

# Buenas prácticas de movilidad para Bogotá

9 acciones prioritarias







Universidad de Colombia

Por una Bogotá más segura y limpia

CEDA EL PASO



BUSCAR

N616

SITP

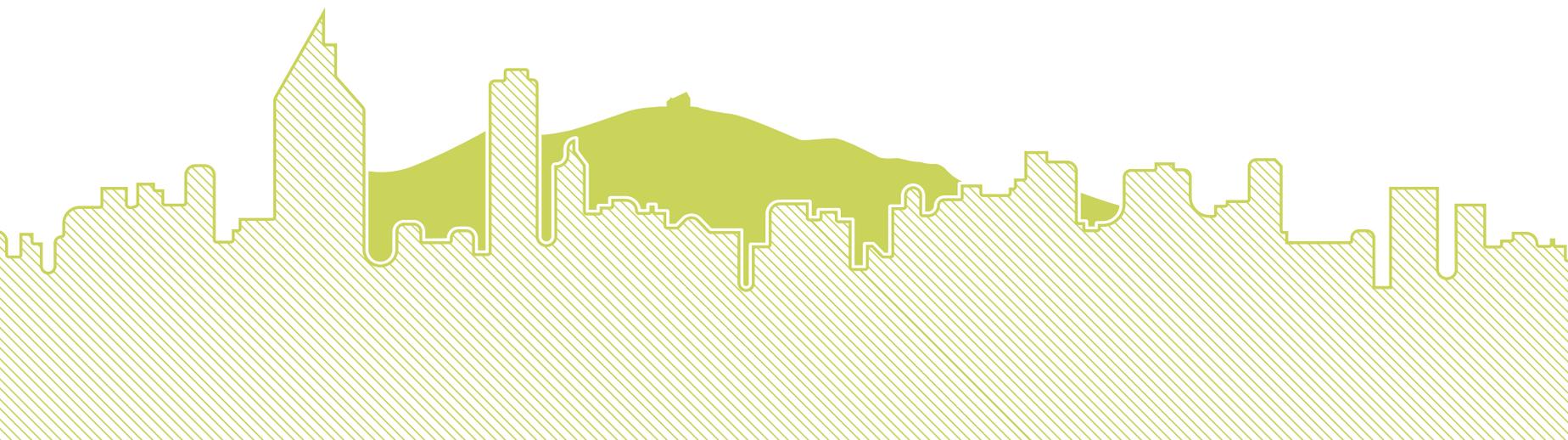


MLY-198

Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias



# Buenas prácticas de movilidad para Bogotá



# Consejo Directivo

## **PRESIDENTE**

Eduardo Pacheco Cortés

## **VICEPRESIDENTE**

Pedro Miguel Navas Sanz

## **MIEMBROS DIRECTORES**

Juan Carlos Mora Uribe

Carlos Mauricio Vásquez Páez

Susana Peláez

Daniel Haime Gutt

José Alejandro Cortés Osorio

Carlos Andrés Uribe Arango

Andrés Cadena Venegas

Mauricio Cárdenas Müller

Luis Felipe Arrubla

Lucio Rubio Díaz

Dolly Montoya Castaño

María Consuelo Araujo



**María Carolina Castillo**  
Presidente

**Bibiana Rodríguez**  
Directora de Desarrollo Urbano Sostenible

**Jesús Dulce**  
Director de Futuro del empleo y Desarrollo  
Económico y de Gobierno y políticas públicas

**César Restrepo**  
Director de Seguridad

**Adriana Vivas**  
Directora de Comunicaciones

**Adriana Peñalosa**  
Directora de Cooperación Internacional

**Equipo de Desarrollo Urbano Sostenible**

**Martín Anzellini García-Reyes**  
Coordinador de Proyectos Urbanos

**Cristina Hermida**  
Analista Senior

**Juan Camilo Martínez**  
Analista

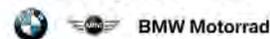
**Paula Gabriela Soto**  
Arquitecta Urbanista

**Valeria Andreina Carrero**  
**Angello Felipe Mariño**  
**Diego Esteban Obando**  
Practicantes

**Con la colaboración de:**



**Autogermana**



ISBN 978-628-95573-0-5

# Miembros Probogotá Región

**ALKOSTO**  
HiperAhorro

**Alquería**

BRIGARD  
URRUTIA

**AVIATUR**

arias  
serna  
saravia.

**apiros**  
+

**AMARILO**

Grupo  
**<a>**  
autopartes

**CUSZAR**

**Colsubsidio**

**HOME CENTER**  
SODIMAC COLOMBIA

**Bancolombia**

**compensar**

**COLPATRIA**  
MERCANTIL

CONSTRUCTORA  
**CAPITAL**  
Tu vida, nuestro proyecto.

GRUPO  
**DIANA**

Holland & Knight

LADRILLERA  
**Santafé**

**MARVAL**

**ODINSA**

**enel**

**fernando mazaeta**  
2016 S.A.

**FUNDACIÓN  
GRUPO SOCIAL**

McKinsey  
&Company



Uber



vanti✓



BOLSA  
MERCANTIL  
DE COLOMBIA



Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias



Fuente: Probogotá Región

# CONTENIDO

CAPÍTULO

**01**

## PUNTO DE PARTIDA

9 acciones prioritarias de bajo costo para mejorar la movilidad en Bogotá en 150 puntos críticos

13

CAPÍTULO

**02**

## METODOLOGÍA DE TRABAJO

17

CAPÍTULO

**03**

## EVALUACIÓN DE LAS 9 ACCIONES PRIORITARIAS

21

CAPÍTULO

**04**

## BUENAS PRÁCTICAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

87



Fuente: Probogotá Región



# 1 Punto de partida:

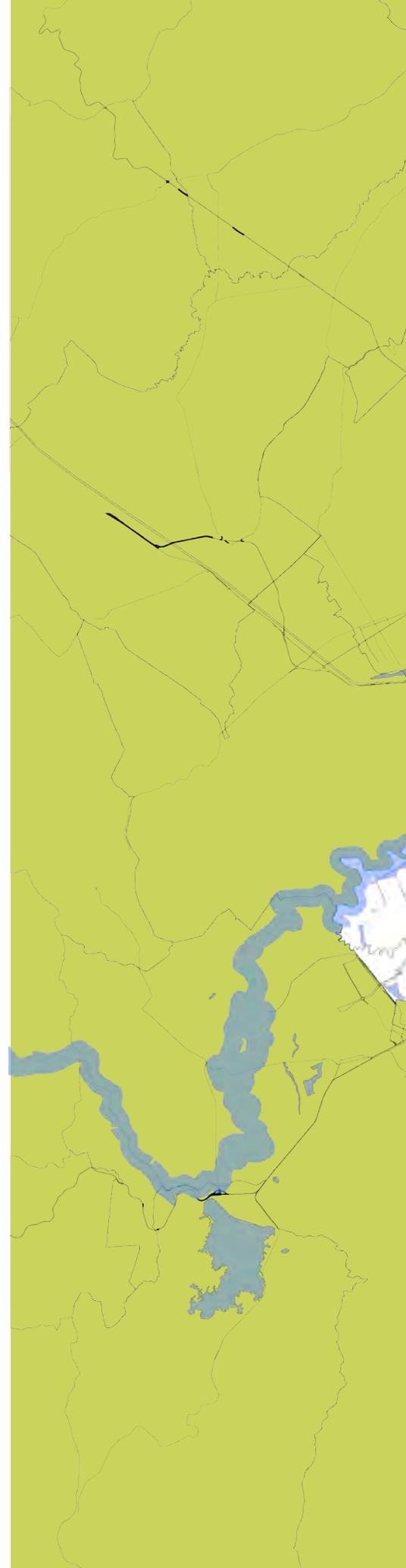
9 acciones prioritarias, de bajo costo, para mejorar la movilidad en Bogotá, en 150 puntos críticos

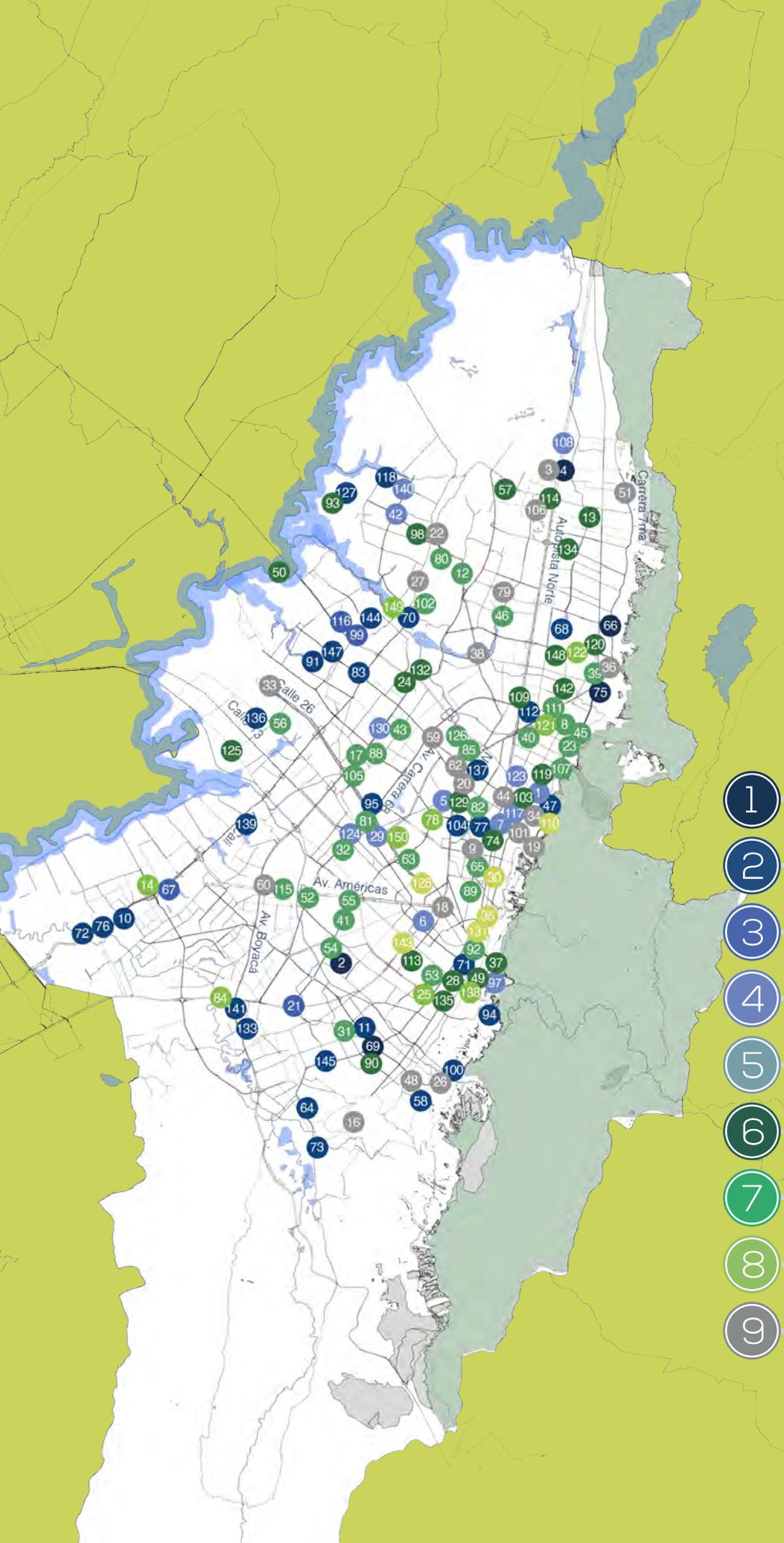
En 2015, Steer Davies Gleave, respondiendo al encargo realizado por Probogotá Región con la elaboración del documento “Nueve acciones prioritarias de bajo costo para la mejora de la movilidad en Bogotá 150 puntos crítico”, el cual identificó y priorizó 150 puntos críticos a intervenir en Bogotá con propuestas de bajo costo y alto impacto en la movilidad de la ciudad, que enfocaran la atención de la administración en actividades diferentes a los grandes proyectos de infraestructura que implican inversiones cuantiosas y tiempos de implementación prolongados.

Para lograrlo, el mencionado documento recopiló información de 150 intervenciones en las siguientes nueve acciones prioritarias:

- ① Acciones prioritarias sobre la infraestructura no troncal del transporte público.
- ② Pavimentación y señalización de intersecciones prioritarias.
- ③ Mejoras en los accesos de los portales del Sistema Transmilenio.
- ④ Priorización a la circulación del transporte público.
- ⑤ Regularización y focalización del estacionamiento en vía.
- ⑥ Gestión de tránsito e incorporación de tecnologías para administrar flujos de vehículos.
- ⑦ Mejora de la infraestructura y señalización para ciclistas.
- ⑧ Campañas de información, educación y de cultura ciudadana.
- ⑨ Acciones para reducir la accidentalidad en la ciudad.

7 años después de la publicación, el equipo técnico de Probogotá Región, se puso en la tarea de evaluar las acciones propuestas, con el fin de identificar los puntos intervenidos, por intervenir, medir el impacto y valorar el alcance de las 9 acciones propuestas, para al final del balance proponer una batería de buenas prácticas adicionales o complementarias para mejorar la movilidad en Bogotá.





- 1 ACCIONES PRIORITARIAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA ZONAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO
- 2 PAVIMENTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE INTERSECCIONES PRIORITARIAS
- 3 MEJORAS EN LOS ACCESOS DE LOS PORTALES DE TRANSMILENIO
- 4 PRIORIZACIÓN A LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
- 5 REGULARIZACIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN VÍA
- 6 GESTIÓN DEL TRÁNSITO E INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍAS PARA ADMINISTRAR FLUJOS DE VEHÍCULOS
- 7 MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA Y SEÑALIZACIÓN PARA CICLOUSUARIOS
- 8 CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN, EDUCACIÓN Y DE CULTURA CIUDADANA
- 9 ACCIONES PARA REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD EN LA CIUDAD

Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias



Fuente: Probogotá Región



# 2 Metodología de trabajo

Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias



Fuente: Probogotá Región



Tomando como punto de partida, el documento elaborado por Steer Davies Gleave en 2015 “Nueve acciones prioritarias de bajo costo para la mejora de la movilidad en Bogotá 150 puntos críticos”, se aplicó la siguiente metodología para evaluar las acciones propuestas en su momento, a partir de la revisión de la gestión realizada por la administración sobre los 150 puntos priorizados:

- a Matriz de evaluación de la gestión en los puntos priorizados:**  
Se elaboró una matriz a partir de la cual se identificaron los 150 puntos priorizados, teniendo en cuenta: ubicación, problema, solución propuesta en su momento, así como los indicadores de impacto en costos, tiempos y beneficiarios. Posteriormente se realizó un trabajo de investigación para conocer la gestión realizada en cada punto, si fueron ejecutadas las acciones propuestas o si aún están pendientes por ejecutar.
- b Medición de impacto de las acciones estratégicas:**  
Una vez conocido el estado de ejecución de las 150 intervenciones propuestas, se agruparon por acciones estratégicas y se ponderó el impacto de cada una a partir del porcentaje de ejecución.
- c Valoración del alcance de las propuestas:**  
A partir de los resultados obtenidos en la medición de impacto de cada una de las 9 acciones estratégicas, se identificaron las entidades distritales competentes y se plantean alternativas para su implementación.



Fuente: Probogotá Región



# 3 Evaluación de las 9 acciones prioritarias



En 7 años, a partir de la primera versión de las Buenas Prácticas, en Bogotá se han atendido 49 de las 150 acciones, lo cual representa un 37% de ejecución efectiva.

Por esta razón, se propone implementar medidas para mejorar este porcentaje. A continuación se muestra el mapa de localización de los 150 puntos con los ejecutados. Posteriormente, el análisis y balance de ejecución de cada uno de ellos a partir de las siguientes variables:

**Costos**

\$0 - \$100 millones



\$100 - \$500 millones



Más de \$500 millones



**Tiempo**

0 - 3 meses



3 - 6 meses



Más de 6 meses



**Beneficiados**

0 - 50 mil ciudadanos

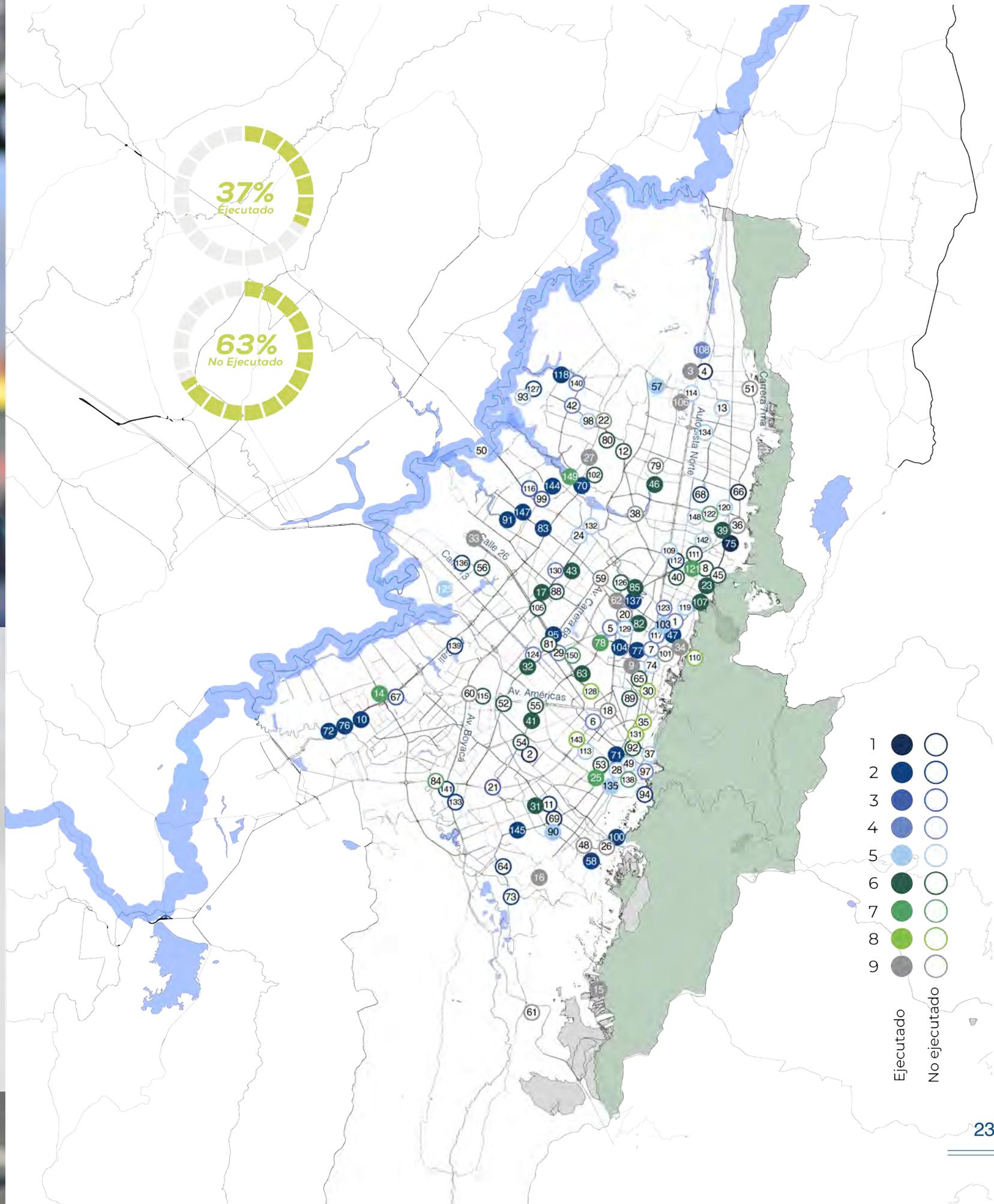
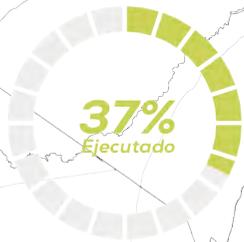


