

Bogotá D.C.

Señores

COMISIÓN SEGUNDA PERMANENTE DE GOBIERNO

CONCEJO DE BOGOTÁ

Ciudad

Referencia: Ponencia **POSITIVA** al proyecto de acuerdo 248 de 2009 “por medio del cual se adiciona el numeral 4 al artículo 95 del acuerdo 79 de 2003, y se dictan otras disposiciones”

De acuerdo con la designación realizada por la Mesa Directiva de la Corporación me permito rendir ponencia **POSITIVA** para primer debate del Proyecto de acuerdo referenciado, en los siguientes términos:

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto tiene como objeto establecer un carril exclusivo, en las principales vías de la ciudad, para vehículos con tres o más pasajeros dentro de un horario 6 a.m. a 9 a.m. y de 4 p.m. a 7 p.m. de lunes a viernes. Con este accionar se busca generar en los ciudadanos la cultura de compartir el vehículo, disminuir el tránsito vehicular en las horas pico de la ciudad y reducir el impacto ambiental que generan los vehículos automotores en Bogotá.

1. MARCO JURÍDICO

Normas		Comentario
Constitución Política	Artículo 1	Señala que el Estado colombiano se funda, entre otros, en la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.
	Artículo 24	Consagra la garantía de libre circulación de todos los colombianos por el territorio.
	Artículo 79	Consagra el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano
		Consagra como deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.
	Artículo 82	Pone en cabeza del Estado la obligación de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.
Normas del orden nacional	Ley 105 de 1993	Por el cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”.
	Ley 769 de 2002	“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”
Normas del orden distrital	Acuerdo 79 de 2003	“Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C.”

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Este proyecto ha sido presentado en anteriores oportunidades. Durante el 2008, fueron radicados los siguientes:

Proyecto	Epígrafe	Ponentes	Trámite
----------	----------	----------	---------

457	“Por el cual se establece el carril preferencial para vehículos con dos o más pasajeros para vías de tres o más carriles en el Distrito Capital”	Segundo Celio Nieves Herrera y Severo Antonio Correa Valencia (coordinador)	Remitido a la respectiva Comisión para estudio en Primer Debate; ARCHIVADO
-----	--	---	--

De otra parte, durante lo corrido de este año se ha presentado en tres oportunidades:

Proyecto	Epígrafe	Ponentes	Trámite
056	“Por el cual se establece el carril preferencial para vehículos con dos o más pasajeros para vías de tres o más carriles en el Distrito Capital”	Henry Castro y Orlando Castañeda Serrano (coordinador)	Remitido a la respectiva Comisión; fue sorteado inicialmente quedando como ponentes los concejales Orlando Castañeda y Antonio Sanguino, pero por solicitud del concejal Wilson Duarte se acumuló por unidad de materia con el 013/09, petición que fué aceptada, quedando como ponentes los del primer proyecto; se informó a la Comisión y a los ponentes respectivos de la decisión; radicado en Secretaría General para estudio en plenaria; segundo debate 28 de abril /09; Archivado.
229	“Por medio del cual se modifica el artículo 95	Carlos Alberto Baena López y Gilma Jiménez	Remitido a la respectiva Comisión;

	del Acuerdo 79 de 2003, y se dictan otras disposiciones”	Gómez (coordinadora)	mediante oficio suscrito por el concejal Darío Fernando Cepeda Peña y con el visto del concejal Felipe Ríos, solicita sea tenido en cuenta como coautor del proyecto al concejal Felipe Ríos; se remite el original del oficio a la Comisión para lo pertinente; ARCHIVADO
--	--	----------------------	--

3. CONTEXTO

El caos de las grandes ciudades

En los últimos años se ha visto un crecimiento acelerado de las ciudades en el mundo. Un término que actualmente se utiliza para designar esas grandes urbes es el de megalópolis, expresión introducida por el geógrafo Jean Gottmann hacia el año de 1960¹. Dentro de las principales características de una megalópolis se encuentra la absorción de otras ciudades constituyendo áreas metropolitanas debido a la concentración de actividades productivas que hacen que éstas incentiven el éxodo de la población campesina y de pequeños pueblos buscando mejores condiciones de vida allí que en esencia se dan partir de la prestación de servicios de salud, educación, comunicaciones, y lo más importante: empleo.

De acuerdo con la ONU² dentro de 25 años, dos tercios de los habitantes del planeta vivirán en zonas urbanas, es decir el doble de gente que en 1950, y un 22% más que en 2003. Para esa fecha, si no se toman las medidas del caso, el aire de estos lugares será irrespirable y la humanidad padecerá un sinnúmero de enfermedades respiratorias. Por ello se han diseñado proyectos como “Las ciudades verdes, un plan para el planeta”, de las Naciones Unidas que propone la creación de bosques urbanos y espacios verdes, que mejoren la calidad del aire junto con otras medidas gubernamentales que permitan mitigar los efectos de la contaminación en la salud humana y en los ecosistemas.

¹ Tomado de <http://www.portalplanetasedna.com.ar/ciudades.htm>

² http://www.tendencias21.net/Las-grandes-ciudades-seran-irrespirables-e-inhabitables-en-2030_a665.html

Según esta organización, este crecimiento desmedido se dará especialmente en las ciudades de países en vías de desarrollo. Hoy día, el 70% de los habitantes de los países en vía de desarrollo habitan en las zonas rurales, mientras que sólo un 30% vive en ciudades. En 2030, esta proporción se invertirá y por tanto a los gobiernos les corresponde un papel más activo desincentivando las migraciones a través de la mejoría de las condiciones de la población campesina y tomando medidas que mitiguen los problemas, sobre todo ambientales que implica. Se pronostica que para el 2015 se contará con 23 centros urbanos los cuales aglomerarán más de diez millones de personas en el mundo, frente a 19 con los que se contaba en el 2000 y un 80% de estas ciudades gigantes se encontrará en los países en vías de desarrollo.

Actualmente las principales megaciudades son³:

1. Tokyo-Yokohama, Japón - 33,200,000
2. Nueva York, Estados Unidos - 17,800,000
3. Sao Paulo, Brasil - 17,700,000
4. Seúl, Corea del Sur - 17,500,000
5. Ciudad de México, México - 17,400,000
6. Osaka-Kobe-Kyoto, Japón - 16,425,000
7. Manila, Filipinas - 14,750,000
8. Bombay, India - 14,350,000
9. Jakarta, Indonesia - 14,250,000
10. Lagos, Nigeria - 13,400,000
11. Calcuta, India - 12,700,000
12. Nueva Delhi, India - 12,300,000
13. El Cairo, Egipto - 12,200,000
14. Los Ángeles, Estados Unidos - 11,789,000
15. Buenos Aires, Argentina - 11,200,000

³ <http://www.portalplanetasedna.com.ar/ciudades.htm>

16. Río de Janeiro, Brasil - 10,800,000
17. Moscú, Rusia - 10,500,000
18. Shanghai, China - 10,000,000
19. Karachi, Pakistan - 9,800,000
20. París, Francia - 9,645,000
21. Nagoya, Japón - 9,000,000
21. Estambul, Turquía - 9,000,000
23. Pekín, China - 8,614,000
24. Chicago, Estados Unidos - 8,308,000
25. Londres, Reino Unido - 8,278,000

Estas urbes se enfrentan a grandes retos y problemas relacionados no solo con el abastecimiento y la provisión de los servicios urbanos y sociales tales como los servicios públicos, el transporte la educación por parte de los gobiernos de la ciudad, sino también problemas de contaminación, especialmente del aire, los cuales dependen en gran medida de la topografía, la demografía, la meteorología y el nivel y la tasa de industrialización así como el desarrollo socioeconómico. Pero los pronósticos son desalentadores ya que las variables personas y contaminación ambiental que inciden mutuamente crecen a un ritmo exponencial.

