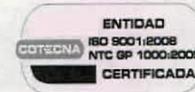




MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



15-08-2014

Bogotá, D.C., 15-08-2014

Doctor
JAIR JOSE EBRATT DIAZ
Secretario Comisión Sexta
Cámara
CONGRESO DE LA REPUBLICA
Carrera 7 No 8-68
Bogotá

Asunto. Oficio CSCP 3.6-017-14, radicado MT20143210466812. Proposición 005 de 2014.

Respetado Doctor Guevara Villabon:

Cordialmente damos respuesta a la Proposición del asunto, solicitada por el representante Carlos Eduardo Guevara Villabon, sobre "La Problemática de movilidad que afronta la ciudad de Bogotá"

"1. ¿Cuál es el monto de recursos establecido a cargo de la nación y cual para los entes territoriales?"

Tabla 4. Recursos de la Nación para el Programa Integral de Movilidad de la Región Capital Bogotá Cundinamarca. (Cifras en millones de pesos corrientes).

AÑO	RECURSOS PARA BOGOTA	RECURSOS PARA CUNDINAMARCA	RECURSOS TOTALES DE LA NACION
2016	358.216 ³⁹	47.762	405.978
2017	368.962	49.195	418.157
2018	380.031	50.671	430.702
2019	391.432	52.191	443.623
2020	403.175	53.757	456.932
2021	415.270	55.369	470.640
2022	427.728	57.030	484.759
2023	440.560	58.741	499.301
2024	453.777	60.504	514.281
2025	467.390	62.319	529.709
2026	481.412	64.188	545.600
2027	495.854	66.114	561.968
2028	510.730	68.097	578.827
2029	526.052	70.140	596.192
2030	541.833	72.244	614.078
2031	558.088	74.412	632.500
2032	574.831	76.644	651.475

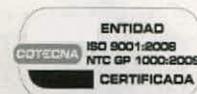
Fuente: Cálculos de DNP basado en indicadores macroeconómicos del MHCP.



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



15-08-2014

Los recursos establecidos se encuentran definidos en el Conpes 3677 de 19 de julio de 2010, tal como se indica en el cuadro anterior.

"4. ¿Cuál es el avance del proyecto SITP.CTF Clean Technology Fund con recursos concesionales para la utilización de modos de transporte sustentable y de reducción de gases efecto invernadero; así como el esquema de financiación para proveer buses eléctricos con cero emisiones y de bajo impacto auditivo?"

Los recursos provenientes del CTF están siendo usados a través de una línea de crédito con tasa compensada, agenciado por BANCOLEX para compra de buses híbridos. Este tema lo lidera Transmilenio S.A, por lo cual damos traslado a la Secretaria Distrital de Movilidad como cabeza de sector para que amplíe la respuesta.

"5. Teniendo en cuenta los SITM y SETP del PNTU que se está adelantando en el país con el apoyo de la Nación, ¿Cuáles son las recomendaciones para Bogotá?"

Producto de la revisión realizada al Sistema TransMilenio y al SITP, en conjunto con las entidades del Distrito Capital y el Gobierno Nacional, a continuación presentamos las principales recomendaciones que se tienen para Bogotá.