50 - 100 mil ciudadanos



Más de 100 mil ciudadanos





3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

# Acción 1

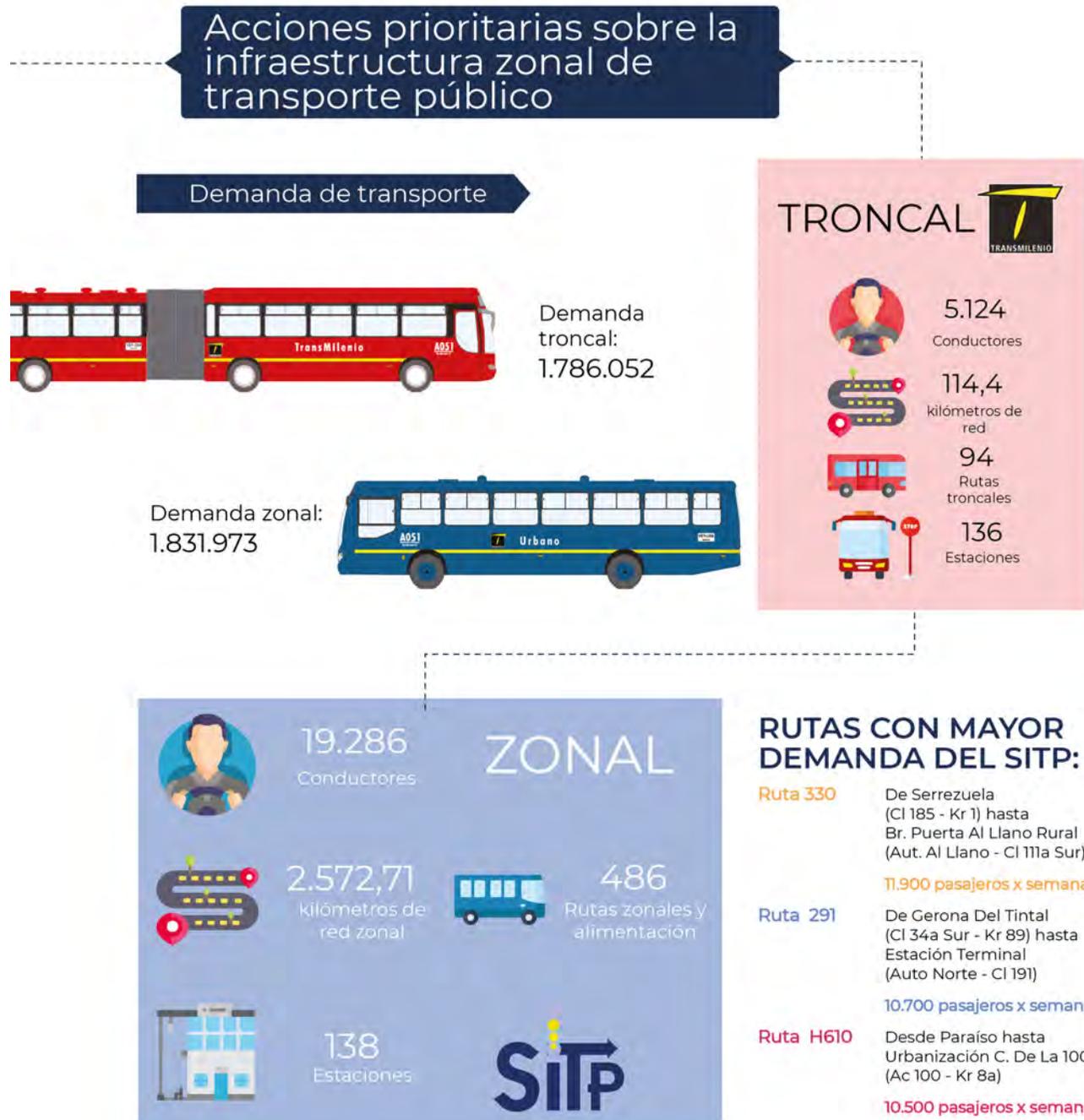
Acciones prioritarias sobre la infraestructura zonal del transporte público

- El transporte público en Bogotá reúne el 57% de los viajes mayores a 15 minutos. Dicha cifra recoge los viajes realizados en todos los componentes del SITP, troncal, zonal y alimentador.

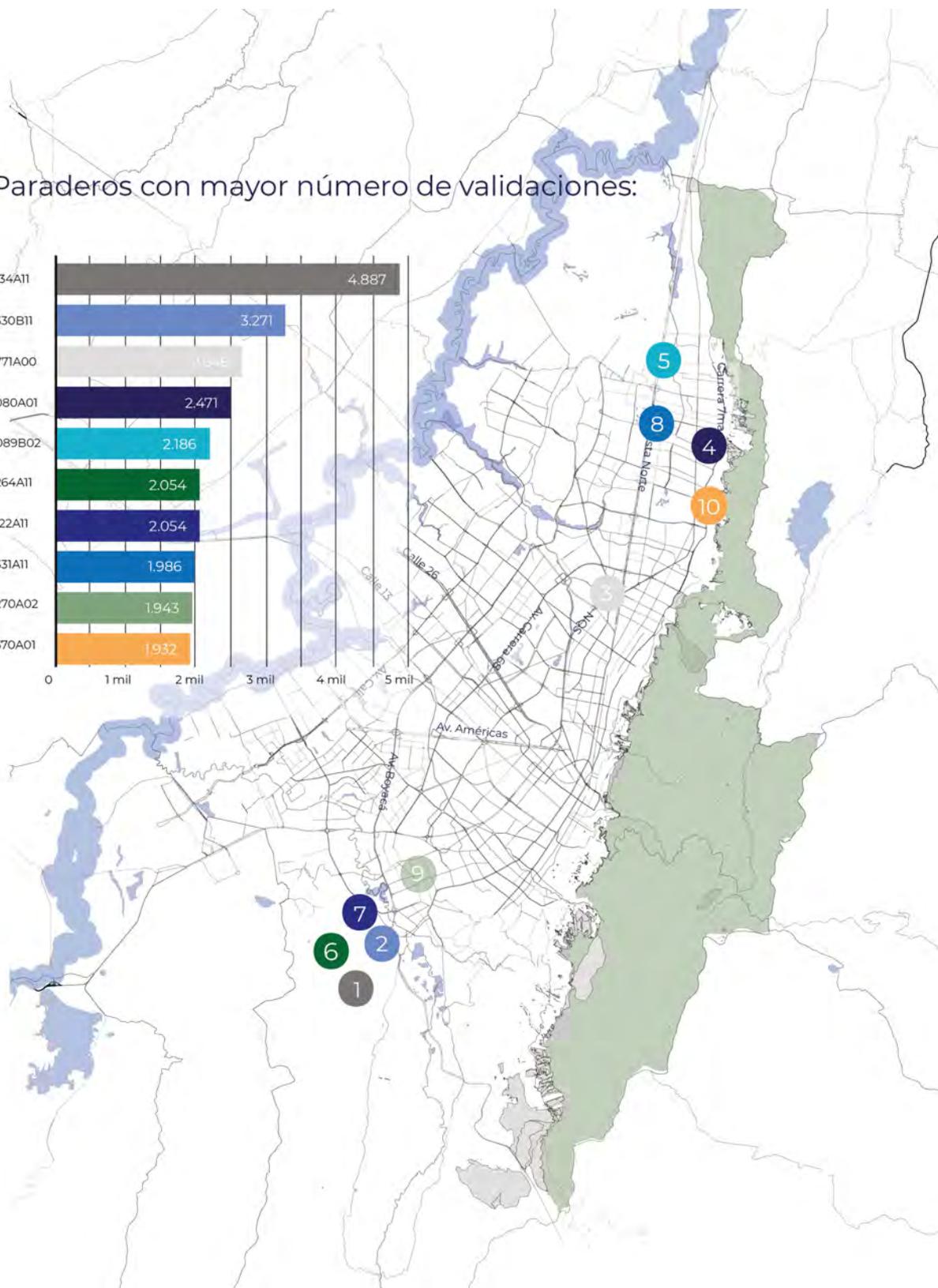
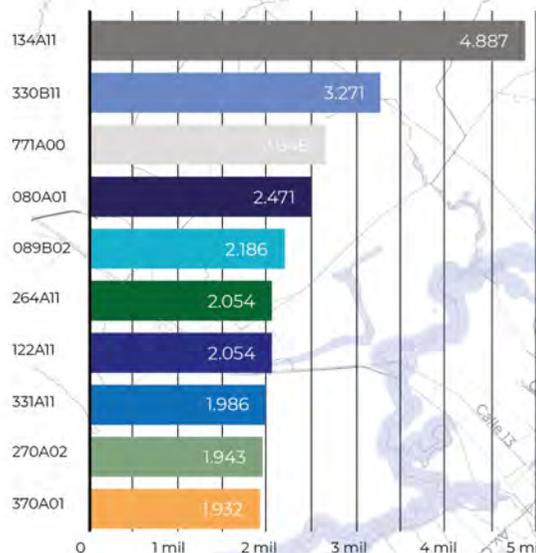
Al enfocarnos en los viajes realizados en el sistema troncal del SITP, es posible encontrar que cerca del 64% de los viajes realizados en dicho medio tienen más de una etapa. Esto es, que emplean otro medio de transporte sea otro componente del SITP como el alimentador o el zonal, o bien otros medios como la caminata, bicicleta, o transporte individual para realizar recorridos complementarios.

De estos viajes por etapas, la mayoría se realizan empleando el componente troncal más el alimentador o el zonal (cerca del 74%) y el resto mediante otras combinaciones en menor medida.

Se vuelve prioritario crear una estrategia para mejorar la experiencia del usuario, dado el alto volumen de usuarios que utilizan el sistema y su interacción con el entorno en los paraderos y estaciones.



Paraderos con mayor número de validaciones:

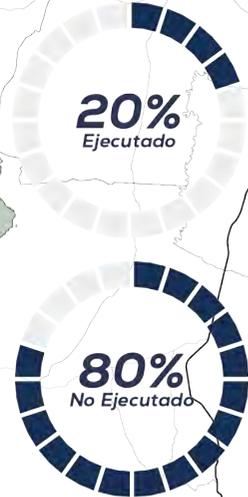
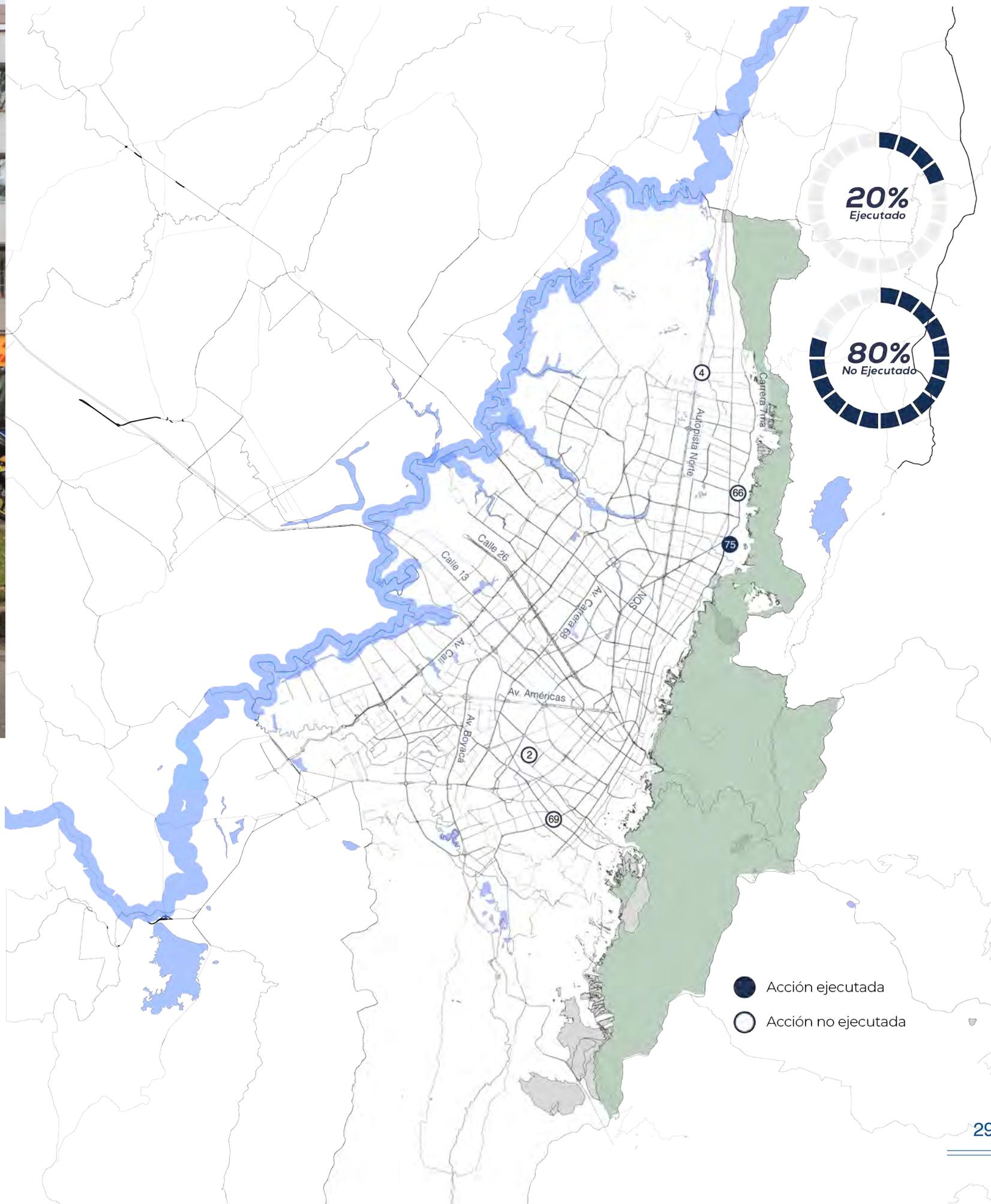




Fuente: Probogotá Región

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
2	Ubicación de paradero del SITP genera congestión. Lugar: Av. 1ra de mayo al oriente de la Av.Caracas.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
4	Ubicación del paradero del SITP genera congestión. Lugar: Avenida Boyacá en la Diagonal 62 Sur.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
66	Congestión debido a fin de ruta de buses. Lugar: Calle 134 con Carrera 7ma.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD    INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	
69	Revisión de número de rutas por paradero. Lugar: Av.1ra de mayo después de Av. Caracas.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
75	Congestión generada debido a fin de ruta de buses. Lugar: Paradero de la Cr 7 con CI 116.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD    INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	

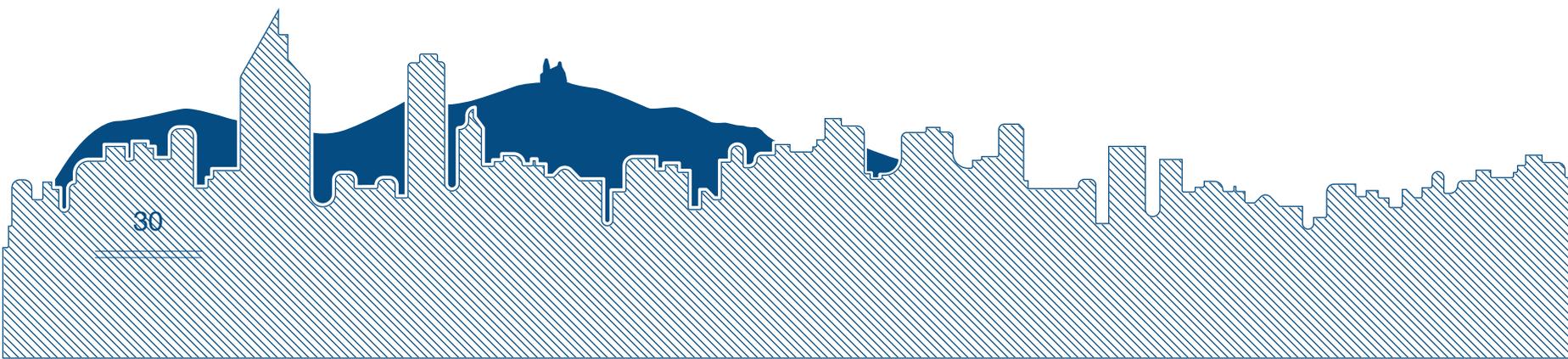


- Acción ejecutada
- Acción no ejecutada

3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

# Acción 2

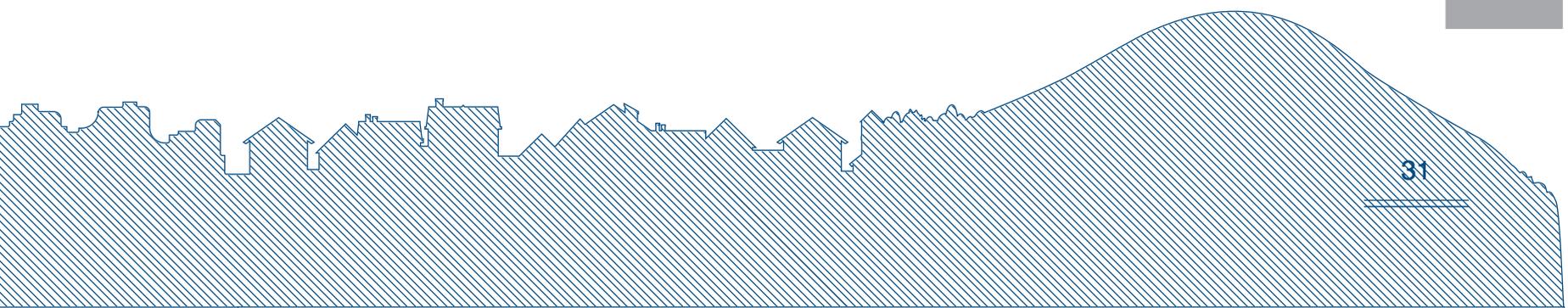
Pavimentación y  
señalización de  
intersecciones prioritarias



● La malla vial es la estructura que conecta la mayoría de los viajes en la ciudad, en el año 2013, año en que se hizo la primera versión del estudio, la malla vial bogotana estaba compuesta por 3.753 kilómetros carril de acuerdo con las cifras del IDU. Ese mismo año, el IDU indicó que el 70.3% de la malla vial se encontraba en buen estado, el 17.3% en un estado regular y el último 12.4% se encontraba en mal estado.

Al día de hoy, se han visto los efectos resultantes de las vías en mal estado, específicamente en las intersecciones y vías principales de la malla vial, lo que ha sido uno de los principales causantes de accidentes y en los tiempos de demora en los recorridos vehiculares.