Pero ahora bien, la contaminación ambiental no es un fenómeno con delimitación geográfica, la atmósfera y el aire constituyen un recurso natural que no reconoce fronteras y por tanto un daño ambiental local puede terminar afectando a toda la humanidad. El reto de los gobiernos es propender por un desarrollo sostenible es decir por un crecimiento medurado que implique una solidaridad de las naciones para el hoy y para las generaciones futuras. El desafío radica por tanto en crear ciudades respetuosas con el medio ambiente. Por ejemplo, edificios que obtienen su energía de placas solares, que ahorran energía gracias a bombillas de consumo mínimo o transportes públicos y vehículos cuyo combustible sea el hidrógeno, son algunas de estas propuestas.

Como se ha dicho antes, la contaminación del aire impacta principalmente en la salud pública produciendo enfermedades respiratorias, disminuyendo la visibilidad a nivel urbano y regional (smog) e incide significativamente en el cambio climático y el calentamiento global. No obstante, una debida planificación y la puesta en marcha de

medidas efectivas de control de emisiones por los diferentes agentes puede mitigar tales efectos.

El *smog*⁴ designa la contaminación atmosférica que se produce en las grandes ciudades como consecuencia de la combinación de unas determinadas circunstancias climatológicas y unos concretos contaminantes como el ozono que se genera de la interacción de los óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles (conocidos como COV, compuestos formados por átomos de carbono e hidrógeno que se pueden vaporizar). Los COV surgen a partir de la evaporación de gasolina y de los solventes que usan productos como las pinturas. Todas estas partículas reaccionan a partir de la presencia de la radiación ultravioleta que hay en la luz del Sol.

4.2 El efecto ambiental de los vehículos de transporte

La contaminación que producen los vehículos de transporte, en general, ha pasado a ser un tema de preocupación ya que el aumento sobredimensionado de autos circulando, especialmente en las grandes ciudades genera en consecuencia el aumento de contaminantes en el aire, tales como el monóxido de carbono (CO), los óxidos de nitrógeno (NOx), los hidrocarburos no quemados (HC), y compuestos de plomo⁵. No todos los vehículos contaminan por igual, por ejemplo los que emplean gasolina como carburante emiten monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y compuestos de plomo, este último se explica a partir de la presencia en algunos tipos de gasolina de tetraetilo de plomo, aditivo que se agrega para aumentar su índice de octano. Así mismo, los principales contaminantes emitidos por los vehículos que utilizan motores de ciclo diesel (camiones y autobuses) son partículas sólidas en forma de hollín que da lugar a los humos negros, hidrocarburos no quemados, óxidos de nitrógeno y anhídrido sulfuroso procedente del azufre contenido en el combustible.

La Unión Europea, desde el año 2000, viene diseñando diferentes estrategias para mitigar el impacto de la contaminación producida por los vehículos. Algunas de estas son el Programa "auto-oil" que busca reducir las emisiones de gases de escape a través de la calidad de la gasolina y del gasóleo de automoción, b. Control a gases y emisiones en vehículos comerciales ligeros, vehículos de motor diesel, máquinas móviles y aparatos equipados con motores de combustión, motocicletas y ciclomotores, c. control al contenido en plomo de la gasolina y al azufre de los carburantes líquidos, entre otras.

⁴ Palabra inglesa de *smoke*: humo y *fog*: niebla

⁵ <http://www.jmarcano.com/recursos/contamin/catmosf4.html>

4.3 La cultura de compartir el vehículo

Una de las estrategias que en materia de racionalización del uso del vehículo se viene implementando en el mundo desde el año de 1969 es el denominado sistema de “Viaje compartido” llamado *Carpool* o *Carpooling* que consiste en que, acudiendo a la cooperación, se comparte por turnos el uso de un automóvil por dos o más personas, generalmente para viajar juntos durante las horas pico hacia el trabajo con lo cual se busca reducir la congestión de tránsito y disminuir la contaminación del aire. Esta estrategia también se acompaña en algunos países con el sistema de habilitación de carriles exclusivos para vehículos que lleven un número plural de pasajeros⁶

Un sistema de similar propósito al carpooling es el carsharing, que se ha implementado en varios países europeos, consiste en un sistema de alquiler de vehículos (pagado), en donde un ciudadano cualquiera puede entrar a un parqueadero donde especial y tomar un auto para viajar en este hasta otro punto de la ciudad dejándolo en otro parqueadero del sistema⁷.

Algunos de los países y ciudades donde actualmente se encuentra en funcionamiento este sistema son Australia, Inglaterra, Estados Unidos, entre otros. En Estados Unidos se encuentran las ciudades donde más se implementa este sistema, se darán por orden de demanda: Ciudad de Nueva York; Dallas, Texas; Chicago, Illinois; Houston, Texas; Seattle, Washington; Washington DC; Los Ángeles, California; Minneapolis, Minnesota; San Francisco, California y Atlanta, Georgia.

En la ciudad de Londres por cada viaje compartido que una persona haga con otra persona ahorra 2.000 litros de gasolina por año (sacado de Pollution Probe 2004), puede reducir la emisión de gas de 0.2 a 0.8 toneladas por año dependiendo del vehículo (sacado del carpooltool.ca 2004), también se pueden reducir los costos de operación del vehículo desde el 50% hasta el 75% (carpooltool.ca 2004), aproximadamente el 84% de los londinenses viajan en vehículos privados durante las horas pico siendo el carpooling una buena opción de reducción vehicular⁸.

En Estados Unidos se ha calculado como costos asociados a la práctica del carpooling los siguientes⁹:

Viaje por Kilómetros	Costo de viajar solo	Costo de viajar acompañado con carpooling	Costo de viaje para 3 personas con carpooling
-----------------------------	-----------------------------	--	--

⁶ En inglés: high-occupancy vehicle (HOV) lanes.

⁷ Ver; http://www.motor.com.co/vehiculos/carpooling-otra-forma-de-enfrentar-el-pico-y-placa_4829447-1

⁸ Ciudad de Londres 2004. Tomado del proyecto de acuerdo No. 498 de 2008 "por el cual se crea el sistema de carpooling o viaje compartido en el distrito capital" de autoría del Concejal Felipe Ríos.

⁹ tomado de American Automobile Association 2002.

