

Bogotá D.C.

2021-80700-CI-16905

Doctora  
**FAINDRY JULIETH ROJAS BETANCOUR**  
Jefe Oficina Asesora de Planeación Institucional  
**SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**  
Calle 13 # 37 – 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
Correo: radicacion@movilidadbogota.gov.co  
Ciudad

**ASUNTO: RESPUESTA RADICADO TRANSMILENIO S.A., N° 2021ER09150**

Respetada doctora Faindry Julieth:

De manera atenta, se da respuesta a las peticiones radicadas bajo el número 2021ER09150, interpuestas en el marco de la audiencia pública de rendición de cuentas del sector Movilidad llevada a cabo el 26 de febrero de 2021, realizada por los ciudadanos:

**Señora Alba Rocío Tovar Benavides**

**(...) Sugiero rutas de transporte para los Barrios de la periferia BOSA, Soacha (...) Sic.**

Informamos que, frente a la cobertura del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá no tiene competencia u operatividad en el municipio de Soacha, en razón a que dicho municipio no corresponde al perímetro urbano de la ciudad.

No obstante, existen varias rutas del Sistema zonal (P23 San Blas-Bosa Carbonell, G505 Bosa San Diego-Corferias y Circular San Mateo) que tiene circulación por el perímetro urbano del Distrito y vías adyacentes como la Autopista Sur, la Carrera 78C, la Carrera 13 y/o Carrera 77G, en los límites con el municipio de Soacha.

Así mismo, el SITP cuenta con rutas que tienen tránsito por la localidad de Bosa y brindan una cobertura de manera articulada en varios sectores de la localidad, ofreciendo a los usuarios alternativas de movilidad eficiente, dichos servicios han sido diseñadas con el objetivo de favorecer a los sectores con mayor demanda del servicio, usando los recursos disponibles de infraestructura vial de la ciudad y los corredores de movilidad existentes.

De igual manera, dichas rutas han sido enfocadas para reducir los desplazamientos por caminata en distancias no superiores a los 500 metros. Por lo anterior, en la tabla 1 se presenta los servicios zonales del SITP para la localidad de Bosa.

Tabla 1. Rutas zonales que transitan actualmente por la localidad de Bosa.

RUTA	DENOMINACIÓN	TIPO RUTA	LOCALIDAD ORIGEN	LOCALIDAD DESTINO
9-8	PORVENIR	Alimentador	Kennedy	Bosa
9-9	BOSA SANTA FE	Alimentador	Kennedy	Bosa
9-11	FRANJA SECA	Alimentador	Kennedy	Bosa

