→ ***¿Qué avances ha logrado la Bogotá Humana en movilidad?, ¿Cuál es el logro en movilidad?***

Los principales avances del Programa Movilidad Humana durante la vigencia 2012 consistieron en:
1) La contratación de Estudios Técnicos para el Sistema de Transporte Público urbano de pasajeros por Cable Aéreo.
2) La celebración de una consultoría para formular un Plan Estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos.
3) La revisión, validación, evaluación y complementación de las Iniciativas Privadas para llevar a cabo los estudios, construcción, operación y mantenimiento del sistema Metro Ligero en diferentes corredores estratégicos de la ciudad bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas.
4) Se han se han implementado 35 rutas del SITP, los cuales se componen de 4 servicios troncales, 7 servicios de alimentación, 3 servicios complementarios, 20 servicios urbanos y 1 servicio especial operando en el centro histórico de la ciudad. Al momento se han vinculado 530 buses en sus tres modalidades: Zonales con 20 rutas que cubren 10 zonas, 3 rutas Complementarias 15-1,15-2 y 15-3 con 27 buses operando y por ultimo 1 ruta Especial 14-5 Centro Histórico la cual cuenta con 3 buses vinculados.
5) Se movilizaron a 31 de diciembre 3.261.704 pasajeros en la Troncal Calle 26 y 1.844.453 pasajeros en la Troncal Carrera 10, en promedio en la Troncal Calle 26 se movilizaron 23.149 pasajeros/día y en la Carrera 10, 23.520 pasajeros/día. Se han movilizado 5.106.157 usuarios en el componente troncal del SITP (fase III). y 820.773 usuarios en el componente zonal del SITP.
6) Se tiene en operación 640 vehículos que hacen parte del componente zonal y troncal del SITP.
7) Se ha instalado 1500 Paraderos.
8) Se inauguraron las troncales Calle 26 y Carrera 10, las estaciones entraron a operar de manera gradual y a la fecha están operando 20 de las 24 estaciones de dichas troncales
9)En el marco del compromiso de la Administración con los posibles terceros afectados por la implementación del SITP, la Secretaría Distrital de Movilidad ha desarrollado una estrategia para mitigar los efectos que pueda llegar a tener la puesta en marcha del SITP, sobre las poblaciones cuyo sustento se deriva de alguna actividad relacionada con el transporte.
10) Se realizó la peatonalización de la carrera séptima, con las correspondientes medidas de señalización.
11) Se instalaron treinta y cuatro (34) intersecciones semaforizadas, de las cuales veinticuatro (24) han sido instaladas en el transcurso de la Bogotá Humana.
12) Se realizó el mantenimiento a cuarenta y ocho mil ochenta y cuatro (48.084) señales de las cuales treinta y seis mil quinientos diez (36.510) señales fueron mantenidas durante la Bogotá Humana.
13) Se demarcaron con dispositivos de control de velocidad mil ochocientos treinta (1.830) zonas de las cuales cuatrocientas noventa y siete 497 han sido en la Bogotá Humana.
14) Se instalaron cinco mil quinientas veintinueve (5.529) señales verticales de pedestal de las cuales en la Bogotá Humana se instalaron dos mil cuatrocientos treinta y nueve (2.439).

15) Se aplicó la tarifa diferencial en hora valle de Transmilenio, reduciendo el pasaje en $300 al pasar $1700 a $1400. Particularmente, para el acceso a una movilidad digna y a bajo costo de la población vulnerable de la ciudad, mediante el subsidio al transporte a favor de las personas con discapacidad, fueron entregadas 1.177 tarjetas personalizadas y 62.294 tarjetas personalizadas fueron entregadas a adultos mayores con la entrada en operación de las Troncales Calle 26 y Carrera 10.

→ ***Los comparendos para los peatones, ¿Desde cuándo comienzan a aplicarse?***

En el año 2002 se expidió la ley 769 normas que desarrollan el Código Nacional de Tránsito. Esta normatividad derogó la que se encontraba vigente desde el año 1970 y va más encaminada a regular la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores. Motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas.

La norma en su artículo segundo define peatón como aquella persona que transita a pie o por una vía.

En el capítulo II menciona como debe ser la circulación peatonal, así mismo estipula las prohibiciones a los peatones y estipula la sanción de multa de un salario mínimo legal diario vigente cuando se incurra en alguna de las conductas allí mencionadas (art. 58 CNTT).

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones:

Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares

Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante *Sentencia C-449 de 2003*

- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
- Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
- Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
- Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Mediante la resolución 3027 de 2010 se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010 y se adopta el Manual de Infracciones.