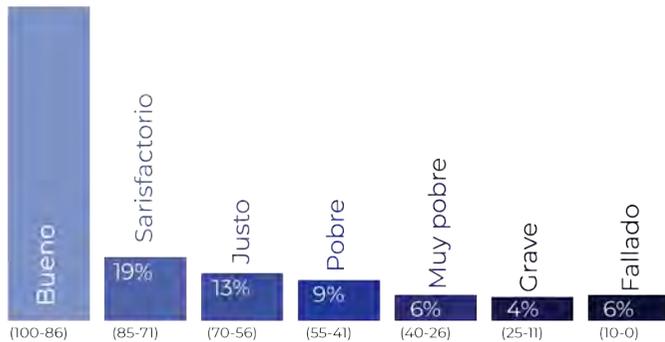
En este punto de análisis, es de suma importancia visibilizar los puntos de la ciudad que requieren pavimentación y señalización. Una malla vial en buen estado reduce accidentalidad relacionada con peatones y también aumenta la capacidad de las vías. Esta acción va dirigida directamente al mantenimiento de ciertos puntos críticos que no han sido atendidos por tiempos prolongados.



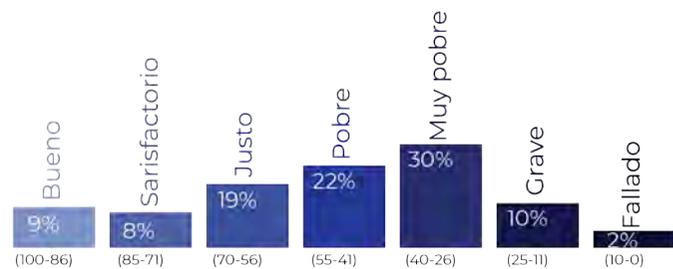
## Pavimentación y señalización de intersecciones prioritarias



Malla vial urbana:	13.270,65 Km - carril
Malla vial rural:	1.266,05 Km - carril
Total malla vial:	14.536,70 Km - carril



Malla vial urbana de Bogotá



Malla vial rural de Bogotá

En Bogotá, la mayoría de la malla vial urbana está en un buen estado, ya que el buen estado y el satisfactorio corresponden al 19% y al 43% respectivamente. Sin embargo, en la malla vial rural, predomina el estado muy pobre y pobre con 30% y 22% respectivamente.



La Unidad de Mantenimiento Vial, ha reparado 1.004.524 huecos en las vías de Bogotá entre los años 2016-2022.

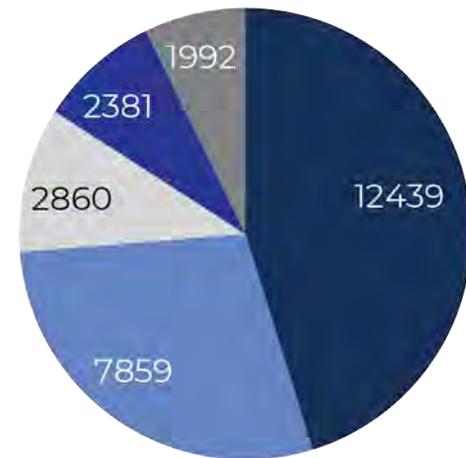
En Bogotá existe un sistema para el reporte de información, del deterioro de la malla vial:  
<https://bogota.gov.co/yo-participo/reporta-sdqs/huecos>

Fuente: [www.idu.gov.co](http://www.idu.gov.co)

A 2022, la Alcaldía de Bogotá ha intervenido 224,69 Kilómetros carril de la malla vial local, intermedia y arterial de la ciudad, reparando 247.849 daños viales.

## Las cinco localidades con más intervenciones en la ciudad

■ Suba ■ Engativá ■ Kennedy ■ Usaquén ■ Bosa



Fuente: www.idu.gov.co



Bogotá cuenta con 1.550 intersecciones semaforizadas las cuales requieren de especial atención para su señalización, pavimentación e interferencia con el espacio público y transporte público.

La Secretaría de Movilidad en el período 2020-2024 se ha encargado de la demarcación y mantenimiento de:



Entornos escolares



10.024 pasos peatonales

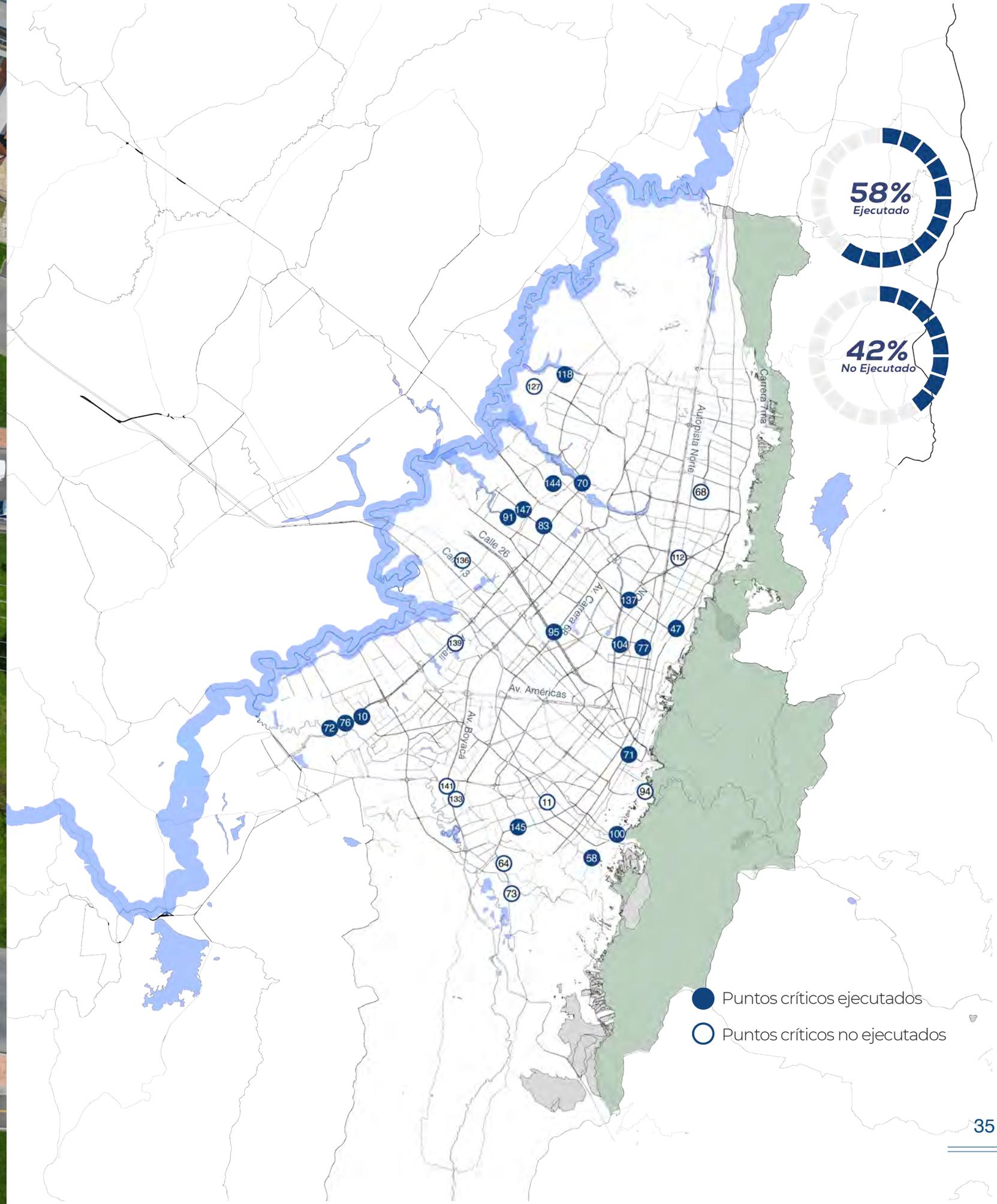


13.74 km de ciclorruta

Adicionalmente se han implementado **32.608** nuevas señales verticales y se han mantenido **374.102**

La señalización vial garantiza el adecuado desplazamiento de los vehículos y personas en condiciones de seguridad y comodidad por la infraestructura vial, ofreciendo información adecuada y oportuna para el ciudadano, de tal forma que se reduzca el riesgo de incidentes viales y demoras en la vía.





- Puntos críticos ejecutados
- Puntos críticos no ejecutados

3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
10	Señalización para todos los flujos en los diferentes modos de transporte. Lugar: Intersección Carrera 80 con Calle 43S.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
11	Ubicación del paradero del SITP genera congestión. Lugar: Avenida Boyacá con Diagonal 62 Sur.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$	
47	Mantenimiento del pavimento en intersección de la Calle 72 con Carrera 11. Lugar: Intersección Calle 72 con Carrera 11.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
58	Mantenimiento de la vía. Lugar: Plaza de Mercado 20 de Julio.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
64	Vía en mal estado y parqueo en vía. Lugar: Av. Caracas con Diagonal 46 Sur.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
68	Vehículos conduciendo en contravía. Lugar: Calle 128 con Avenida 19.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$	
70	Infraestructura vial en mal estado. Lugar: Entrada a Suba por barrio Quirigua en sentido Norte Sur.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
71	Repesamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Av. Caracas con Calle 19 Sur-Norte.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
72	Vía en mal estado. Lugar: Calle 69AS con Carrera 97C.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$	
73	Vía en mal estado. Lugar: Av. Caracas con Carrera 10.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
76	Vía en mal estado y parqueo en vía. Lugar: Calle 62 Sur con Carrera 87C.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
77	Mantenimiento de la vía. Lugar: Carrera 24 con Calle 63.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
83	Obstáculo en la vía. Lugar: Policía acostado sobre la Calle 72 con Carrera 91A.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
91	Vía en mal estado. Lugar: Calle 72 con Carrera 103 sentido Oriente a Occidente.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
94	Vía en mal estado. Lugar: Carrera 3 con Calle 9, frente Iglesia Egipto	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiados	Ejecutado
95	Mantenimiento de la vía. Lugar: Calle 26 en frente de la Cámara de Comercio.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]
100	Vía en mal estado. Lugar: Calle 11 Sur con Carrera 5ta.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]
104	Vía en mal estado. Lugar: Puente de la Calle 63 para atravesar la Carrera 30 de Occidente a Oriente.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]
112	Conflicto para hacer retornos. Lugar: Puente de la Calle 100 con Autopista Norte.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ [Icono calendario] [Icono personas]	[Icono X]
118	Vía en mal estado. Lugar: Vía para mercado de Suba.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]
127	Vía en mal estado. Lugar: Calle 144 con Carrera 141A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono X]
133	Vía en mal estado. Lugar: Av. 43 A Sur para tomar la Av. Boyacá.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono X]
136	Ausencia de andén. Lugar: Calle 24 entre las Carreras 129 y 103.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono X]
137	Vía en mal estado. Lugar: Vía alterna que conecta la Calle 80 con NQS (diagonal 79B al lado del río).	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]
139	Ausencia de andén. Lugar: Calle 13 entre Av. Ciudad de Cali hasta el Río Bogotá.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ \$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono X]
141	Vía en mal estado. Lugar: Transversal 72D cerca a la Av. Boyacá llegando a la Autopista Sur.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono X]
144	Vía en mal estado. Lugar: La diagonal 86A entre Carrera 95G y Carrera 101.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]
145	Conexión entre vías principales en mal estado. Lugar: Desvío de la Diagonal 36S hacia la Carrera 27.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono X]
147	Estado malla vial. Lugar: Carrera 101 entre Calles 70 y 72.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ [Icono calendario] [Icono persona]	[Icono check]

# Acción 3

Mejoras en los accesos a los portales del sistema Transmilenio

Los portales de Transmilenio son puntos clave tanto para el sistema de transporte público como para la ciudad. Desde su construcción la ciudad ha ido creciendo alrededor de ellos, sin embargo, este crecimiento no ha sido pensado, ni ha tenido en cuenta su operación, lo cual dificulta el desarrollo adecuado del sistema.

Una consecuencia directa de esta problemática es que los buses, en ciertas ocasiones, se ven obligados a recorrer tramos innecesarios, lo que se traduce en tiempos más largos y en congestión en la malla vial. Bogotá cuenta con nueve portales en total, haciéndolo un sistema capaz de movilizar a más de dos millones de personas. En este punto se hace evidente la falta de intervenciones en torno a los portales (la infraestructura vial y peatonal) las cuales permitirían mejorar ciertos puntos críticos de circulación vehicular, accesos adecuados a los portales y el uso eficiente de las rutas y sus tiempos de desplazamiento.

En las recomendaciones se ilustraron ejemplos en los que, con obras relativamente pequeñas de conexión vial o manejo de señalización, en torno a estas infraestructuras, es posible direccionar flujos y administrar mejor los puntos críticos de entrada y salida. La implementación de estas acciones podría significar una mejora importante para los usuarios del sistema.

## Mejoras en los accesos a los portales de Transmilenio

El sistema de Transmilenio cuenta con una infraestructura de:



114.4 kilometros



9 portales



11 Patio garajes



143 Estaciones regulares

**98** servicios

**10** millones de kilómetros recorridos al mes

**475** mil despachos por mes

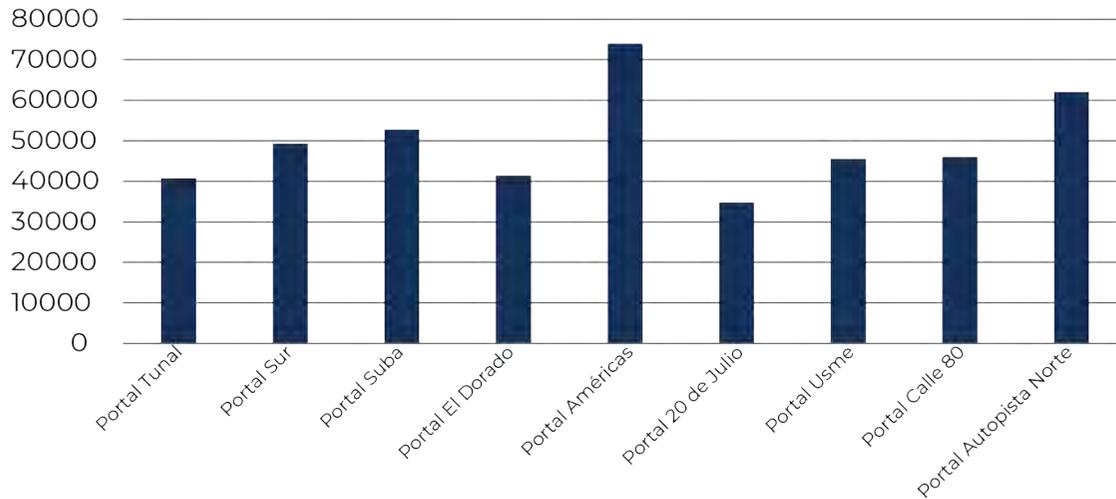
**5.185** conductores operativos



El 27.5% de las entradas al sistema se concentran en los portales.

En un día promedio ingresan 1.626.291 usuarios al sistema.

Entradas por día



Los portales con mayor cantidad de ingresos son el Portal Américas, con 73.996 ingresos al día, seguido por el Portal Suba con 52.753 ingresos y el Portal Sur con 49.354 ingresos.

Estos valores muestran índices de eficiencia del Sistema de Transmilenio.

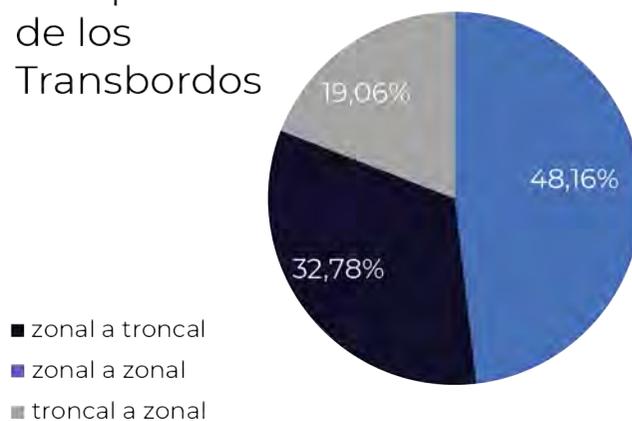


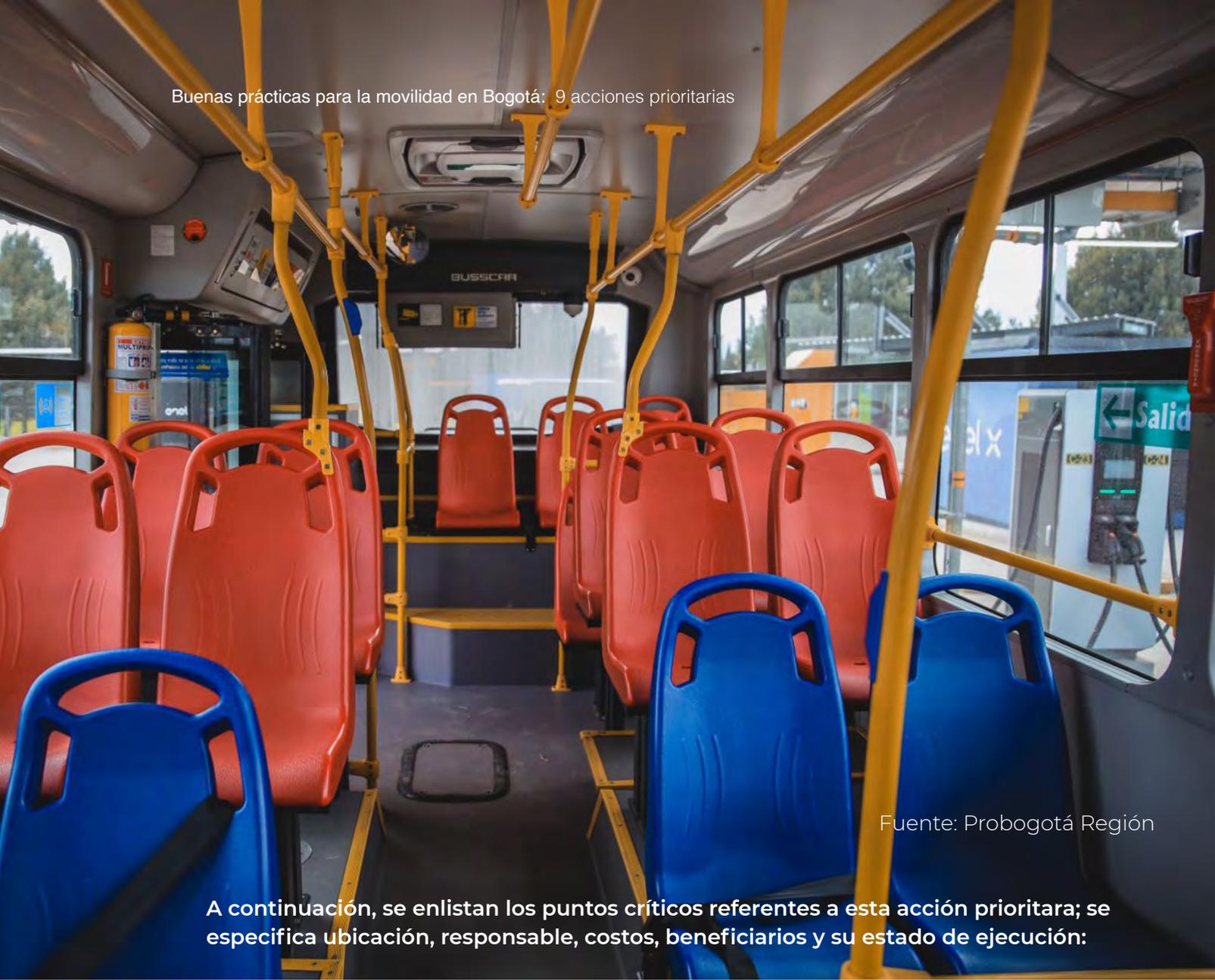
Fuente: [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)