11.5	\$1.030.440	\$515.220	\$342.240
30	\$ 2.060.880	\$1.030.440	\$686.340
45	\$3.093.180	\$1.545.660	\$1.030.440
60	\$4.123.620	\$2.060.880	\$1.374.540
75	\$5.155.920	\$2.577.960	\$1.718.640
150	\$10.311.840	\$4.225.920	\$3.437.280

En Bogotá la iniciativa ha tomado fuerza desde el año 2007 y por ello existe la página web <http://www.picoyplaca.com/noticias.html> en el que los ciudadanos con carro inscriben allí sus datos sobre lugar de trabajo, lugar de estudio, dirección de su casa, y horarios de entrada y salida al trabajo que son procesados en la base de datos. Existe un software denominado “ridematching” que identifica las personas que tengan las mismas necesidades de transporte y movilidad, analizando tres aspectos básicos: origen, destino y horario. También se está desarrollando en empresas como GM Colmotores que lideran el programa denominado “Comparte Tu Chevrolet” en el que participan más de 800 empleados obteniéndose buenos resultados y e cual se enmarca dentro de sus programas de responsabilidad social empresarial¹⁰.

Se plantean como beneficios ambientales la disminución de los niveles de contaminación y de ruido, beneficios sociales tales como la disminución de la congestión vehicular, ayuda a relajarse durante los días de Pico y Placa; reduce tiempos de movilización, fortalece vínculos sociales y baja la accidentalidad, finalmente en lo económico permite ahorrar dinero en gasolina y estacionamientos hasta en un 50%¹¹ y se disminuyen los gastos de mantenimiento del vehículo¹².

4.4 Los carriles preferenciales con alta ocupación

En 1969 Estados Unidos inicia el proyecto de adecuación de carriles preferenciales para vehículos con alta ocupación. Veinticinco años después, se inicia su implementación en Europa, en ciudades como Amsterdam y Madrid, que se preocuparon por la creación de una cultura del uso racional de los autos con beneficios concretos. Realmente se trata de

¹⁰ <http://www.businesscol.com/noticias/fullnews.php?id=6694>

¹¹ http://www.bogota.gov.co/portel/libreria/php/x_frame_detalle.php?id=35436

¹² Ver <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3607292#>

una política estatal de incentivos para quienes¹³ apuesten por salvar al planeta de su misma destrucción.

Es lógico que se tomen medidas de este tipo cuando existen bajos índices de ocupación de los vehículos que se mueven por la ciudad, sobre todo en las horas pico, en la que la mayoría de los casos son ocupados por una sola persona. Esto ha posibilitado que los gobiernos empiecen a tomar medidas certeras para detener el uso desmesurado de este medio de transporte.

En el mundo encontramos tres tipos de carriles de alta ocupación, el primero de ellos es el establecido **en sitio propio** que no es un simple método de gestión más eficaz de una autopista, sino que implican la construcción de la autopista o la adecuación con ésta con nuevos elementos indispensable para que los que automóviles que circulen alcancen altas velocidades, algunos se reservan para autobuses que circulan con un número elevado de pasajeros como es caso del Transmilenio en Bogotá o el Ottawa Southeast Transitway.

Los segundos son carriles de alta ocupación **establecidos en una autopista**, pero separados del tráfico general por una barrera física. El acceso a este tipo de carriles se hace en sitios específicos y puede realizarse mediante rampas especiales o directamente desde los carriles de tráfico general. Una tercera modalidad consiste en **carriles de una autopista reservados para uso de vehículos de alta ocupación**, consisten en reservar uno de los carriles, generalmente el situado más a la izquierda para vehículos de alta ocupación. Para ello se señalizan de forma que los conductores puedan identificarlos. La señalización consiste en marcas especiales en el pavimento (se ha ido generalizando el uso de la figura del rombo como símbolo de alta ocupación), en informaciones escritas en el suelo ("carpool lane" "commuter lane") o en carteles, donde se precisa el horario de funcionamiento y el número de ocupantes exigido por vehículo¹⁴.

¹³ Julio Pozueta Echavarrí, *Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada BUS/VAO*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1997. 53 páginas.

¹⁴ Julio Pozueta Echavarrí, *Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada BUS/VAO*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1997. 53 páginas.



4.5 Las normas de policía

El Código de Policía de Bogotá, Acuerdo 79 de 2003, en su capítulo 3, consagra una serie de comportamiento que deben asumir los conductores de vehículos particulares tales como recoger y dejar a los pasajeros, en el borde del andén cuando el vehículo esté totalmente detenido, respetando las normas de tránsito; para detenerse, utilizar la señal de parqueo y el carril lento, al lado derecho y al pie del andén; no detener el vehículo en ejes de alto tráfico. Si es necesario detener el vehículo buscar las vías adyacentes. La inobservancia a este mandato es sancionado de acuerdo con el mismo código de policía.

En materia policiva es necesario distinguir tres categorías jurídicas: poder de policía, función de policía y actividad de policía. Al respecto, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha señalado¹⁵:

¹⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-063/05, Magistrado Ponente: Jaime Araujo Rentería, Bogotá D.C., 1 de febrero de 2005.

a. El poder de policía es la potestad de limitar o restringir el ejercicio de los derechos y las libertades públicas, que ordinariamente tiene el Congreso de la República mediante la expedición de leyes, con el fin de preservar y restablecer el orden público.

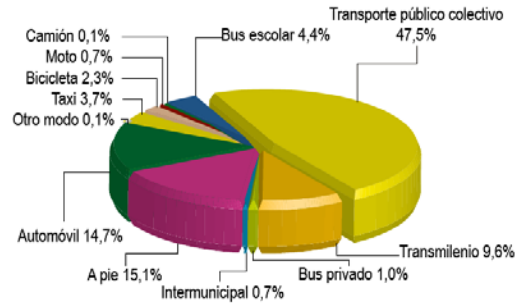
b. La función de policía es la potestad de aplicación o concreción de las normas legales dictadas en virtud del poder de policía, que ostentan autoridades administrativas, mediante la expedición de actos administrativos de contenido particular y concreto, tales como permisos o autorizaciones, órdenes, prohibiciones e imposición de medidas correctivas y sanciones.

c. La actividad de policía es la potestad de ejecución material de las normas legales dictadas en ejercicio del poder de policía y de los actos administrativos expedidos en ejercicio de la función de policía, mediante el uso de la fuerza del Estado, por parte de los miembros de la Policía Nacional, por ejemplo, al realizar un allanamiento, vigilar y controlar el desarrollo de una manifestación pública o efectuar el cierre físico de un establecimiento abierto al público.

Es así como la propuesta normativa, objeto de estudio, a través del poder de policía residual que ostenta el Concejo de la ciudad, busca que los conductores de vehículos particulares se comporten de determinada manera, esto es, que transiten por este carril, bajo las condiciones allí enunciadas allí y una vez la Secretaría de Movilidad haga lo pertinente. Es por esta razón que la norma se enmarca dentro un tema de enfoque policivo más que de tránsito.

4. CIFRAS:

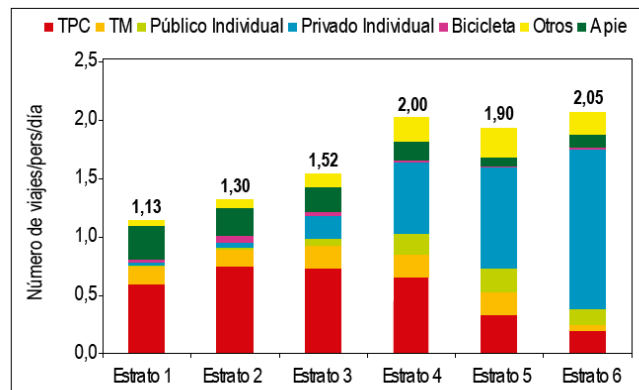
Porcentaje de viajes diarios en cada modo



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Encuesta de Movilidad. 2005.