Establece las siguientes infracciones para peatones así:

F. Infracciones en que incurren los peatones y que dan lugar a la imposición de un (1) salario mínimo legal diario vigente:

F.01. Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.
F.02. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
F.03. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
F.04. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
F.05. Remolcarse de vehículos en movimiento.
F.06. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
F.07. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
F.08. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea
F.09. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
F.10. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.
F.11 En relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.
F.12. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

→ ***¿Por qué será que la gente no tiene cultura cuando esta frente a un volante?***

¿Qué es un buen conductor? es un individuo cuyo comportamiento este enmarcado por la buena convivencia con los demás usuarios de la vía, o sea el respeto a la vida. Estamos atentando contra nuestra vida porque simplemente no queremos hacer las cosas como deben ser. Para ellos es necesario un programa diseñado específicamente en formar entrenar y capacitar de manera estricta no solo el conocimiento de la norma sino la aplicación, enfocado en la valoración de la vida.

Una de las razones es que no se reconoce que hay un mal comportamiento, una mala actitud, las escuelas de conducción por ejemplo se enfocan a sacar licencias pero el énfasis principal que es el valor por la vida está “sobrepuesto” se cree que se entiende y se da por obvio que ya está aprendido, pero no es así, los que conducen siente que esta actividad es “como tomarse un vaso de agua” exceso de seguridad, pero hay factores de riesgo, no llevar puesto el cinturón de seguridad, conducir bajo los efectos del alcohol , entre otros, son factores de riesgo que todos conocemos, debemos crear la conciencia necesaria en cuanto al comportamiento de la seguridad vial en la sociedad, no solo conductores se debe involucrar a todos los usuarios del sistema vial.

→ ***Me podrían decir, ¿Por qué el mal estado de los buses?***

Los primeros vehículos del sistema de transporte masivo de la ciudad comenzaron a operar en el año 1999-2000; es decir que estos vehículos hoy en día han operado más de 12 años y están próximos a completar el millos de kilómetros recorridos; por lo tanto, es natural el desaguaste del equipo y que éste, al compararlo con vehículos de último modelo, genere la percepción de un vehículo en mal estado.

No obstante, los vehículos del sistema de transporte masivo – Transmilenio, son sometidos a estrictos procedimientos y rutinas de mantenimiento preventivo y correctivo, con lo cual se garantiza seguridad para los usuarios y la eficiencia del sistema, así mismo los procesos de alistamiento y aseo de los vehículos sigue manejando la misma regularidad; de esta manera se mantienen los estándares de calidad en el servicio de transporte masivo.

→ ***La Bogotá Humana NO se vive con esos buses hacinados: ¿para cuándo la regulación de los sensores de peso?***

Los vehículos del Sistema Transmilenio y del SITP cumplen con la normatividad vigente al respecto y con las características técnicas definidas en los contratos de operación en sus anexos técnicos; en particular, la carrocería de los vehículos debe cumplir con la Resolución 7126 de 1995, emitida por el Ministerio de Transporte, que define el procedimiento de Homologación como: "*La confrontación de las características técnico - mecánicas de un vehículo con las normas legales vigentes, para su respectiva aprobación*". En los Artículos 2 y 19 establece el cálculo para el peso y la capacidad de pasajeros de los vehículos de transporte público.

De igual manera, se cumple con lo estipulado en La ley 769 de 2002 "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*" que en su Artículo 2 define: "*Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación*". Igualmente establece en el artículo 34 "*ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente*".

Es pertinente recalcar que para que un bus del Sistema Transmilenio o del SITP pueda operar, es imperativo y necesario que cuente previamente con la ficha de homologación y la respectiva Tarjeta de Operación, que señala claramente y de manera inequívoca la capacidad máxima con la que debe operar un bus de este sistema en condiciones que generen seguridad a los pasajeros, siendo necesario que todos los vehículos cuenten con sensores de peso y alarmas audibles que permitan un adecuado desempeño del bus, de acuerdo con sus características de homologación.

→ ***¿Qué pasa con los recicladores que aún utilizan caballos para su trabajo?***

Conforme al Decreto 040 de 2013, los beneficiarios del Programa que hayan manifestado su interés por alguna de las alternativas, podrán transitar hasta tanto tengan acceso efectivo a la alternativa seleccionada.

→ ***Queremos saber, ¿En qué estado se encuentra el proyecto de abolir los vehículos de tracción animal, y como se tiene programa las entregas de dichos animales? Por otro lado quisiera saber si existe algún plan para implementar penalidad por irrespeto y maltrato animal de cualquier índole, así como planes de adopción y en qué estado se encuentra los procesos que lleva zoonosis actualmente con perros de la ciudad***.

El programa de sustitución inició a mediados de febrero del presente año, a la fecha se ha iniciado proceso con más de 1.600 beneficiarios que han recibido documentos y más de 500 que han radicado requisitos en la SDM ya tienen asignado el beneficio.