Transbordos diarios estimados



Composición de los Transbordos

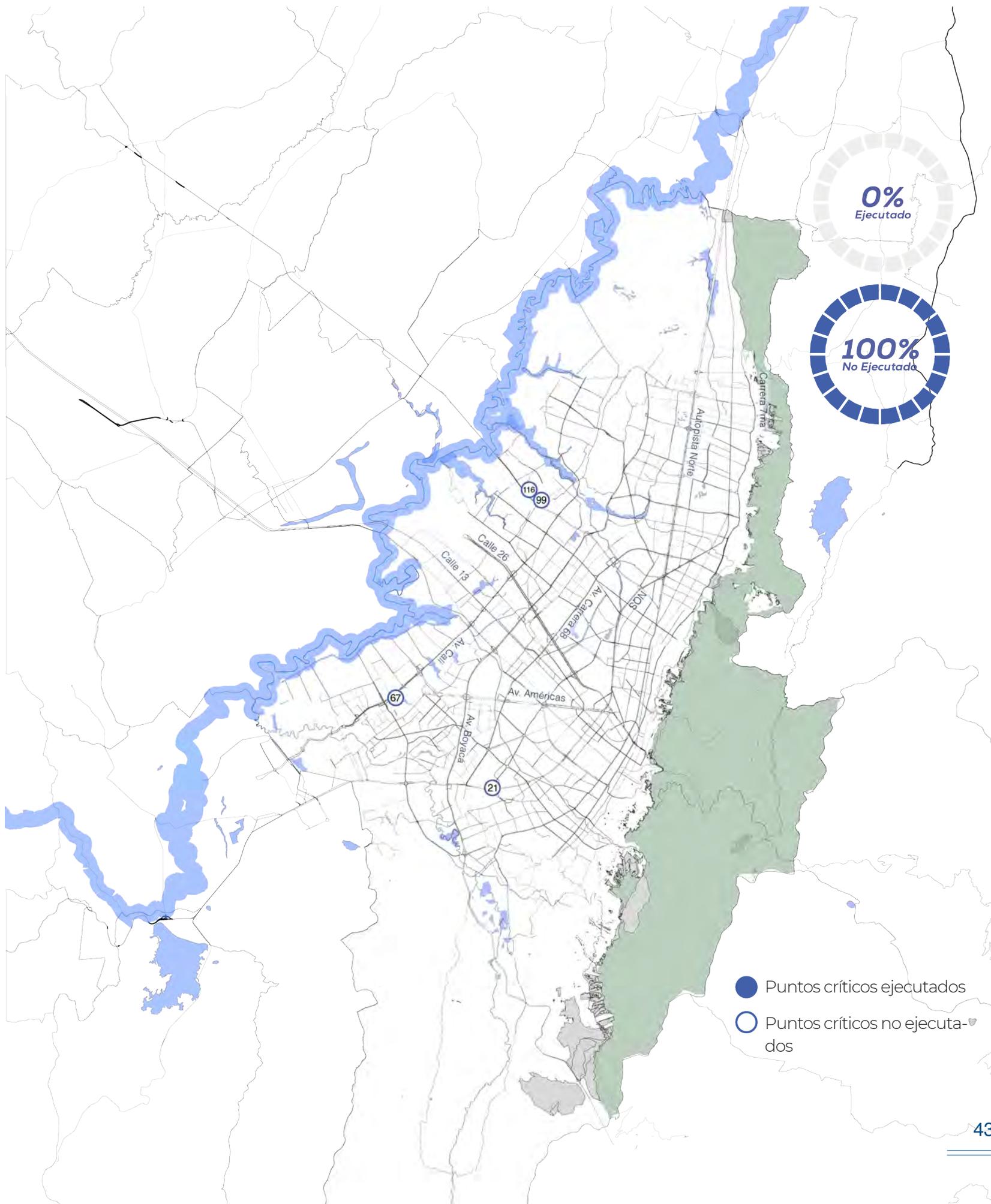




Fuente: ProBogotá Región

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
21	Reubicación de accesos para rutas alimentadoras en el Portal del Sur. Lugar: Portal del Sur.	 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	
67	Reubicación de accesos para rutas alimentadoras al Portal de las Américas. Lugar: Portal de las Américas.	 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$  	
99	Nuevo acceso/salida en el Portal 80. Lugar: Alimentadores del Portal 80.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$  	
116	Acceso al Portal 80. Lugar: Centro Comercial Portal 80.	 INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

# Acción 4

Priorización a la circulación del transporte público

● Priorizar las acciones en torno al transporte público es fundamental para el buen funcionamiento de la movilidad de una ciudad, en el caso de Bogotá, a pesar de la existencia de troncales y carriles prioritarios para buses, es necesario concienciar a los bogotanos sobre la importancia de respetar las normas de uso en torno a los carriles exclusivos y prioritarios.

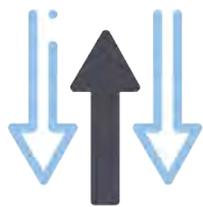
La priorización del transporte público implica una mejoría en la calidad de vida de los ciudadanos, ya que esto representaría menos tiempo perdido en trancones, un mejor funcionamiento del sistema y sus tiempos de traslado, mayor frecuencia del paso de buses, entre otros.

## Priorización a la circulación del transporte público

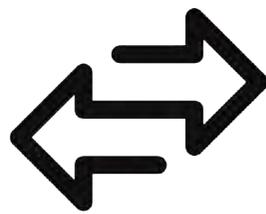
La Secretaría de Movilidad implementó medidas en 7 de los principales corredores viales de la ciudad para mejorar los tiempos de viaje desde el año 2018 hasta la actualidad.



En tramos de la Calle 80, Autonorte, Carrera Séptima, Av. de las Américas, Av. Boyacá y la Cl. 13, la entidad adoptó medidas como:



Contraflujos



Reversibles



Priorización de rutas escolares



Priorización de transporte público

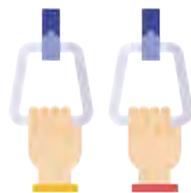
Fuente: [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

### CLL 80

Calzada priorizada



16.200 estudiantes



12.500 usuarios de transporte público

Se han visto beneficiados por la implementación de estas medidas.

### Av. Boyacá

demolición separador calle 12b



La eliminación del separador de la Avenida Boyacá con calle 12B ha beneficiado aproximadamente a 120 mil ciudadanos/día.

# Carriles preferenciales de SITP

Cra 7ma

Avenida Boyacá

Cra 15

Calle 72

NQS

Avenida de las Américas

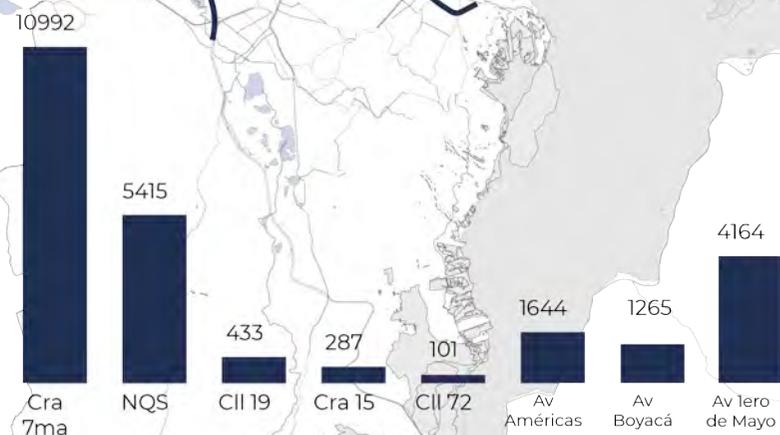
Calle 19

Avenida Primero de Mayo

## Comparendos por invasión del carril preferencial

Total comparendos: 24.301

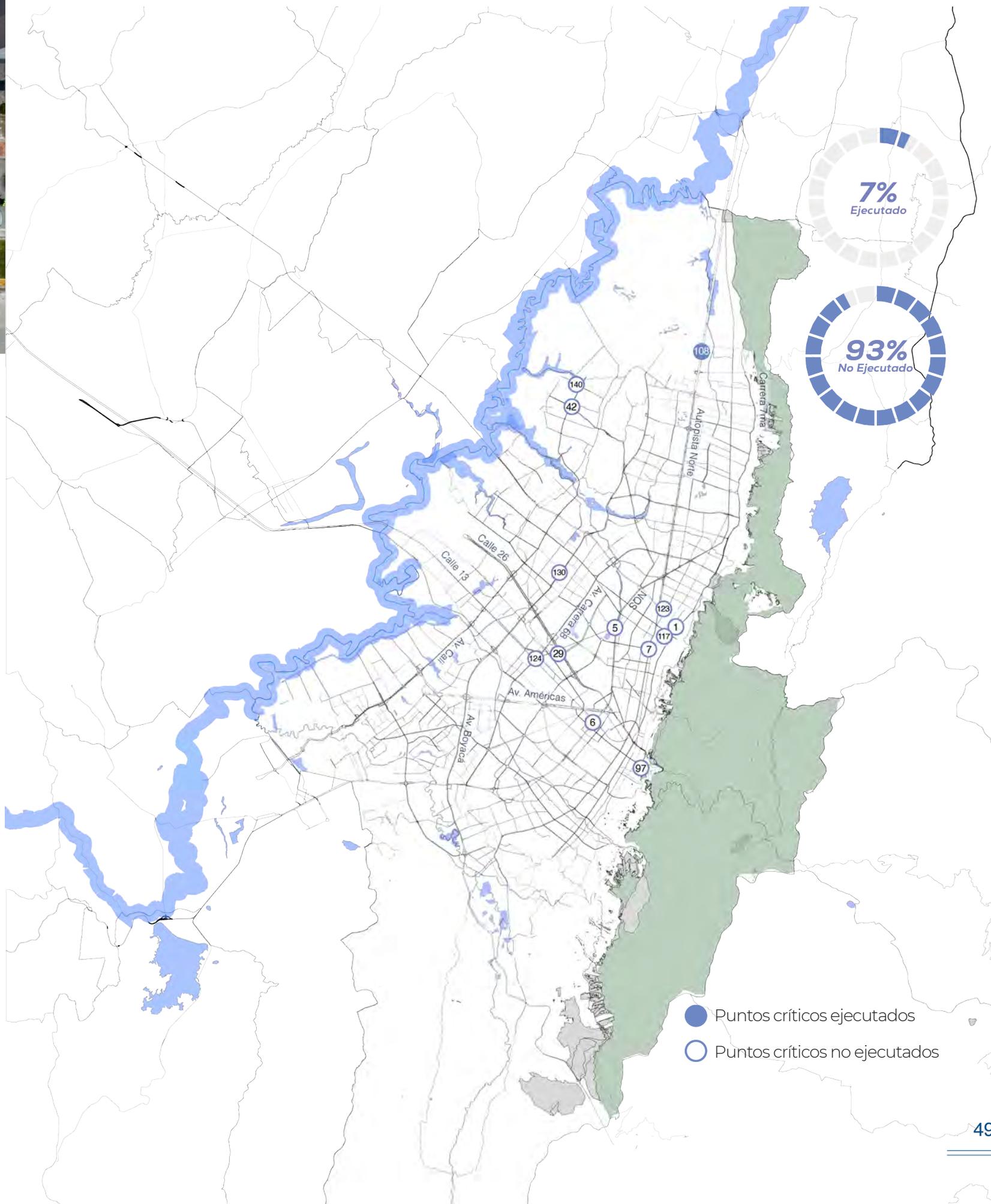
Fuente: [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)



Fuente: Probogotá Región

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
1	Paradas de buses innecesarias. Lugar: Ciudad, ejemplo Carrera 7.		\$  	
5	Detención total de los vehículos de Transmilenio impactando tiempos de viaje y confiabilidad. Lugar: Avenida NQS con Calle 64.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
6	Detención total de los vehículos de Transmilenio impactando tiempos de viaje. Lugar: Avenida NQS con Calle 22.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
7	Repesamiento de vehículos en la intersección en la Troncal Caracas con Calle 63. Lugar: Calle 63 entre NQS y Av. Caracas.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
29	Detención total de los vehículos de Transmilenio impactando tiempos de viaje. Lugar: Calle 26 X Carrera 66.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
42	Repesamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Transmilenio saliendo del Portal de Suba.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
97	Conflicto de Transmilenio con otros vehículos. Lugar: Vía que conecta Transmilenio de la estación Aguas con estación Universidades.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
108	Ampliación de cobertura y el servicio de Transmilenio Lugar: Troncal de la Caracas y Auto Norte.		\$  	
117	Respeto al carril preferencial. Lugar: Carril preferencial Carrera 7.		\$ \$  	
123	Carril preferencial. Lugar: Carril preferencial Carrera 15.		\$ \$  	
124	Carril preferencial. Lugar: Carril preferencial Av. 68.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$ \$  	
130	Carril preferencial. Lugar: Carril preferencial Av. Boyacá.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$ \$  	
140	Cruce muy cerrado de buses del SITP. Lugar: Barrio Parque Ciudadela.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$  	



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

# Acción 5

Regularización y fiscalización del estacionamiento en vía

Es común ver autos estacionados en las vías; sea de escala local o intermedia, incluso en la malla vial principal de la ciudad; lo cual puede llegar a ser una complicación en la movilidad vehicular. La invasión causada por el estacionamiento en vía causa la reducción de la capacidad vial. En la actualidad, ya se está llevando a cabo el piloto de estacionamiento en vía, sin embargo se debe trabajar en disminuir las externalidades que genera.

El estacionamiento en vía ya sea a través de permisos para residentes, cobro de parquímetros para todo el día o por periodos específicos y su fiscalización constante, es una de las fuentes de financiación del sector transporte en muchas ciudades del mundo. En Bogotá se ha comenzado un piloto de estacionamiento en vía en varios sectores de la ciudad que ayude a regular la problemática y a generar ingresos para la mejora del transporte público en la ciudad.

## Regularización y focalización del estacionamiento en vía

En Bogotá se está implementando las Zonas de Parqueo Pago, las cuales buscan ordenar los estacionamientos en vías por medio de sistema de autogestión inteligentes con pago automatizado:



Esto permitirá que:



La movilidad de la ciudad mejore, ya que se especifica dónde si y dónde no es permitido el parqueo



Mejora en los entornos del espacio público efectivo, con la prohibición de parqueo



Crear cultura ciudadana de pago por parqueo

Pagos y tarifas:

En estas zonas de parqueo, se cobrará por fracciones de tiempo, este pago debe ser anticipado. En caso de que se necesite más tiempo, deberá pagar por más tiempo.

Fracción de 30 minutos	Menos de 120 min	Más de 120 min
	0	0
	\$2.100	\$3.200
	\$3.000	\$4.600



Si un vehículo se encuentra estacionado en una zona de parqueo sin pagar o si el tiempo expira, se retendrá el vehículo con un cepo en la llanta.

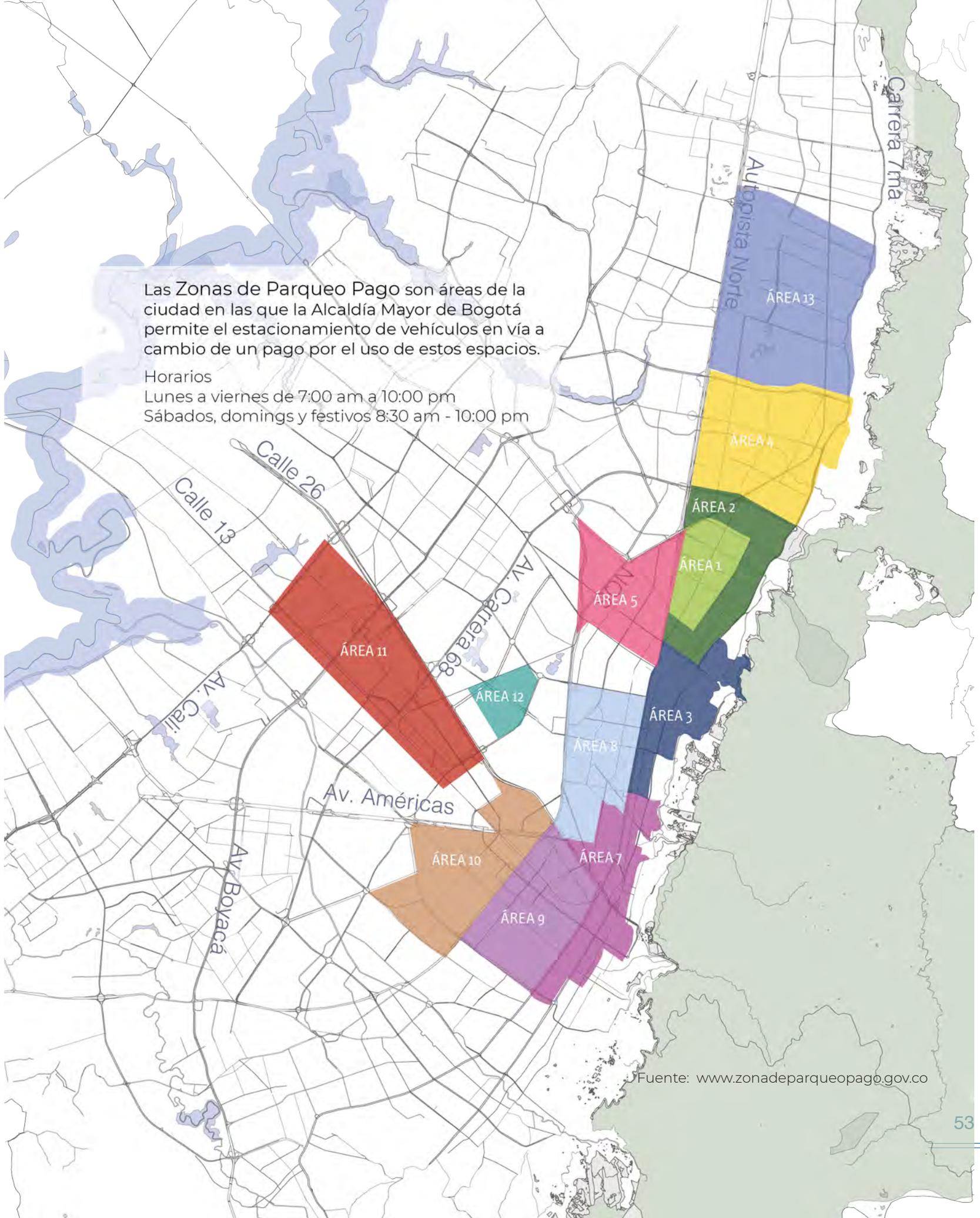
Fuente: La Terminal

Las Zonas de Parqueo Pago son áreas de la ciudad en las que la Alcaldía Mayor de Bogotá permite el estacionamiento de vehículos en vía a cambio de un pago por el uso de estos espacios.

