

Bogotá D.C., 7 de julio de 2025

Doctor
David Andrés Giraldo Umbarila
Subsecretario de Despacho
Concejo de Bogotá
Calle 36 No. 28ª – 41
comisiondelplan@concejobogota.gov.co
correspondencia@concejobogota.gov.co
2088210
Código Postal 111311

CONCEJO DE BOGOTÁ 07-07-2025 11:12:06

2025ER18371 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: EMPRESA DE TRANSPORTE TERCER MILENIO/PEDRO MAURICIO

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

ASUNTO: ASUNTO: PROPOSICIÓN 837 DE 2025 / 2025-ER-33614 TM

OBS: —

Asunto: Proposición 837 de 2025 / 2025-ER-33614 TMSA.

Respetado doctor Giraldo:

En atención a la proposición del asunto, **Tema: “Colados y diseño urbano: ¿favorece la infraestructura de TransMilenio la evasión del pago?”** TRANSMILENIO S.A., presenta respuesta en el marco de sus competencias en los siguientes términos:

- 1. ¿Cuál es la evaluación técnica que ha realizado TransMilenio S.A. sobre la relación entre la ubicación central de las estaciones (en el eje vial) y los riesgos de evasión del pago?**
- 3. ¿Existe algún diagnóstico que relacione el cruce irregular de vías como mecanismo frecuente de evasión del pago y su vínculo con la configuración física de las estaciones?**

TRANSMILENIO S.A. ha contado a través de alianzas interinstitucionales con dos estudios focalizados hacia la línea de trabajo de infraestructura del Plan Estratégico Antievasión para identificar las vulnerabilidades físicas del Sistema que facilitaban la evasión del pago, y los elementos físicos que pueden ayudar a mitigar esa problemática.

A continuación, se describen los objetivos y principales conclusiones de dichos estudios:

- a) Con la colaboración de la CORPORACION FINANCIERA INTERNACIONAL (IFC), en el año 2016, se contrató un experto internacional, Javier Aldecoa, que recomendó, dentro de las acciones de orden estructural para el control de fraude en el sistema, la sustitución de Barreras de Control de Acceso (BCA) y puertas en el componente troncal, y las Barreras de Control de Acceso (BCA) en el componente zonal. En relación con las BCA y las puertas actuales las conclusiones del estudio señalaron que son vulnerables y permiten que los usuarios hagan mal uso de ellas y tengan un factor de oportunidad para la evasión del pago del pasaje.
- b) Finalizada la consultoría anterior, TRANSMILENIO S.A. y la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 391 de 2016 y en virtud

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



del mismo la FDN adelantó un proceso de contratación de una consultoría especializada y suscribió el contrato No. 01 de 2017 con la firma Transconsult Sucursal Colombia, cuyo objeto es *«el diseño y evaluación de pruebas piloto de intervención técnica en puertas y barreras de control de acceso, en una muestra de estaciones, portales y buses, para combatir el fenómeno de la evasión en el Sistema TransMilenio»*.

En desarrollo de la consultoría con Transconsult, se cumplió la Fase I que comprendía el levantamiento de información en dos (2) portales (Tunal y Norte), cuatro (4) estaciones (Pradera, Universidades, Virrey y Santa Lucía) y diez (10) buses de las tipologías existentes (incluyendo buses del componente zonal del Sistema), diagnóstico complementario, identificación de proveedores, estudio de mercado y diseño de criterios e indicadores para pruebas piloto.

Con base en estos insumos se identificaron las Barreras de Control de Acceso que se recomendaron para uso en el TransMiCable, las Barreras de Control de Acceso y las puertas automáticas que se probaron en la Estación Santa Lucía.

Adicionalmente, a nivel cuantitativo desde el año 2019 TRANSMILENIO S.A. cuenta, gracias al estudio contratado con la Universidad Nacional de Colombia bajo el Contrato 564 de 2017, con la línea base de evasión la cual comprendió solamente el componente troncal. Sin embargo, este porcentaje es una fotografía de noviembre de 2018.

El estudio de la Universidad Nacional para TRANSMILENIO S.A., tenía por objetivo general establecer la línea de base de evasión en el componente troncal del Sistema y recomendar un modelo al interior de TRANSMILENIO S.A., para el monitoreo y seguimiento al fenómeno de la evasión.

A partir de esos estudios y las pruebas piloto, TRANSMILENIO S.A. inició en el año 2021 los procesos de suministro, instalación y operación de las nuevas puertas automáticas que, funcionando correctamente, es decir con apertura y cierre solamente cuando se aproximan los buses para el ascenso y descenso de pasajeros, pueden contribuir a mitigar la evasión del pago, de las personas que pretenden ingresar irregularmente al Sistema por los accesos laterales, incluyendo evasores y evasoras que hacen un cruce indebido de las vías.

