicicleta y la caminata, y el desincentivo de la adquisición de automóviles con la estrategia de Pico y Placa Solidario.

Por otro lado, las estrategias de gerencia en vía se enfocan en optimizar el flujo vehicular y priorizar el transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte, lo cual permitirá una gestión más eficiente del tráfico, mejorando la movilidad urbana y reduciendo la congestión. En este sentido, algunas soluciones de bajo costo y alto impacto consisten en la gestión del tráfico a través del grupo guía y agentes de tránsito dispuestos para controlar el mal parqueo, evitar el bloqueo de intersecciones y gestionar el paso en intersecciones semaforizadas. Estas estrategias están siendo implementadas en el corredor de la Carrera 7.

Otras alternativas a mediano y largo plazo consisten en la incorporación de tecnologías que permitan hacer un uso más eficiente de las unidades en campo (agentes, grupo guía y policías) y reducir los tiempos de respuesta a eventos en vía, de tal manera que se mejoren los tiempos de viaje.

Estas medidas, en conjunto, fomentarán un entorno más sostenible y disminuirán la dependencia del automóvil particular, promoviendo alternativas más eficientes y haciendo de Bogotá una ciudad más productiva.

9. Sírvase informar, ¿Cuáles son los criterios técnicos, utilizados para definir los vehículos exentos del pico y placa?

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"





La adición de excepciones al Pico y Placa surge a partir de la evaluación de las necesidades especiales de circulación que los grupos puedan tener, las cuales pueden variar de acuerdo con las condiciones que se identifiquen en la población beneficiaria, a través de los estudios técnicos y jurídicos que resulten necesarios para su soporte.

El proceso de evaluación que realiza la Secretaría Distrital de Movilidad para incluir una excepción parte de la evaluación de los argumentos presentados para su creación, los cuales deben garantizar el cumplimiento de funciones constitucionales del Estado, estar alineados con las políticas públicas incluidas dentro de la normatividad nacional y distrital, o garantizar el derecho constitucional de moverse libremente para las personas con algún grado de vulnerabilidad o necesidades especiales de protección.

En la actualidad, la Resolución 118139 de 2021, *“Mediante la cual se definen las condiciones para el trámite de inscripción de los vehículos particulares exceptuados de la restricción de circulación vehicular en la ciudad de Bogotá”*, establece los trámites que deben ser realizados para acceder a las excepciones definidas por el artículo 5 del Decreto Distrital 003 de 2023, *“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”*.

10. Sírvase informar ¿Cuál es la incidencia del pico y placa en la movilidad de la ciudad?

El Pico y Placa ha mostrado resultados favorables para la ciudad en términos de aumento de velocidades de circulación, incremento de uso de vehículos menos contaminantes y reducción en la tasa de crecimiento del parque automotor. En este sentido, se destaca la siguiente información:

1. La extensión del horario de Pico y Placa de 6:00 a 21:00, la eliminación de la excepción a Movilidad Compartida en 2022, y el cambio de agrupación de dígitos en 2023 han impactado positivamente los niveles de congestión en la ciudad. Entre 2022 y 2023 la velocidad promedio en hora pico de la tarde aumentó 9,5% a pesar de que la longitud promedio de las obras incrementó 43,5% en el mismo periodo.
2. El Pico y Placa Regional ha impactado positivamente la movilidad reduciendo los niveles de congestión en los corredores de acceso a la ciudad en puentes festivos. Todos los corredores de acceso, los cuales presentaban han tenido velocidades promedio de, cuando menos, 12,4 km/h, presentan velocidades promedio iguales o

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”





superiores a los 21 km/h, lo cual constituye variaciones sustanciales de mejora. El mayor impacto se registró en los Corredores Avenida Suba-Cota y Autopista Norte, los cuales presentaron incrementos en la velocidad promedio cercanos al 70% y 90% respectivamente.

3. El parque automotor sigue creciendo en Bogotá, en particular el de vehículos particulares (Automóviles, Camperos y Camionetas), sin embargo, se observa que, a partir de 2020, la tasa de crecimiento es menor.
4. Los incentivos al ascenso tecnológico del parque automotor³, como la excepción de Pico y Placa a vehículos eléctricos e híbridos, han logrado promover un crecimiento acelerado de los vehículos de cero y bajas emisiones. Así, los vehículos de cero y bajas emisiones pasaron de representar el 0% de vehículos registrados en el Registro Distrital Automotor en 2020 a casi el 1,5% en 2024.

11. Sírvase informar, ¿Si se han evaluado estudios comparativos y experiencias de otras ciudades en cuanto a la implementación del pico y placa para mejorar la movilidad en Bogotá?

Como se ha manifestado anteriormente, la SDM realiza un seguimiento permanente a las condiciones de movilidad en la ciudad y las políticas de gestión de la demanda que han sido adoptadas con el fin de mejorarlas. Como parte de este seguimiento, se ha hecho referencia a las políticas adoptadas en ciudades colombianas e internacionales con respecto a gestión de la demanda de transporte. Por ejemplo, se tiene que en Colombia 29 ciudades han implementado la medida de “Pico y Placa”, entre estas se destacan:

- Medellín: rotación semestral, 2 dígitos por día de 5:00 a 20:00.
- Cali: rotación semestral, 2 dígitos por día de 6:00 a 20:00.
- Cartagena: rotación trimestral, 2 dígitos por día de 7:00 a 20:00
- Bucaramanga: rotación trimestral, 2 dígitos por día de 6:00 a 20:00

Entre las medidas de gestión de la demanda en otros países se destacan:

- Inglaterra (Londres): pago por congestión, pago por contaminación en horarios y zonas específicas de la ciudad (centro).

³ Existe una serie de incentivos para vehículos de cero y bajas emisiones a nivel nacional y local. La ley 1964 de 2019 establece para vehículos eléctricos: Incentivos sobre el impuesto sobre Vehículos Automotores, Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y el SOAT, incentivos económicos a nivel territorial, exención a las medidas locales de restricción a la circulación, parqueaderos preferenciales, entre otros beneficios.