Horarios

Lunes a viernes de 7:00 am a 10:00 pm

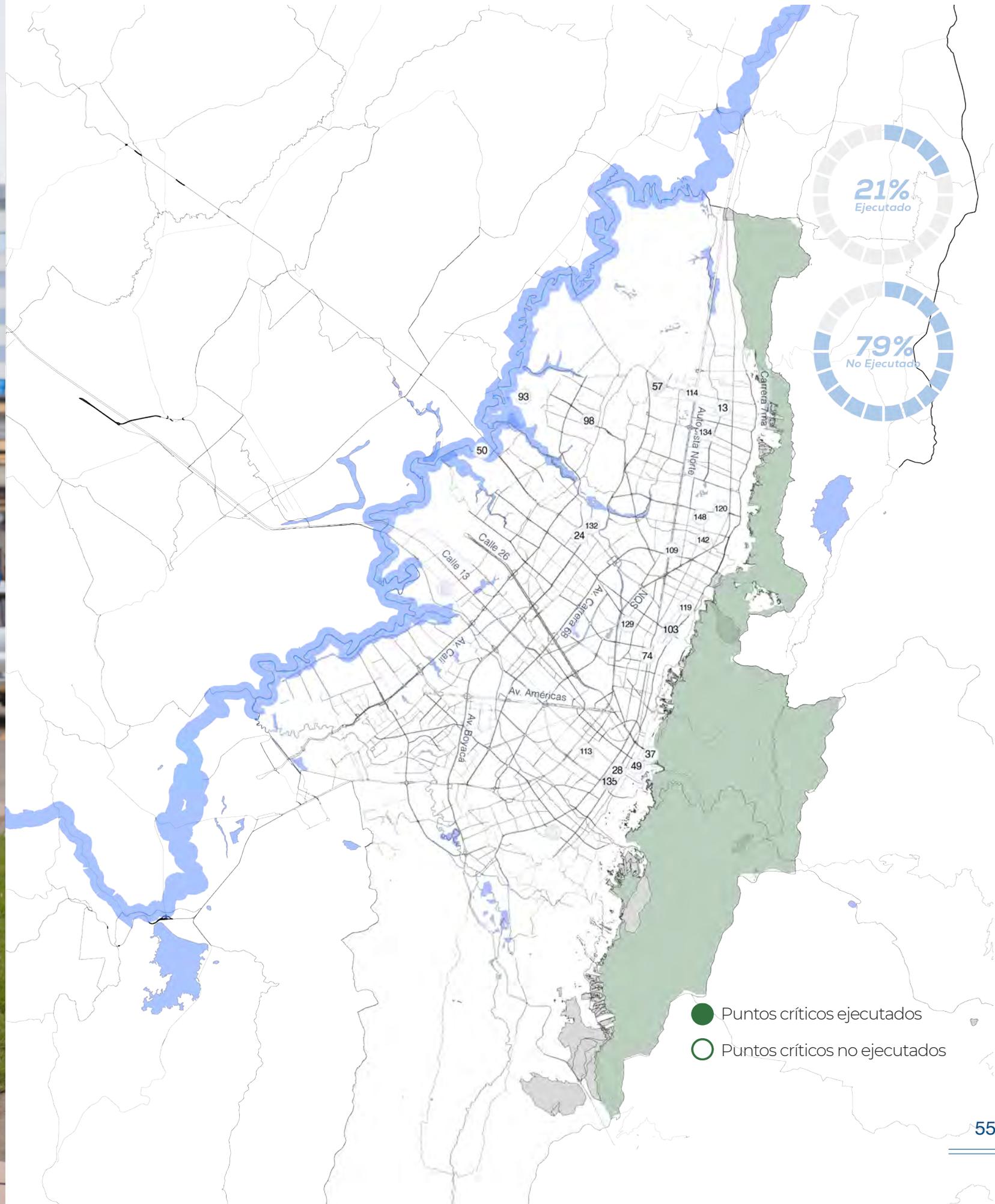
Sábados, domingos y festivos 8:30 am - 10:00 pm



Fuente: [www.zonadeparqueopago.gov.co](http://www.zonadeparqueopago.gov.co)



Fuente: Probogotá Región



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
13	Carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Calle 163 hacia el Hospital Cardio Infantil.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
24	Parqueo irregular de buses de servicio intermunicipal. Lugar: Av. Boyacá con Calle 80.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
28	Parqueo en Vía. Lugar: Calle 17 con Carrera 16.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
37	Carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Calle 23 con Carrera 6 en frente de Teatro Downtown.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
49	Vendedores ambulantes y carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Esquina de la Calle 22 con la Carrera 12.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
50	Parqueo irregular de vehículos de transporte público intermunicipal. Lugar: Puente de Guadua con Calle 80.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
57	Carga y descarga de camiones sobre la vía y presencia de bicitaxis. Lugar: Carrera 55 con 167.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
74	Carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Carrera 16 entre Calles 63 y 64.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
90	Accesibilidad para llegar al Mercado del Restrepo. Lugar: Plaza de Mercado – Restrepo.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$  	
93	Zona de carga y descarga. Lugar: Calle 142 con Carrera 128A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
98	Parqueo no regularizado. Lugar: Salida Carrera 91 a Avenida Suba.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
103	Parqueo no regularizado. Lugar: Calle 74 entre Carrera 11 y 9A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiados	Ejecutado
13	Carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Calle 163 hacia el Hospital Cardio Infantil.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
24	Parqueo irregular de buses de servicio intermunicipal. Lugar: Av. Boyacá con Calle 80.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
28	Parqueo en Vía. Lugar: Calle 17 con Carrera 16.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
37	Carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Calle 23 con Carrera 6 en frente de Teatro Downtown.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
49	Vendedores ambulantes y carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Esquina de la Calle 22 con la Carrera 12.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
50	Parqueo irregular de vehículos de transporte público intermunicipal. Lugar: Puente de Guadua con Calle 80.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
57	Carga y descarga de camiones sobre la vía y presencia de bicitaxis. Lugar: Carrera 55 con 167.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
74	Carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Carrera 16 entre Calles 63 y 64.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
90	Accesibilidad para llegar al Mercado del Restrepo. Lugar: Plaza de Mercado – Restrepo.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$  	
93	Zona de carga y descarga. Lugar: Calle 142 con Carrera 128A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
98	Parqueo no regularizado. Lugar: Salida Carrera 91 a Avenida Suba.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
103	Parqueo no regularizado. Lugar: Calle 74 entre Carrera 11 y 9A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	

# Acción 6

Gestión del tránsito e  
incorporación de tecnologías para  
administrar flujos de vehículos

-----● A pesar de que la ciudad ya cuenta con el Centro de Gestión de Tránsito, no es un Centro Unificado de Control que permita integrar las diferentes acciones en las que ha avanzado el distrito como: semáforos inteligentes, cámaras de fotomultas, botones de ayuda inmediata, medición de velocidades en corredores, atención de accidentalidad y divulgación. Esta función permitiría que las decisiones de política pública sean mas acertivas para la movilidad y la seguridad de la ciudad.

## Gestión del tránsito e incorporación de tecnologías para administrar flujos de vehículos

En Bogotá existe el **Centro de Gestión de Tráfico**, el cual por medio de sistemas inteligentes de transporte se encargan de la medición, monitoreo y análisis del tráfico. Estos sistemas están compuestos por semáforos inteligentes, cámaras de foto multa, medición de tráfico en la ciudad

Entre sus principales funciones está:

Fuente: [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)



Monitoreo del tránsito vehicular de la ciudad de Bogotá, a través de sensores y cámaras.



Información y divulgación permanente de las condiciones de tránsito de la ciudad.



Integración de la información para la gestión, administración y disminución de los tiempos de respuesta a los incidentes de movilidad.



Localización de cámaras tiene como objetivo recolectar y procesar información sobre la cantidad de vehículos que se movilizan en determinados puntos de la ciudad, con el fin de controlar la movilidad, reducir el tráfico y disminuir los tiempos de viaje.

## Ejemplo exitoso “Plan semáforo”

En Chapinero se implementó este plan con la ayuda de las cámaras en los semáforos para poder disminuir el número de hurtos en la localidad. En los semáforos, se instalaron cámaras lo que permitió ver los patrones recurrentes del crimen en la localidad.



En el 2022,  
5.000  
personas han  
sido víctimas  
de hurto.

Fuente: [www.onexioncapital.co](http://www.onexioncapital.co)

El centro de gestión de tráfico, también permiten medir tiempos por medio de transporte:



**53.9**  
**minutos**

(incremento del 4.5%)



**55.4**  
**minutos**

(incremento del 3.1%)



**82.1**  
**minutos**

(incremento del 2.3%)

\*Este incremento se da desde el 2011



En Bogotá existe una tendencia a la compra de vehículos híbridos. Según la Andi y Fenalco, entre enero y agosto del 2022 se registraron 2.518 vehículos de este tipo.

Esta tendencia, se sustenta en que los vehículos híbridos, tienen excepción en medidas de pico y placa.

Sin embargo, ocupan espacio en vía y contribuyen a la congestión.

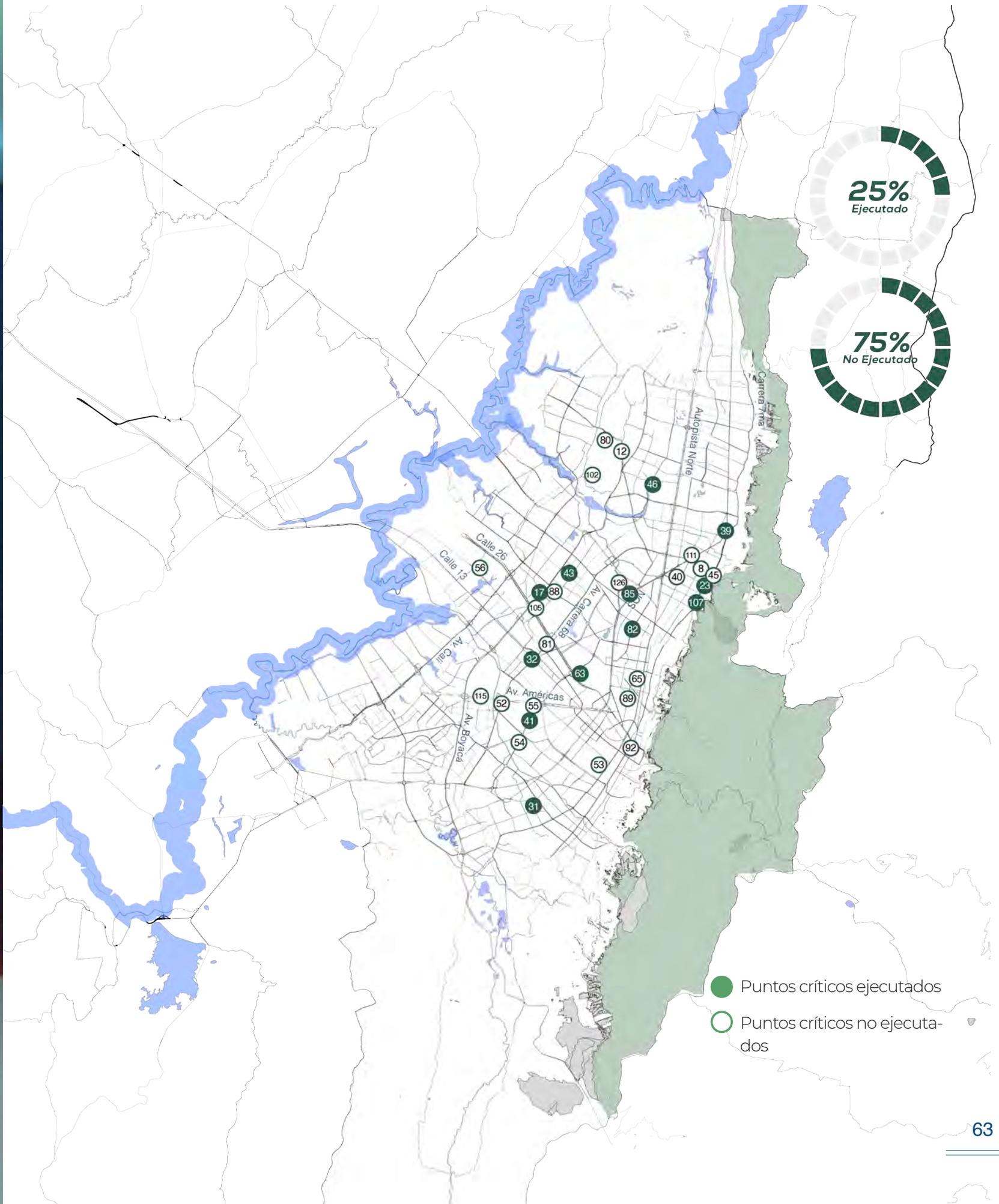
Crecimiento del  
**80,5%**

Fuente: [www.andi.com.co](http://www.andi.com.co)



4G Antenna

Fuente: Probogotá Región



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

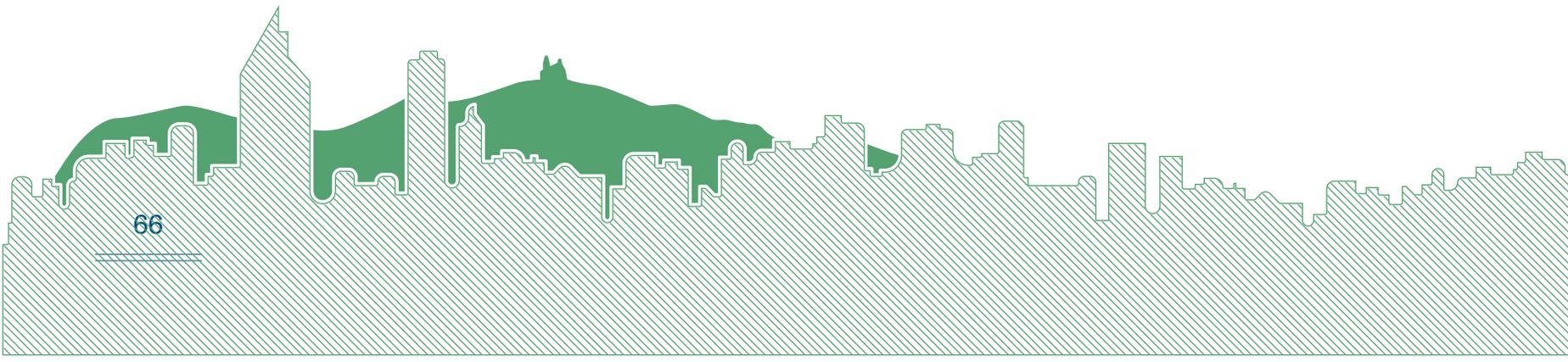
Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiados	Ejecutado
8	Represamiento de vehículos en la intersección de la Carrera 11 con Calle 100. Lugar: Carrera 11 con Calle 100.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
12	Alta congestión vehicular. Lugar: Carrera 92 con Calle 169B (Vía a Cota).	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
17	Señalización para hacer retornos. Lugar: Av. Esperanza con Avenida Ciudad de Cali.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
23	Semáforo peatonal activado no funciona. Lugar: Carrera 7 con Calle 94.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
31	Conflicto vehicular en un retorno. Lugar: Retorno por la Av. Boyacá al frente del Hospital Meissen.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO   SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
32	Represamiento de vehículos en intersección. Lugar: Av. Boyacá con Calle 9.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO   SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
39	Represamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Calle 127 con Carrera 7A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
40	Desarrollo de un par vial. Lugar: Carrera 24 y Avenida Caracas entre Calle 92 y Calle 57.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
41	Represamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Calle 36 Sur cuando se une con la Calle 36 O Sur en la Carrera 1B.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
43	Falta de conexión entre vías principales. Lugar: Intersección Av. JC Mutis con Avenida Ciudad de Cali.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
45	Ofrecer información de alternativas en tiempo real.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
46	Represamiento vehículos en intersección. Lugar: Intersección Calle 138 con Av. Boyacá.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
52	Represamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Calle 40F Sur con Av. 1a. de Mayo cerca al Hospital Kennedy.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
53	Represamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Av. Caracas con Av. 1 de mayo.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
54	Señalización para hacer retornos. Lugar: Av. Villavicencio con Boyacá.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
55	Vendedores ambulantes y carga y descarga de camiones sobre la vía. Lugar: Esquina de la Calle 22 con la Carrera 12.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiados	Ejecutado
56	Par vial. Lugar: Vehículos entrando a Bogotá por la Calle 13.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
63	Conflicto de giro en U. Lugar: Av. Américas con Carrera 50, Calle 13 y Comuneros (Al lado de la Estación TM Pte.)	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
65	Desarrollo de un par vial. Lugar: Calles 13 y 26 entre la NQS hasta el río Bogotá.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
80	Repesamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Calle 153 con Carrera 104.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
81	Repesamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Intersección en Y de Fontibón.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	
82	Par vial. Lugar: Calle 72 y Calle 63 entre la NQS y la Av. Boyacá.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
85	Repesamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Carrera 60 con Calle 68.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
88	Repesamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Av. Ciudad de Cali con Av. La Esperanza.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
89	Repesamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Calle 19 con Carrera 27.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
92	Repesamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Calle 1 con Carrera 10.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
102	Repesamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Av. Ciudad de Cali con Calle	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
105	Repesamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Intersección en la Av. Ciudad de Cali con Av. Ferrocarril.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$  	
107	Congestión en Av. Circunvalar. Lugar: Subiendo por la 85 desde la Carrera 7a hacia la Av. Circunvalar.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO   SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
111	Repesamiento de vehículos en la intersección. Lugar: Glorieta Calle 100 entre Carrera 15 con Carrera 11.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$  	
115	Repesamiento de vehículos en intersección. Lugar: Intersección Av. Villavicencio con Carrera	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
126	Repesamiento de vehículos. Lugar: Unión Calle 68 y Calle 72 x Kr 68 sentido Oriente – Occidente.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	

# Acción 7

Mejora de la infraestructura y  
señalización para ciclistas





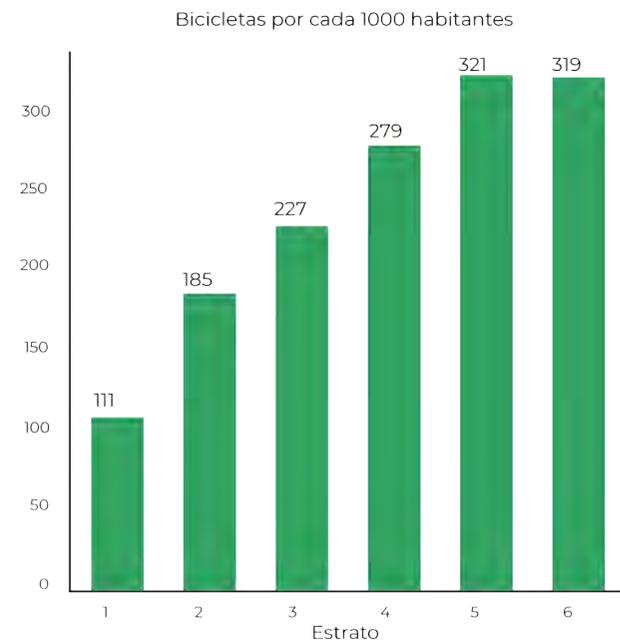
El uso de la bicicleta va en aumento en la ciudad. La encuesta de movilidad del 2019 indica que el 6% de los viajes diarios de la región de Bogotá y sus municipios aledaños se hacen en bicicleta. La mayoría de los usuarios de este modo de transporte se concentra en hogares de los estratos 1, 2 y 3.