Según el observatorio de movilidad¹⁶ de los 9.462.758 viajes diarios registrados en el 2005, la mayor participación modal la tiene el transporte público (TM y TPC) con un 57,2%. También existe una alta participación de los viajes a pie (15,1%) y de los viajes en automóvil (14,7%). No obstante, el incremento en el número de automóviles y motos en 2006 y 2007 indicaría un aumento en la participación de los viajes en vehículo privado.

Índice de movilidad por estrato

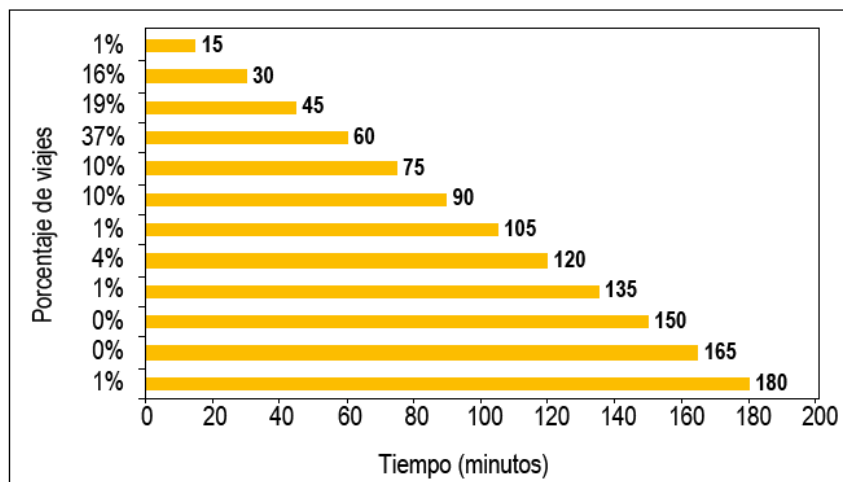


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Encuesta de Movilidad. Año 2005.

¹⁶ Cámara de Comercio de Bogotá, Observatorio de movilidad de Bogotá y la Región, reporte anual de la movilidad, número 1 de 2008.

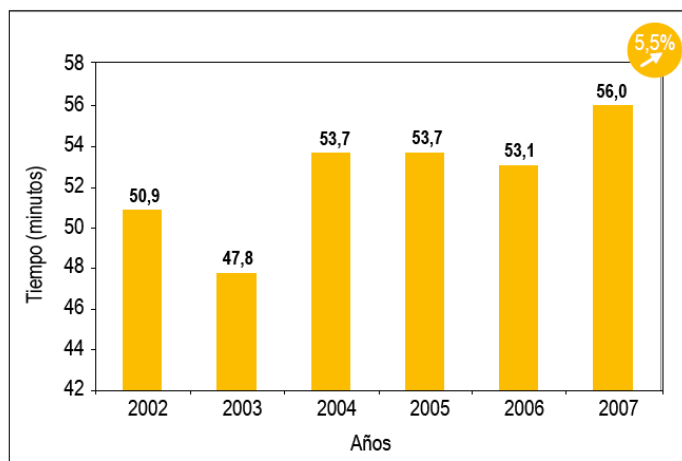
La Cámara de Comercio comenta al respecto que la cantidad de viajes por persona aumenta a medida que el nivel de ingresos; mientras en el Estrato 1 se realizan 1,13 viajes por persona por día en promedio, en el Estrato 6 se hacen 2,05.

Tiempo total de viaje en transporte público



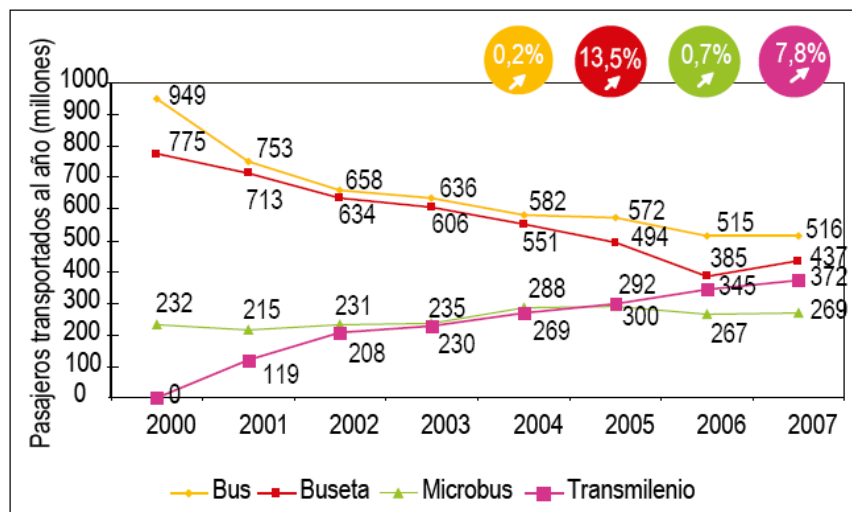
Fuente: Secretaría Distrital de la Movilidad. Actualización de la matriz de viajes en transporte público. 2005

Evolución histórica del tiempo total de viaje



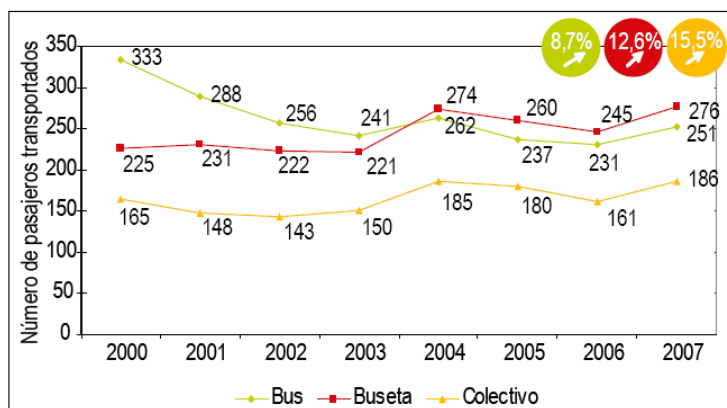
Fuente: Secretaría Distrital de la Movilidad. 2007

Pasajeros transportados al año en transporte público en millones



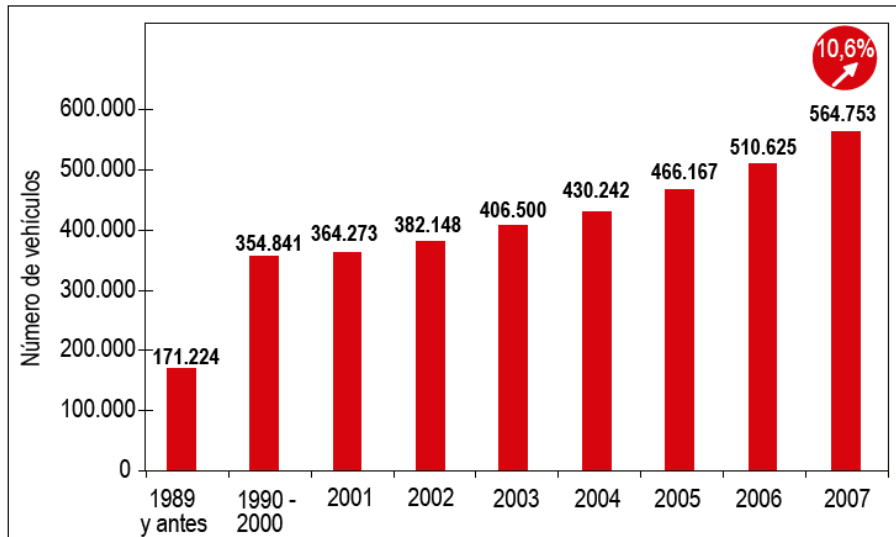
Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en datos suministrados por el DANE. Encuesta de transporte urbano automotor de pasajeros. 2007.