R-DA-005 enero de 2020  
27

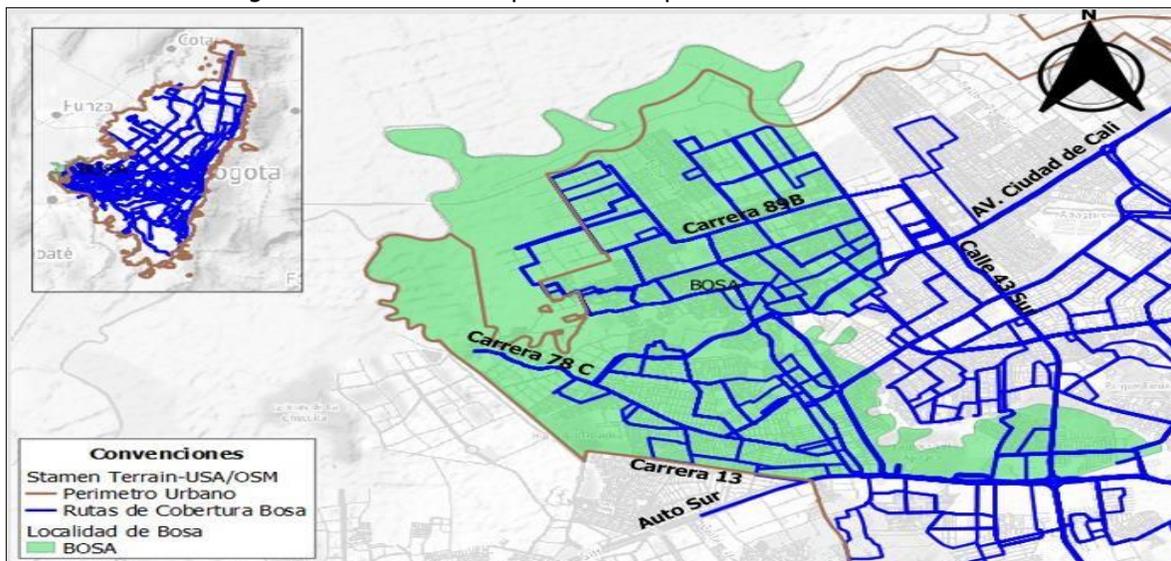
Página 1 de

RUTA	DENOMINACIÓN	TIPO RUTA	LOCALIDAD ORIGEN	LOCALIDAD DESTINO
9-2	METROVIVIENDA	Alimentador	Kennedy	Bosa
9-3	BOSA LA LIBERTAD	Alimentador	Kennedy	Bosa
9-5	AV. TINTAL	Alimentador	Kennedy	Bosa
9-7	BOSA LA INDEPENDENCIA	Alimentador	Kennedy	Bosa
CSM	SAN MATEO - PORTAL SUR	Urbana	Bosa	Soacha
132	METROVIVIENDA - CHAPINERO CENTRAL	Urbana	Bosa	Teusaquillo
P3	CANADA GUIRA - SAN BERNARDINO POTRERITOS	Urbana	Bosa	San Cristóbal
C11	VILLA DEL RÍO - PORCIUNCULA	Urbana	Bosa	Chapinero
10-3C	ALAMEDA	Alimentador	Bosa	Bosa
580	BOSA SAN JOSE - EST. BICENTENARIO	Urbana	Bosa	Candelaria
139	BOSA SAN JOSE - JUAN REY	Urbana	Bosa	San Cristóbal
91	BOSA SAN JOSE - PORCIUNCULA	Urbana	Bosa	Santa Fe
10-4	BOSA LAURELES	Alimentador	Bosa	Bosa
10-5	TERMINAL SUR	Alimentador	Bosa	Bosa
367	PORCIUNCULA - SAN BERNARDINO	Urbana	Bosa	Chapinero
10-3	ALBAN CARBONELL	Alimentador	Bosa	Bosa
10-2	BOSA CENTRO	Alimentador	Bosa	Bosa
23	SAN BERNARDINO-POTRERITOS - CHAPINERO	Urbana	Bosa	Teusaquillo
465A	BOSA SAN JOSE - CHICO NORTE	Urbana	Bosa	Chapinero
C29	ISLANDIA - CENTRO	Urbana	Bosa	Santa Fe
10-8	OLARTE - TIMIZA	Alimentador	Bosa	Kennedy
TC14	NUEVA ROMA - PORTAL SUR	Urbana	Bosa	Kennedy
GK505	BOSA SAN DIEGO - CORFERIAS	Urbana	Bosa	Teusaquillo
GC509	METROVIVIENDA - CORPAS	Urbana	Bosa	Suba
P44	BOSA SANTA FE - ARABÍA	Urbana	Bosa	Ciudad Bolívar
C701	METROVIVIENDA - RESTREPO	Urbana	Bosa	Antonio Nariño
13	BRASILIA - GERMANIA	Urbana	Kennedy	Santa Fe
15	BRASIL - MARLY	Urbana	Bosa	Teusaquillo
576	BOSA SANTA FE - ENGATIVA	Urbana	Bosa	Engativá
C135	BOSA SAN JOSE - GERMANIA	Urbana	Bosa	Santa Fe
C31	BOITA - CHAPINERO	Urbana	Kennedy	Teusaquillo
927	BOSA SAN JOSE - AEROPUERTO	Urbana	Bosa	Fontibón
544A	BOSA ISLANDIA - GERMANIA	Urbana	Bosa	Santa Fe
C15	BOSA SAN PEDRO - CHAPINERO	Urbana	Bosa	Teusaquillo
607A	SAN BERNARDINO - POTOSI	Urbana	Bosa	Suba
GL510	BOSA CENTRO - CLI. SAN RAFAEL	Urbana	Bosa	San Cristóbal
TC22	PORTAL AMERICAS - PORVENIR	Urbana	Bosa	Kennedy
GL508	BOSA SANTAFE - EST. AV. 1 MAYO	Urbana	Bosa	San Cristóbal
T24	YOMASA BETANIA - CIUDADELA EL RECREO	Urbana	Usme	Bosa
P24	SAN BLASS - BOSA SAN JOSL	Urbana	Bosa	San Cristóbal
107A	JAQUELINE - CHAPINERO	Urbana	Kennedy	Teusaquillo
579	EL RECREO - CENTRO INTERNACIONAL	Urbana	Bosa	Santa Fe
593	METROVIVIENDA - CHICR	Urbana	Bosa	Chapinero
C97A	CERROS DE ORIENTE - PORVENIR	Urbana	Usme	Bosa
16	PORTAL AMERICAS - PORTAL DE USME	Urbana	Kennedy	Usme
14	BETANIA - CHAPINERO CENTRAL	Urbana	Kennedy	Chapinero
787A	METROVIVIENDA - TEUSAQUILLO	Urbana	Bosa	Santa Fe

RUTA	DENOMINACIÓN	TIPO RUTA	LOCALIDAD ORIGEN	LOCALIDAD DESTINO
Z12	METROVIVIENDA - TEUSAQUILLO	Urbana	Bosa	Santa Fe
GA506	CATALINA II - GALERIAS	Urbana	Kennedy	Teusaquillo
599	BOSA SAN DIEGO - SUBA GAITANA	Urbana	Bosa	Suba
120	BOSA SAN DIEGO - EGIPTO	Urbana	Bosa	Santa Fe
T38	METROVIVIENDA - ESTACION MODELIA	Urbana	Bosa	Engativá
C105	JACQUELINE - CHAPINERO	Urbana	Kennedy	Teusaquillo
GK502	BOITA - AEROPUERTO	Urbana	Kennedy	Fontibón
GA503	SAN BERNARDINO - EST. CALLE 100	Urbana	Bosa	Suba Oriental
99	BOSA LA PRIMAVERA - GERMANIA	Urbana	Bosa	Santa Fe
10-1	AVENIDA BOSA	Alimentador	Bosa	Bosa
GA507	CHAPINERO - METROVIVIENDA	Urbana	Bosa	Chapinero
191	UNICENTRO - METROVIVIENDA	Urbana	Bosa	Usaquén
9-10	ROMA	Alimentador	Kennedy	Kennedy
117	SAN BERNARDINO - LIBERTADORES	Urbana	Bosa	San Cristóbal
111	METROVIVIENDA - GAVIOTAS	Urbana	Bosa	San Cristóbal
121	EL RECREO - SAN DIEGO	Urbana	Bosa	Santa Fe
T62	METROVIVIENDA - CASABLANCA	Urbana	Bosa	Suba
166	METROVIVIENDA - PORCIUNCULA	Urbana	Bosa	Chapinero
N04B	BOSA SAN JOSE - RESTREPO	Urbana	Bosa	Antonio Nariño
GA501	SAN JOSE - GERMANIA	Urbana	Bosa	Santa Fe
94	BOSA SAN DIEGO - SUBA CORPAS	Urbana	Bosa	Suba
E16A	BOSA SAN JOSE - GILMAR	Urbana	Bosa	Suba
634	BOSA SAN DIEGO - CALLE 153	Urbana	Bosa	Usaquén
GD504	BOSA SAN JOSE - MIRANDELA	Urbana	Bosa	Engativá
731	BOSA SAN JOSE - PALERMO	Urbana	Bosa	Teusaquillo

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Imagen 1. Rutas Zonales que transitan por la localidad de Bosa.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

**Señora Luz Patricia Martínez**

**(...) Soy persona en condición de discapacidad y no se tiene en cuenta transporte adecuados para esta población lo mismo persona mayor sobre todo en los urbanos y los alimentadores muchas veces no bajan la rampla si no ven una muleta o silla de ruedas se debe implementar más transporte para este tipo de población muchas gracias (...)** Sic.

TRANSMILENIO S.A. permanentemente adelanta los estudios y las gestiones necesarias para mejorar el servicio y ampliar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá con calidad y eficiencia económica, tal y como su naturaleza de entidad pública lo exige.

La principal estrategia con la que cuenta la Entidad para atender a las personas con discapacidad es la vinculación de flota accesible en los componentes del SITP.

No obstante, el incremento en la flota accesible es un proceso gradual y obedece a la vinculación de vehículos nuevos por vencimiento de vida útil de los que actualmente prestan el servicio en el SITP, muchos de estos provenientes del antiguo transporte público colectivo, los cuales no contaban con medios de accesibilidad para personas con discapacidad y por sus características mecánicas no pueden ser adecuados con dispositivos de accesibilidad.