Al evaluar el estado de la infraestructura para la bicicleta en la ciudad, se hizo evidente la necesidad de adecuar cerca de 350 kilómetros de infraestructura que existe con: incorporación de paisaje, señalización, mantenimiento y continuidad de los recorridos, así como la dotación de servicios complementarios para los usuarios.

## Mejora de la infraestructura y señalización para ciclistas

En Bogotá se realizan 880.367 viajes diarios en bicicleta. La ciudadanía se moviliza de este modo hacia su trabajo, institución educativa o a realizar diligencias. Incluso, actualmente se realizan domicilios mediante este medio de transporte.

Estrato	# de viajes	Distribución porcentual
1	70.000	8%
2	439.124	50%
3	287.228	33%
4	65.405	7%
5	11.682	1%
6	6.928	1%



En promedio, por cada 1000 habitantes en Bogotá hay 210 bicicletas

En Bogotá, las personas de los estratos 4, 5 y 6 son los que más tienen bicicletas, sin embargo, las personas de estratos 1, 2 y 3 son las que más usan este modo de transporte.



Solo el **24%** de los viajes diarios en bici son realizados por mujeres

Fuente: bogota.gov.co

Bogotá cuenta con más de **593 kilómetros** de ciclorrutas

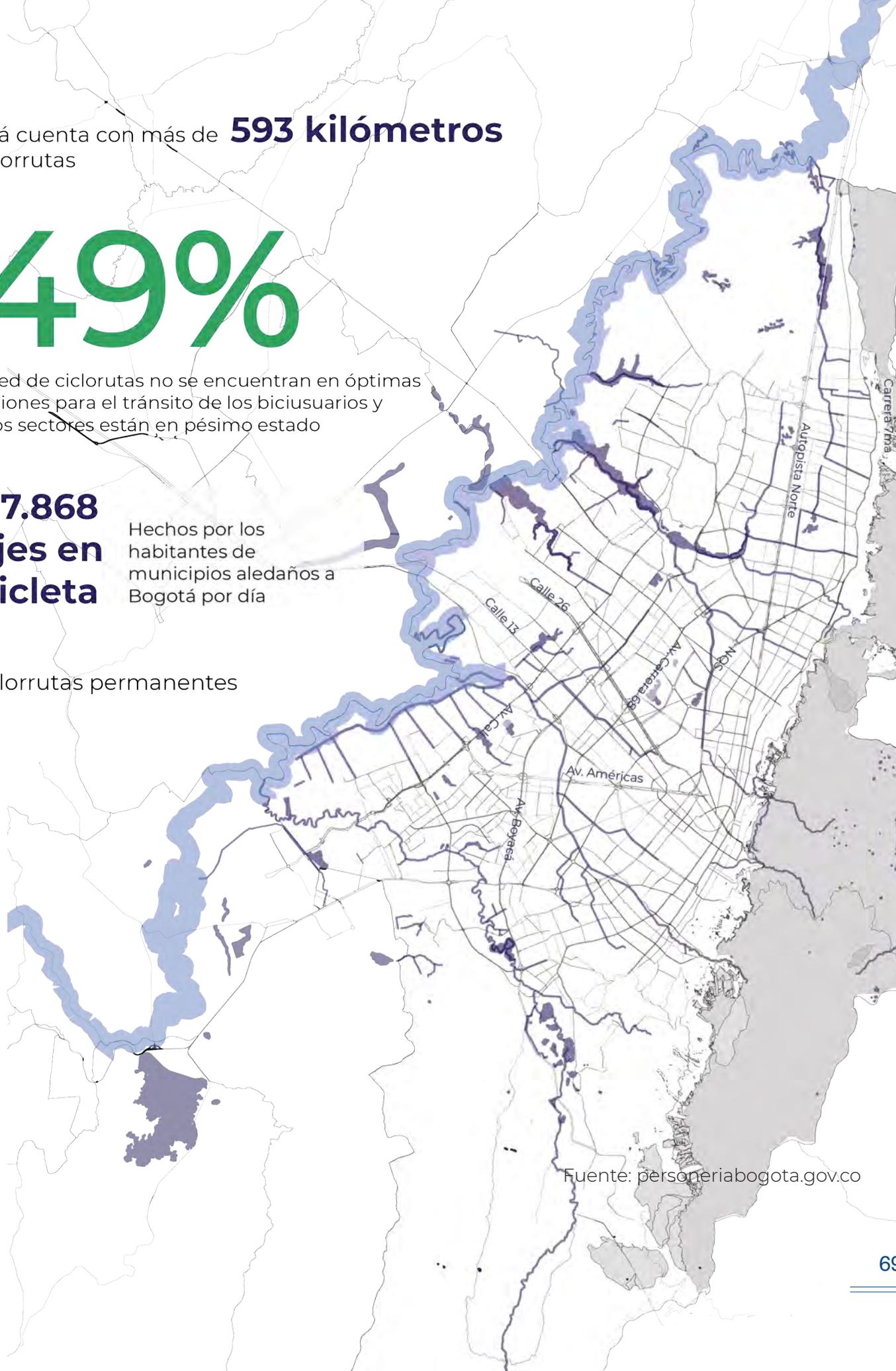
**49%**

De la red de ciclorrutas no se encuentran en óptimas condiciones para el tránsito de los biciusuarios y algunos sectores están en pésimo estado

**1.177.868**  
**viajes en**  
**bicicleta**

Hechos por los habitantes de municipios aledaños a Bogotá por día

— ciclorrutas permanentes



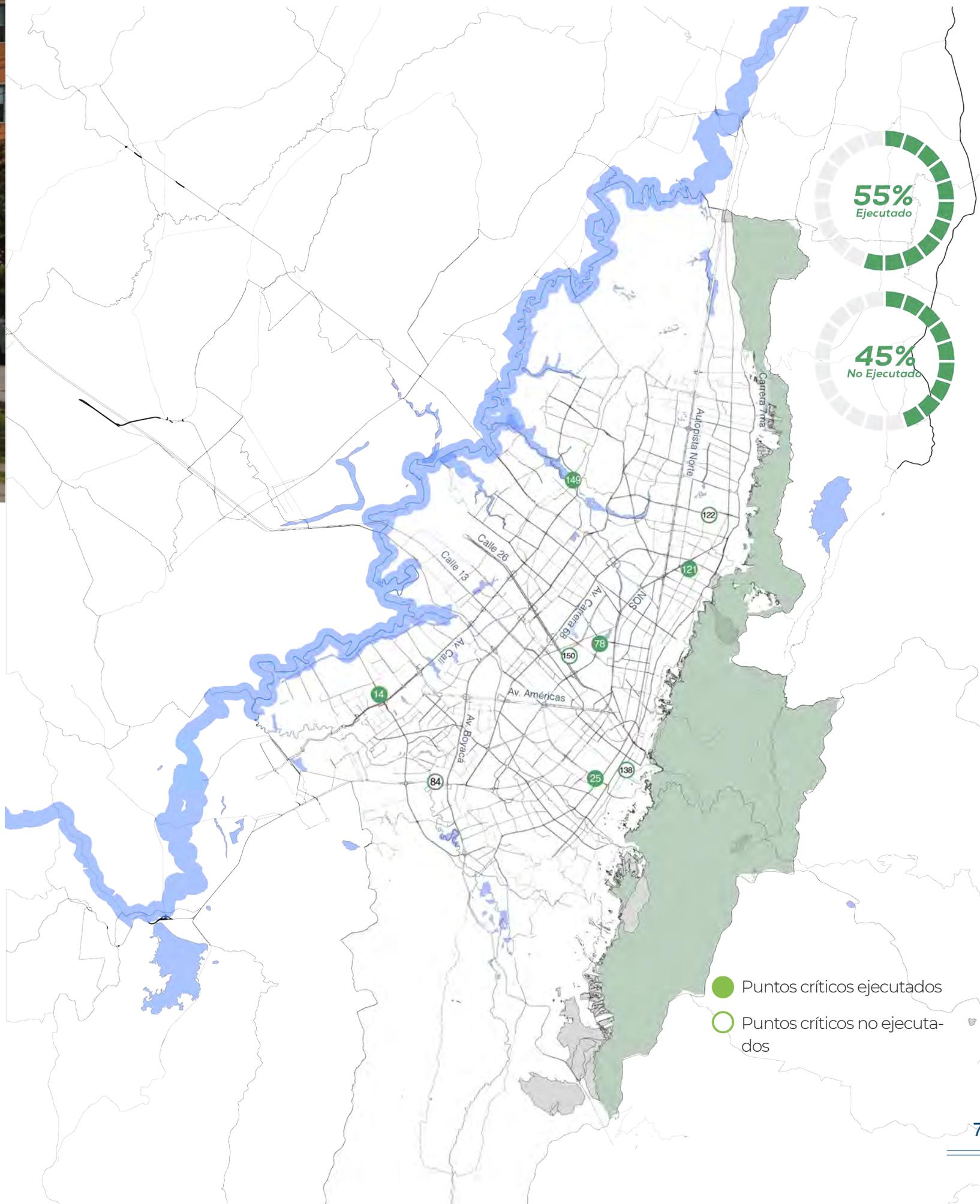
Fuente: [personeriabogota.gov.co](http://personeriabogota.gov.co)



Fuente: Probogotá Región

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
14	Punto crítico de accidentes para ciclo usuarios. Lugar: Intersección entre Av. Villavicencio y Av. Ciudad de Cali.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 0-3	✓
25	Punto crítico de accidentes en bicicleta. Lugar: Intersección Los Comuneros con Av. Caracas.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 0-3	✓
78	Falta de separación del bici carril de la vía de los carros. Lugar: Bici carril Carrera 50 con Calle 59.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 0-3	✓
84	Continuidad de la Ciclorruta. Lugar: Subiendo y bajando el puente de la Boyacá sobre la Auto Sur (sentido Norte-Sur).	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 0-3	✗
121	Continuidad de la ciclorruta. Lugar: Calle 100 entre Carreras 9 y 15.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 6-6	✓
122	Señalización de la ciclorruta. Lugar: Calle 127 #15 – 2.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 6-6	✗
138	Falta de demarcación de ciclorruta del Eje Ambiental. Lugar: Eje Ambiental.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ 0-0-0 6-6	✗
149	Alameda en deterioro. Lugar: Alameda que comunica los humedales Juan Amarillo y Jaboque.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO ACUEDUCTO	\$ \$ 0-0-0 6-6	✓
150	Ciclorrutas sin iluminación y desagüe. Lugar: Ciclorruta Calle 26.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$ \$ 0-0-0 6-6	✗



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

# Acción 8

Campañas de información,  
educación y cultura ciudadana

● En las calles y andenes todas las personas que se desplazan interactúan con su entorno y cada decisión afecta positiva o negativamente a sus “compañeros” de viaje.

Las campañas dirigidas a mejorar el comportamiento como conductor, peatón, biciusuario, deben realizarse de manera permanente y han demostrado su eficacia a lo largo del tiempo.

Procesos educativos formales, mejoras en los procesos de expedición de licencias de conducción, fiscalización adecuada y constructiva y la invitación a ser consciente de las consecuencias de cada acción en el andén o la calle, son algunas de las acciones propuestas para mejorar la movilidad en la ciudad.

## Campañas de información, educación y cultura ciudadana

En Bogotá se han hecho campañas de educación y capacitación ciudadana en torno a la movilidad en la ciudad que influyen positivamente en la apropiación del sistema. Durante el gobierno de Antanas Mockus, la cultura ciudadana fue su principal objetivo.

A continuación algunas campañas exitosas que Bogotá ha llevado a cabo en los últimos años:



**“Un pedido por la vida”**, capacitará en seguridad vial a ciclistas domiciliarios

Fuente: [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)



**“La Bogotá que estamos construyendo”**, invita a la ciudadanía a transformar comportamientos relacionados con el mal parqueo de vehículos en la vía pública.

Fuente: [www.bogota.gov.co](http://www.bogota.gov.co)



**“Tus acciones salvan vidas, no excedas los límites de velocidad”**, esta campaña tiene como objetivo demostrar cómo conducir por encima del límite establecido, puede tener consecuencias fatales.

Fuente: [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)



**“Estrellas negras”** se decidió retomar las “estrellas negras” como campaña de seguridad vial, cultura ciudadana y conmemoración de víctimas de siniestros viales.

Fuente: [www.semana.com](http://www.semana.com)



**“Todos Pagamos el Pato”**, campaña de cultura ciudadana para reducir colados en TransMilenio.

Fuente: [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)



Más de **2.400** domiciliarios capacitados.



En el 2022, hasta el corte de septiembre, **han fallecido 61 ciclistas** por siniestros viales.



Entre enero y febrero de 2022, se impusieron **15.186** órdenes de comparendos por estacionar en lugares no permitidos.



Se debe pagar una multa de **\$468.500** y también el día de patios y el valor del servicio de grúa.



El **42%** de los motociclistas exceden el límite de velocidad en Bogotá. Principalmente en el horario nocturno de 6 pm a 6 am.



**4 de cada 10** fallecidos en el tránsito son usuarios de moto.

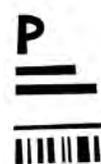
En los últimos 5 años, **874** ocupantes de moto han fallecido en las vías”



En el 2021, **7.270** personas fallecieron en accidentes viales, **12%** más que en el 2019.

Principales falencias en la vía: falta de demarcación, invasión del espacio público, falta de andenes o andenes en malas condiciones, entre otras.

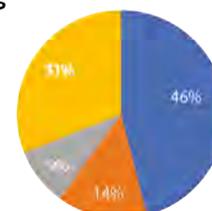
En el 2017, **56.725** personas fueron sancionadas por ingresar de manera indebida al Sistema de TM.



Colarse implica una multa de **196.720** COP

**Formas más comunes de evasión:**

- Pasando bajo los torniquetes
- Pasando por las plataformas
- Ingreso por puertas
- Otros

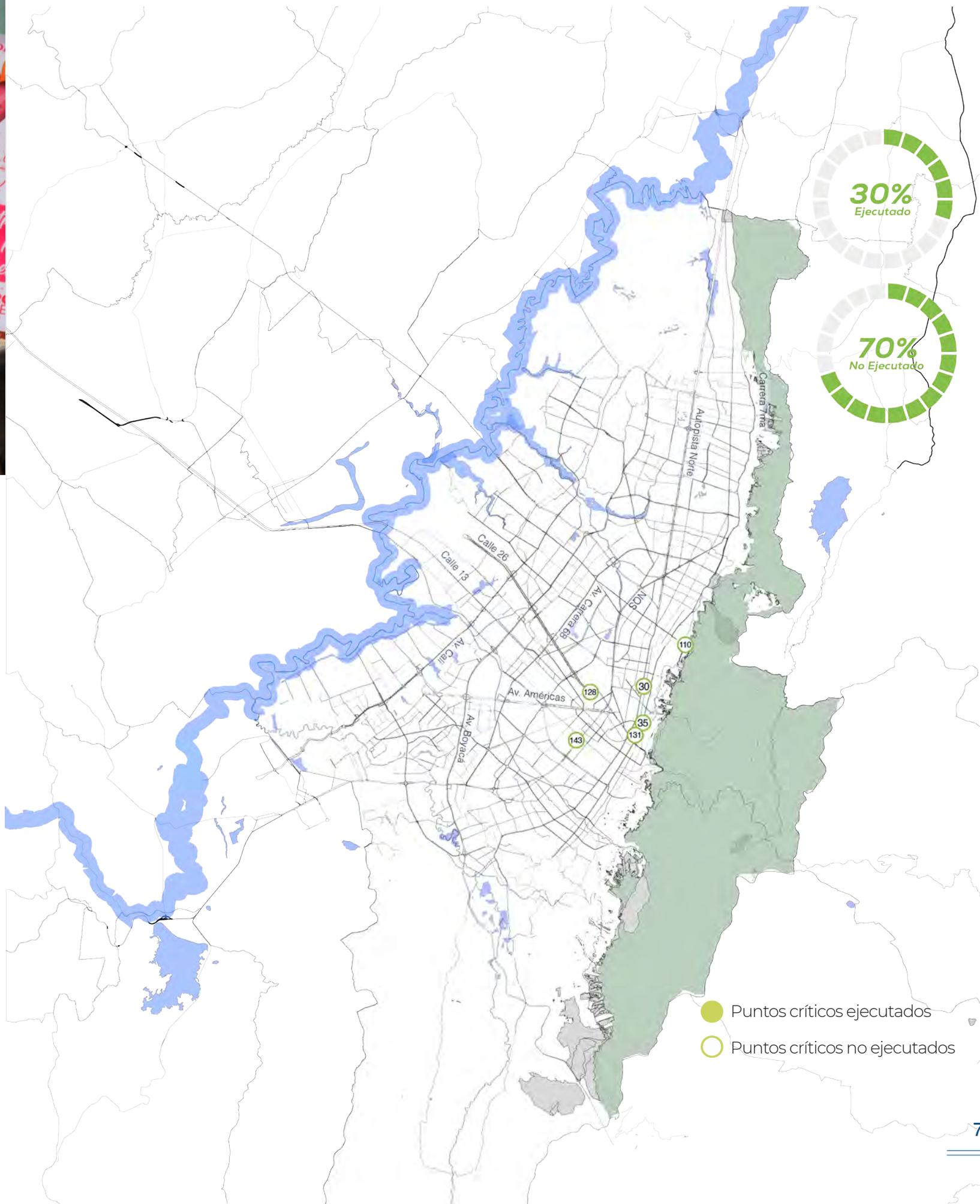


Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias



A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria. Se especifica su ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

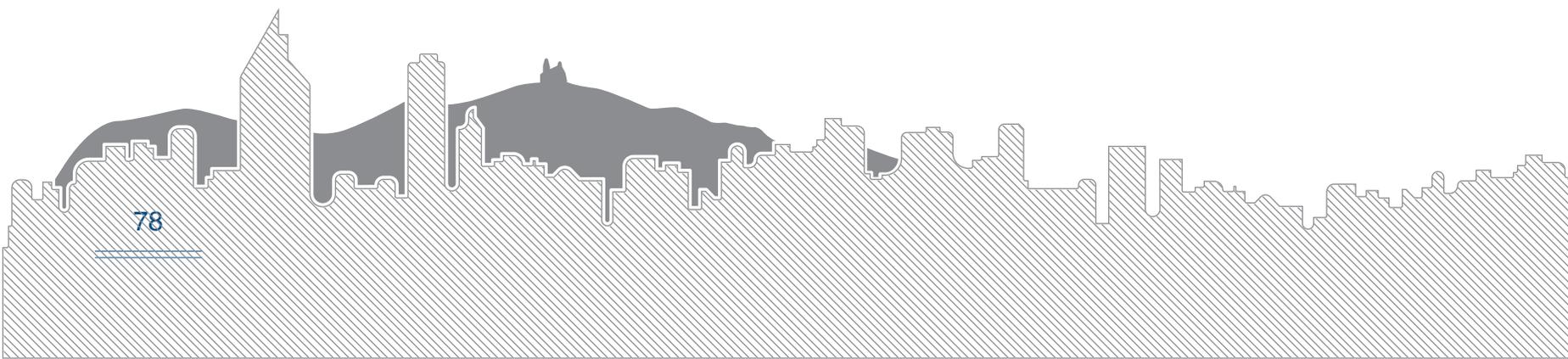
Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
30	Información de alternativas a pie. Lugar: Troncal de Transmilenio Caracas en la zona central.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$	
35	Desorganización en transbordos en el Sistema Transmilenio. Lugar: Estación Museo Nacional.		\$	
86	Programa de civismo en bicicleta.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$ \$	
87	Programa de civismo en transporte público.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$ \$	
96	Programa de Civismo en moto.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$ \$	
110	Movilidad escolar. Lugar: Av. Circunvalar llegando al Colegio Nueva Granada por el Colegio Jordán de Sajonia.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$	
128	Alta demanda de personas para eventos. Lugar: Corferias.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$ \$	
131	Espacios públicos de la Calle 26. Lugar: Calle 26 entre Carrera 10 y Av. NQS.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$	
143	Parqueo de motos en el andén. Lugar: NQS entre Calles 9 y 10.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$	
146	Mejora de consulta de información. Lugar: Información al usuario.		\$ \$	



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

# Acción 9

Acciones para reducir la  
accidentalidad en la ciudad



● A octubre de 2022, 430 actores viales han muerto en Bogotá, y la cifra sigue en aumento. La tasa de mortalidad por esta causa se ha mantenido constante entre 6 y 8 fallecidos por cada 100.000 habitantes en los últimos 10 años.