Pasajeros movilizados promedio diario por vehículo



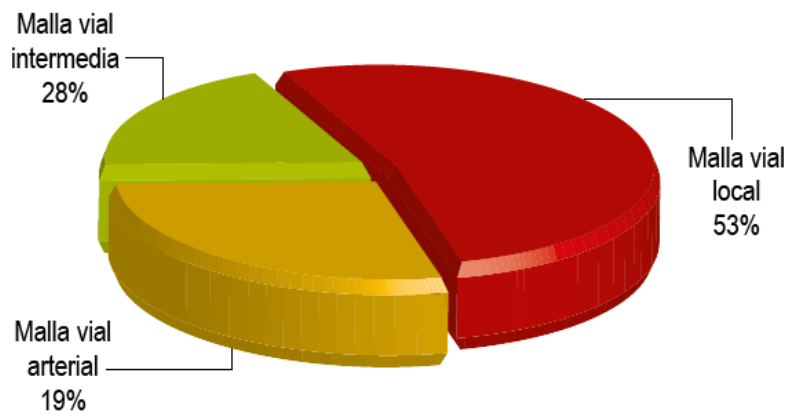
Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en cálculos propios y en datos suministrados por el DANE. Encuesta de transporte urbano automotor de pasajeros. 2007.

Número de vehículos particulares por rango de edad



Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en cálculos propios y en datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad. 2007.

Distribución del Subsistema Vial de Bogotá



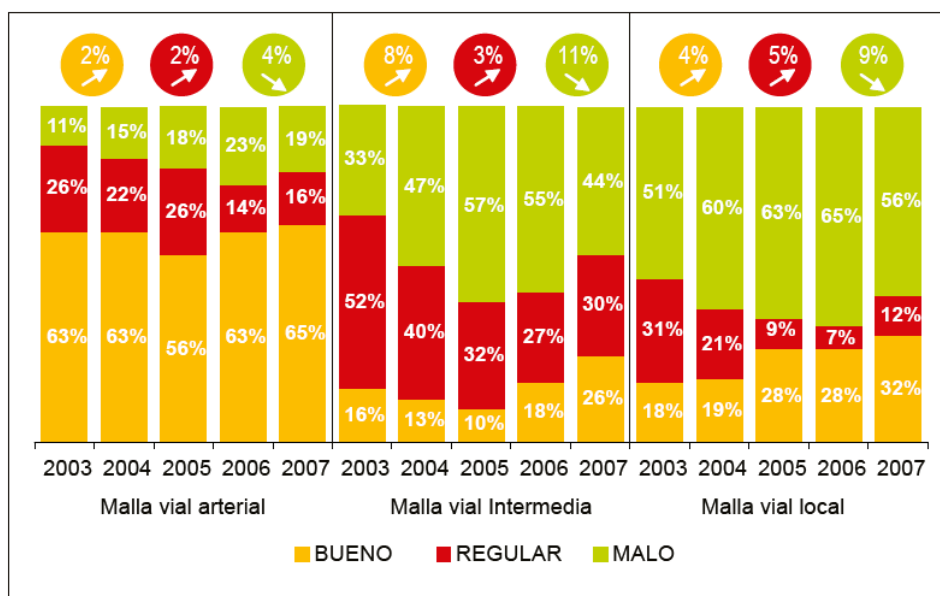
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). 2007

Inversión necesaria para mantener el Subsistema Vial de Bogotá en millones de pesos del 2007

Componentes del subsistema vial	Tipo de inversión	Inversión requerida
Malla Vial Local	Mantenimiento Nivel I	\$ 137.360
	Mantenimiento Nivel II	\$ 309.275
	Rehabilitación	\$ 596.084
	Total	\$ 1.042.719
Malla Vial Arterial Principal y Complementaria	Mantenimiento Nivel I	\$ 64.489
	Mantenimiento Nivel II	\$ 729.305
	Rehabilitación	\$ 1.712.470
	Total	\$ 2.506.264
Malla Vial Intermedia	Mantenimiento Nivel I	\$ 134.777
	Mantenimiento Nivel II	\$ 504.241
	Rehabilitación	\$ 4.119.277
Total sistema vial	Total	\$ 8.307.278

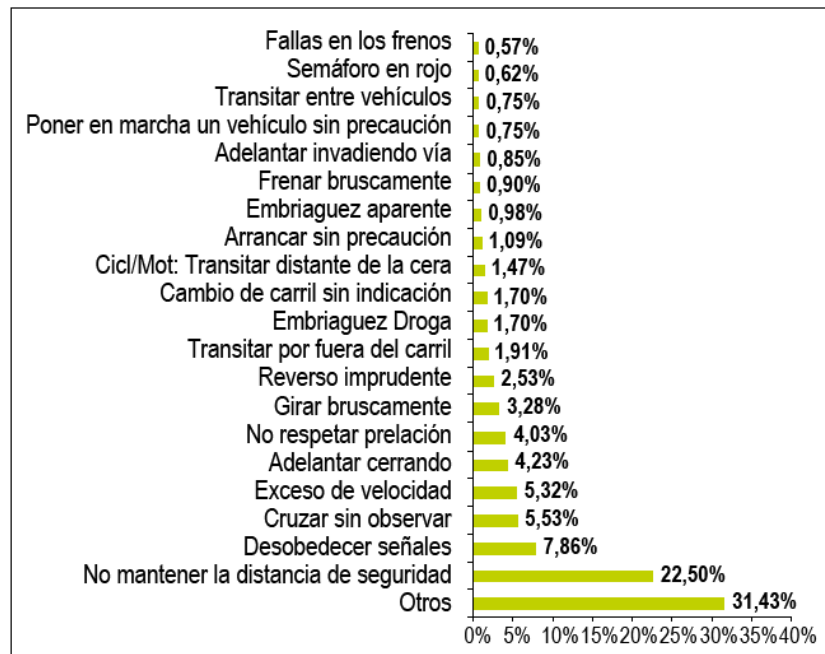
Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- . 2007