Respecto a la evidencia de maltrato animal, la Policía Ambiental puede llegar a decomisar el equino. Los planes de adopción de los equinos de la sustitución se encuentran vigentes y para que los adoptantes accedan, deben inscribirse en la página web de la SDM.

→ ***Es pensar que darle vehículos a los zorreros ¿no afectara más a la movilidad?***

La Administración Distrital está cumpliendo con la Ley 769 de 2002 expedida por el Ministerio de Transporte que obliga a generar los procesos de sustitución, y lo hace a través de tres alternativas para los carreteros: vehículo, plan de negocios y vivienda.

→ ***¿El centro histórico de Bogotá será también peatonalizado?*** (una buena idea...)

Dentro de las acciones adelantadas por la Administración, actualmente no se tiene contemplada la peatonalización del centro histórico.

→ ***¿Por qué no pudimos dejar la carrera séptima completamente peatonal?*** TODO EL DIA.... Es de lo mejor!

El programa de movilidad humana del PDD, da prioridad en el siguiente orden, modos no motorizados, transporte masivo y finalmente transporte particular, es así como la peatonalización de la carrera 7 permite en un período de 8:00 am a 6:00 pm, el disfrute del corredor a los modos no motorizados y posteriormente permite la circulación del transporte público, con lo cual se optimiza el uso de la infraestructura para diferentes modos de transporte.

→ ***¿Qué paso con el ingreso de los taxis eléctricos a Bogotá en 2013?***

Actualmente se están desarrollando diversas acciones entre Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretarías Distrital de Movilidad y Ambiente, Secretaría Distrital de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, UPME, ANLA y las Empresas de Transporte Público Individual quienes mediante sorteo público obtuvieron la matrícula temporal para el Piloto de Taxis Eléctricos.

Esto con el fin de articular todas las acciones como puntos de recargas, proceso de adquisición del vehículo, matrículas y demás para que en el primer semestre del 2013 empiecen a circulación esta tecnología.

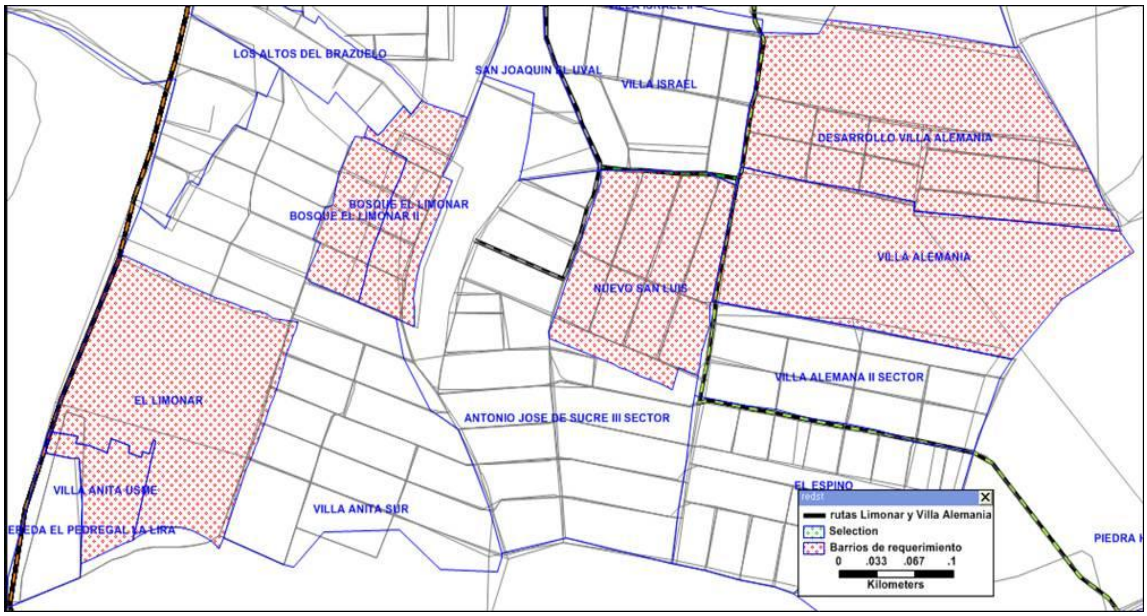
→ ***Existe la posibilidad de subsidiar el transporte a estudiantes, desempleados y excluidos del sistema integrado?***

Actualmente cursa en el Concejo de Bogotá un Proyecto de Acuerdo el cual busca establecer una tarifa diferencial en el transporte público parea estudiantes de establecimientos educativos oficiales del Distrito Capital, cuyo valor máximo sea hasta del 70% de la tarifa ordinaria. Las personas beneficiarias serán los estudiantes matriculados en las instituciones educativas del distrito en los niveles de preescolar, básica y media y los estudiantes matriculados en las instituciones de educación técnica, tecnológica y universitaria de origen oficial.