Los más vulnerables son los peatones y los motociclistas que registran las mayores tasas: durante 2022 fallecieron 430 actores viales, 184 motociclistas, 158 peatones, 65 ciclistas, 13 pasajeros y 10 conductores

En este sentido se proponen acciones concretas de gestión del tránsito, ingeniería y educación que protejan a los peatones, ciclistas y a reducir la velocidad en la que circulan algunos vehículos.

## Acciones para reducir la accidentalidad en la ciudad

En 2022, fallecieron por accidentes viales en lo que va del año, **430 actores:**



**184**

Motociclistas



**158**

Peatones



**65**

Ciclistas



**13**

Pasajeros



**10**

Conductores

Fuente: [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

## Entre junio y octubre 2022

Se impusieron las siguientes infracciones:



**229.223**

infracciones  
por exceso de  
velocidad



**1.022**

infracciones  
por estado de  
embriaguez



**28.762**

infracciones  
por falta de revisión  
técnico mecánica

# “Programa de Conciencia Vial”

En el año 2022 la Secretaría de Movilidad de Bogotá presentó una nueva campaña con la que se busca reducir el índice de muerte en motocicletas y para ello, ha reforzado los operativos de control de velocidad.



Durante el primer semestre del 2022 los controles de seguridad aumentaron un

# 285%

222 controles  
enero-junio de  
2021



855 controles  
enero-junio de  
2022

Fuente: [www.elespectador.com](http://www.elespectador.com)

## Acciones para prevenir accidentes viales:



Es el límite de  
velocidad en la  
ciudad



No consumir  
alcohol



No usar el  
teléfono



Usar el cinturón  
de seguridad



Usar  
adecuadamente las  
luces



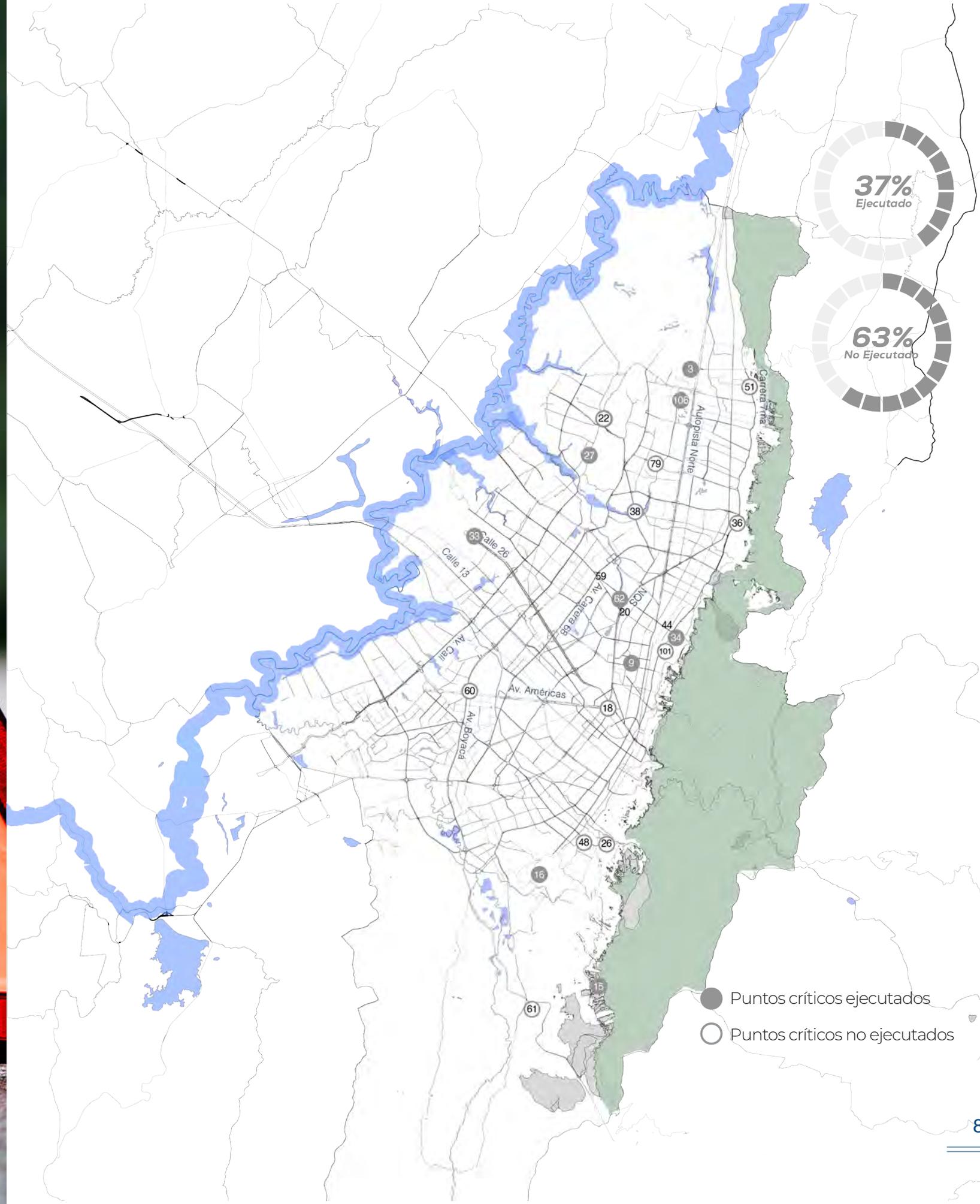
No pasar ni parquear en  
lugares prohibidos



Mantener una  
distancia prudente



Fuente: [www.eltiempo.com](http://www.eltiempo.com)



3. Evaluación de las 9 acciones prioritarias

A continuación, se enlistan los puntos críticos referentes a esta acción prioritaria; se especifica ubicación, responsable, costos, beneficiarios y su estado de ejecución:

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiarios	Ejecutado
3	Cruce peligroso sobre la Autopista Norte que afecta la capacidad vial. Lugar: Autopista Norte con Calle 183.	 SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
9	Paso peatonal seguro. Lugar: Carrera 24 x Calle 53 (costado Norte).	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
15	Altas velocidades vehiculares y necesidad de un paso peatonal seguro. Lugar: Juan Rey (Antigua vía de Oriente).	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
16	Paso peatonal seguro. Lugar: Carrera 5J con Calle 48J Sur en frente al Hospital Rafael Uribe Uribe.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
18	Curva con alta accidentalidad. Lugar: Debajo del puente de la Av. Américas con Av. NQS.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
19	Paso peatonal seguro. Lugar: Andén Calle 63 con Carrera 7a en frente del supermercado Carulla.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
20	Curva con alta accidentalidad. Lugar: Intersección de la Calle 68 con	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	
22	Paso peatonal seguro. Lugar: Colegios Inmaculada Concepción de	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
26	Falta señalización y pasos peatonales seguros. Lugar: Intersección al lado del Hospital San	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
27	Curva con alta accidentalidad. Lugar: Cruce de buses en la Calle 130 con Carrera 91.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
33	Cruce peligroso al llegar al aeropuerto El Dorado.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
34	Paso peatonal seguro. Lugar: Carrera 7 x Calle 70 (costado	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	

Punto Crítico	Intervención + Ubicación	Responsable	Costos-Duración-Beneficiados	Ejecutado
36	Alto flujo vehicular en zona residencial / comercial. Lugar: Calle 121 con Carrera 7.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
38	Paso peatonal seguro. Lugar: Av. Suba con Transversal	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
44	Paso peatonal seguro. Lugar: Carrera 9 x Calle 72 (costado Norte).	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
48	Accesibilidad peatonal para llegar a la Iglesia del Divino Niño en el 20 de Julio. Lugar: Vías de la Plaza de la Iglesia 20 de Julio.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	
51	Paso peatonal seguro. Lugar: Carrera 7 con Calle 175.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
59	Paso peatonal seguro. Oreja de Alkosto en la Calle 72 x Carrera 68.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
60	Paso peatonal seguro. Lugar: Av. Boyacá con Calle 6.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
61	Paso peatonal seguro. Lugar: Carrera 1 x Calle 93B Sur - Calle 91 Sur afecta la conexión de Usme con Yomasa.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD   INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	\$  	
62	Paso peatonal seguro. Lugar: Paso peatonal sobre la Calle 68 en frente del Hospital San José Infantil.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
79	Paso peatonal seguro. Lugar: En frente de Centro Comercial Paseo San Rafael.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
101	Altas velocidades y paso peatonal seguro. Lugar: Calle 62 con Carrera 3A, sobre la Carrera 3A.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	
106	Altas velocidades y paso peatonal seguro. Lugar: Tramo por la Calle 167 entre la Carrera 50 y la Autopista Norte.	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	\$  	

Buenas prácticas para la movilidad en Bogotá: 9 acciones prioritarias



Fuente: Probogotá Región



# 4 Buenas prácticas

para mejorar la  
movilidad en  
Bogotá

# 4.1

## BUENAS PRÁCTICAS

### Acciones prioritarias sobre la infraestructura zonal del transporte público

Diariamente el servicio troncal mueve cerca de 2 millones de pasajeros en 2.365 buses (762 articulados, 1,330 biarticulados, 273 duales y 941 alimentadores) y 1.850.000 pasajeros día, en los servicios zonales con 7.594 buses. (Cifras Transmilenio S.A noviembre 2022).

Si bien el componente troncal tiene un funcionamiento constante, óptimo y efectivo, el componente zonal no ha logrado estabilizar su operación en términos de frecuencia y velocidad.

Se pudo identificar también, que las rutas híbridas tienen un buen cumplimiento incluso en los trayectos que tienen lugar en el componente zonal.

Urge reorganizar las rutas y las frecuencias del SITP ya que en la ciudad existen diversos puntos en donde se presenta una sobre

oferta con rutas muy similares entre buses azules, naranjas. Si bien se han hecho esfuerzos en el sistema para no tener rutas “largas” y acostumbrar al usuario a realizar transbordos y así mejorar la frecuencia, se debería pensar en rutas expresas que no realicen paradas en todos los paraderos de la ruta. Este tipo de acciones, disminuiría el tiempo de trayecto en rutas y paraderos con alto número de validaciones.

Se sugiere tener dos rutas al menos que tengan como origen y destino cada “Zona SITP” buscando que el usuario se acostumbre a realizar transbordos en la zona de destino final de viaje.

Asimismo, esta acción mejoraría el despacho y control operacional para mantener frecuencias óptimas al no tener que realizar tantas paradas ayudando también a la continuidad del tráfico mixto.

A continuación, un ejemplo de ruta expresa entre la Zona y la Zona C:

<b>Componente Zonal</b>	<b>A</b> Centro / Chapinero	<b>B</b> Usaquén / Auto. Norte	<b>C</b> Suba	<b>D</b> Engativá / Calle 80
	<b>F</b> Kennedy / Las Américas	<b>G</b> Bosa / Auto. Sur	<b>H</b> Usme / Ciudad Bolívar	<b>K</b> Fontibón / Calle 26
			<b>L</b> Fontibón / Calle 26	<b>L</b> San Cristóbal / Calle 10



Fuente: Transmilenio

En la figura A, se muestra una ruta de SITP que para en todos los paraderos que se encuentran en el recorrido de la ruta; en la figura B, se muestra un ejemplo de lo que podría ser la optimización de la ruta:



**A**

Fuente: Probogotá Región



**B**

Fuente: Probogotá Región

# 4.2

## BUENAS PRÁCTICAS Pavimentación y señalización de intersecciones prioritarias

Se propone involucrar a la comunidad a partir de procesos de co-creación, para plasmar cartográficamente los problemas que día a día afectan a la movilidad en las UPLs de la ciudad, y de esta manera buscar soluciones de intervención y priorización de proyectos que puedan ser entregados a la Secretaría de Movilidad y a la Unidad de Mantenimiento vial para programar las acciones.

Uno de los principales problemas que enfrenta Bogotá, es el alto nivel freático y la calidad del suelo lo cual unido al poco mantenimiento, deteriora la infraestructura de movilidad. En la actualidad, existen mecanismos que apuestan por salvar esta situación, ejemplo de ello es la compañía inglesa Tarmac, que desarrolló el Topmix Permeable, un hormigón de compuesto especial que permite absorber hasta 4.000 litros de agua en sólo 60 segundos.

Este compuesto se dispone de manera que le permite filtrar el agua a través de su estructura. Además, permite almacenar el contenido absorbido, el que es eliminado más tarde por medio de evaporación. Esta característica hace que actúe como regulador de temperatura en la ciudad, evitando el fenómeno denominado “islas de calor”. En Bogotá ya se ha utilizado en senderos ecológicos.

También, se propone utilizar materiales más amigables con el medio ambiente, un ejemplo de esto es el asfalto con plástico reciclado que desarrolló Ecopetrol. Entre los beneficios de esta técnica se destaca la reducción del volumen del plástico que llega a las fuentes hídricas y rellenos sanitarios y además la mejora de las propiedades mecánicas del producto, ya que soporta tráfico pesado, tiene una mayor durabilidad frente a las mezclas tradicionales y resiste altas temperaturas en la vía.



# 4.3

## BUENAS PRÁCTICAS Mejoras en los accesos de los portales del Sistema TransMilenio

Actualmente el Sistema TransMilenio tiene nueve portales: Portal de Suba, Portal Norte, Portal 20 de julio, Portal Usme, Portal Sur, Portal Tunal, Portal Américas, Portal el Dorado y Portal 80. En estos portales se concentra la mayor parte de la alimentación al sistema troncal. En un día típico por estos nueve portales ingresan al sistema más de medio millón de personas.

Buscando optimizar la operación de los portales, y entendiendo que la adquisición de suelo para ampliar la infraestructura es complejo, se sugiere revisar los accesos y salidas de rutas alimentadoras que crean alrededor del equipamiento aglomeración de buses en tráfico mixto generando tráfico pesado en las inmediaciones del mismo.

Se trae a consideración, tres ejemplos claves en los portales Américas, Sur y 80 que con acciones de bajo costo y alto impacto mejorarían la movilidad de los barrios aledaños al portal y que podrían ser replicables para los demás portales.





Fuente: Probogotá Región

## Portal Américas

Los accesos de las rutas alimentadoras al Portal Américas se realizan sobre las vías de la Calle 43sur y de la Carrera 86. Sería pertinente, revisar si se pueden distribuir los accesos y salidas, tomando en cuenta que la Calle 46sur no cuenta con la misma congestión y que en los últimos años se acondicionó.



Fuente: Probogotá Región

## Portal Sur

En el año 2021, se reorganizaron las plataformas internas del Portal Sur. Esta reorganización, permitió mejorar el flujo vehicular del entorno. Sin embargo, se puede evaluar incluir en la distribución de rutas la Calle 57bsur y no depender de la Autopista Sur para realizar la entrada y salida de los servicios.



Fuente: Probogotá Región

## Portal 80

El portal 80, tuvo en 2022 la ejecución de un proyecto de adecuación y mejora de las condiciones de movilidad tanto interna, como externa don la redistribución de los buses.

Comprendió la creación de una nueva vía de acceso y salida del sector y la adecuación de un nuevo carril de integración en la calle 80 para descongestionar el cruce semafórico que conecta a los patios y portales de este sector.

# 4.4

## BUENAS PRÁCTICAS

### Priorización a la circulación del transporte público

La priorización de la movilidad de transporte público es crucial para mejorar los tiempos de viaje en Bogotá, teniendo en cuenta que los habitantes pierden más de 122 horas al año en trancones. La implementación de acciones efectivas para este fin, mejorarían la calidad de vida de los bogotanos, permitiéndoles el uso de ese tiempo en otras actividades que seas más provechosas.

Desde Probogotá Región, consideramos que implementar acciones flexibles en los picos horarios del día que permitan mejorar los tiempos de viaje; por ejemplo, la priorización de rutas de SITP o de buses escolares, contraflujos, reversibles, priorización de corredores, etc.



Fuente: Probogotá Región

**Acciones como la priorización de buses del SITP,** han beneficiado a 12.500 personas con la disminución del tiempo de su viaje en transporte público. Los buses en carril priorizados han mejorado su tiempo de desplazamiento hasta en un 230%, ya que, lo que solía ser un viaje de 33 minutos, ha pasado a ser un viaje de 10 minutos.

**Acciones como el contraflujo y reversibles,** han beneficiado a 7.315 personas, representando un ahorro de tiempo de hasta 40% y también una gran reducción en la congestión vial.

**Carril preferencia,** a pesar de que en Bogotá se den comparendos por la invasión del carril preferencial, se sigue usando de manera incorrecta, por lo cual se deberían buscar alternativas como campañas mediáticas o de participación ciudadana que enseñen y concienciar a las personas a usar adecuadamente este carril, el cual debería ser solo para transporte público.



# 4.5

## BUENAS PRÁCTICAS

### Regularización y fiscalización del estacionamiento en vía

A medida que la ciudad ha ido creciendo, la cantidad de habitantes y de carros también, generando ciertas problemáticas en torno a las vías y cómo estas se ocupan. Un claro ejemplo de esta situación son los carros que se estacionan en las calles y terminan causando congestión.

Como respuesta a esta problemática, la Secretaría de Movilidad ha implementado las “Zonas de parqueo pago”, la cual busca regularizar el parqueo en vía. Las “Zonas de Parqueo Pago” son áreas de la ciudad en las que se permite el estacionamiento de vehículos en vía a cambio de un pago por el uso de estos espacios, estas cuentan con señalización que incluye el ícono de parqueo e información sobre el horario y tarifa del servicio.

Desde Probogotá Región, hemos pensado en cuatro acciones que pueden potenciar esta propuesta y la hacen más accesible para todos.

#### Diálogos con la comunidad

Al introducir nuevas zonas de parqueo se puede generar resistencia por parte de los vecinos de los barrios. Por tal motivo, es importante abrir espacios de diálogo para llegar a consensos con los residentes y mitigar el impacto de la implementación replicando la estrategia de Gestión Social en las 17 áreas a cargo de La Terminal de Transporte, la cual comprende acciones de socialización, atención ciudadana y de impactos.

#### Alternativas de pago

Abrir la posibilidad a pagar el parqueo en distintos establecimientos físicos o virtuales aumenta la capacidad de los usuarios de acceder a este servicio. Ofrecer este beneficio permitiría que más bogotanos puedan cumplir con su responsabilidad ciudadana al momento de parquear en la calle y evitar sanciones por incumplimiento del pago. Hoy el pago se puede realizar por medios electrónicos, con tarjetas de créditos, PSE, pago en efectivo y se encuentra en proceso de habilitación de pagos con billeteras virtuales.