Diagnóstico del estado de la malla vial de Bogotá



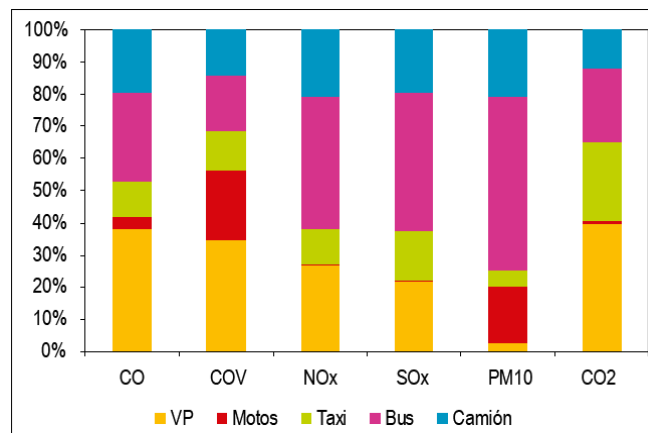
Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en datos suministrados por el IDU. 2007

Accidentalidad por causa probable año 2007



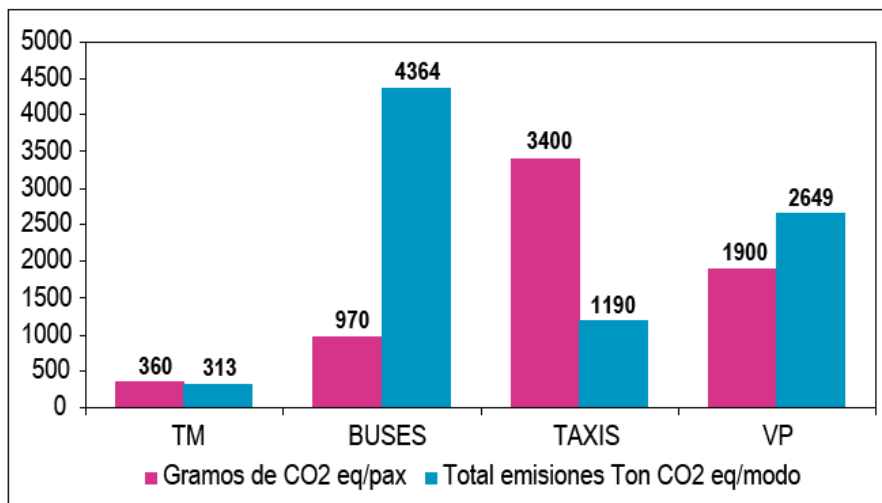
Fuente: SDM – Policía de Tránsito de Bogotá. 2007.

Análisis de emisiones



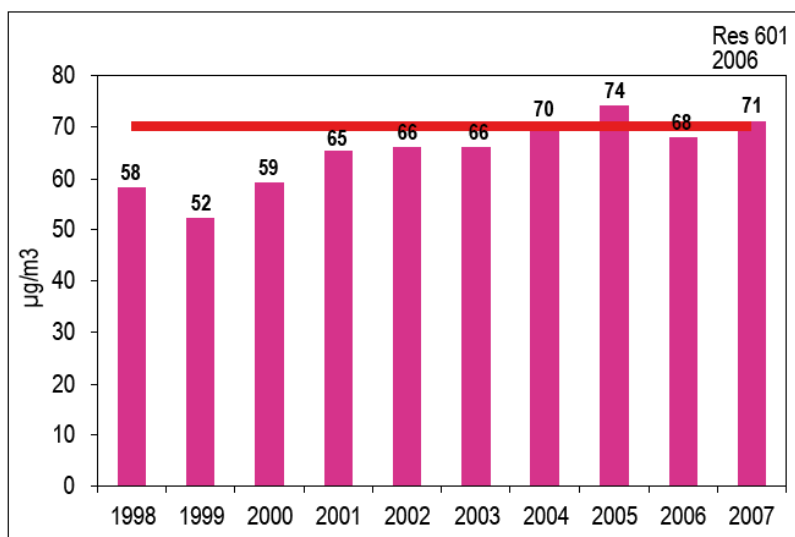
Fuente: Centro de Investigaciones en Ingeniería Ambiental de la Universidad de Los Andes (CIA). Estimación del inventario de emisiones de fuentes móviles para la ciudad de Bogotá e identificación de variables pertinentes. 2005.

Emisiones diarias de CO2 por modo



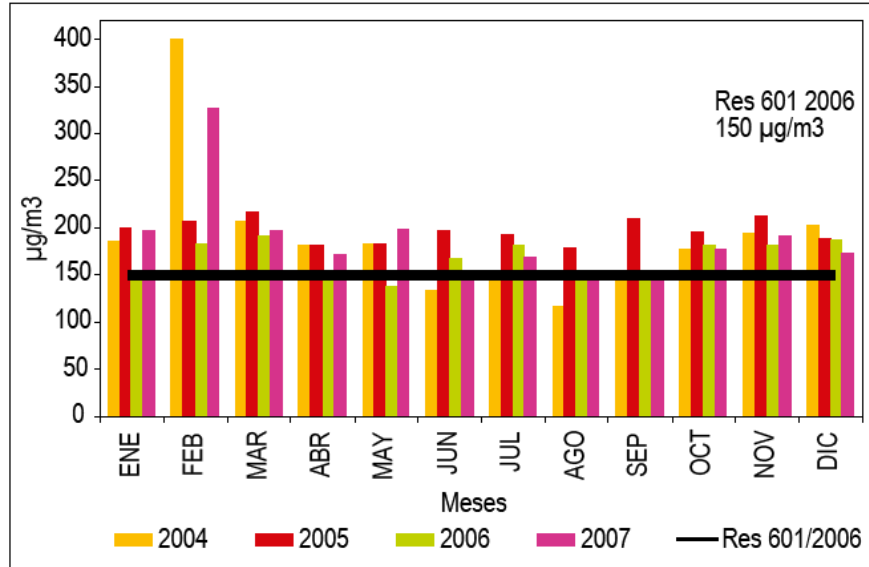
Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente (SDA). Alcaldía Mayor de Bogotá. 2007.

Valores anuales de PM10



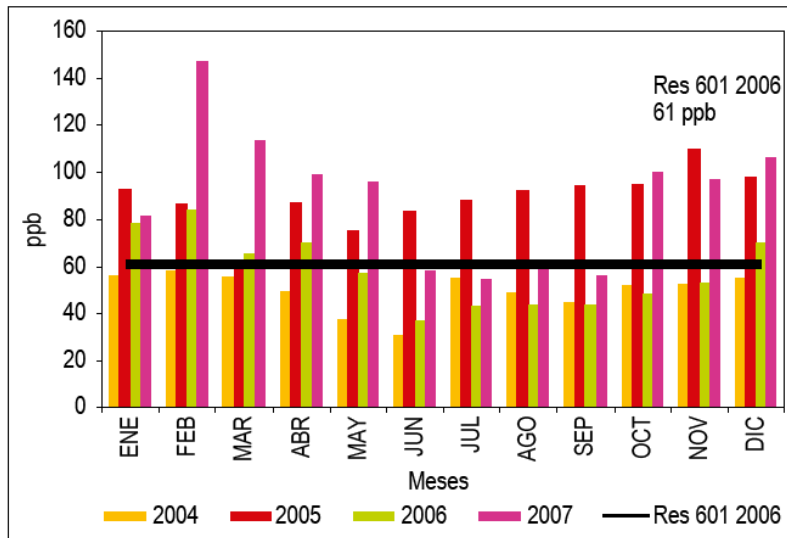
Fuente: Red de Monitoreo de Calidad de Aire de Bogotá. 2008.