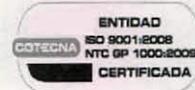
- **INFORMACIÓN AL USUARIO EN VÍA:** Desde el inicio de operación de la fase III, no se realiza una actualización del sistema de información troncal en las estaciones y portales, y en el zonal los paraderos no tienen información que le permita al usuario conocer los mapas de las rutas, ni los horarios de los servicios. Igualmente la información de los puntos donde se puede realizar la venta y recarga de tarjetas, no es adecuada o no está disponible. Los canales de información por internet no son de fácil acceso. Muchas estaciones tienen mapas y señales deterioradas, y desactualizadas. Por lo tanto hemos recomendado a el ente gestor que realice una consultoría que se encargue de la revisión del diseño actual y plantee un sistema de información adecuado para los usuarios, principalmente en el componente zonal (mapas de las rutas, horarios, puntos de venta y recarga de tarjetas) y de tener un contrato permanente o equipo de trabajo que realice el mantenimiento y actualización del sistema de información de todo el SITP.
- **COMODIDAD DEL USUARIO:** Las siguientes acciones, se presentan para mejorar las condiciones actuales que tiene el SITP:
 - **Zonas Duras.** Debido a las actuales condiciones urbanísticas de Bogotá D.C., en las que la totalidad de las vías por donde circulan las rutas del SITP, no se cuentan con el espacio público reglamentado en la Cartilla de Andenes del IDU y el DADEP, y por la obligación de brindar cobertura y accesibilidad al sistema se han instalado paraderos en lugares que no cuentan con el área ideal para la espera del servicio, es decir, en lugares sin andén, zonas verdes, zonas descapotadas, etc., que pue-



MinTransporte
Ministerio de Transportes

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



15-08-2014

den poner en riesgo la seguridad y confortabilidad del usuario, por lo tanto el Distrito de diseñar un plan para resolver estas situaciones.

- **Mantenimiento paraderos:** La franja amarilla, junto con la bandera (señal), y la zona de parada son componentes esenciales de un paradero del SITP. El proceso de implementación del SITP a la fecha ha generado nuevos paraderos, debido a ajustes en rutas para dar mayor cubrimiento, por nuevas zonas urbanizadas, por grandes distancias entre paraderos, o nuevas rutas como las de los servicios de bus dual, rutas temporales y rutas nocturnas, sin embargo no se cuenta con un programa que permita el mantenimiento de las mismas
- **CARRILES PREFERENCIALES:** Una medida para otorgar preferencia al transporte público es la reserva de espacio vial para su uso exclusivo, que sin modificaciones del tamaño y las características de los vehículos de transporte urbano de pasajeros, generan beneficios significativos¹ a la capacidad del Sistema de transporte y a sus condiciones de circulación. La implementación de carriles preferenciales es factible cuando se cuenta con un mínimo de dos carriles adicionales para absorber el tránsito general en la misma dirección, la frecuencia mínima es de 30 buses por hora por dirección y la capacidad resultante de cancelar un carril sea suficiente en los carriles restantes o en las vialidades paralelas². Bajo estas premisas, la administración distrital definió la implementación de carriles preferenciales en un estudio que realizó la SDM para los corredores transversales de la Avenida Primero de Mayo y la Calle 68 por su alto volumen de transporte público y la Avenida Carrera Séptima, que deben ser evaluados para que se traduzcan en mejoras a la movilidad. En Sao Paulo, durante la crisis de los últimos años, la administración de la ciudad ha implementado este tipo de corredores que han tenido grandes beneficios para los usuarios del transporte público.
- **ZONAS PAGAS:** Las zonas pagas son áreas determinadas para el ingreso al Sistema, espera y transferencia de modos de transporte. En su esencia son espacios confinados, con plataformas de espera suficientes de acuerdo con la demanda de las rutas y usuarios que se operan y se detienen en puntos neurálgicos de la ciudad; permiten la optimización en los niveles de atención y la disminución de externalidades sobre los corredores de tráfico mixto en los que interviene el sistema, lográndose una disminución en los niveles de congestión vial en sectores críticos de la ciudad. Estos puntos se conectan mediante el espacio público (previando su de-

¹ La definición de carriles a la orilla de la acera es conveniente ya que ofrece una mayor facilidad para el establecimiento de las paradas para las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros. Una frecuencia alta (40 o más buses/hora) garantiza su permanencia así como una adecuada señalización vertical y horizontal (Molinero & Sánchez, 1997)

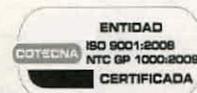
² (Molinero & Sánchez, 1997)



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



15-08-2014

bida transformación y enriquecimiento) para transformarse en zonas seguras de actividad ciudadana.