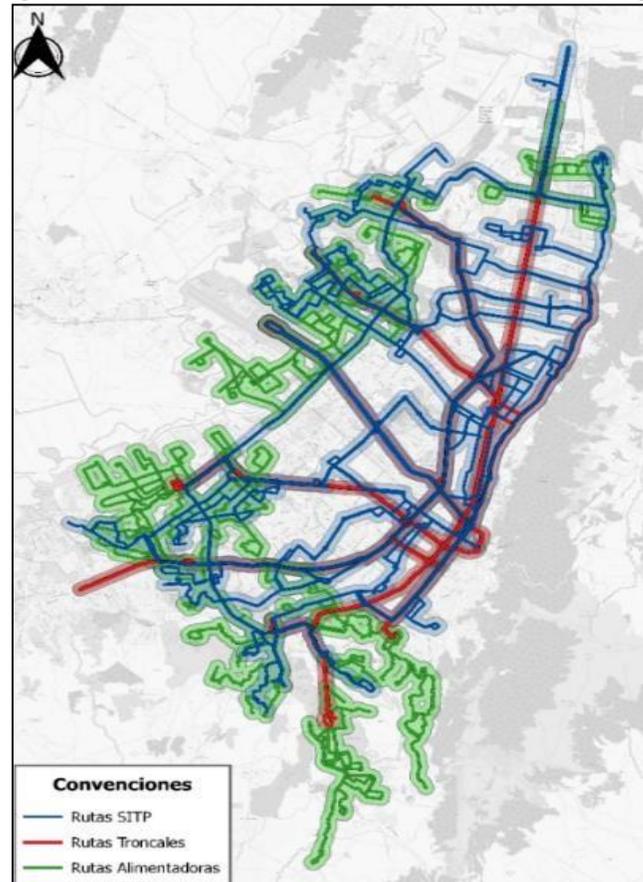
De acuerdo con lo anterior, la Administración Distrital toma como base las disposiciones de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, para lograr que en un plazo de 10 años la ciudad cuente con el 80% de flota accesible en operación. Es importante resaltar que este periodo se cumple en el año 2023.

La red de transporte ofrecida por el SITP ya cuenta con accesibilidad a lo largo del Distrito Capital mediante la combinación de servicios. Esto se evidencia al comprobar que la red troncal ofrece accesibilidad completa (100%) con un total de 2.354 vehículos, los servicios alimentadores superan el 91% de flota accesible y un total de diez y ocho (18) rutas urbanas, las cuales también superan el 60% de flota accesible en su operación, permiten ofrecer a los usuarios realizar sus viajes entre los pares origen - destino de sus intereses.

De acuerdo con el plan de implementación de rutas accesibles, compuesto por los 19 servicios que son: 266, 599, T12, T13, T40, 19-3, 19-7, 19-8, C1, C25, P500, T163, T21, SE14, 703, C37, 94, 385 y 143 y la programación de flota realizada por los concesionarios, la gestión adelantada durante los últimos años estuvo orientada a mantener en las primeras cinco (5) rutas, la mayor cantidad de flota dotada con dispositivos de acceso y en los 14 restantes vehículos accesibles programados.

A la fecha, el componente zonal del SITP, en sus servicios urbano, complementario y especial, tiene 6.176 vehículos vinculados, de los cuales 2.037 buses incluyen mecanismo para el acceso de personas en condición de discapacidad o movilidad reducida, es decir, un 33% de la flota zonal.

Imagen 2. Cobertura rutas accesibles en la Ciudad de Bogotá.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

De la Imagen 2 es importante resaltar, que el Sistema TransMilenio ofrece mediante la red troncal buses articulados, biarticulados y padrones duales, los cuales son 100% accesibles; respecto a los servicios de alimentación, se asciende al 91% de buses accesibles, de un total de 927 vehículos con corte a febrero 28, y se espera que este componente llegue al 100% en el primer semestre de este año, con la entrada en operación de las unidades funcionales correspondientes al Portal Usme, que se tiene previsto inicie en junio, y Portal Suba, que inició el 6 de marzo de 2021.

En la actualidad se están realizando los estudios y evaluaciones para determinar la necesidad de abrir nuevos procesos licitatorios o de mecanismos de provisión y operación de flota, que permitan completar la red en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Cabe mencionar que toda la flota que se vinculará al sistema a través de las unidades funcionales es 100% accesible, esto mejorará la prestación del servicio a los usuarios que son personas con discapacidad.

De acuerdo con lo anterior, una vez empiecen a cumplirse los acuerdos suscritos en el Otrósí entre la Entidad y los operadores vigentes y con la implementación de las rutas de las Unidades Funcionales adjudicadas a nuevos concesionarios de provisión y operación de flota, se espera que para el año 2022 se termine de implementar el diseño operacional del SITP, y gradualmente hasta esa fecha se evidencie una mejora en el incremento de flota accesible, la calidad del servicio, regularidad de los intervalos, satisfacción de los usuarios, mejoras a la flota y medidas contra la evasión del pago, entre otros factores propios de la operación.

Es decir, los usuarios del Distrito Capital contarán con un Sistema de transporte más organizado, accesible, seguro, eficiente y sostenible.

### **(...) Se debe mejorar la frecuencia de las rutas urbanas (...) Sic.**

En cuanto a esta inquietud, le solicitamos nos suministre la información requerida para poder realizar la correspondiente investigación de cada caso incluyendo número de ruta, lugar, número de cenefa o punto de parada, fecha y hora, es decir, contar con la mayor cantidad de datos posible que nos permita generar acciones correctivas cuando se evidencie el incumplimiento de algún procedimiento o alguna obligación por parte de las empresas operadoras o de los conductores del Sistema.

### **(...) Implementación de rutas donde la densidad poblacional es alta (...) Sic.**

Se informa que TRANSMILENIO S.A como Ente Gestor del SITP debe velar por su correcta operación para atender con calidad, eficiencia y sostenibilidad la demanda de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C. Por lo cual, la Entidad viene adelantando varios procesos de optimización del servicio, a fin de maximizar la eficiencia de los recursos como se describe a continuación:

- A partir del seguimiento constante de las áreas técnicas y operativas de TRANSMILENIO S.A., se evalúa el comportamiento de cada una de las rutas, para identificar los sectores que están recuperando mayor demanda, con el fin de aplicar los refuerzos de flota necesarios para atenderlos. Es decir, ubicar más recursos donde hay mayor incremento de demanda. En los sectores donde la demanda ha bajado sustancialmente, se programan menos recursos, pero se mantiene la cobertura.
- Se evalúa el comportamiento de la oferta – demanda por franjas horarias y tipos día, lo cual permite diferenciar el número de despachos de horas pico y horas valle, así mismo reprogramar los horarios de cierre de los servicios, sin afectar a los usuarios.
- A la par con la implementación del nuevo Diseño Operacional del SITP, se han evidenciado sectores con requerimientos de cobertura, y focos de inseguridad por el transporte informal, por lo tanto, se han incluido algunas extensiones y nuevas rutas que garantizan el servicio, complementando la cobertura e impactando la informalidad, con lo cual se estima integrar un mayor número de usuarios al Sistema.
- De manera similar, se han generado servicios con la función de alimentar el Sistema troncal, en los sectores periféricos de la ciudad, garantizando a los usuarios movilizarse a partir de conexiones seguras que no incrementan su tarifa gracias a la integración.

Adicionalmente, TRANSMILENIO S.A. informa que el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, se definió como un sistema de rutas jerarquizadas que se complementan de acuerdo con sus características, y fue diseñado para dar cubrimiento total de transporte en la ciudad y permitir el desplazamiento de los usuarios, a partir de la combinación de servicios, sin importar su origen o destino de viaje.

De ahí, que a través del Sistema se ofrece a los usuarios diferentes alternativas de conexión para transportarse, mediante la utilización de una ruta o la combinación de distintas rutas disponibles.