- Suecia (Estocolmo y Gotemburgo): pago por congestión, peaje urbano. El cobro varía según hora de circulación por entrada o salida de la ciudad.
- Italia (Milán): pago por congestión y zona de baja emisión en horarios específicos.
- Perú (Lima): pico y placa según número par e impar de lunes a jueves 6:30 a 10:00 y 17:00 a 21:00
- Ecuador (Quito): pico y placa, 2 dígitos por día, lunes a viernes de 6:00 a 9:30 y 16:00 a 21:00.

No obstante, lo anterior, es necesario aclarar que la medida de gestión de la demanda del transporte que restringe la circulación de vehículos particulares, conocida como “Pico y Placa”, obedece a las condiciones particulares de la ciudad y resultaría incorrecto determinar las medidas aplicables al Distrito Capital usando criterios generales o criterios de otras ciudades que no tengan en cuenta las dinámicas locales de movilidad, socioeconómicas y de población, desarrollo urbano y motorización.

12. Sírvase informar, ¿Cómo el Pico y Placa solidario, construye la nueva movilidad de Bogotá?

El Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, denominado “Pico y Placa Solidario”, corresponde a una medida de gestión de la demanda de transporte asociada a la compensación de los efectos negativos que tiene el uso ineficiente del vehículo particular en la congestión vehicular, la siniestralidad vial, y contaminación ambiental, entre otras externalidades negativas del transporte. Para su cobro se definieron tarifas diferenciadas que toman en cuenta el impacto ambiental del vehículo, así como su componente geográfico y económico con el avalúo comercial, para lo cual se ofrecen permisos con duración semestral, mensual y diaria, de manera que se acerquen a las necesidades de los usuarios y al uso real que se hace del vehículo particular.

La totalidad de los ingresos obtenidos por Pico y Placa Solidario son destinados a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público, con lo cual se constituye en una herramienta efectiva para fomentar el uso de los modos más sostenibles y eficientes y mejorar la eficiencia en el uso de los modos menos sostenibles.

En este sentido, la continuidad de esta medida contribuye al cumplimiento de la meta “Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá” como parte del programa Movilidad Sostenible del Objetivo estratégico “Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática” del *Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*.

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”*





13. ¿Sírvese informar si la medida de Pico y Placa solidario ha sido una medida eficiente para solucionar los problemas de movilidad en la ciudad?

Como se mencionó anteriormente, con la medida “Pico y Placa Solidario” se creó una fuente alternativa para la financiación del SITP. Adicionalmente, ha contribuido a desincentivar la adquisición de segundos vehículos para evadir la medida de restricción.

Esto responde tanto al objetivo de desincentivar el uso ineficiente de vehículos particulares como al objetivo de mejorar la oferta de transporte público para hacerla más atractiva para los usuarios y a su vez se constituye como el punto de partida de un esquema de cobros por externalidades. Por lo tanto, se trata de una medida eficiente para la ciudad.

14. Sírvese informar, ¿si la medida de Pico y Placa solidario, será una medida permanente o transitoria?

A largo plazo, la visión de la ciudad es implementar un esquema de cobro por externalidades basado en el uso real del vehículo, es decir la compensación de cada viaje en vehículo particular motorizado realizado en la ciudad. En este esquema, el monto de la compensación se calcularía en función de las características de: (i) el vehículo, por ejemplo su nivel de calidad ambiental y avalúo, (ii) el viaje realizado, por ejemplo cuántos kilómetros recorre y en qué zonas transita, y (iii) las personas, bien sea los propietarios o quienes realizan el viaje, de manera que se compense de forma precisa y equitativa los efectos negativos en congestión vehicular, siniestralidad vial y contaminación ambiental, si hay lugar a ello, y se haga un uso más eficiente de la malla vial como recurso limitado. En este contexto, en Bogotá se ha contemplado implementar por fases el esquema de cobros por externalidades, donde el Pico y Placa Solidario representa el punto de partida.

De igual manera, la implementación de esta visión de largo plazo se articula con el resto de estrategias de gestión de la demanda, como por ejemplo las medidas de estacionamiento en vía y fuera de vía. Además, se articula con la consolidación de alternativas sostenibles a los viajes en vehículos particulares motorizados, como lo son la entrada en operación de las líneas de metro y Regiotram, las nuevas troncales de Transmilenio, nuevos servicios públicos de transporte, la expansión de la red de ciclorrutas e infraestructura peatonal y del sistema de bicicletas compartidas de la ciudad.

16. ¿Sírvese informar, cuántos vehículos diarios solicitan Pico y Placa solidario en la ciudad?

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”

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.



Durante el 2024, desde el 9 de enero, el promedio de permisos solicitados por día hábil es de 11.970.

17. Sírvase informar, ¿Qué acciones se están usando para fomentar el uso de transporte alternativo, público y sostenible durante los días de pico y placa?

En el marco de la restricción de circulación de vehículos particulares, la Administración ha adelantado distintas estrategias para promover otras alternativas de movilización más sostenibles, como son:

- **Consolidación del Sistema de Transporte Público:** El 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. En conjunto con TRANSMILENIO S.A., la SDM realiza la revisión de las modificaciones a las rutas del SITP, que permiten prestar un mejor servicio en la ciudad, logrando mejorar los indicadores de servicio en términos de cobertura espacial, operación, calidad, comodidad a los usuarios y accesibilidad al sistema. Así mismo, desde la SDM se avanza en la revisión e implementación de carriles preferenciales en los principales corredores de la ciudad, que contribuyan a mejorar los tiempos de recorrido en este modo. Estas medidas permiten generar confiabilidad en los usuarios actuales del sistema y lograr que nuevos usuarios accedan al servicio por su reducción en los tiempos de viaje, la seguridad de ingresar al sistema y poder ofrecer el servicio a la demanda que actualmente se presta por otros modos.
- **Implementación de alternativas de micromovilidad y del Sistema de Bicicletas Compartidas:** A partir de distintas dinámicas de movilidad urbana, se ha buscado 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.