- **ADECUACIÓN DE ESTACIONES DE LA FASE II A BUS BIARTICULADO:** Para mejorar las condiciones de prestación del servicio, una vez se empiece a vincular mayor cantidad de flota biarticulada para el sistema, se debe llevar a cabo la adecuación y ampliación de estaciones para que operen este tipo de buses. El Distrito Capital priorizó, en función de los parámetros de demanda, la adecuación de 19³ estaciones de la Fase II, con el fin de optimizar la flota que circula por los diferentes corredores troncales mediante la disminución de buses/hora y que tienen como destino el corredor troncal de la Caracas. Estas propuestas se encuentran en etapa de estudios y diseños⁴, y las inversiones valoradas por el Distrito para su implementación se estiman en \$15.438 millones.

Igualmente el Distrito ha propuesto otras medidas, que han sido complementadas por el Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación, que no requieren recursos adicionales de CONPES y que van a ser cubiertos con recursos del Ente Gestor o Administración Local en las siguientes medidas:

ACCIONES ORIENTADAS A LA OPERACIÓN

1. **Actividades de cultura ciudadana y democrática:** Para el Distrito esta acción se realiza con el fin de generar una acción permanente alrededor del Sistema Transmilenio y del SITP, Transmilenio S.A., la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, y la Policía Nacional, trabajan en el posicionamiento del programa "Cultura TM" el cual se encuentra enmarcado en el proyecto Cultura Democrática y Ciudadana. Este programa está diseñado para sensibilizar a la ciudadanía en comportamientos y conocimientos para mejorar la convivencia y el sentido de apropiación por la ciudad⁵.

Para el Gobierno Nacional esta acción debe considerar además de lo indicado por el Distrito, la contratación una consultoría o evaluar la suscripción de un convenio con la Empresa Metro que estructure el programa de Cultura SITP que apropie a los usuarios el sistema, mejore la calidad, seguridad, reduzca el

³ **Estaciones troncal Suba:** La Campiña, Suba Tv. 91, Gratamira, Niza 127, Humedal, Puente Largo, Suba Calle 100, Suba Calle 95 y Rionegro; **estaciones troncal Américas Calle 13:** Sabana, C.D.S. Cra 32, Z Industrial y Cr. 43; **estaciones troncal NQS:** Sta. Isabel, Calle 30 Sur, Calle 38 A Sur, Alquería, Venecia, Madelena. Para cada estación se adecuarán dos paradas.

⁴ Fuente: IDU

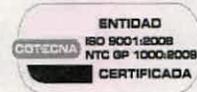
⁵ En la actualidad se encuentra en ejecución el convenio No. 167 de 2013, suscrito entre Transmilenio S.A., la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte – SDCRD y el Instituto Distrital de las Artes IDARTES, a través del cual se adelantan actividades pedagógicas en el SITP, enmarcadas en los componentes del programa "Cultura TM"



MinTransporte
Ministerio de Transporte

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



15-08-2014

mantenimiento que hoy TM realiza a las estaciones (daños de puertas, vandalismo) y además permita generar un sentido de pertenencia de todo el sistema como hoy lo tiene el Metro de Medellín.

2. Contratación e implementación de la reingeniería de la operación del SITM y el SITP (Redefinición de los servicios): Para que el Sistema se ajuste a los cambios estructurales que se vienen dando, se requiere adelantar un proceso de reestructuración de los componentes técnico, legal y financiero para el SITP. Este debe contemplar una evaluación, análisis, reestructuración y validación de nuevos escenarios para el SITP, que incluyan los cambios tarifarios y la integración de la Fase IV del SITP, tal como lo describe el Decreto 309 de 2009.