Valores máximos de PM10 promedio por año (24h) en la RMCAB



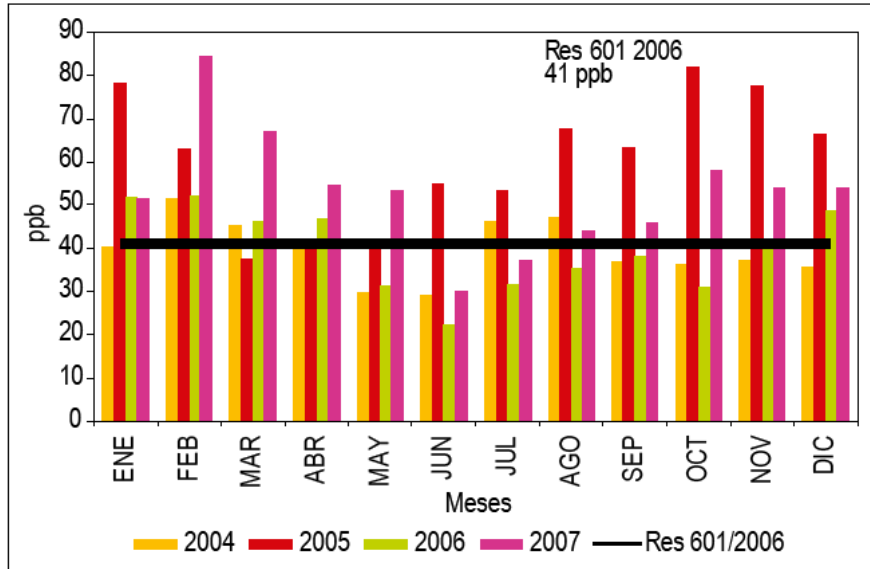
Fuente: Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. 2008.

Valores máximos de Ozono promedio por año (1h) en la RMCAB



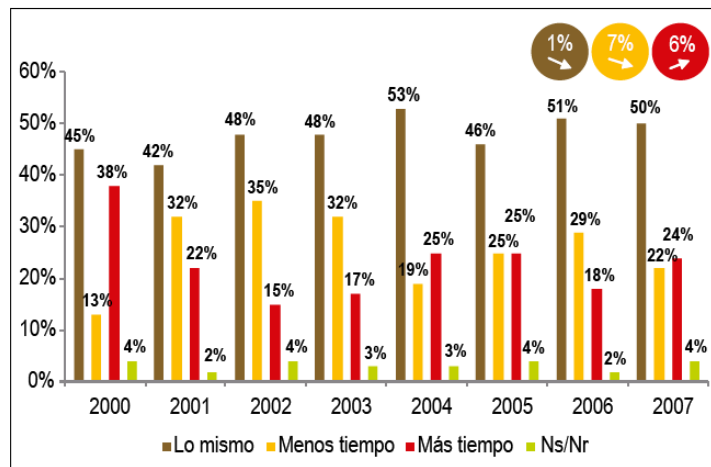
Fuente: Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. 2008.

Valores máximos de Ozono promedio por año (8h) en la RMCAB



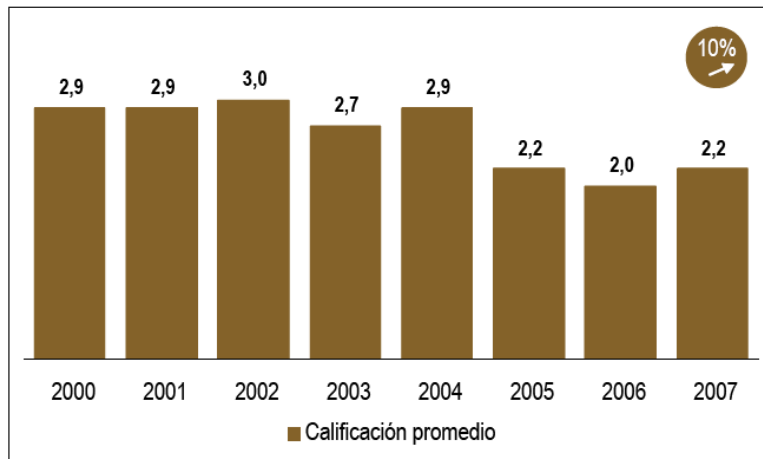
Fuente: Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. 2008.

Percepción sobre demoras en movilidad



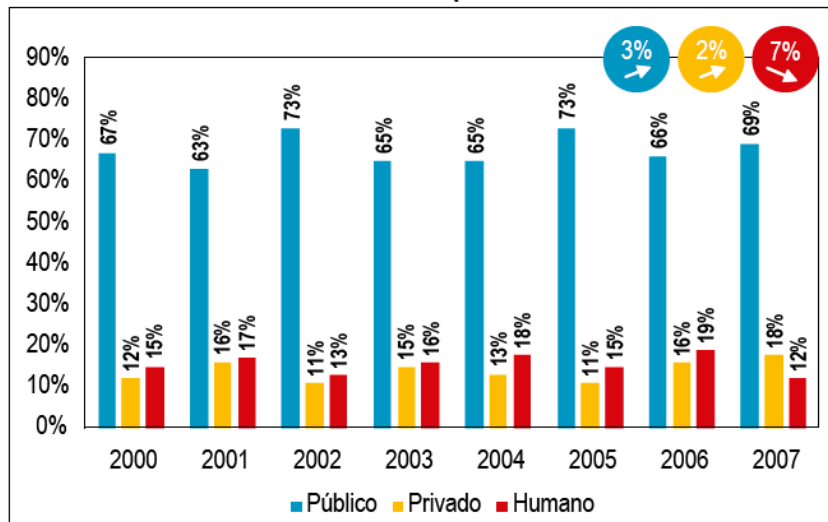
Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en datos suministrados por Bogotá Como Vamos. Encuesta anual de percepción. 2007.

Percepción sobre malla vial



Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en datos suministrados por Bogotá Como Vamos. Encuesta anual de percepción. 2007.

Evolución del modo de transporte utilizado



Elaborado por el Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región con base en datos suministrados por Bogotá Como Vamos. Encuesta anual de percepción. 2007.

Velocidad vehicular en Bogotá 2007 (km/h)

Velocidad promedio	Feb-mar	Abr-may	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	nov	Dic
Transporte público colectivo	22.00	21.50	23.50	20.80	21.58	21.88	20.95	24.56	29.80
Transporte particular individual e	32.90	21.40	34.40	32.60	29.72	30.98	28.45	27.02	30.50

Fuente: Dirección de transporte e infraestructura, Secretaria de Movilidad

Velocidad vehicular en Bogotá 2008 (km/h)

Velocidad promedio	Ene	Feb	Mar	Abr il	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Colectivo	28.0	20.9	22.5	22.5	22.1	21.6	28.2	23.1	20.7	24.2	24.8	21.5
Individual	30.6	27.0	34.1	32.4	25.4	24.8	30.9	33.8	32.0	32.9	31.1	29.2
Particular	33.3		31.6	27.0	28.1	32.1	33.1	30.4	29.3	30.8	29.6	32.6
General	32.9	28.0	31.5	27.3	27.7	31.2	32.8	30.4	29.2	30.7	29.6	31.1

Fuente: Secretaría de movilidad 2008.