Por otra parte, desde el año 2022 se encuentra en funcionamiento el Sistema de Bicicletas Públicas (SBC), el cual presta servicios en la ciudad a través de bicicletas mecánicas, de pedaleo asistido, de cajón y manocletas en 296 estaciones y sumando más de 2 millones de viajes desde el inicio de su operación. También, se han fortalecido los criterios para la ubicación de estaciones del SBC en cercanía con las estaciones del Sistema TransMilenio para promocionar la intermodalidad y su uso como transporte de primera y última milla. Por último, como parte de las obligaciones de este contrato, se han instalado más de 300 soportes para reparación de bicicletas de uso público y más de 400 cicloparqueaderos gratuitos en toda la ciudad.

- **Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura construidos:** En el marco de la Política Pública de la Bicicleta adoptada mediante el CONPES 15 de 2021, se han adelantado acciones asociadas a la ampliación de la red de cicloinfraestructura en la ciudad, contando a la fecha con cerca de 630 km para su uso y disfrute por parte de los ciclistas, junto con el mantenimiento y conservación por parte del IDU de distintos km lineales de ciclorrutas en distintas localidades de la ciudad (Ciudad bolívar, Engativá, Fontibón, Suba, Teusaquillo, Usaquén y Usme).
- **Planes Integrales de Movilidad Sostenible – PIMS:** Estos planes incluyen la realización de un diagnóstico de movilidad que le permite a las empresas tomar la decisión de cuáles estrategias de promoción de la movilidad sostenible implementar, para reducir su huella de carbono y mejorar indicadores específicos de movilidad. La promoción del carro compartido, del uso del transporte público y las capacitaciones acerca de los impactos del uso de vehículos motorizados, hacen parte de las estrategias que pueden estar incluidas en estos planes.
- **Red Muévete Mejor:** La SDM cuenta con esta red para acompañar a distintos tipos de organizaciones (privadas, públicas y universidades) en la implementación de sus Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS). Esta estrategia de la Red empresarial surge como una respuesta al Acuerdo 663 de 2017 y, en el desarrollo de este propósito de promover la movilidad sostenible, se publica en 2019 el Decreto Distrital 037 mediante el cual se establece la adopción de los PIMS. La labor de acompañamiento de la Red incluye la realización de capacitaciones, así como brindar asesoría, herramientas y reconocimiento a buenas prácticas.

18. Sírvase informar, ¿Qué estrategias se están implementando para informar a la ciudadanía sobre las restricciones del pico y placa y sus beneficios?

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"



Luego de la rotación de la medida de pico y placa que se implementó en Bogotá en enero de 2023, en los meses de abril y agosto se informó a la ciudadanía sobre los buenos resultados que se habían obtenido al respecto.

A través de ruedas de prensa, dadas a medios de comunicación masivos, se informó que la medida permitió reducir el tráfico vehicular, aumentar el promedio de la velocidad, se mejoraron los desplazamientos de los ciudadanos y también se generó un uso más eficiente del vehículo particular, lo que permite aportar a la movilidad en medio de las obras en la ciudad y a la calidad del medio ambiente.

En este sentido, se publicó la información en los canales propios y en los diferentes medios de comunicación, a continuación se relacionan algunas de estas:

Imagen 1 Información divulgada



Gracias a la rotación de los dígitos que se aplicó a la medida de pico y placa, la velocidad en los principales corredores de Bogotá mejoró un 4,8 %.

Esta medida ha permitido beneficiar la calidad del aire, reduciendo la emisión del material particulado proveniente de los vehículos en un 1,2 %.



2:00 p. m. - 1 ago, 2023 - 3.436 Reproducciones

Fuente: SDM

<https://x.com/SectorMovilidad/status/1686450789332434956>

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/gracias_a_la_rotacion_del_pico_y_placa_la_velocidad_en_bogota_mejoro_y_no_rotara_mas_este_año



Gracias a la rotación del pico y placa, la velocidad en Bogotá mejoró y no rotará más este año



- En el primer semestre de este año, la velocidad aumentó en 4,8 % en los principales corredores de la ciudad
- Durante el horario de la restricción, el tráfico vehicular se redujo en 6,8 % aproximadamente
- Las relaciones en el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP presentaron un incremento del 9,7 %
- La medida de pico y placa no rotará más durante el 2023

Fuente: página web SDM



Últimas Noticias Opinión Política Judicial Economía Mundo **Bogotá** Deportes Colombia +20 Empleos

Según las cuentas de esta cartera, la medida ha permitido beneficiar la calidad del aire, reduciendo la emisión del material particulado proveniente de los vehículos en un 1,2 %. Por otro lado, al diario están circulando un promedio de 960.000 vehículos, lo cual representa una reducción del 6.8% en la congestión vehicular.

El resto del año seguirá aplicando la norma mientras la Secretaría sigue estudiando los efectos de esta medida con el fin de dejar estudios completos para que la siguiente administración tome las decisiones que mejor convengan para los capitalinos.

Fuente: El Espectador

https://www.elespectador.com/bogota/pico-y-placa-no-rotara-mas-asi-sera-la-restriccion-el-resto-del-2023-en-bogota/#google_vignette

Imagen 2 Información divulgada

Capital INICIO BOGOTÁ EN VIVO MÁS SECCIONES EUREKA

"La rotación del pico y placa funciona. Durante el primer semestre de este año se logró la reducción de la congestión vehicular del 6,8 % y que la ciudadanía se movilice con mayor velocidad, a pesar de que durante este año se cuenta con más frentes de obra en Bogotá, comparado con el año pasado", informó Deyanira Ávila, la Secretaria de Movilidad.

Con este panorama, tomaron la decisión de continuar con esta medida de la siguiente forma: los **días impares** pueden circular los vehículos con placa terminada en **1, 2, 3, 4 y 5** y en los **días pares** los terminados en **6, 7, 8, 9 y 0**.

Este **pico y placa** ha beneficiado la calidad del aire, pues redujo la emisión del material particulado proveniente de los vehículos en un 1,2 %. Sin embargo, no todos han acatado la medida y han tenido sanciones económicas.

Fuente: Canal Capital

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"

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.