2. ¿Qué análisis ha hecho la entidad sobre los recorridos inseguros y poco atractivos que deben asumir los usuarios para acceder a estaciones mediante puentes peatonales elevados?

Sobre este numeral, debe indicarse que la misión de TRANSMILENIO S.A. es gestionar el desarrollo e integración de los Sistemas de Transporte Público masivo e intermodal de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. y la región, con altos estándares de calidad, dignidad y comodidad. La empresa se enfoca en la sostenibilidad financiera y ambiental, y en el mejoramiento de la

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



calidad de vida de los usuarios, en cumplimiento de los planes, programas y proyectos de la Administración Distrital, así como de las disposiciones legales en materia de movilidad en el Distrito Capital. Todo ello se realiza teniendo en cuenta las condiciones actuales y futuras del Sistema, que implican un incremento en la gestión y operación a medida que se amplía su cobertura, flota de buses y rutas.

En este contexto, TRANSMILENIO S.A. tiene la responsabilidad de controlar, gestionar y planificar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros en Bogotá. Esta actividad, debido a su importancia para la ciudad, requiere de una especial protección que garantice la seguridad e integridad de todos los actores del Sistema.

Dicho lo anterior y siendo que, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) *“tiene por objeto atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido del Distrito Capital, contemplados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación.”* Es competencia de dicha entidad dar respuesta sobre las condiciones de los puentes peatonales de la ciudad y sus condiciones de tránsito para los peatones.

4. ¿Qué porcentaje de eventos de evasión del pago se da por ingreso directo a la estación desde la vía, sin uso de los puentes peatonales ni acceso autorizado?

Dentro de las desagregaciones que se prevén para la medición de la evasión en el componente troncal del Sistema, se tiene por torniquete (el tipo trípode o la Barrera de Control de Acceso tipo piso a techo), por BCA (entendida como la barrera para personas con discapacidad física, puede ser tipo banderola o de las nuevas tipo pasillo motorizado), por ingresos laterales (que comporta los ingresos irregulares que se hacen por las zonas laterales de las Estaciones del Sistema), por curva (que es la modalidad que se presenta en los portales cuando las personas pasan de una plataforma a otra cruzando indebidamente vías vehiculares. Y finalmente por otros puntos (entendidos estos como zonas entre vagones u otros espacios que no están incluidos en los demás ítems).

En lo que concierne a los ingresos irregulares por laterales, los índices para el segundo semestre de 2024, muestran un 6.48%, lo que representa un 49.31% del 100% de la evasión registrada para ese semestre, establecida en un 13.14%.

5. ¿Cuáles han sido los puntos críticos identificados con mayores índices de evasión asociados al acceso indebido desde la calzada vehicular? ¿Cuáles son sus condiciones físicas actuales?

Los ingresos irregulares de personas provenientes desde cualquier punto externo de las estaciones del Sistema, que no se hagan por la zona de torniquetes, se toman bajo la categoría de evasión por laterales.

Para la medición del segundo semestre del 2024, las troncales más críticas por estos ingresos fueron: Américas Calle 13, Soacha, Caracas Sur, Caracas.

7. ¿Existen estudios comparativos con otras ciudades o sistemas BRT en el mundo que hayan optado por estrategias diferentes de diseño de estaciones para evitar evasión?

Inicialmente es importante mencionar que la actividad principal de TRANSMILENIO S.A., se orienta a la organización, estructuración, planeación y control sobre la operación del Sistema de Transporte Masivo de pasajeros, en sus componentes zonal, troncal y aéreo (cable). De otra parte, los aspectos de Seguridad Ciudadana se encuentran a cargo de la Secretaría Distrital de Seguridad y la Policía Nacional.

En ese sentido, la misión de TRANSMILENIO S.A. es gestionar el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., en sus componentes troncal, zonal, alimentación y cable, que conecta a las personas con las oportunidades que brinda la ciudad, en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia. Todo ello se realiza teniendo en cuenta las condiciones actuales y futuras del Sistema, que implican un incremento en la gestión y operación a medida que se amplía su cobertura, flota de buses y rutas.

En este contexto, la Entidad no cuenta con estudios comparativos con otras ciudades o sistemas BRT del mundo en materia de diseño de estaciones.

9. ¿Cómo se ha articulado la planificación de estaciones nuevas o remodeladas con criterios de accesibilidad universal y prevención de evasión por ubicación o diseño?