→ ***¿Cuándo se nos va a solucionar las inmensas dificultades en materia de transporte en los barrios Villa Anita, San Luis. Villa Alemania, Bosques del Limonar, Al Tuno entre otros de la localidad 5ª de Usme donde estamos prácticamente sin transporte?***

A continuación se presenta la cobertura de rutas de transporte público, cuyo recorrido beneficia a los sectores de influencia de los barrios Villa Anita, San Luis, Villa Alemania y Bosques del Limonar, en el marco del plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP:

Gráfica 1: Cobertura sectores barrios Villa Anita, San Luis, Villa Alemania y Bosques del Limonar



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura. SDM

En la siguiente tabla se presentan los meses aproximados en los que se proyecta la implementación de las rutas que darán cobertura a los sectores, así como la denominación que presentaran:

Tabla 1: Plan de Implementación para sectores barrios Villa Anita, San Luis, Villa Alemania y Bosques del Limonar

RUTA	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	MES PROYECTADO DE IMPLEMENTACIÓN
3-13	USME CENTRO	Alimentador	Sin determinar
3-17	VILLA ALEMANIA	Alimentador	Sin determinar
3-5	USMINIA	Alimentador	Sin determinar
802	SABANA DEL DORADO - USME CENTRO	Urbana	6
910	LA RIVERA - USME CENTRO	Urbana	7
914	USME CENTRO - LAS FERIAS	Urbana	6
950	TERMINAL - VILLA ALEMANIA	Urbana	9
ES13	SAN JOSÉ - BOGOTÁ	Especial	14
ES14	NAZARETH - BOGOTÁ	Especial	14
ES15	LA UNIÓN - SAN JUAN - BOGOTÁ	Especial	14
ES16	BETANIA - BOGOTÁ	Especial	14
P81	EL TUNO - PUENTE GRANDE	Urbana	14

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura. SDM

Las rutas que no poseen un mes de implementación específico corresponden a rutas nuevas o extensiones de recorrido de rutas existentes, la implementación de estas rutas requiere de procedimientos técnicos y administrativos especiales, los cuales se llevarán a cabo en la etapa final de implementación del Sistema Integrado de Transporte; ccabe mencionar que dichos cambios en la operación del Sistema dependen de la disposición de flota para implementar extensiones o nuevas rutas de tal manera que se dé cumplimento a las frecuencias establecidas para las diferentes rutas.

→ ***¿Cuánto se redujeron los tiempos de desplazamiento?***

La reducción de la medida de pico y placa de 14 a 7 horas diarias para vehículos particulares, disminuyó el tiempo promedio de recorrido en vehículos particulares en la hora pico de la mañana de 31 a 29 minutos y en el periodo pico de la tarde de 36 a 32 minutos.

→ ***¿Cuáles han sido los impactos positivos de la última reforma al pico y placa?***

Como resultado positivo de la modificación del esquema de pico y placa adoptado en julio de 2012, se puede destacar la mejora de la velocidad promedio de recorrido en las horas pico. Es importante tener en cuenta la relación que existe entre el indicador de velocidad y el flujo de saturación de tránsito, dado que con los niveles que se estaban experimentando en el primer semestre de 2012, el promedio de velocidad estaba descendiendo de forma prominente, no

obstante con el nuevo esquema de pico y placa no solamente se detuvo esa reducción, sino que se mejoró pasando de 24 Km/h registrados en febrero de 2012 a 27 km/h en septiembre de 2012.

Como consecuencia de lo anterior los tiempos de recorrido en algunos desplazamientos en la ciudad se vieron mejorados permitiendo a varias personas emplear ese tiempo en toras actividades, así mismo los niveles de congestión disminuyeron en horas pico y contribuyendo a las reducción de CO2. Adicionalmente, gracias al nuevo esquema de restricción, las proyecciones que tenía la industria automotriz para el año 2012 las cuales superaban las ventas del año anterior, se vieron afectadas y las ventas de vehículos particulares para el año 2011 siguen siendo las más altas de los últimos años.

→ ***Cuántos buses del sistema colectivo han salido por corredor vial para dar entrada al SITP?***

La implementación del Sistema Integrado de Transporte implica la salida de servicio y posterior desintegración de vehículos de transporte público, de acuerdo con el plan de implementación. De esta manera, los operadores del SITP han venido cumpliendo con su Plan de Desintegración, tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Tabla 2. Vehículos Desintegrados por los Operadores

OPERADOR	BUS	BUSETA	MICROBUS	Total general
COOBUS	12	104	3	119
EGOBUS	22	115	9	146
ESTE ES MI BUS	22	19	12	53
ETIB	53	38	26	117
EXPRESS	136	357	15	508
GMOVIL	68	62	47	177
MASIVO CAPITAL	77	53	8	138
SUMA	29	67	23	119
TRANZIT	10	116	2	128
(en blanco)	43	48	9	100
Total general	**472**	**979**	**154**	**1605**

Fuente: TMSA

→ ***¿Cuándo se tiene programada la salida de los buses colectivos de las troncales Calle 26 y Carrera 10?***

El diseño de rutas del SITP consideró el mejoramiento del servicio de transporte público con la implementación de nuevas rutas alimentadoras, de rutas complementarias, de rutas especiales, y de la extensión de recorridos de las rutas actuales, con lo cual se ampliará el servicio hacia los sectores de la ciudad donde hoy en día, existen problemas de cobertura.