### **Señora Hilda Lozano Galán**

#### **(...) como lograr que todos los usuarios estén enterados de estos avances y el sentido de apropiación de este transporte necesario (...) Sic.**

Desde TRANSMILENIO S.A., trabajamos de manera permanente para posicionar en los usuarios del Sistema, los canales oficiales a través de los cuales damos a conocer las actualizaciones, manual del usuario, campañas, novedades y ajustes que se adelantan. En este sentido seguimos reforzando esta estrategia para que los usuarios siempre tengan a la mano la información correcta y exacta que les permita tener una mejor experiencia de viaje y apropiación del transporte público de la ciudad.

#### **(...) Uso correcto de la puerta preferencial -realizar u trabajo de cultura ciudadana con patrulleros estudiantes etc Creando sentido de pertenencia de este servicio (...) Sic.**

Desde el componente de Atención al Usuario en Vía, que hace parte de la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones, en cuanto la emergencia sanitaria lo permita retomaremos el esquema de Zonas de Acceso Prioritario en los Portales de Usme, Sur y Américas, así mismo y desde ahora reforzaremos con mensajes alusivos de respeto y cultura ciudadana frente al uso de las puertas preferenciales mediante altavoces en los Portales y mensajes voz a voz y por megáfono en los demás puntos de intervención de nuestro equipo.

#### **(...) Como lograr que los estribos de los buses sean mas accesibles para personas mayores y en condición de discapacidad y los buses que tienen la puerta central la usen para este servicio que fue creado (...) Sic.**

Es importante aclarar que la totalidad de flota nueva que ha sido vinculada al Sistema cumple con las Normas Técnicas Colombianas vigentes en la materia (NTC 5701 "Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de pasajeros, incluidas aquellas con movilidad y/o comunidad reducida y NTC4901-3 "Vehículos para el transporte urbano masivo de pasajeros"), así mismo, se encuentran homologadas por el Ministerio de Transporte y cuentan con la Tarjeta de Operación expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, razón por la cual TRANSMILENIO S.A., autoriza su vinculación al sistema.

Para el caso específico de los pasamanos o asideros, la Norma Técnica Colombiana 4901-3 establece:

## “5.7 ASIDEROS VERTICALES Y HORIZONTALES

5.7.1 Los asideros deben tener la resistencia suficiente para garantizar que no se produzca una deformación permanente en los mismos, después de aplicar una carga de 1 500 N, para asideros verticales, y 400 N, para asideros horizontales, cuando se verifique de acuerdo con lo establecido en la NTC 4901-2.

5.7.2 Deben estar diseñados e instalados de manera que no presenten riesgo de lesión para los pasajeros. La superficie debe estar libre de aristas o filos corto punzantes. Los extremos deben terminar en curva o con una protección de manera que no exista peligro de lesión al usuario. La superficie debe ser no deslizante.

5.7.3 El color de los asideros deben ser de alto contraste con respecto al color interno del vehículo para facilitar su ubicación para los pasajeros.

5.7.4 Los asideros deben permitir a los pasajeros un agarre estable (palma de la mano apoyada) y firme. Deben ser de sección circular con un diámetro entre 25 mm y 45 mm.

5.7.5 Los asideros horizontales se deben ubicar a una altura entre 1,75 m y 1,90 m a partir del piso del autobús.

5.7.6 Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del autobús.

5.7.7 Se deben colocar asideros a cada lado de las puertas de servicio, de manera que tengan un punto de agarre a disposición de un pasajero que está de pie sobre el suelo o plataforma del autobús.

5.7.8 Todos los asideros verticales y horizontales deben ser construidos en tubos de acero inoxidable, aluminio pulido o en acero recubierto en material plástico.”

En consecuencia, los vehículos tipo padrón (de capacidad 80 pasajeros), cuentan con tres puertas de servicio, la puerta del medio es la puerta donde se ubica el elevador o plataforma para la accesibilidad para personas con movilidad reducida, por lo cual, la misma es operada únicamente para permitir el ingreso o descenso de las personas en silla de ruedas o con alguna discapacidad que no permita que ingrese por la puerta número uno.

### **Señora Viki Keint Sotelo Chicangana**

**(...) La sugerencia implementar más frecuencia de los SITP y TransMilenio, mayor capacitación y socialización a conductores y personal, ya que discriminan mucho a esta población al utilizar el medio de transporte. (...) Sic.**

Es importante aclarar que los Concesionarios de Operación son los responsables de la verificación de idoneidad de cada conductor contratado y es autónomo en sus procesos de selección. Sin embargo, con el fin de garantizar la capacidad de las personas que desempeñaran la labor de operadores de bus en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, ha establecido una serie de requisitos y parámetros contractuales que permiten controlar la vinculación y la permanencia de este personal en el Sistema, entre los cuales, se encuentra haber aprobado un programa de capacitación que deben dictar los operadores directamente o por medio de terceros que son avalados por TRANSMILENIO S.A., el cual se encuentra definido previamente en el Manual de Operaciones del SITP.

Para que un conductor pueda operar un vehículo en el Sistema Integrado de Transporte SITP, debe encontrarse vinculado laboralmente al Concesionario y contar con código de operación emitido por

TRANSMILENIO S.A., el trámite de asignación de código, se realiza (i) por solicitud del Concesionario de operación y (ii) la verificación de los requisitos contractuales establecidos.

Los requisitos mencionados anteriormente, fueron establecidos en los contratos de concesión y el Manual de Operaciones del componente zonal y se listan a continuación:

- a) Tener la licencia de conducción vigente. La categoría deberá ser acorde con el tipo de vehículo que vaya a operar el conductor.
- b) No haber tenido un número de infracciones que conlleve la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.
- c) No haber sido sancionado por conducir en estado de embriaguez.
- d) No tener deudas vigentes con la autoridad de tránsito de Bogotá. Estar a paz y salvo o tener acuerdo de pago (sin que presente mora) con la Secretaría de Movilidad o la entidad encargada del asunto, en lo que se refiere a comparendos.
- e) Edad Mínima: 18 años (Art. 3, Ley 1397 de 2010) o la que estipule la Normatividad Vigente.
- f) Certificado de aprobación de los cursos de capacitación de ingreso para conductores del Sistema, que cumpla con el PROGRAMA DE CAPACITACIÓN establecido por TRANSMILENIO S.A.
- g) Certificado de aprobación de la evaluación de Aptitudes Físicas, Mentales y de Coordinación Motriz, expedido por profesionales de cada especialidad médica, EPS o una entidad médica que cuente con licencia o registro ante la respectiva autoridad competente.
- h) Certificado Judicial vigente expedido por el ente público designado para tal fin.
- i) No tener estados de recapacitación pendientes en la base de datos de conductores.

En este sentido y en la búsqueda de garantizar la idoneidad de las personas que desempeñarán la labor de operadores de bus en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, le presentamos en las tablas 2 y 3, los contenidos de los programas de capacitación de ingreso y de actualización, definidos por el Manual de Operaciones anteriormente mencionado.

Tabla 2. Curso de capacitación para ingreso de conductores (buses alimentadores y convencionales).