Tiempo de desplazamiento (en minutos)

Tipo de viaje	Jun-07	Nov-07	May-08	Sep-08
Total del viaje	56.1	58.4	58.0	63.79
Viaje no motorizado	18.5	19.3	18.5	22.08
Viaje motorizado	37.6	39.1	39.5	41.71

Fuente: Dirección de transporte e infraestructura, Secretaria de Movilidad

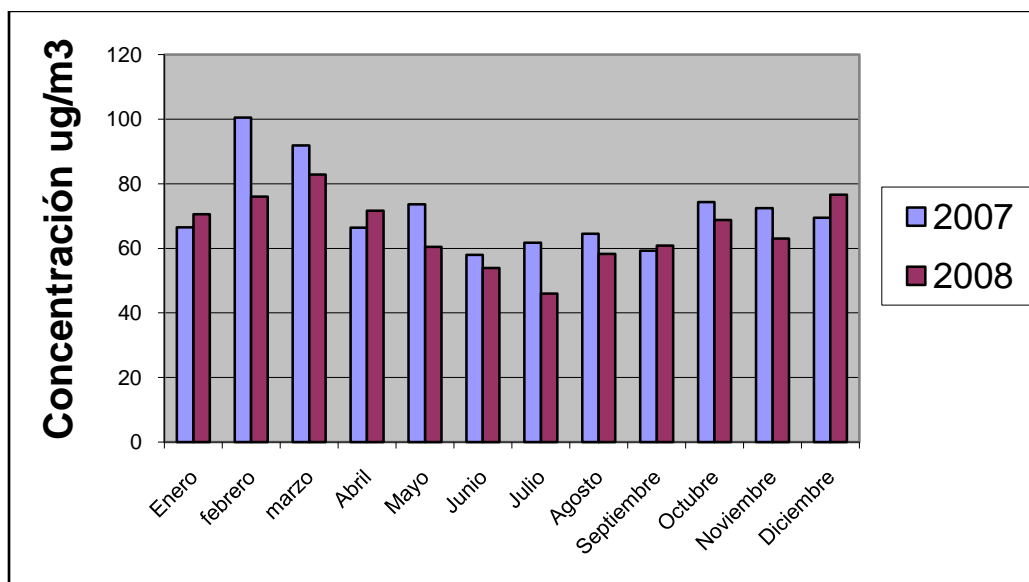
Vehículos particulares registrados

Clase	Corte a Sep 2008
Automovil	637.368
Bus	2.234
Buseta	578
Camión	10.285
Camioneta	115.672
Campero	12.847
Ciclomoto	45
Cuatriciclo	2
Doble troque	20
Maq. Agrícola	84
Maq. Industrial	623
Microbus	3.301
Minibus	31
Minitractor	11
Minivan	6
Motocarro	399
Motocicleta	133.571
Motonreta	193
Mototriciclo	8
Sin inf.	2.293
Tractocamión	197
Otros	15

Total	1.028.783
--------------	------------------

Fuente: Secretaría de movilidad 2008.

Concentración promedio mensual del PM10



Vehículos chatarrizados

Año	Num. Vehículos
2003-2006	33
2007	325
2008	914
2009	204
Total	1.476
En trámite	42

Fuente: Dirección de transporte e infraestructura, Secretaria de Movilidad

5. FUENTES E INVESTIGACIONES CONSULTADAS

American Automobile Association 2002.

Cámara de Comercio de Bogotá, Observatorio de movilidad de Bogotá y la Región, reporte anual de la movilidad, número 1 de 2008.

Ciudad de Londres 2004. Tomado del proyecto de acuerdo No. 498 de 2008 "por el cual se crea el sistema de carpooling o viaje compartido en el distrito capital" de autoría del Concejal Felipe Ríos.

http://www.bogota.gov.co/portel/libreria/php/x_frame_detalle.php?id=35436

<http://www.businesscol.com/noticias/fullnews.php?id=6694>

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3607292#>

<http://www.jmarcano.com/recursos/contamin/catmosf4.html>

http://www.motor.com.co/vehiculos/carpooling-otra-forma-de-enfrentar-el-pico-y-placa_4829447-1

<http://www.portalplanetasedna.com.ar/ciudades.htm>

<http://www.portalplanetasedna.com.ar/ciudades.htm>

http://www.tendencias21.net/Las-grandes-ciudades-seran-irrespirables-e-inhabitables-en-2030_a665.html

Julio Pozueta Echavarrí, Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada BUS/VAO. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1997. 53 páginas.

Secretaría de Movilidad, oficio SM-22679 de 2009, dirigido a Felipe Ríos.

Secretaría de Movilidad, oficio SM-62737 de 2008, dirigido a Felipe Ríos.

6. IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 en su artículo 7º, que establece que "...en todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo..". En el presente caso **no se presenta ningún impacto relevante en las finanzas del distrito**, como lo expresan los autores del proyecto, puesto que se trata del cumplimiento de una norma de conducta como es el tránsito por un carril

exclusivo, una vez, la Secretaría de movilidad, determine las condiciones este tipo de vía para vehículos particulares con tres o más pasajeros.

7. FACULTADES DEL CONCEJO PARA EXPEDIR LA NORMA

En virtud de las atribuciones del Concejo de Bogotá, establecidas en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, "Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá", le corresponde a esta Corporación:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Adicionalmente, el acuerdo distrital 308 de 2008 "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2008-2012" "BOGOTÁ POSITIVA PARA VIVIR MEJOR" contempla en su artículo 11, programas tales como

7. Vías para la movilidad. Optimizar la infraestructura vial par mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad, la competitividad y la renovación, y el desarrollo urbano.
8. Tráfico eficiente. Optimizar la administración y el control del tráfico a fin de hacer más eficiente la movilidad y disminuir la accidentalidad.
9. Espacio público para la inclusión. Generar, administrar, mantener, proteger y aprovechar el espacio público de la ciudad, garantizando su disfrute, con criterios de accesibilidad y sostenibilidad ambiental, económica y social.

8. CONSIDERACIONES FINALES

Este proyecto de acuerdo, cuyo enfoque es eminentemente policivo, asigna a los conductores de vehículos particulares la observancia de una nueva conducta consistente en transitar por un carril preferencial, determinado previamente por la Secretaría de Movilidad en las diferentes vías principales, cuando se transporte a tres o más pasajeros en los horarios de 6 a.m. a 9 a.m. y de 4 p.m. a 7 p.m. de lunes a viernes. Adicionalmente, la Secretaría de Movilidad realizará campañas informativas de promoción y prevención de la medida que se pretende adoptar.

Esta medida tiene un alto impacto en la movilidad de la ciudad y contribuirá de manera inequívoca y significativa en la reducción del número de vehículos que transitan por la ciudad lo cual incidirá positivamente en la reducción del tiempo de desplazamiento, la productividad y en la calidad del aire que respiraremos.

En los términos planteados me permito rendir ponencia **POSITIVA** al proyecto de acuerdo 248 de 2009 “por medio del cual se adiciona el numeral 4 al artículo 95 del acuerdo 79 de 2003, y se dictan otras disposiciones”

Atentamente,

FELIPE RIOS LONDOÑO

Concejal