<https://conexioncapital.co/pico-y-placa-en-bogota-se-mantiene-no-tendra-rotacion-en-el-segundo-semestre-del-ano/>

En mayo de 2024, la Secretaría Distrital de Movilidad renovó su campaña de divulgación externa sobre los beneficios del Pico y Placa Solidario, actualizando así los contenidos en línea con la situación actual de la ciudad, a través de un mensaje mucho más claro y conciso para la ciudadanía.

En este material, que se encuentra alojado en la cuenta oficial de YouTube de la Entidad, se explica en detalle cómo lograr una movilidad más sostenible en la ciudad, así como los modos en que nos movemos normalmente y se promociona la adopción de los viajes sostenibles, todo esto asociado al Plan Distrital de Desarrollo 'Bogotá Camina Segura'.

Asimismo, los contenidos explican en qué se invierten los recursos obtenidos del pago de las excepciones, los cuales, inciden directamente en el mejoramiento del Sistema Integrado de Transporte Público, por lo que cada ciudadano que accede a la plataforma para tramitar este servicio, se compromete con Bogotá en materia de sostenibilidad, usando el carro particular de forma eficiente, utilizando mucho más el transporte público, caminando para ir a lugares que requieren distancias cortas y a usar la bicicleta como una opción efectiva y saludable para los viajes de último kilómetro.

A continuación, se referencia uno de los vídeos disponibles en YouTube:

Video 1 Video Divulgativo



Fuente YouTube SDM

<https://youtu.be/bh95wdjaJ2I?si=v4KeixkMwyuvFyiw>

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"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

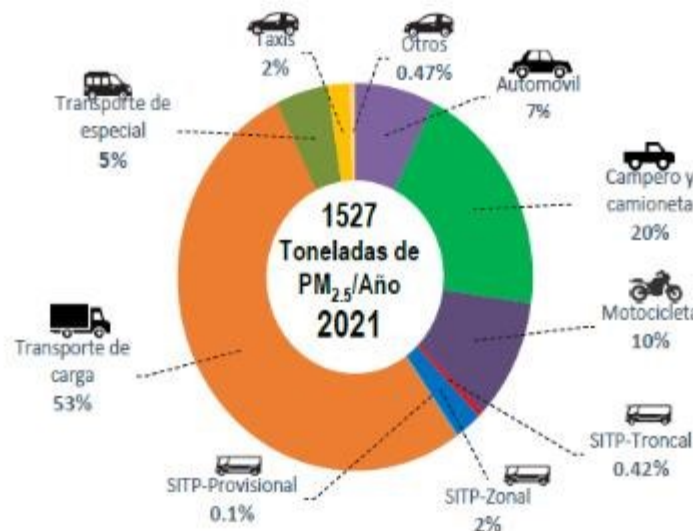


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

19. Sírvase remitir una tabla que exhiba el porcentaje de contaminación entre los vehículos particulares, taxis y transporte público de la ciudad.

La Secretaría Distrital de Ambiente es la autoridad en materia ambiental del Distrito. No obstante, a partir de la información disponible públicamente del Inventario de Emisiones de Calidad del Aire del 2021⁴ (Secretaría Distrital de Ambiente, 2023) se encuentra que a nivel de emisiones de material particulado PM_{2.5} la participación de los vehículos automotores se distribuye de la siguiente manera:

Figura 1. Participación porcentual por categoría vehicular de las emisiones de PM_{2.5}, estimada con enfoque *Top-Down* para el año 2021



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2023

Con lo anterior, y adicionando otros contaminantes criterios presentes en el Inventario de Emisiones, se encuentra que según la Secretaría Distrital de Ambiente la tabla solicitada corresponde a la siguiente para las emisiones del año 2021:

⁴ Disponible en: <https://docs.google.com/file/d/1dsikDkxa-aLubE0Ly97HvqYcqZ4nqADs/view>



Tabla 3. Distribución porcentual por categoría vehicular de emisiones contaminantes criterio

Contaminante	Automóviles, camperos y camionetas	Motocicletas	Taxis	SITP
PM2.5	27%	10%	2%	3%
PM10	27%	9%	2%	3%
NOx	37%	8%	5%	9%
SOx	20%	70%	3%	5%
CO	48%	39%	6%	12%

Fuente: Propia a partir del Inventario de Emisiones de Bogotá Contaminantes Atmosféricos 2021, Secretaría Distrital de Ambiente (2023)

20. Sírvase informar, ¿Qué medios de transporte sostenible cuenta la ciudad y si se implementara otros medios, proyectos o estrategias?

Respecto a la solicitud en mención actualmente se cuenta con los siguientes instrumentos que denotan las acciones para promover la movilidad sostenible en la ciudad, basada principalmente en los modos activos y el transporte público a escala urbana y regional.

En primer lugar, el Plan de Ordenamiento Territorial: *Bogotá Reverdece 2022-2035*, adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, direcciona las acciones de los próximos años a la consolidación de una movilidad sostenible a partir de objetivos claros que respondan a las necesidades de todos los ciudadanos, priorizando modos de transporte sostenibles y eficientes, y que se mencionan a continuación de manera general:

Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS): A partir de acciones en el sistema de movilidad y la estructura urbana a través del reverdecimiento, la renaturalización y el fortalecimiento de dinámicas de proximidad, incentivando el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones.



Corredores Verdes de Transporte Público: Promoviendo el desarrollo de infraestructuras que priorizan modos de transporte limpios, para peatones y para micromovilidad. Estos corredores también implementan estrategias de mitigación al cambio climático y promueven la conectividad ecológica.

Infraestructura para la Movilidad Peatonal y Ciclista: Consolidando una red de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura que busca facilitar y promover el uso de modos de transporte sostenibles. Estas redes están diseñadas para mejorar la accesibilidad y la calidad del espacio público en la ciudad y su conexión con el Sistema de Transporte Público – SITP.

Movilidad Baja en Carbono: Fomentando la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) mediante el aumento del uso de modos de transporte con menor huella de carbono, eficiencia energética y la incorporación de fuentes de energía no convencionales, así como estrategias para la promoción de nuevas tecnologías e infraestructura de recarga para su uso.