MODULO		INTENSIDAD		
		TEORICO	PRACTICO	TOTAL
1	Relaciones humanas	6	2	8
2	Atención de contingencias	4	4	8
3	Aspectos generales del sistema y visita al centro de control	1	1	2
4	Manual de Operaciones - SITP	8	0	8
5	Conocimiento del vehículo	4	6	10
6	Conducción de buses	3	10	13
7	Manejo preventivo y accidentalidad	14	13	27
8	Conducción para reducir emisiones contaminantes	0	4	4
9	Atención a la población vulnerable o en condición de discapacidad	3	2	5
<b>TOTAL</b>		<b>43</b>	<b>42</b>	<b>85</b>

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Tabla 3. Curso de actualización anual para conductores.

MODULO		INTENSIDAD		
		TEÓRICO	PRACTICO	TOTAL
1	Relaciones humanas	2	1	3
2	Atención de contingencias	2	2	4
4	Manual de Operaciones - SITP	4	0	4
5	Conocimiento del vehículo	1	3	4
6	Conducción de buses	2	3	5
7	Manejo preventivo y accidentalidad	8	7	15
8	Conducción para reducir emisiones contaminantes	0	2	2
9	Atención a la población vulnerable o en condición de discapacidad	1	2	3
<b>TOTAL</b>		<b>20</b>	<b>20</b>	<b>40</b>

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Adicionalmente, un conductor que tenga algún tipo de falencia en el comportamiento o desempeño de su labor y que esté relacionada con el tema de seguridad operacional e incumplimiento del Manual de Operaciones, queda en estado de Re-Capacitación, para lo cual la empresa operadora deberá programar una capacitación de mínimo cuatro (4) horas en temas relacionados con seguridad vial, actores viales, conocimiento en las normas de tránsito, prevención de accidentes de tránsito, sensibilización y concientización.

Esas jornadas son desarrolladas por los concesionarios con material pedagógico entregado por TRANSMILENIO S.A., en ellas, se fomentan actitudes de prevención, para así fortalecer e incentivar a los operadores hábitos de conducción segura, cordialidad y respeto por los demás actores de la vía. Por otra parte, también se coordinan actividades de prevención y sensibilización en vía con la participación de todas las empresas operadoras del Sistema.

#### Señora Flor Isabel Avella

**(...) Revisar la ruta 3 12 Compostela el bosque ya q inicial mente fue solicitada y aprobada por una vía y en el momento la quieren enviar por otra ruta dejando por fuera muchas personas de la comunidad varios barrios y conjuntos residenciales q por las condiciones de la via y eso lo debieron tener en cuenta antes de adquirir los buses para q se acomodarán a las condiciones de la via esperamos una pronta solución a este inconveniente y nos dejen la ruta por dónde estaba solicitada (...) Sic.**

**(...) Q se tenga en cuenta son las necesidades de las comunidades frente al tema de movilidad si aprueban una ruta es para el servicio de la comunidad y de alguna forma también se beneficia la entidad prestadora del servicio por las validaciones de pasajes volviendo al tema de la ruta 3 12 ya q por donde la piensan enviar beneficia 2 barrios la esperanza y el bulevar y por la parte alta beneficia 15 barrios y 9 conjuntos residenciales (para tener en cuenta) (...) Sic.**

Es pertinente precisar que con el propósito de continuar dando la cobertura ofrecida por los actuales servicios de alimentación de las zonas SITP de Suba Centro, Perdomo, Fontibón y Usme, TRANSMILENIO S.A., adelantó los procesos licitatorios TMSA-SAM-18-2019 y TMSA-SAM-19-2019,

que comprendió la provisión y operación de 483 vehículos, 100% eléctricos, dividida en cinco (5) unidades funcionales.

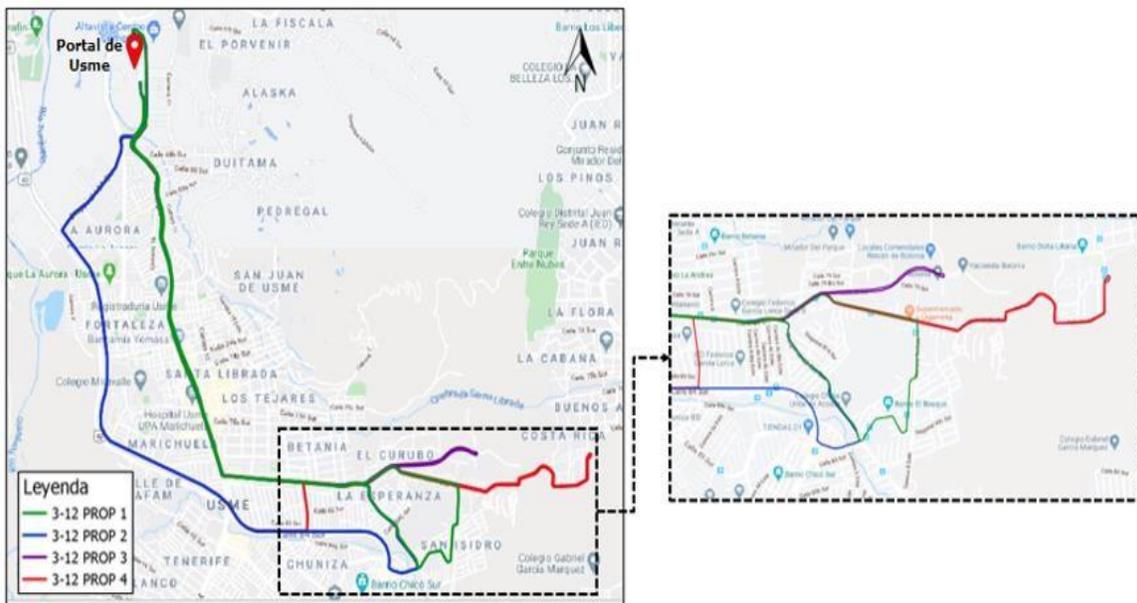
Así las cosas, como resultado de los citados procesos licitatorios, se adjudicó el contrato para la provisión de flota y la operación de las rutas que darán la conexión con el componente troncal de la zona de Usme, por lo tanto, la Entidad tiene previsto que la nueva flota con validación a bordo y accesible, inicie su funcionamiento en el primer semestre del año 2021.

Ahora bien, dentro de la nueva flota eléctrica que operará en el Portal Usme, se incluyeron los buses necesarios para la implementación de la ruta con validación a bordo y código 3-12 "Compostela", que tendrán conexión con el Portal Usme.

En lo referente al trazado de la ruta 3-12 "Compostela", es importante tener presente que la infraestructura vial (estructura de pavimento) y el diseño geométrico de las vías, así como el ancho de la calzada, los radios mínimos de giro impuestos por el vehículo tipo padrón, la altura de la carrocería o la distancia al suelo de los buses y las pendientes de las vías, entre otros aspectos, deben garantizar la operación del servicio en forma segura, para todos los actores viales (peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas y conductores).