La estructuración técnica desarrollada en el 2009 concebía la construcción y puesta en marcha de una serie de infraestructuras que permitirían el avance en la extensión de la red troncal como la entrada en operación de otros modos. No obstante, la dinámica de la movilidad en la ciudad ha ocasionado que la Administración Distrital ajuste los escenarios de implementación para optimizar recursos y permitir la inclusión de nuevos proyectos que traerán beneficio a la movilidad de la región capital. En ese sentido, se han ajustado escenarios tales como la operación troncalizada en la carrera Séptima, que ahora se proyecta con intervenciones menos pesadas, el aumento de la demanda en el corredor Soacha – Bogotá, la incorporación al componente troncal de la Avenida Boyacá, así como de las líneas de Metro Ligerio Urbano Regional MLUR.

Bajo el análisis de las nuevas condiciones del SITP, el Distrito Capital deberá adelantar la reestructuración de éste en sus componentes técnico⁶, financiero⁷ y jurídico⁸, que incorpore al modelo de demanda los proyectos en los que el Distrito Capital y el Departamento trabajan en conjunto, que permita optimizar la flota e integrar adecuadamente el componente zonal al troncal.

Para el Gobierno Nacional, la reingeniería debe ser una acción inmediata, basada en la situación que actualmente presenta el sistema. Desde 2006, TM no realiza esta reingeniería, ni planea y opera de manera integral los componentes troncales y zonales del SITP. El sistema troncal hoy cuenta con más de 118

⁶ Construcción de los nuevos escenarios, actualización del modelo de demanda, rediseños operacionales, ajuste de rutas y requerimientos de flota

⁷ Modelo financiero, estructura tarifaria

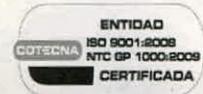
⁸ Revisión de contratos y modificaciones; participación zonal en el componente troncal



MinTransporte
Ministerio de Transportes

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



15-08-2014

servicios troncales y el SITP en un 52 % de implementación (información a marzo de 2014), lo más recomendable es que la programación se realice como un solo sistema. Los usuarios hoy requieren realizar uno o más transbordos en el sistema troncal, y algunos servicios presentan sobreoferta y otros no atienden las demandas en las horas pico, no hay integración con el SITP alivia y complementa a TM. Optimizar la flota, evacuar rápidamente usuarios estaciones, optimiza el número de servicios, integra Zonas como Suba donde el operador zonal del SITP.

3. **Mejoras operacionales:** De acuerdo a la información entregada por TMSA el sistema requiere la construcción de retornos operacionales para regular servicios, adecuar 19 estaciones para la parada de buses biarticulados, retirar taquillas de algunas estaciones para ampliar capacidad e instalarlas en el espacio público adyacente (debajo de los puentes peatonales, como se ha hecho en Calle 100 y Toberin, redistribución de torniquetes. El ente gestor debe contratar estas obras de bajo costo y alto impacto, como medidas a realizar en el corto plazo.

4. **Estructurar zona 14 SITP (Soacha):** El sistema TM en Soacha inició operación en diciembre de 2013 sin alimentación con demandas son mayores a las que se tenían proyectadas, movilizandohoy el número de pasajeros como si el sistema estuviera alimentado. Los usuarios hoy están llegando al Sistema con transporte informal o servicio TPC que ha creado rutas alimentadoras buscando evitar los trancones que tiene la Autosur (NQS. TMSA ha realizado los estudios técnicos, financieros y legales para la licitación de alimentación, sin embargo el Ministerio considera que el sistema ya no requiere la estructuración de la alimentación, sino estructurar técnica, financiera y legal a Soacha como zona 14 del SITP, y transitoriamente plantear una integración inicial entre el TPC en operación.

5. **Integración medio de pago:** No tener integración del medio de pago entre las fases I y II, con la fase III y el SITP ha ocasionado que la implementación del SITP no se realice como estaba programado en el Plan que tenía el ente gestor al inicio de la operación en septiembre de 2012. Algunas zonas donde el SITP no ha implementado las rutas complementarias y alimentadoras por no contar con la integración del medio de pago, ha incrementado el transporte informal. Igualmente no ha permitido que los usuarios cuenten con el beneficio de transbordo previsto en la estructuración del SITP.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Gobierno Nacional ha solicitado a TMSA resolver en el corto plazo la integración de las tarjetas.