Es preciso señalar que la Administración Distrital ha asegurado el cumplimiento e implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, a través de la planeación rigurosa de cada uno de los procesos de los diferentes componentes, de forma que se cumplan los términos y cronogramas estimados y se mitiguen posibles inconvenientes en la prestación del servicio a los usuarios,

teniendo en cuenta los términos legales establecidos en los contratos de concesión y los documentos técnicos que soportan la licitación y las condiciones propias e inconvenientes que surgen en la etapa de implementación.

En este sentido, se debe tener en cuenta que el Decreto 309 de 2009, establece en el Artículo 9 que dentro del proceso de implementación se debe garantizar la continuidad del servicio, mediante la estrategia de gradualidad de la operación en todos los componentes, para garantizar que se minimice el impacto del cambio al nuevo sistema para los usuarios, en condiciones de calidad, seguridad, eficiencia y economía. De igual manera, atendiendo lo dispuesto en el Plan Maestro de Movilidad, el Capítulo V del Decreto en mención, estipula que la gradualidad en fases para lograr la operación integrada de todos los modos y componentes del Sistema.

Este plan implica un promedio mensual de 45 rutas, que requieren, en términos generales, el alistamiento y vinculación mensual de 1100 vehículos, la consecución, capacitación y vinculación de 2.600 conductores por mes (como mínimo), la instalación de 600 paraderos por mes, el alistamiento de 120 hectáreas adicionales para patios transitorios y, además adelantar las gestiones de desmonte y desintegración de los vehículos hacen que el plan de implementación se extienda hasta el mes de abril de 2014, en los dieciocho (18) meses planteados en el Plan de Implementación.

La meta de abril del 2014 implica no sólo el cumplimiento de las obligaciones de TRANSMILENIO S.A y de los Operadores SITP y SIRCI, sino también la participación y aprobación de los trámites por parte de las entidades Distritales y Nacionales.

Por lo anterior, la salida de los buses de las troncales de la Fase III (Calle 26 y Carrera 10) se dará de forma gradual, de manera que se garantice la accesibilidad, conectividad, seguridad y continuidad del servicio y no se presente un deterioro en la calidad del mismo. La consultoría determino que el proceso de desmonte debe llevarse a cabo en 18 meses de implementación, etapa de transición que inició el pasado 29 de septiembre de 2012, por lo que se espera que para abril del 2014 no se presente circulación de Transporte Público Colectivo –TPC- por ninguno de los mencionados corredores.

→ ***¿Cuántos carros se chatarrizaron?***

El número de carros Chatarrizados durante el periodo 2000-2012 se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Vehículos Desintegrados 2000-2012

DESINTEGRADOS 2000 - 2012						
AÑO	BUS	BUSETA	MICRO	TAXI	TOTAL	FACTOR DE CALIDAD/REDUCCIÓN SOBREOFERTA
2000	59	1	1	-	61	-
2001	1.418	34	80	-	1.532	-
2002	570	206	469	-	1.245	-
2003	746	788	389	-	1.923	-
2004	430	851	183	-	1.464	**3**
2005	684	911	281	-	1.876	**5**
2006	1.056	470	194	-	1.720	**16**
2007	646	330	477	1.074	2.527	**334**
2008	738	535	539	2.734	4.546	**914**
2009	485	789	396	3.548	5.218	**385**
2010	213	493	132	3.626	4.464	**314**
2011	198	341	109	3.617	4.265	**66**
2012	311	756	107	3.485	4.659	**372**
Total	**7.554**	**6.505**	**3.357**	**18.084**	**35.500**	**2.409**

Fuente: Dirección de Control y Vigilancia

→ **¿Cuántos carros ingresaron en 2012? y cuántos se chatarrizaron?**

Durante la vigencia 2012 se registraron en Bogotá 507.207 vehículos. De manera que se incrementó el Parque Automotor en un 11% en el 2012 respecto a la vigencia pasada, por tanto reside en Bogotá 1.572.711 vehículos

En cuanto al N° de vehículos desintegrados desde el 2000 al 2012 puede remitirse a la anterior tabla.