## Campañas educativas

Para ayudar a la comunidad a entender cómo funciona este nuevo sistema, es pertinente hacer talleres explicativos y enseñar cómo funciona la estrategia (Zonas de Parqueo Pago). Para lograr una mayor cobertura, se propone continuar con el desarrollo de estrategias a cargo de La Terminal, para adultos mayores, con énfasis en presencialidad y potenciar el acceso a los jóvenes con campañas educativas por redes sociales y tutoriales de cómo hacer los pagos por la aplicación.

## Una app amigable

Mejorar la aplicación existente, con una interfaz más amigable y fácil de usar, a partir de talleres de co-creación que permitan identificar con el público objetivo acciones de mejora, en coordinación con La Terminal de Transporte.



Fuente: Probogotá Región



Fuente: www.independentespanol.com



Fuente: www.independentespanol.com

# 4.6

## BUENAS PRÁCTICAS Gestión del tránsito e incorporación de tecnologías para administrar flujos de vehículos

El uso de la tecnología se vuelve más importante cada día y se ve involucrada en todos los ámbitos de nuestra vida cotidiana. La movilidad no está exenta. Una propuesta que busca mejorar la multimodalidad y la integración del sistema de transporte público es la plataforma “MaaS”, (Mobility as a Service), que tiene como propósito principal el incentivar el cambio hacia modos sostenibles, facilitando la comodidad y calidad en el acceso, planeación y pago de los viajes; haciendo que las personas opten por dejar de lado sus vehículos privados para vincularse en la movilidad multimodal sostenible.

En Bogotá Región, la implementación de una plataforma MaaS supondría la centralización de los servicios de transporte actuales, y los futuros como el metro y los otros servicios férreos intermunicipales, lo cual facilitaría su uso entre quienes residen y transitan la ciudad.



Fuente: Probogotá Región+GSD+



Vehículos  
autónomos



Baterías  
eléctricas



Redes  
Conectadas



Movilidad  
Compartida



Nuevos modelos de  
negocio basados en  
smartphones

## Perspectivas fundamentales de MAAS:

### 1 Interoperabilidad

La interoperabilidad es clave, ya que permitirá la unión de todo el sistema de transporte por medio de un sistema de pago común. Ya sea bus, metro, transmicable, hasta tren de cercanías, etc. El sistema capaz de operar como una unidad.

### 2 Libre acceso a la información

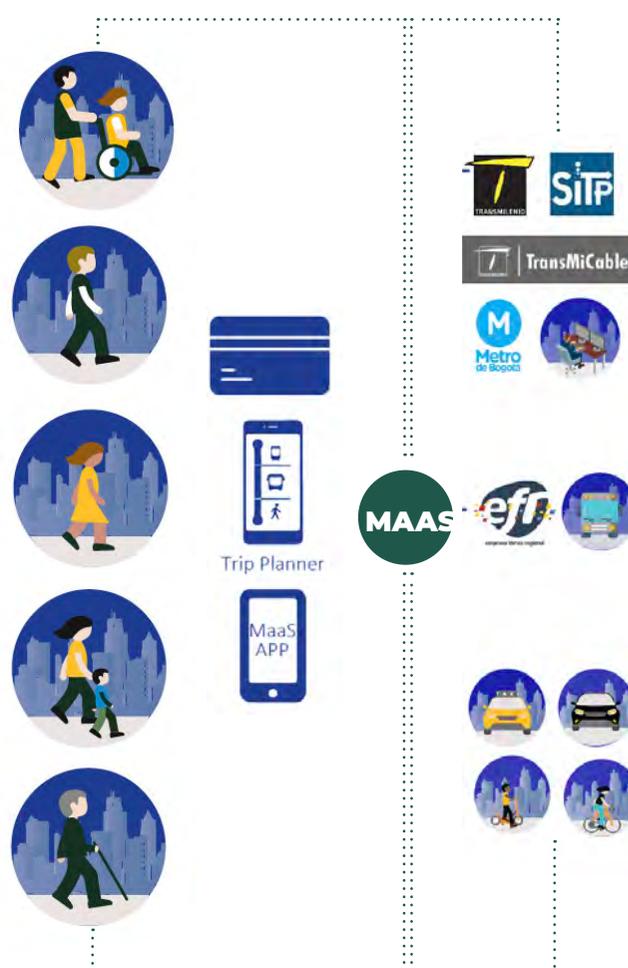
Acceso libre a la información de operación, la cual permite la planeación de viajes y tener datos en tiempo real.

### 3 Escalabilidad geográfica

Pensar en Bogotá Región, permite conectar en mayor escala el sistema de transporte, y a su vez mejorar los tiempos de desplazamiento, mejorando la calidad de vida de los habitantes de la sabana

### 4 Sana competencia

El sistema MaaS garantiza una libre, justa y sana competencia entre las distintas compañías y socios de transporte, al todos los recursos y cobros estar bajo un mismo estandar.



Fuente: Probogotá Región+GSD+

## BUENAS PRÁCTICAS

# 4.7

## Mejora de la infraestructura y señalización para ciclistas

Las ciclorutas son un orgullo para Bogotá, al ser la ciudad con la red más extensa de América Latina. Al día de hoy, el 7% de los viajes realizados en la ciudad mayores a 15 minutos son hechos en bicicleta. Sin embargo, aún predominan los viajes hechos en transporte público, con el 65%.

Como parte de las soluciones para mejorar esta infraestructura, se encuentra la modernización con del alumbrado del espacio público con luces LED, lo cual aumenta la visibilidad de los ciclistas en algunos sectores de la ciudad. Esto se traduce en un viaje más seguro y ameno. Otra mejora, se orienta a la señalización de estas vías, con una demarcación clara, señales reflectivas, separadores, e incluso semáforos.

Entidades como la Secretaría de Movilidad, el IDU, EAAB y la Unidad de Mantenimiento Vial, han sido actores encargados de la gestión, mejoramiento y obras de las ciclorutas. Durante 2022 se han intervenido 10,24 kilómetros de estas cicloinfraestructuras, las cuales están ubicadas en las Alamedas

El Burro y El Porvenir, en Kennedy, alrededor del río Fucha, entre Puente Aranda y Antonio Nariño.

La Unidad de Mantenimiento Vial y la Secretaría Distrital de Movilidad han realizado estas obras en torno a la cicloinfraestructura como parte del convenio 1209, el cual busca mejorar el estado y las condiciones de movilidad para los carriles exclusivos para bicicleta, en teoría, estas obras deberán estar listas a comienzos de 2024.

En el caso de las ciclorutas a nivel de la calzada, el conflicto se centra entre las bicicletas y los autobuses. El autobús tiene que atravesar la ciclovía dos veces para hacer la parada. Por este motivo esta solución es menos recomendable si la frecuencia de autobuses es elevada. En caso de no existir un ensanchamiento de la calzada en el paradero, el autobús traslapa su parada con la ciclovía de modo que obliga al ciclista a esperar o a realizar maniobras de adelantamiento en los carriles de circulación general.

Se recomienda, la ciclovía a nivel, con pocas intersecciones pero en el centro del separador, con apoyo paisajístico y cuidado del entorno.

La correcta señalización de la ciclovía, ayuda al ciclista a identificar riesgos, zonas de intersección y caracterización de la calzada, lo que se resume en menores índices de accidentalidad y mejor manejo de la vía.



Las señales deben estar a una altura de 2,00m a 2,20m, de forma que el ciclista logre tener una visión adecuada.

Con la entrada en operación de las bicicletas públicas en la ciudad, es clave que la infraestructura se ajuste al uso de la cicloruta, informando sobre sitios de interés, direcciones informativas y demás apoyo señalético que complemente el sistema.



# 4.8

## BUENAS PRÁCTICAS

### Acciones apropiadas para las estaciones y su relación con el entorno urbano

Las estaciones de buses son lugares que visitamos diariamente para poder movernos por la ciudad, son lugares de paso, pero que de una u otra manera afectan nuestra cotidianidad. Desde Probogotá Región, consideramos que hay ciertas acciones que son capaces de mejorar nuestra experiencia en estos lugares y también mejorar su relación con el entorno urbano. Por ello, pensamos en cinco acciones que ayudarían a la ciudadanía a cuidar más las estaciones, a respetar estos espacios y mejorar el sistema.

#### Aumentar la conectividad en la movilidad

Una propuesta para mejorar la apropiación y la integración de las estaciones de bus con el entorno urbano es la de ubicar estaciones de bicicletas de forma aledaña, de esta manera se le podría asegurar a los usuarios continuidad en su movilidad y diversidad en el medio de transporte disponible, de mismo modo, esto podría atraer a una mayor cantidad de usuarios y el espacio público sería usado de manera distinta.

#### Proponer actividades itinerantes en los accesos

Programar una agenda cultural en torno de las estaciones podría generar distintas maneras de vivir el mismo lugar y cambiar la relación de los usuarios con el sistema a partir de la experiencia.

## Replantear las barreras

En Bogotá es fácil reconocer las barreras en las estaciones de Transmilenio, sin embargo, estas generan interrupciones en el entorno urbano. Son necesarias para evitar los colados en el sistema de transporte, pero podrían ser diseñadas de una manera más amable cuidando el paisaje de la capital.

## Incluir vegetación en el diseño de las estaciones

Integrar el entorno urbano con las estaciones puede ser difícil, sin embargo, un buen acercamiento es introducir vegetación dentro de las estaciones, de esta manera, el límite “interior-exterior” se disiparía y mejoraría la apropiación por parte de los usuarios hacia las estaciones de autobús.

## Inclusión de pantallas digitales

En Bogotá podemos ver paraderos del SITP con pantallas integradas, las cuales son capaces de indicar los tiempos de espera, los buses, las distancias, etc. Incluir este tipo de tecnología dentro de las estaciones de Transmilenio sería de gran ayuda para los usuarios, lo que podría traducirse en un mayor cuidado de las mismas estaciones.



# 4.9

## BUENAS PRÁCTICAS

### Acciones para reducir la accidentalidad en la ciudad mediante la organización de carga

El uso eficiente de la infraestructura de transporte instalada de la ciudad es un objetivo que ante la escasez de suelo, la congestión y el aumento de las demandas en logística resulta fundamental. Instalaciones como las de las Terminales de Transporte Satélite o los parqueaderos distritales, cuya utilización puede ser maximizada frente a los estándares actuales, representan una oportunidad para materializar este objetivo, especialmente en relación con la logística de carga urbana.

Esta visión ha venido siendo acogida por la Terminal de Transporte S.A., la cual logró marcar un hito en el desarrollo de soluciones de movilidad para la ciudad de Bogotá, promoviendo la implementación de plataformas logísticas que hacen más eficiente y sostenible la distribución de carga, de la cual hacen parte hoy empresas como el Grupo Nutresa S.A.

Esto ha permitido que se le reconozca en el sector logístico como una empresa que tiene las capacidades de ser un Hub de servicios, ofreciendo almacenamiento, desarrollo de plataformas logísticas y microdepósitos,

implementación de casilleros virtuales, entre otros servicios logísticos.

Por lo anterior la compañía recibió el reconocimiento en “Excelencia Logística 2022 -Red de Logística Urbana” por la Secretaría Distrital de Movilidad, teniendo en cuenta que el desarrollo de la plataforma logística desde la Terminal del Sur reduce más de 5.000 kms de recorridos al mes, generando importantes reducciones de emisiones de CO2, gastos de combustibles y reducción en tiempos de entrega.

De esta forma, la participación de los administradores de infraestructuras de la ciudad con escenarios del ámbito logístico como el Clúster de Logística y Transporte de la Cámara de Comercio de Bogotá y la Alianza Logística Regional del Ministerio de Transportes, resulta en una relación de mutuo beneficio que permite implementar buenas prácticas que redunden en iniciativas para el mejoramiento de políticas públicas en materia de transporte, logística y movilidad, y en el desarrollo de las mismas de manera conjunta.



Fuente: Probogotá Región

## BUENAS PRÁCTICAS

# 4.10

## Consolidación de la Región Metropolitana

El ingreso de Bogotá a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca marca un hito para la movilidad en la ciudad y ofrece una importante oportunidad para construir soluciones de integración del transporte público y privado en sus diferentes modos y modalidades que permitan afrontar adecuadamente las demandas de la conmutación laboral existentes en la región, y que mejoren la conectividad terrestre de esta con el resto del país.

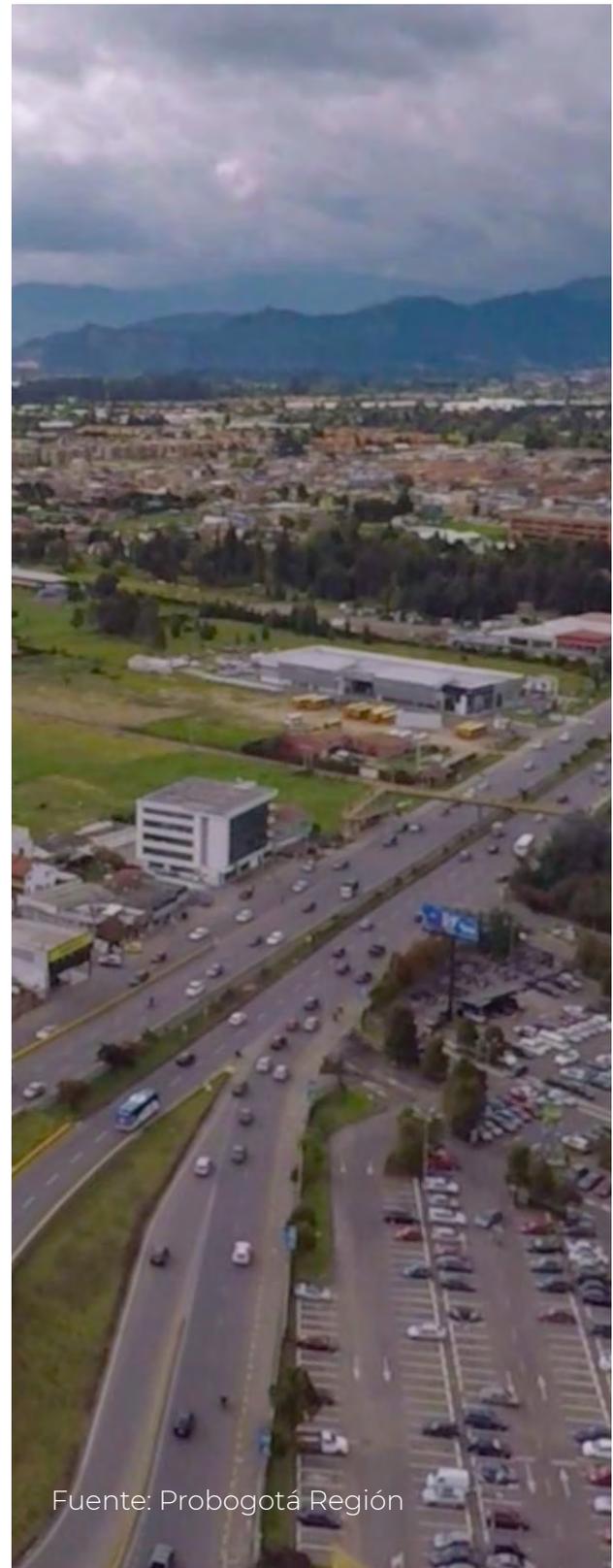
La ciudad y la región cuentan ya con un listado de proyectos fundamentales apoyados por la Nación, algunos de los cuales se encuentran en ejecución (Regiotram de Occidente, ampliaciones de troncales de Transmilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá), otros en estructuración (Regiotram del Norte, Segunda Línea del Metro de Bogotá, ampliaciones de troncales de Transmilenio), y otros en planificación (Tercera línea del Metro de Bogotá, Regiotram del Sur), que se conectarán con la oferta de transporte público existente no solo en el Distrito sino

de transporte intermunicipal de influencia, facilitando la movilidad y reduciendo los tiempos de desplazamiento de los usuarios. Sin embargo, estas soluciones de movilidad urbana-regional requieren de infraestructura de soporte que permita la confluencia de los diferentes sistemas entre ellos y con el transporte intermunicipal.

Estas infraestructuras, de acuerdo con la Ley de la Región Metropolitana Bogotá -Cundinamarca, el Documento CONPES 4034 de 2021, el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, el Plan de Desarrollo Distrital y otros instrumentos normativos y de política pública, corresponden a los Complejos de Integración Modal, definidos como “infraestructuras de transporte que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito y la región, facilitando las transferencias entre estos servicios de una manera rápida, segura, accesible, fácil, confiable, que reducen la congestión de vehículos en la ciudad, los niveles de contaminación

y tiempos de viaje. Se localizan en los nodos de acceso y conexión urbano regional, y en los nodos centrales de encuentro de diferentes modos de transporte público de alcance regional, nacional o internacional”.

En tal sentido, los CIM resultan una intervención prioritaria y oportuna para proveer a la ciudad de la infraestructura complementaria a los sistemas de transporte y soluciones de movilidad que se encuentran en ejecución, estructuración y planeación.

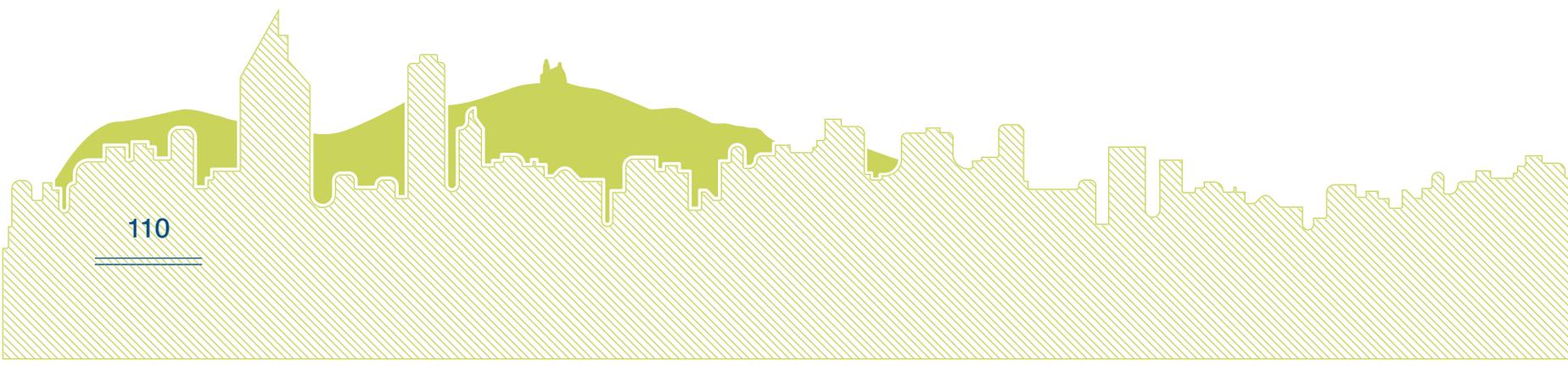


Fuente: Probogotá Región



Fuente: Probogotá Región





Las buenas prácticas de movilidad en Bogotá deben asumirse como un compromiso de todos.

Hacer uso de las normas de tránsito, conducir de forma atenta pero no reactiva y contribuir a fomentar cultura ciudadana hará sin duda un cambio tangible en la movilidad de la ciudad.

Las obras de infraestructura, se encuentran en curso, sin embargo, no son acciones que se reflejen en el corto plazo.

Todos podemos contribuir a mejorar la movilidad en Bogotá.