De ahí, que TRANSMILENIO S.A. ha realizado diferentes visitas técnicas con un bus padrón eléctrico, con el propósito de revisar y verificar que se cumplan todas las condiciones anteriormente expuestas. Producto de estas visitas, se presentan las observaciones realizadas por la Dirección Técnica de Seguridad de TRANSMILENIO S.A., a los cuatro (4) trazados revisados para la definición del recorrido de la ruta 3-12 "Compostela".

Imagen 3. Propuestas de trazados para la ruta 3-12 "Compostela" revisados y evaluados.

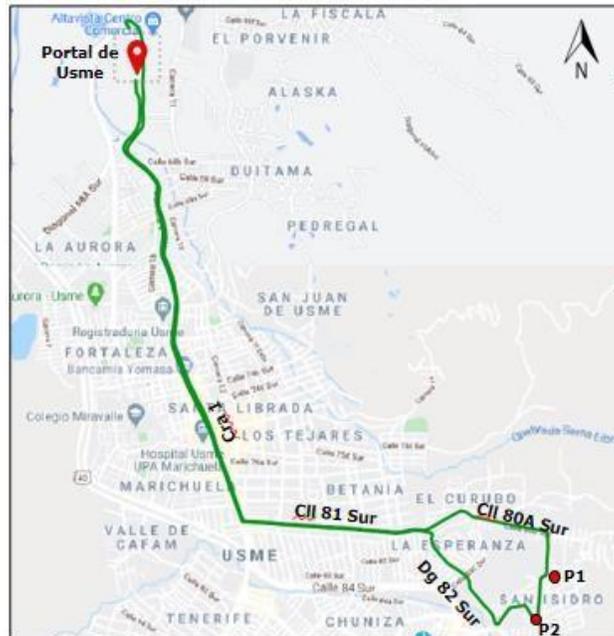


Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Propuesta 1 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".

Durante el recorrido se identificaron dos (2) puntos críticos para la operación de la ruta. Estos son:

Imagen 4. Propuesta 1 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- Punto 1: Carrera 7C Este - Diagonal 82 Sur - Carrera 7A Este.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ Se evidencia poca visibilidad al tomar la "S".
- ✓ Invasión de carril contiguo para realizar los giros.
- ✓ Paso uno a uno (con bus padrón).
- ✓ No se cuentan con vías alternas para desvíos en caso de contingencia.

- Punto 2: Carrera 7A Este - Calle 83 Sur - Transversal 7 Este.

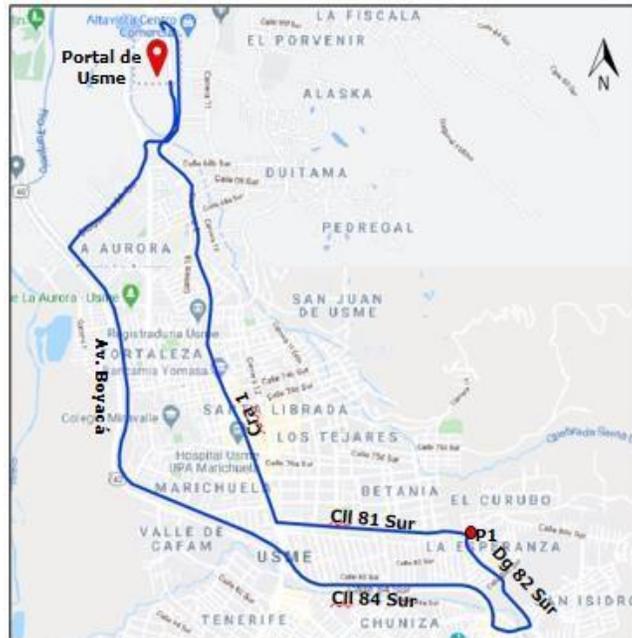


Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ Se evidencia poca visibilidad al tomar la curva.
- ✓ Se deben hacer maniobras de reversa si se encuentra con un vehículo circulando en sentido contrario.

Propuesta 2 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".

Imagen 5. Propuesta 2 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- Punto 1: Calle 81 Sur - Carrera 1 Este.
- ✓ Se evidencia que coinciden diferentes flujos en la intersección, se debe transitar con precaución.

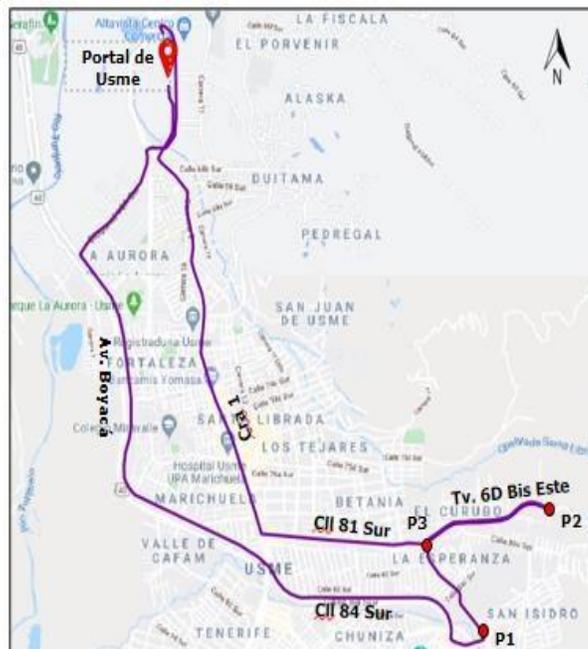


Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Propuesta 3 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".

Durante el recorrido se identificaron tres (3) puntos críticos para la operación de la ruta. Estos son:

Imagen 6. Propuesta 3 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- Punto 1: Transversal 6D Bis Este - Carrera 10A Este.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ El giro en U para retornar se hace en tres tiempos
- ✓ Se evidencia Institución Educativa en construcción, lo que aumenta las condiciones de riesgo al momento de hacer maniobras de reversa por el paso de estudiantes.
- ✓ Se presenta vehículos "piratas" en el punto.

- Punto 2: Diagonal 81 Sur - Carrera 5A Este.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ Se identificaron cambios de pendientes pronunciados que generarían golpes al vehículo.

- Punto 3: Transversal 6 Este - Calle 82 Sur.



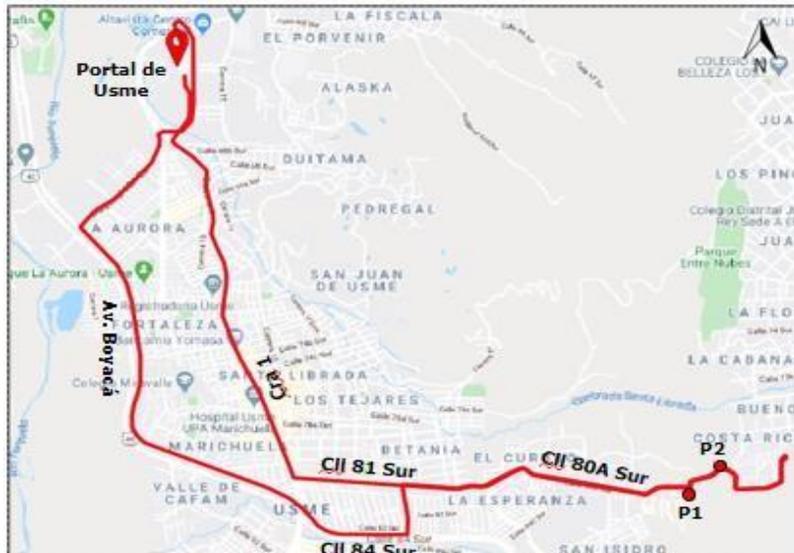
Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ Gestora social de la zona mencionó que, bajo condiciones normales, en horario de ingreso y salida de clases la acumulación de peatones en la intersección dificulta el paso de todos los vehículos.