→ ***¿Cómo piensa la Administración en organizar el tránsito de las motos por las vías?***

En el mes de febrero de 2013 se llevó a cabo la firma del Pacto Motociclistas por Bogotá, estrategia de corresponsabilidad ciudadana que busca consensuar entre el sector público y el privado compromisos y acciones que apunten a la disminución de la accidentalidad de los motociclistas interviniendo temas como el comportamiento, la infraestructura, el control y la normatividad.

→ ***¿Cuántas motocicletas han ingresado el último año y qué medidas se han pensado tomar para reducir la accidentalidad de las mismas?***

Al año 2012 Bogotá D.C. cuenta con 333.188 motocicletas matriculadas, es decir que entre el año 2011 y el 2012 se registraron 63.736 motocicletas nuevas. Desde las estrategias de pactos por la movilidad se propone desarrollar acciones a partir de la corresponsabilidad y cultura ciudadana que permitan la disminución de la accidentalidad de estos actores viales.

→ ***¿Qué medidas se han implementado para reducir la contaminación ambiental producida por el humo de los vehículos y motocicletas?***

Como parte de las estrategias de la Administración Distrital para mitigar y controlar la emisión de partículas y sustancias contaminantes, que afectan la calidad de aire en la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad ha adelantado una serie de proyectos que de manera directa o indirecta contribuyen a evitar la emisión de contaminantes generados por fuentes móviles; si bien estas estrategias fueron formuladas e implementadas hace varios años, en los últimos años la Administración ha dado continuidad y ha avanzado en la consolidación de los proyectos y programas que se describen a continuación:

- *Congelamiento del parque automotor de servicio público colectivo e individual*: Desde 1993, año en el cual se congeló la capacidad transportadora, la Administración Distrital ha mantenido esta medida para evitar que aumente el parque automotor de servicio de transporte público urbano individual y colectivo de pasajeros. El mantener la flota congelada, no solo ha evitado el aumento de estos vehículos, también ha propiciado la reposición de los mismos, lo que permitiere que la flota se renueve con vehículos que presentan mejores condiciones de operación y que son menos contaminantes que los vehículos viejos.

- *Regulación y control del proceso de reposición de vehículos de servicio público:* La Administración Distrital ha destinado enormes esfuerzos para propiciar el proceso de reposición de los vehículos automotores que prestan el servicio de transporte urbano en la Capital, para ello, regulo a nivel Distrital dicho proceso y permanentemente vigila que el proceso se surta de manera adecuada. La reposición consiste en la compra de un vehículo nuevo para sustituir el automotor saliente al final de su vida útil (cambiar un vehículo viejo por uno nuevo), en consecuencia, el proceso de reposición permite que un vehículo de servicio público viejo sea remplazado por uno nuevo, generando con ello la renovación del parque automotor.

- *Reducción de la sobreoferta del transporte público urbano, Implementación del Sistema de Transporte Masivo*: Comenzó operaciones en el año 2000. La Administración Distrital exigió para el registro inicial de los vehículos tipo bus articulado, la acreditación de la desintegración física de vehículos de servicio público colectivo, conforme a las equivalencias determinadas en la Resolución 1193 de 2000 y posteriormente, en los contratos de concesión suscritos entre Transmilenio y los operadores del sistema.

- *Reorganizar el Transporte Público Colectivo*: A partir de los diseños de entrada en operación del Sistema Transmilenio (Fase II) en los corredores de la Avenida Calle 13 - Américas, NQS y Avenida Suba, era necesario reorganizar el transporte público colectivo, atacando algunos

aspectos críticos de la realidad del sistema como la piratería, la sobreoferta, desbalance entre oferta y demanda del sistema de rutas y la edad del parque automotor. Esta restructuración implicó la eliminación y modificación de rutas, la definición de capacidades transportadoras mínima y máxima por empresa, reduciendo el número de vehículos autorizados para cada una de estas para la prestación del servicio y la creación de un mecanismo que permitiera la compra de los automotores que se encontraban en sobreoferta, entre otras medidas adoptadas mediante la expedición de los Decretos 112 a 116 de 2003.

- *Creación del Componente Tarifario del Factor de Calidad del Servicio:* Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del Índice de Reducción de Sobreoferta, se originarán en el componente del Factor de Calidad del Servicio, el cual se incorporó a la tarifa con una destinación específica y exigió a las empresas de transporte público colectivo de su recaudo directo, con el fin de constituir un patrimonio autónomo a través del cual, las sociedades fiduciarias acreditadas y autorizadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, administrarán y utilizarán los recursos como fuente de pago para la compra de los vehículos, denominado Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, el cual compra los vehículos de transporte colectivo (buses, busetas y microbuses), los desintegra y evita que se repongan; de esta manera se han desintegrado más de 4000 vehículos, reduciendo así la sobreoferta.