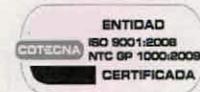
Basados en el diagnóstico que el Distrito ha realizado, las troncales de la Av. Caracas y Autonorte y dada la necesidad de intervenir en el corto plazo estas



MinTransporte
Ministerio de Transportes

NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20141050299681



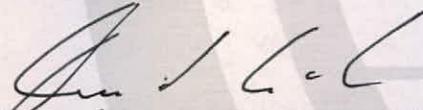
15-08-2014

troncales, el Distrito ha trabajado en la solución integral de estas vías, a partir de varios estudios de capacidad de la vía y estaciones, soluciones técnicas para la reparación de las losas y cartilla de estaciones entre otros, y ha recibido propuestas por parte de los operadores troncales e iniciativas privadas (APP's) para implementar medidas operativas y de infraestructura de corto, mediano y largo plazo que permitan atender la demanda actual y futura que presenta el sistema. Teniendo en cuenta que se requiere una solución integral, esta debe ser producto de un estudio interinstitucional que permita contratar en el corto plazo la segunda etapa de la Caracas y Autonorte (prevista en el CONPES 3093).

1. Integración Regional: Garantizar que los proyectos de Metro y tren ligero y demás asociados al modo férreo, sobre los cuales el Distrito adelanta la ingeniería básica y proyectos de APP's respectivamente, sean verdaderamente integrados al sistema de transporte de la ciudad.

Para dar respuesta a las demás preguntas y por ser competencia de la Secretaria Distrital de Movilidad, se da traslado mediante oficio radicado No. 20142100299001 con copia al Dr. Andrés Díaz Secretario de Transporte y Movilidad de Cundinamarca y se anexa a la presente.

Atentamente,


CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN
Ministra de Transporte

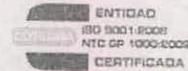
Anexo lo anunciado en 1 folio.

Proyectó y Revisó: Dra. Ayda Lucy Ospina, Directora Transporte y Tránsito; Dra. Martha Caldas, UMUS; Dra. Elizabeth Pinto Hernández, Asesora Despacho Ministra.
Elaboró: Clara Merchán
Fecha de elaboración: 15/08/2014
Número de radicado que responde: 20143210466812
Tipo de respuesta Total () Parcial ()



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20142100299001



14-08-2014

Bogotá, 14-08-2014

Doctora:

MARIA CONSTANZA GARCIA

Secretaria de Movilidad

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Av. Calle 13 No. 37-35

Bogotá, D.C

Asunto: Traslado Proposición No.005 de 2014 Congreso de la Republica de Colombia

Estimada Doctora García:

En atención a la solicitud remitida por el Congreso de la Republica, respetuosamente el Ministerio de Transporte, traslada el oficio suscrito por el Dr. Jair Jose Ebratt, Secretario Comisión Sexta, de la Cámara de Representantes para la sesión de control político sobre "La problemática de movilidad que afronta la ciudad de Bogotá", para que responda dentro del marco de sus competencias excepto las preguntas 1 y 5 a las cuales el Ministerio dará respuesta.

Agradecemos se dé respuesta directa al peticionario con copia este despacho.

Cordial saludo,

MARTHA ROCIO CALDAS NIÑO

Coordinadora Unidad de Movilidad Urbana Sostenible

Anexos: 3 Folios

Copias: Dr. Andres Díaz - Secretario de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, Calle 26 No 51- 53 Piso 6 Bogotá
Dr. Jair Jose Ebratt - Secretario Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, Carrera 7 No. 8 – 68 Piso 5 Bogotá

Elaboró: Natalia Mayorga

Revisó: Angélica Avendaño

Fecha de elaboración: 14-08-2014

Número de radicado que responde: 20142100299001

Tipo de respuesta Total (X) Parcial ()