Las nuevas estaciones que incorporan barreras de control de acceso piso a techo contemplan la instalación de un equipo especial denominado pasillo motorizado, este permite el ingreso de personas con discapacidad y movilidad condicionada, además, se están instalando itinerarios podotáctiles para orientar a las personas desde que ingresan a la estación, circulan por los vagones y recorren las transiciones, las puertas cuentan con señales podotáctiles de alerta y notifica a los usuarios a través de luces y de audio cuando se abren o se cierran.

También se están implementando apoyos isquiáticos a doble altura para garantizar el uso por parte de personas con talla baja y se buscará implementar mapas hápticos con incorporación de información en braille, los accesos se dan a través de rampas con pendientes

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



adecuadas y las taquillas contarán con ventanilla baja para la atención de personas con discapacidad y personas con talla baja.

Respecto a “(...) **accesibilidad universal** (...)” indicando que, las nuevas estaciones que incorporan barreras de control de acceso piso a techo contemplan la instalación de un equipo especial denominado pasillo motorizado, este permite el ingreso de personas con discapacidad y movilidad condicionada, además, se están instalando itinerarios podotáctiles para orientar a las personas desde que ingresan a la estación, circulan por los vagones y recorren las transiciones, las puertas cuentan con señales podotáctiles de alerta y notifica a los usuarios a través de luces y de audio cuando se abren o se cierran.

También se están implementando apoyos isquiáticos a doble altura para garantizar el uso por parte de personas con talla baja y se buscará implementar mapas hápticos con incorporación de información en braille, los accesos se dan a través de rampas con pendientes adecuadas y las taquillas contarán con ventanilla baja para la atención de personas con discapacidad y personas con talla baja.

10.¿Qué criterios físicos se tienen en cuenta al priorizar las estaciones que serán intervenidas con barreras de control o adecuaciones para mitigar la evasión?

Cada vez que se quiere implementar un proyecto de infraestructura para mitigar la evasión del pago en el Sistema, conjuntamente con las distintas áreas competentes de TRANSMILENIO S.A. en su calidad de Ente Gestor, se adelantan análisis que incluyen variables que involucran aspectos relacionados con la seguridad física, el mantenimiento, los riesgos de emergencias y contingencias, la demanda real de cada estación y la demanda proyectada para estaciones nuevas, los temas de seguridad ciudadana, arquitectura y estética, los entornos, así como la problemática de evasión del pago y el análisis costo -beneficio.

Asimismo, antes de masificar la cobertura de los proyectos de infraestructura, siempre se desarrollan pilotos para verificar en campo y en interacción con los usuarios, los mecanismos o elementos físicos introducidos y así generar los ajustes a que haya lugar o determinar si son o no viables y para qué zonas, portales, estaciones o flota del Sistema.

Por ejemplo, hay estaciones donde es claro que la demanda de usuarios y la capacidad física (espacio) no hacen viable la instalación de Barreras de Control de Acceso tipo piso a techo; con lo cual se deberán fortalecer o implementar estrategias complementarias desde las líneas de trabajo del Plan Estratégico Antievasión en materia de Prevención y Cultura Ciudadana, así como de Fiscalización y Control.

11. ¿La actual estrategia de puertas automáticas contempla situaciones en las que la evasión ocurre por ingresos indebidos desde la vía y no por acceso lateral? ¿Qué se ha hecho frente a esto?

La implementación de puertas automáticas en estaciones del componente troncal no se concibe exclusivamente como una medida “anticolados”. Desde el enfoque de seguridad vial y operación segura, estas puertas permiten un control más eficiente del ascenso y descenso de usuarios, al sincronizar su apertura con la llegada del bus, lo que mitiga riesgos asociados a maniobras indebidas e ingresos desde la calzada.

Aunque su diseño robusto contribuye a reducir el vandalismo y optimiza los costos de mantenimiento, su impacto sobre la evasión es limitado si no se complementa con otras acciones, puesto que la infraestructura por sí sola no puede impedir el fenómeno de la evasión.

La evasión por ingreso desde la vía es un comportamiento de alto riesgo y multicausal, por lo que su tratamiento requiere un enfoque integral que articule medidas de infraestructura, control operativo, cultura ciudadana y mejoramiento del entorno.

Así, las puertas automáticas se integran a una estrategia más amplia que busca fortalecer la seguridad vial, la percepción de orden, y la protección del usuario dentro del sistema, en coherencia con los lineamientos del Plan Distrital de Seguridad Vial y la política de Movilidad Segura.

13. ¿Qué presupuesto ha sido asignado en el Plan Estratégico Antievasión 2024– 2028 específicamente para intervenciones de infraestructura física y rediseño de accesos?