- *Implementación del SITP:* Con la adopción del periodo de transición para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, como resultado de la adjudicación de las 13 zonas de operación, los adjudicatarios han venido cumpliendo los diferentes compromisos contractuales de la etapa pre-operativa, lo cual entre otros, ha significado la desintegración de más de 1702 vehículos de servicio público colectivo.

  En conclusión, la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo se ha venido reduciendo como consecuencia de la desintegración de vehículos que son comprados por el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, los cuales no se reponen, también se reducen por efecto de la desintegración de vehículos de servicio público colectivo que son remplazados por buses del sistema de transporte masivo TransMilenio, conforme a las equivalencias determinadas para tal fin. De otra parte, la desintegración de vehículos para la implementación del SITP. Todo lo anterior ha contribuido para que las empresas hoy en día estén por debajo de la capacidad mínima autorizada, al punto de llegar a un faltante de 3185 vehículos, a lo cual se suma la medida de restricción ambiental que a diario disminuye la cantidad de vehículos de servicio público colectivo, y que para la fecha del estudio estaba acompañada de la restricción por placa para vehículos de servicio público.

- *Permanente renovación del parque automotor de taxis:* La desintegración y reposición de los taxis, ha permitido que continuamente esta flota esté reponiéndose por vehículos nuevos, se estima que un taxi permanece en el servicio tan solo por 5 años.

- *Restricción Ambiental:* Actualmente opera en Bogotá la restricción ambiental, que limita el tránsito de vehículos de servicio público de pasajeros y de transporte de carga, durante unos horarios y zonas de la ciudad, de esta manera se disminuye la emisión de gases por fuentes móviles. Con esta medida también se estimulan los programas de autorregulación de las

empresas de transporte, para que estas adopten buenas prácticas para el mantenimiento preventivo de los vehículos y la reducción de emisiones contaminantes.

- *Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP:* Con la implementación del SITP, Bogotá avanzará en la solución de varios de los problemas estructurales del transporte público de la ciudad, el más relevante tiene que ver con el cambio de esquema empresarial, de afiliador a operador, esto implica que las empresas son responsables por las condiciones en que operaran los vehículos con que prestaran el servicio, lo cual necesariamente hará que las empresas cuenten con programas de autorregulación y mantenimiento preventivo eficientes, de la misma manera, la implementación de dicho sistema permitirá acelerar la renovación de la flota, ya que el sistema inicialmente operará con vehículos nuevos o de modelo menor a los 12 años y paulatinamente se renovará la flota con vehículos con condiciones tecnológicas mucho más amigables con el medio ambiente (motores EURO4 y EURO5).

- *Revisión obligatoria para vehículos particulares* (incluidas las motocicletas), sus propietarios están obligados a realizar la revisión técnico-mecánica y de gases cada año, o en el caso de los vehículos nuevos a los 6 años de haberse matriculado y en adelanta cada año.

- *Operativos de control*: Adicionalmente, la Administración Distrital adelanta operativos de control a emisiones de fuentes móviles, que se desarrollan de manera articulada por la Policía Metropolitana de Tránsito y las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad. Actualmente, para el desarrollo de dichas actividades de control se cuenta con 14 puestos móviles, acompañados como mínimo de un profesional de la Secretaría Distrital de Ambiente y un agente de tránsito que se despliegan de forma aleatoria por todo el territorio del Distrito Capital, focalizando los puntos críticos o donde se detecte o advierta mayores niveles de contaminación y/o circulación de vehículos automotores.

  Los operativos ambientales tienen como principal propósito verificar el cumplimiento de los niveles de emisiones contaminantes por parte de fuentes móviles (incluidas las motocicletas), independientemente de que el propietario o conductor del vehículo presente el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes. Por lo anterior, de los operativos realizados de control en el año 2012 se realizaron 3607 comparendos

→ ***¿Cuál es la acción de los organismos de movilidad al respecto de los vehículos que están adicionalmente parqueados en estos lotes en la Trasversal 97D con Calle 2 la cual por la falta de intervención de aproximadamente 500 mts, en la actualidad está siendo usufructuada por particulares los cuales la tienen cerrada y óiganlo bien una vía publica de uso exclusivo de unos particulares? ¿ Qué acciones se han tomado de los organismo de control ambiental y de seguridad como Bomberos y FOPAE para poder controlar en estos espacios baldíos que funcionan como parqueaderos inclusive la ronda del canal Américas que en esta semana está siendo adecuado para esta actividad la presencia de tracto-camiones con cargas de combustibles en cantidades alarmantes y de químicos realmente nocivos parqueados en estos espacios convirtiéndose en una bomba de tiempo para la mayoría de urbanizaciones colindantes a estos lotes, más de 3.000 familias alrededor de 12.000 personas aproximadamente?***

Las Alcaldías Locales son las entidades que deben garantizar el adecuado uso del espacio público, en especial cuando este se ve afectado por la realización de actividades económicas de manera

irregular, esto incluye la aparición de parqueaderos administrados por particulares que de manera ilícita hacen uso del espacio público; por lo que en primer lugar, en los casos como el planteado en la pregunta, se debe verificar la naturaleza del predio donde se ubica el supuesto parqueadero (si es público o privado, o que siendo particular corresponde a suelo con algún tipo de reserva); una vez definido esto, se establece la pertinencia o no de la realización de acciones de recuperación de dicho espacio público.