Integración de tecnologías y medidas de gestión de la Demanda: Incentivando el uso de tecnologías para la integración física, tarifaria y operacional entre los diferentes modos de transporte, incluyendo estrategias, programas y proyectos específicos para la movilidad sostenible que se desarrollan con mayor detalle en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible: Definiendo las condiciones para implementar este tipo de proyectos alrededor de los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte. Estos proyectos buscan mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y operación de los sistemas de transporte urbano.

Por otro lado, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) para Bogotá Distrito Capital, adoptado mediante Decreto Distrital 497 de 2023, es un instrumento donde se define la política pública de movilidad de Bogotá y por lo tanto, orienta la actuación de la administración distrital del sector movilidad, teniendo en cuenta una serie de objetivos, estrategias y metas por cumplir. En este sentido, se define una visión de la Bogotá que queremos para el 2035, enmarcada en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la nueva Agenda Urbana Mundial y los lineamientos expedidos por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 20203040015885 de 2020.





Este Plan contempla una serie de estrategias, programas y proyectos que incentivan el uso de modos sostenibles de transporte, al tiempo que desincentivan el uso del vehículo particular motorizado en la ciudad. Así, a 2035 el 77 % de los viajes en nuestra ciudad se realizarán en modos sostenibles como caminata, bicicleta y transporte público de pasajeros.

Para el cumplimiento de esta meta se definen algunos proyectos enfocados en la promoción de la movilidad sostenible y segura, a implementar durante su vigencia, como son:

- Seis Complejos de Integración Modal (CIM) en las entradas de la ciudad, donde se dará la articulación e intercambio con el sistema de transporte público regional y distrital.
- Dos líneas de RegioTram, integradas física, operacional y tarifariamente con el sistema de transporte público de Bogotá.
- 5 líneas de metro pesado urbano
- 17 corredores verdes de alta capacidad y 4 de media capacidad
- 7 líneas de cables aéreos.
- 84 kilómetros de cicloalamedas que permitan más viajes en bicicleta, cómodos y seguros.

El PMSS se articula con otras políticas de movilidad sostenible adoptadas previamente a su adopción, como son la Política Pública de la Bicicleta y la Política Pública del Peatón.

Cambiar los viajes hacia medios más sostenibles. Política Pública de la Bicicleta

La Política Pública de la Bicicleta, adoptada mediante el CONPES Distrital 15 de 2021 tiene como objetivo general “Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta”, para lo cual se definieron 5 objetivos específicos para promover el uso de la bicicleta como parte de la consolidación de una movilidad sostenible en Bogotá:

Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá: A través de este objetivo se busca reducir el número de hurtos a ciclistas y mejorar las condiciones de seguridad en el espacio público para los ciclistas en la ciudad a través de proyectos como el fortalecimiento del Registro Bici Bogotá y la implementación de una estrategia integral de prevención de violencias y delitos en corredores de ciclorrutas priorizados, con especial énfasis en la violencia ejercida contra las mujeres ciclistas.



Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta: Tiene como productos asociados el diseño de estrategias de mitigación de riesgo vial orientado a los ciclistas, la construcción de campañas de comunicación y de cultura ciudadana para mejorar la seguridad vial de estos usuarios y sensibilizar a los diferentes actores viales sobre la norma y conductas en torno a la seguridad vial de los mismos.

Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá: Este objetivo propende por la ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura, específicamente a través de proyectos orientados a la construcción e implementación de nuevos kilómetros de cicloinfraestructura, así como de la conservación, operación y del mantenimiento de la señalización de la misma.

Este objetivo, también plantea como resultado el aumento en el número de viajes en bicicleta, a través de proyectos como la puesta en marcha del sistema de navegación ciclista, la ampliación de cupos de cicloparqueaderos; y la implementación del sistema de bicicletas compartidas en la ciudad.

Otra de las apuestas importantes que se aborda a través de esta estrategia, es el aumento del número de viajes en bicicleta realizados por mujeres, mediante la inclusión de los enfoques de género, de derechos y de mujer en el proceso instrumental de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, así como la puesta en marcha de un programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para la inclusión de dichos enfoques.

Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta bajo el lema “bici para todas y todos”: Con este objetivo se busca democratizar el uso y disfrute de la bicicleta, para que más mujeres, niños, jóvenes, y ciudadanía en general hagan parte de la oferta distrital de promoción del uso de la bicicleta, por medio de programas y campañas de promoción de su uso, encaminados para estos grupos poblacionales desde los enfoques de derechos, género y diferencial.

También se busca desarrollar procesos formativos sobre la bicicleta que incluyan la generación de habilidades para el uso de la bicicleta y la normatividad vigente, así como pedagogía orientada a la seguridad vial; estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas.

Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta: Debido al crecimiento de uso de la bicicleta que se viene registrando en la ciudad, se hace necesario fortalecer el mercado laboral a través de programas de formación que respondan a la

19

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”





demanda en términos de fabricación, mantenimiento y/o reparación de este medio de transporte. También, se evidencia la importancia de promover la innovación y el aumento de productividad del sector económico de la bicicleta mediante programas y proyectos que permitan aprovechar el potencial de las TIC.

Sumado a lo anterior, como eje transversal de la Política se propone el desarrollo de productos específicos para hacer efectiva la transversalización de género, de esta manera se integran dentro del objetivos de seguridad personal, productos para mejorar las condiciones específicas de seguridad personal de las mujeres, en temas relacionados con infraestructura se propone la inclusión efectiva del enfoque de género en la planificación y construcción de la infraestructura ciclista y con respecto a la cultura de la bicicleta, se considera fortalecer la promoción del uso en mujeres a través de estrategias dirigidas particularmente a esta población, atendiendo a las diferencias asociadas a su transcurrir vital, sus diferencias poblacionales y sus intereses.