Para atender este numeral, es importante señalar que, TRANSMILENIO S.A. en condición de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, cuenta con un Plan Estratégico Antievasión en todos los portales y estaciones del componente troncal que además despliega acciones conjuntas con los concesionarios de operación en el componente zonal del Sistema. El Plan Antievasión se ha desplegado hasta el 2024, a través de cuatro líneas de acción:

1. Prevención, cultura ciudadana, incidencia y corresponsabilidad
2. Monitoreo y caracterización de la evasión
3. Fortalecimiento de la infraestructura
4. Fiscalización

El año anterior inició la actualización y fortalecimiento de este Plan Estratégico Antievasión bajo estos cinco (5) ejes de trabajo:

- i. Desarrollo y fortalecimiento de herramientas técnicas y tecnológicas para monitoreo y caracterización de la evasión.
- ii. Consolidación y fortalecimiento de la infraestructura física para mitigar la evasión del pago.
- iii. Fiscalización y control.
- iv. Fomento de la cultura ciudadana y pedagogía del buen uso del Sistema, empezando por la cultura de la validación del pasaje.
- v. Incidencia interinstitucional política, normativa y judicial

Aclaremos que, no se cuenta con un rubro denominado Plan Antievasión; sin embargo, dentro del Plan Anual de Adquisiciones de la Dirección Técnica de Infraestructura, se encuentran recursos por valor de \$73.311.099.740 provenientes de la disponibilidad final del presupuesto para la vigencia 2025, destinados a mejoras en la infraestructura relacionados con la evasión, distribuidos de la siguiente manera:

Recursos	Actividades
\$ 3.311.099.740	Plan de adecuaciones a la infraestructura (cambio de celosías, barreras perimetrales, Suministro e instalación de estructura metálica para realce de cubierta en estaciones, etc)
\$ 70.000.000.000	Mantenimiento e interventoría para el suministro e instalación de puertas automáticas así como el mantenimiento e interventoría para las nuevas puertas que se encuentran en operación.
\$ 73.311.099.740	

14. ¿Qué avances tiene el contrato No. 1635–2024 con K-HUA Gestión Integral de Proyectos en lo relacionado con la caracterización de la evasión por ingreso directo desde la vía?

Para atender este numeral, es importante señalar que, TRANSMILENIO S.A. en condición de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, cuenta con un Plan Estratégico Antievasión en todos los portales y estaciones del componente troncal que además despliega acciones conjuntas con los concesionarios de operación en el componente zonal del Sistema. El Plan Antievasión se ha desplegado hasta el 2024, a través de cuatro líneas de acción:


1. Prevención, cultura ciudadana, incidencia y corresponsabilidad
2. Monitoreo y caracterización de la evasión
3. Fortalecimiento de la infraestructura
4. Fiscalización

El año anterior inició la actualización y fortalecimiento de este Plan Estratégico Antievasión bajo estos cinco (5) ejes de trabajo:

- i. Desarrollo y fortalecimiento de herramientas técnicas y tecnológicas para monitoreo y caracterización de la evasión.
- ii. Consolidación y fortalecimiento de la infraestructura física para mitigar la evasión del pago.
- iii. Fiscalización y control.
- iv. Fomento de la cultura ciudadana y pedagogía del buen uso del Sistema, empezando por la cultura de la validación del pasaje.
- v. Incidencia interinstitucional política, normativa y judicial

En los anteriores términos, se da respuesta a la petición del asunto.

Atentamente,



Firmado Electrónicamente
07/07/2025 10:53:06
Por: Pedro Mauricio
Gutiérrez Rodríguez

Pedro Mauricio Gutierrez Rodriguez
Gerente General (E)

Proyectó: Diego Moya – Juan José Ramírez – Dirección Técnica de Infraestructura.
Kristell Quiroga - Camilo Baptista - Dirección Técnica de Seguridad
Michelle Angarita Cortiñas – Dirección Técnica de Infraestructura
Cristian Albert Barbosa Guerrero - Subgerencia Técnica de Servicios
Daniel Sánchez M – Gerencia General

Revisó: Diego Moya – Yaneth Velasco – Cristian Castañeda – Dirección Técnica de Infraestructura
Zayda Lombana - Dirección Técnica de Seguridad
Martha Gómez – Dirección Técnica de Infraestructura
Cristian Albert Barbosa Guerrero - Subgerencia Técnica de Servicios
Xiomara Romero – Gerencia General
Alejandro Beltrán – Gerencia General

Aprobó: Natalia Tinjaca Mora – Directora Técnica de Seguridad
Carmen Yanneth Rosales Suarez – Directora Técnica de Infraestructura

Código: 801

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



25
AÑOS
TRANSMILENIO S. A.