Propuesta 4 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".

Durante el recorrido se identificaron dos (2) puntos críticos para la operación de la ruta. Estos son:

Imagen 7. Propuesta 4 de trazado para la ruta 3-12 "Compostela".



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- Punto 1: Calle 80 Bis Sur - Carrera 10 Bis Este.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ Invasión de carril contiguo para realizar los giros.
  - ✓ Se deben hacer maniobras de reversa si se encuentra con un vehículo circulando en sentido contrario.
  - ✓ Paso uno a uno (con bus padrón).
  - ✓ Pendiente entre el 17% y 23.9%.
- Punto 2: Calle 79 Sur.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

- ✓ Invasión de carril contiguo para realizar giros.
- ✓ Pendiente entre el 15.9% y 30.1%.

Teniendo en cuenta los riesgos evidenciados durante los diferentes recorridos para la ruta 3-12 "Compostela", desde la Dirección Técnica de Seguridad se considera viable el siguiente trazado:

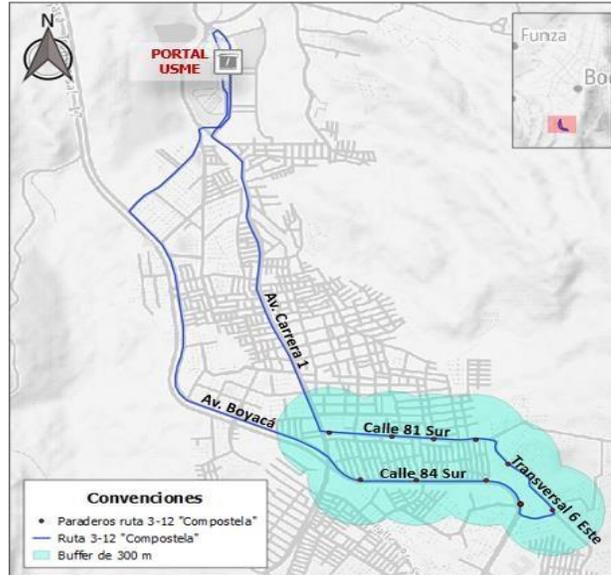
Imagen 8. Trazado viabilizado para el recorrido de la ruta 3-12.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

En consecuencia, atendiendo las observaciones y conclusiones suministradas por la Dirección Técnica de Seguridad de TRANSMILENIO S.A. y con el fin de garantizar la operación del servicio en forma segura, para todos los actores viales (peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas y conductores), el trazado viabilizado para el recorrido de la ruta 3-12 "Compostela" corresponde al mostrado en la Imagen 8.

Imagen 8. Trazado viabilizado para el recorrido de la ruta 3-12 "Compostela".



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Es importante precisar, que el diseño operacional de la ruta 3-12 "Compostela", se definió que esta ruta operaría con buses de tipología padrón, con una capacidad de 80 usuarios.

Asimismo, TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del Sistema, ha decidido realizar el cambio gradual de las rutas alimentadoras a rutas urbanas, con el fin de implementar el sistema de validación abordo, como medida para mitigar la evasión del pago generado en el componente de alimentación.

La anterior decisión, se ha tomado dado que los servicios alimentadores están siendo objeto de evasión en dos sentidos. En primer lugar, estas rutas fueron creadas con el propósito de dar conexión a los usuarios desde los barrios, hasta las estaciones y portales del componente troncal a través de una tarifa integrada que debe ser pagada al llegar al Portal o estación de transferencia, sin embargo, existen personas que utilizan estas rutas de forma indebida para movilizarse al interior de los sectores sin llegar al servicio troncal, lo que implica una evasión en el pago del servicio prestado.

En segundo lugar, algunos ciudadanos aprovechan que en la ruta alimentadora llegan muchas personas al tiempo al sistema troncal y toman ventaja de esta situación, para evadir los torniquetes y no realizar el pago que garantiza la sostenibilidad de la prestación de un servicio de transporte público de calidad.

Estos fenómenos se han venido incrementado en toda la ciudad y los usuarios que utilizan correctamente la ruta para llegar al sistema troncal, realizando el pago por el servicio que se les está prestando, han manifestado su inconformidad porque no pueden subirse al bus debido a que se encuentran ocupados por una gran cantidad de personas que no hacen buen uso del sistema.

Así las cosas, de acuerdo con las problemáticas expuestas y teniendo en cuenta las solicitudes de los usuarios que utilizan de manera adecuada el Sistema y que se han visto afectados por los evasores y con el fin de controlar la evasión en el componente de alimentación e incentivar la cultura de pago.

Se comunica además, que con el propósito de generar el menor impacto en la operación y en los usuarios en la referida implementación, la Entidad ha decidido que la validación abordo de las rutas alimentadoras, se efectúe a medida que las concesiones vigentes debieran renovar su flota, o en escenarios en los que dichas rutas entren en paquetes de licitación nuevos, como es el caso de las rutas licitadas en las Unidades Funcionales y las establecidas en el Diseño Operacional del otrosí estructural con los operadores de fase III.

En este orden de ideas, las rutas en las cuales se implementó la medida (validación a bordo de las rutas alimentadoras) durante el último trimestre de 2020, corresponden a los servicios alimentadores 10-6 "Perdomo" que opera en el portal Sur, 12-1 "Fátima" que opera en la estación intermedia General Santander desde el pasado 14 de noviembre de 2020; también, el 30 de noviembre de 2020, se realizó la migración (validación a bordo de los buses) de las rutas 5-1 "Suba Rincón" y 5-2 "Avenida Carrera 91" de las estaciones Granja - Carrera 77 y Av. Cali, respectivamente. Así mismo, el 26 de diciembre de 2020 las rutas alimentadoras 16-7 "La Estancia", 16-8 "Zona Franca", 16-9 "Fontibón Centro" y 16-10 "Villemar" del costado sur del Portal Eldorado,

iniciaron operación con validación a bordo, es decir, como rutas urbanas, por lo tanto, los usuarios deben realizar la validación del pasaje al ingresar al bus.