El detalle de la información de los resultados y productos específicos de la Política Pública de la Bicicleta se pueden encontrar en el siguiente enlace:

- <https://www.sdp.gov.co/content/politica-publica-de-la-bicicleta-2021-2039>

Cambiar los viajes hacia medios más sostenibles. Política Pública del Peatón

La Política Pública del Peatón, en Bogotá Primero el Peatón 2023-2035, adoptada a través del CONPES Distrital 36 de 2023, establece como objetivo general consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público a partir de este se definen los siguientes objetivos específicos:

1. Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal, con este objetivo se busca establecer una cultura basada en la protección y respeto de las y los peatones y tiene como propósito aumentar los desplazamientos diarios peatonales, a través de 12 productos basados en la corresponsabilidad y enfocados, en fortalecer las competencias y habilidades para ejercer la movilidad peatonal, reducir la siniestralidad vial, promover el respeto hacia las y los peatones, activar el turismo peatonal en entornos patrimoniales y promover la actividad física. Además de fortalecer la coordinación interinstitucional, mediante la implementación de

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"





instrumentos de medición, articulación, información y seguimiento que fortalezcan la toma de decisiones.

Algunos de estos productos son el programa ciempiés con el que se busca que los niños, niñas y adolescentes, que usan la caminata como forma de movilidad sostenible y segura, fortalezcan sus competencias y habilidades como actores viales y conscientes de su participación en la movilidad de la ciudad; el manual del peatón con el que brinda información a la ciudadanía referente a los beneficios asociados a la caminata, los derechos de los peatones, normas e instrumentos de planeación que contribuyen a la promoción de la movilidad peatonal y la implementación de la campaña correa segura la cual busca evitar y mitigar riesgos con animales de compañía promoviendo el uso de la correa en animales de compañía cuando se hacen paseos en vía pública.

2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua. En el cual se busca aumentar y mejorar las condiciones del espacio público de circulación peatonal, promoviendo así que las y los peatones cuenten con mayor calidad para su disfrute y permanencia.

Este objetivo cuenta con un total de 13 productos, donde se resaltan los siguientes: Barrios Vitales, los cuales promueven la circulación peatonal y la mejora de las condiciones de seguridad vial a escala de proximidad a través de la creación de entornos urbanos más seguros y amigables para los peatones; la conservación y mantenimiento de los andenes; la creación de una dependencia (Unidad de Mantenimiento Peatonal) destinada a realizar las intervenciones físicas de la red de infraestructura peatonal dentro de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial; la generación de andenes emergentes para que la ciudadanía pueda realizar desplazamientos más seguros y que contribuyan a mejorar la experiencia de la movilidad peatonal. y la implementación de elementos de protección peatonal, tales como bolardos y materas, entre otros, instalados en andenes plazoletas, alamedas o en proyectos estratégicos que incluyan la recuperación de espacio público destinado a la circulación o permanencia de peatones.

3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones, consolidando el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero en la movilidad peatonal y a partir de ello, reducir el número de peatones fallecidos en siniestros viales. Para lograr este resultado, se plantean reducir o mitigar los riesgos de siniestralidad mediante la entrega de 14 productos enfocados en la

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"



semaforización, señalización, iluminación, formación sobre comportamientos seguros entre otros.

A su vez, este objetivo busca mejorar las condiciones de seguridad ciudadana, mediante intervenciones que contemplan la resignificación del espacio público peatonal y modernización de la iluminación. Es importante resaltar que este objetivo tiene un enfoque importante en la seguridad de las mujeres que se desplazan peatonalmente, con el fin de promover que sus trayectos se realicen en condiciones ideales de tranquilidad y seguridad.

Los documentos relacionados se pueden revisar en el siguiente enlace de la Secretaría Distrital de Planeación, entidad rectora de las políticas públicas distritales: Políticas Públicas - Conpes D.C.

- <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas>

Cambiar los viajes hacia medios más sostenibles. Transporte Público

La Administración Distrital en cumplimiento del Acuerdo 663 de 2017 “*Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital*” continúa consolidando el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como eje estructurante del transporte en la ciudad, para garantizar la movilidad de los ciudadanos mediante integración tarifaria y un esquema de rutas que brinde un servicio de transporte bajo condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad. TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del SITP, ha adelantado diferentes acciones para aportar en el cumplimiento de los objetivos y estrategias, que contribuyen con la identificación de zonas de alto impacto o afluencia de pasajeros, el fortalecimiento de la oferta de servicio público de transporte y su integración con otros modos de transporte:

- Se estructuraron, adjudicaron y suscribieron los contratos para la renovación de flota de los componentes troncal y zonal del sistema, permitiendo que a la fecha se cuente con un 14% de flota eléctrica (1485 buses), 19% de flota a Gas Natural Vehicular Euro VI (2144 buses), 2% de flota diésel Euro VI (238 buses), 6% de flota diésel Euro V con filtro de partículas (701 buses) y 3% de flota híbrida (336 buses), con lo que a la fecha un 44% de la flota del SITP es de cero y/o bajas emisiones. Se debe resaltar que Bogotá cuenta con la segunda flota de buses eléctricos más grande de Latinoamérica, con un total de 1.485 vehículos que se recargan en 10

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”





electro terminales de gran envergadura, contribuyendo así con la movilidad sostenible en la ciudad.