En cuanto a la Secretaría Distrital de Movilidad, sus actividades se enmarcan al control del estacionamiento en el espacio público ubicado en las vías de la ciudad, estacionamiento que se encuentra reglamentado en el Distrito Capital principalmente por el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre - CNTT) y por el artículo 184 del Decreto Distrital 619 de 2000 (Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá – POT).

Artículo 76 del Código Nacional de Tránsito: "Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación, en vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce, en vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos, en puentes… en curvas, en donde interfiera con la salida de vehículos estacionados, donde las autoridades de tránsito lo prohíban".

Artículo 184 del Plan de Ordenamiento Territorial: "Prohibición de estacionamientos. 1. Está prohibido el estacionamiento de vehículos en los siguientes espacios públicos: En calzadas paralelas, en zonas de control ambiental, en antejardines, en andenes. 2. Están prohibidas las bahías de estacionamiento público anexas a cualquier tipo de vía. 3. Se prohíbe el estacionamiento sobre calzada en las vías del Plan Vial Arterial".

→ ¿***Cuántas motos, carros, buses y buses de tras milenio circulan diariamente en la ciudad? ¿Cómo se piensa integrar a la población en situaciones de discapacidad TEMPORAL y PERMANENTE en el proyecto de movilidad y transporte? El actual es totalmente agresivo y negativamente discriminativa con el ciudadano en condiciones de discapacidad.***

Para el cumplimiento de las directrices y políticas que orientan la acción articulada de la administración en la búsqueda del objetivo general del Plan Distrital de Desarrollo "*Bogotá Humana*", se ha definido como uno de los objetivos y ejes de acción: "*Una ciudad que reduce la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo*", razón por la cual las acciones y/o actividades que se realicen con población vulnerable, deberán estar encaminadas a impulsar la inclusión y reducir la segregación social. Con base en este marco institucional, la SDM desarrolla la consultoría "*Diseño y Evaluación de Alternativas de Accesibilidad para Personas en Condición de Discapacidad Usuarias del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP)*" Esta brinda herramientas para la toma de decisiones a corto y largo plazo para la atención y garantía de derechos de las poblaciones en condición de discapacidad, en el entorno del SITP. De otro lado, en este momento se desarrolla un piloto en la localidad de Engativá con buses alimentadores de piso bajo en cuatro rutas: 16.3 Álamos, 16.4 Muelle. 16.45 Villa Amalia, 16.14 Aeropuerto, lo que no solo facilita el ascenso y descenso de personas en condición de discapacidad sino de la comunidad en general.

Con el desarrollo de dicha Consultoría, y a partir de las alternativas que se diseñen se espera implementar una estrategia de intervención encaminada a desarrollar una infraestructura

accesible para el Sistema de Movilidad; Campañas de sensibilización y comunicación para la ciudadanía en general; desarrollo de ayudas visuales y táctiles que permitan dar cumplimiento al Decreto 470 de 2007: "*Por el cual se adopta la política pública de discapacidad para el Distrito Capital*". Con estas medidas, la Administración Distrital propende por la reducción de barreras que dificultan a la población en condición de discapacidad efectuar sus desplazamientos en forma conveniente y segura.

→ ***¿Quién paga esto? Va contra el Presupuesto del Distrito?***

Para dar cumplimiento a los objetivos estratégicos de la entidad, y al Plan Maestro de Movilidad, la entidad cuenta con 7 proyectos de inversión misionales a continuación se lista su denominación, Proyecto de Inversión 339: Implementación del Plan Maestro de Movilidad, Proyecto de Inversión 1165: Promoción de la Movilidad Segura y Prevención de la Accidentalidad Vial, Proyecto de Inversión 348 :Fortalecimiento de los Servicios Concesionados, Proyecto de Inversión 6219: Apoyo Institucional en Convenio con la Policía Nacional, Proyecto de Inversión 7132: Sustanciación de Procesos, Recaudo y Cobro de Cartera, Proyecto de Inversión :7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito, Proyecto de Inversión 7254: Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito. Durante la vigencia 2012se contó con la siguiente la asignación presupuestal para estos proyectos de inversión $49.175.897.357 con una ejecución presupuestal de $48.614.550.619.