- Actualmente, se están revisando los escenarios de necesidades de flota del SITP para la implementación de las nuevas troncales y la integración física con los nuevos sistemas de transporte que se van a incorporar en la ciudad entre 2025 y 2030 y que permitan contar con un transporte público de calidad y eficiente.
- ha aumentado gradualmente el número de sillas ofertadas, de manera que, con corte al 31 de marzo de 2024, se cuenta con 456.710 sillas para el componente de flota troncal, 75.840 para alimentación y 467.772 sillas para el componente de flota zonal, para un total de 1'000.322 sillas disponibles. Estas cifras son equivalentes a un aumento de 165.551 sillas ofertadas, que corresponden a un 19,8% adicional a lo que se tenía en 2020.
- A la fecha se han implementado acciones de optimización de los trazados y de los diseños operacionales de las rutas existentes del SITP, con lo cual se ha mejorado la cobertura del servicio en sectores con necesidades de transporte y con dinámicas de expansión urbana. De otra parte, TRANSMILENIO S.A., ha creado nuevos servicios, especialmente de tronco alimentación, que brindan una mejor oferta para los usuarios de transporte público.
- El SITP cuenta con una infraestructura de transporte robusta, conformada por 114,4 km de vías exclusivas en operación, 12 corredores de servicio, 142 estaciones (incluyendo TransMiCable), 9 portales y 13 patio talleres (componente troncal). Además, para el componente zonal se tiene un total de 13 Zonas de Operación, 32 Patios Transitorios, 9 Patios Eléctricos y 4 Patios de Bajas Emisiones 7.531 paraderos (54,88% accesibles) y 149 zonas 100% accesibles con corte de 31 de marzo de 2024; infraestructura que permiten el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público.
- En relación con la flota, se cuenta con 11.082 buses, 2.021 vehículos en el componente troncal (1.215 biarticulados, 576 articulados y 230 duales referentes) y 8.718 en el componente zonal con capacidad de entre 40 y 80 pasajeros que garantizan la oferta de 98 rutas troncales y 358 servicios (2112 km) zonales en 19 localidades de la ciudad. Además, en términos de accesibilidad, con corte a 31 de marzo de 2024, se tiene un total de 7.563 vehículos accesibles en el SITP.
- Así mismo, para mejorar la oferta en el transporte, la ciudad avanza en infraestructura de soporte relacionada y en la construcción de proyectos de gran envergadura como la Primera y Segunda Línea del Metro de Bogotá, la troncal de la Avenida Carrera 68, la troncal de la Avenida Calle 13, la extensión de la troncal Avenida Caracas y Avenida Ciudad de Cali, el Corredor Verde Carrera Séptima (CV7), los Cables aéreos de San Cristóbal y de Potosí (Autopista Sur), entre otros.

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"



**Se implementará:**

En la propuesta actual del Plan Distrital de Desarrollo 2024 - 2027 *“Bogotá camina Segura”*, el marco general se soporta en la sostenibilidad de la ciudad, en la que la movilidad juega un papel fundamental. Así, se definen políticas de integración de diferentes modos de transporte, medidas de gestión para el uso eficiente del vehículo particular, estrategias de financiación para la movilidad sostenible, la ampliación de infraestructura de alta capacidad para el transporte sostenible, manejo y promoción del espacio público y su uso equitativo y eficiente y campañas de uso y sensibilización del sistema de movilidad. Es así como una de las metas estratégicas plantea aumentar a 74% el porcentaje de viajes en modos sostenibles en un día típico de los hogares de Bogotá.

El legado del Plan “Bogotá Camina Segura” en movilidad se refleja principalmente en dos objetivos estratégicos propuestos: *Bogotá avanza en seguridad* y *Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática*. Estos objetivos buscan construir una ciudad más segura, próspera y con igualdad de oportunidades, mientras se enfrentan los retos climáticos y territoriales con acciones decisivas. Los compromisos se traducen en metas concretas y acciones estratégicas a saber:

Para el desarrollo del primer objetivo, se contemplan entre otros, el *Programa 5: Espacio público seguro e inclusivo* mediante el cual se realizará la conservación de la red de infraestructura peatonal y de enlaces de la red de espacio público para la movilidad multimodal, además de la construcción de espacio público. El *Programa 6: Movilidad segura e inclusiva* integra el programa Niños y Niñas Primero, además de proyectos orientados a promover hábitos y comportamientos seguros en la vía y en el espacio público con el fin de reducir el riesgo de siniestros viales.

Además, este programa propone un plan interinstitucional para la seguridad integral del Sistema de Transporte Público de Bogotá dirigido a mitigar los fenómenos que afectan la seguridad y convivencia, mediante articulación distrital y local, coordinando acciones de control a la problemática que afecta la seguridad ciudadana en el Sistema como por ejemplo:

- Implementar el 100% de las acciones de prevención y control requeridas en portales y estaciones del Componente Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como en la infraestructura que ingrese a operar en el cuatrienio con el fin de mitigar el fenómeno de la evasión.

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”





- Implementar un plan enfocado a la prevención y atención de violencias basadas en género y al acoso sexual callejero, reconociendo las experiencias de la ciudadanía del sistema de Transporte Público.
- Intervenir 10 zonas críticas en evasión en el Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, a través de acciones de prevención y control.

En relación con el objetivo estratégico 4 *Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática* se encuentra el *programa 26 Movilidad sostenible* donde se contempla la conservación y construcción de cicloinfraestructura y la generación de nuevos cupos de cicloparqueaderos, buscando así aumentar el número de viajes diarios en modos sostenibles en Bogotá-región. Este programa además contempla gestionar nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo mediante el cumplimiento de metas como:

- Alcanzar 143 km en operación de troncales de sistema de transporte público masivo (29 km nuevos)
- Alcanzar 23 Kilómetros contratados de troncales de sistema de transporte público masivo con perspectiva de integración regional en aquellos corredores con influencia en la ciudad-región.
- Alcanzar el 16% del ciclo de vida del proyecto Línea 2 del Metro (L2MB), correspondiente al inicio del contrato de concesión, la interventoría, PMO e inicio de contratación cambiar por ejecución.
- 1 Cable aéreo en operación
- Desarrollar al menos 1 Proyecto de Desarrollo Urbanístico y/o Proyecto de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible (PRUMS) y/o Complejo de Integración Modal (CIM) de la red de transporte público.
- Diseñar y contratar el 100% de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio.
- Ejecutar 100% de las acciones para el mantenimiento y mejoramiento de las estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público
- Ejecutar 3 intervenciones en la infraestructura física existente del componente troncal orientadas a optimizar la operación y mejorar la calidad del servicio
- Ejecutar el 100% de las actividades de planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

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"





- Estructurar el 100% del Sistema Interoperable de Recaudo para los Sistemas de transporte público masivo disponibles de la ciudad con los componentes tecnológicos asociados.
- Estructurar una línea de cable (estudios y diseños Fase I)
- Implementar el 23% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente.
- Incrementar en 613 los vehículos de cero o bajas emisiones vinculados en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)
- Iniciar la operación de 1 línea de cable.
- Lograr el 99.70% de la etapa preoperativa de la Primera Línea del Metro (PLMB)- Tramo 1.
- Lograr el mejoramiento de las condiciones de 600 paraderos del SITP
- Mejorar la infraestructura de 5 patios del SITP a través de la puesta en operación de 2 patios y la adecuación física de 3 patios.

21. Sírvase informar, ¿Qué medidas o acciones se tiene contemplado implementar en la ciudad para evitar congestión vehicular durante eventos en la ciudad como conciertos, festivales, etc?

Las actividades (eventos) con una convocatoria abierta y generalizada, que implican aglomeración de personas, se encuentran reguladas en el Distrito Capital por el Decreto 599 de 2013, modificado parcialmente por los Decretos 622 de 2016 y 470 de 2021. Así las cosas, todo organizador de una actividad regulada por dicho Decreto deberá presentar para revisión y evaluación de las Entidades que conforman el Sistema Único de Gestión de Aglomeraciones (SUGA), la solicitud de autorización, adjuntando la documentación técnica que cada Entidad dentro de sus competencias requiera.

En el caso de la SDM, para que la Entidad pueda evaluar el impacto que la realización de la actividad tendrá en la malla vial del sector, el organizador de la actividad deberá presentar para revisión y evaluación, un documento de Plan de Manejo de Tránsito (PMT), el cual deberá estar ajustado a los requerimientos establecidos en el “*Concepto técnico para gestionar Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por eventos*”, desarrollando cada uno de los ítems que contiene el documento guía. Este concepto puede ser consultado en la página de la Secretaría ingresando al siguiente link:

- <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/13-04-2021/concepto tecnico para gestionar los planes de manejo de transito pmt por eventos.pdf>.



El Plan de Manejo de Tránsito deberá incluir los siguientes documentos y/o soportes:

- El plano de propuesta de señalización anexo al PMT, debe seguir los lineamientos técnicos establecidos en los capítulos 4, 6 y 8 del manual de señalización adoptado mediante Resolución 1885 de junio de 2015 *“Por la cual se adopta el manual de señalización vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”* del Ministerio de Transporte.
- En el plano de ubicación se debe detallar todos los puntos con conflictos para los usuarios de la vía y del evento y las medidas de mitigación contempladas en el plano.
- El plano de propuesta de señalización debe reflejar las condiciones geométricas existentes en el sector en el cual se va a desarrollar la actividad, con anchos de calzada acotados, senderos peatonales y ciclorrutas que se puedan ver afectadas.

Las anteriores acciones del PMT deben ser asumidas y ejecutadas por el organizador del evento y son verificadas por las autoridades.

No obstante, desde la institucionalidad en función del impacto previsto en la movilidad, se ejecutan acciones adicionales como se indica a continuación.

Paralelamente, y como se establece en el Decreto 599 de 2013, la Secretaría Distrital de Movilidad, dispone un delegado de la entidad para acompañar el Puesto de Mando Unificado (PMU) que se instala en cada evento, con el fin de coordinar acciones interinstitucionales y así mitigar cualquier impacto en la movilidad que se pueda presentar por eventos con aglomeración.

Teniendo en cuenta las dinámicas de los conciertos y festivales, como los distintos escenarios que existen para este tipo de eventos, desde la Subdirección de Gestión en Vía de la SDM, se coordina los recursos necesarios para apoyar los PMT de los eventos y se establecen protocolos donde se incluyen cuadrantes de atención para así mitigar las posibles congestiones que se tengan por un evento de alta complejidad.

Igualmente, se atienden solicitudes de la comunidad que reside o trabaja en inmediaciones de los escenarios y se adelantan mesas de trabajo para analizar de primera mano, las problemáticas que en materia de movilidad se puedan presentar.

Por lo tanto, la SDM en el marco de la Gerencia en Vía, dispone de estrategias integradas de gestión en vía y control del tránsito en el entorno de los eventos de alto impacto a la

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”



movilidad. Actualmente se cuenta con Planes de Gestión en vía diseñados para puntos recurrentes de eventos como son:

- Estadio El Campín
- Movistar Arena
- Recinto Ferial
- Parque Simón Bolívar
- Plaza de Bolívar
- Jardín Botánico

Para la ejecución en vía de las estrategias mencionadas se destinan recursos como:

- Grupo Operativo de gestión en vía (GOGEV) de Movilidad
- Agentes Civiles de Tránsito y Transporte
- Planes semafóricos especiales
- Grúas
- Material Logístico como Barreras plásticas y conos
- Monitoreo y seguimiento desde el Centro de Gestión del Tránsito

Con los anteriores elementos se adelantan acciones de control de espacio público, gestión del tránsito y pedagogía, gestión oportuna de novedades que afecten la movilidad y articulación con otras Entidades de gestión de riesgos, para mantener despejadas las vías y contar con condiciones favorables de movilidad en términos de fluidez y seguridad vial.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 14-06-2024 02:43 PM

Aprobó: Andrea Paola Luna Torres-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Aprobó: Cristian Miguel Quintero Perez-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Francisco Javier Victoria Jaramillo-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía

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.



Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Nathaly Patiño González-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Sergio Alejandro Peña Pedreros-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho 12-06-2024
Gina Salazar- Asesora del Despacho 11-06-2024
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 12-06-2024
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 11-06-2024
Marcela Ramos Calderón - Contratista SGJ - Secretario (E) 12-06-2024
Elaboró Bibiana Sarmiento - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 07-06-2024
Ángela Camargo Villalobos - Dirección de Planeación de la Movilidad 12-06-2024
David Felipe Jaime - Subdirección de Transporte Público 07-06-2024
Cristina Alexandra Torres _ Subdirección de Transporte Privado 07-06-2024
Juan Camilo Posada - Subdirección de Transporte Privado 11-06-2024
Rodrigo Peralta De Zubiría - Subdirección de Transporte Privado 07-06-2024
Paula Gabriela Soto - Subdirección de Transporte Privado 07-06-2024
Oscar Norvey Ipus Gaviria - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito 07-06-2024
Julio César Arias Galindo - Subdirección de Gestión en Vía 07-06-2024
Nancy Gomez - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 11-06-2024
Marilyn Castro Peñuela - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 11-06-2024
César Arturo Garzón Quintero - Subdirección de Gestión en Vía 07-06-2024
Compiló Paula Vargas -Despacho