A la par, desde el pasado 6 de marzo se implementó la validación a bordo en las rutas que dan conexión con el Portal Suba, y en el transcurso del primer semestre del presente año, se implemente la medida de validación a bordo en las rutas alimentadoras de los siguientes portales y estaciones: Portal Usme, estación intermedia Molinos, estación intermedia Calle 40 Sur y una ruta del Portal Tunal

Se suma a lo expuesto, que el precio del pasaje para servicios troncales es de dos mil quinientos pesos (\$2.500), y de dos mil trescientos pesos (\$2.300) para los servicios zonales. La tarifa de transbordos continúa siendo de cero (\$) para transbordos de una ruta troncal del Sistema TransMilenio a una ruta zonal (urbana, complementaria y especial), así como entre rutas zonales y de doscientos pesos (\$200) de una ruta zonal a una ruta troncal. Cabe aclarar que lo anterior aplica sólo para usuarios con tarjeta Tullave personalizada.

En consecuencia, los usuarios de las rutas zonales pagan dos mil trescientos pesos (\$2.300) al subir al bus y doscientos pesos (\$200) adicionales al realizar el ingreso al componente troncal (transbordo), con lo cual pagan en total dos mil quinientos pesos (\$2.500). Este valor, es el mismo que paga un usuario al ingresar al componente troncal, desde una ruta alimentadora.”

Además, se informa que todos los usuarios del sistema actualmente se benefician de una ventana de tiempo de 110 minutos, para realizar transbordos.

Entonces, con la implementación de la validación a bordo de los buses alimentadores, la Entidad busca generar los siguientes beneficios a los usuarios:

- La implementación de torniquetes ayudará a la organización de los ascensos a los buses, ya que solo puede ingresar una persona a la vez (seguridad).
- Se descongestionarán los portales y estaciones intermedias del sistema, pues se puede hacer conexión en otros puntos del componente troncal (flexibilidad).
- También se descongestionarán los vehículos, puesto que ya no habrá personas que hagan uso indebido del Sistema (calidad del servicio).
- Para los usuarios que hagan uso del Sistema para hacer viajes cortos, la validación en los torniquetes permitirá hacer una mejor estimación de la demanda, con lo cual se pueden programar mejores frecuencias de flota.

Por último, se comunica que la implementación de la validación en los servicios de alimentación requiere de la instalación de dos (2) barreras de control de acceso, una en la puerta delantera y otra en la puerta trasera de los buses con tipología padrón.

**(...) Tener en cuenta también en los paraderos las condiciones de seguridad e solicitado un paradero donde hay una cámara de seguridad del distrito y dónde viene beneficiando comunidades de la parte alta de algunos barrios q les queda muy distante los paraderos y en las madrugadas son sitios muy peligrosos por la inseguridad. Citio paradero**

**solicitado Cra. 8 con calle 81 c sur esté barrio Compostela 1.2 localidad 5 de Usme (...)  
Sic.**

En el lugar indicado "carrera 8 Este con calle 81C Sur- Barrio Compostela", se encuentra implementado el paradero identificado con el código de cenefa No. 215A12 en sentido norte-sur, y a 80 metros aproximadamente se encuentra el paradero identificado con el código de cenefa No. 216A12 en sentido sur – norte. Cabe señalar, que se debe tener en cuenta que los paraderos mencionados anteriormente, no pueden quedar enfrentados, toda vez que la carrera 8 Este es una vía de una calzada, con dos carriles, uno por sentido, características que impiden la implementación de la parada. En este orden de ideas, no se considera viable lo solicitado.

Ahora bien, TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor tiene competencias en relación con la organización, estructuración, planeación y control sobre la operación del Sistema de Transporte Masivo de pasajeros, en sus componentes zonal, troncal y aéreo (cable) y por lo tanto, ha actuado para generar estrategias que permitan intervenir las causas a diversos problemas de convivencia y seguridad, como el trabajo mancomunado con la Policía Nacional, Institución que tiene como misión el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.

En virtud de lo anterior, la Entidad realiza periódicamente un Convenio de Colaboración con la Policía Nacional, con la finalidad de aunar esfuerzos en materia de seguridad por lo cual en el año 2019 se firmó un convenio entre TRANSMILENIO S.A. y la Policía Nacional el cual fue prorrogado y adicionado para los años 2020 y 2021, con el cual se busca fortalecer las acciones preventivas y de control que permitan contrarrestar los delitos e infracciones que se presenten en el Sistema de Transporte Masivo.

Para el año 2021, se continuará trabajando de manera articulada con Entidades de carácter distrital y nacional en la ampliación y el fortalecimiento de estas estrategias con el fin de mejorar las condiciones de convivencia y seguridad para todos los actores del Sistema.

**Señora Adriana Mabel Niño Acosta**

**(...) La seguridad en Transmilenio ha desmejorado notablemente (robos y asesinatos dentro de buses y estaciones). ¿Qué piensan hacer para mejorar este tema? (...) Sic.**

TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor tiene competencias en relación con la organización, estructuración, planeación y control sobre la operación del Sistema de Transporte Masivo de pasajeros, en sus componentes zonal, troncal y aéreo (cable) y por lo tanto, ha actuado para generar estrategias que permitan intervenir las causas a diversos problemas de convivencia y seguridad, las cuales presentamos a continuación:

La primera de ellas se constituye en el trabajo mancomunado con la Policía Nacional, Institución que tiene como misión el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.

En virtud de lo anterior, la Entidad realiza periódicamente un Convenio de Colaboración con la Policía Nacional, con la finalidad de aunar esfuerzos en materia de seguridad por lo cual en el año

2019 se firmó un convenio entre TRANSMILENIO S.A. y la Policía Nacional el cual fue prorrogado y adicionado para los años 2020 y 2021, con el cual se busca fortalecer las acciones preventivas y de control que permitan contrarrestar los delitos e infracciones que se presenten en el Sistema de Transporte Masivo.

En el ámbito de sus competencias, la Policía Nacional desarrolla actividades de control en las diferentes estaciones del Sistema TransMilenio, llevando a cabo operativos en los cuales se aplica el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, para materializar los medios y medidas correctivas por comportamientos contrarios a la convivencia dentro de los que se incluyen los del cuidado del espacio público.

Para la realización de las actividades mencionadas, el Sistema en su Componente Troncal cuenta con 7 Oficiales, 38 Suboficiales, 266 patrulleros y 297 auxiliares de la Policía Nacional de acuerdo con la información suministrada por el Comando Servicio Transporte Masivo de la Policía Metropolitana de Bogotá, así como también con 1.044 guardas de seguridad privada. Se debe mencionar que la cantidad de Policías disponibles es dinámica de acuerdo con las necesidades del Distrito Capital y del Sistema TransMilenio, que diariamente está reforzando el control en las Estaciones y Portales. TRANSMILENIO S.A., la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y en general la Administración Distrital en cabeza de la Alcaldía Mayor de Bogotá, están en continua gestión ante el Gobierno Nacional y la Policía Nacional de Colombia para lograr un incremento en el pie de fuerza para mejorar las acciones de control que tanto demanda la ciudadanía.

Otra estrategia implementada es la participación del grupo de mediadores los cuales tienen entre sus funciones principales la de desescalar los conflictos que se puedan presentar entre los usuarios del Sistema, así como prevenir contravenciones en estaciones y portales, bloqueos, y generar espacios de diálogo y entendimiento entre los usuarios y demás actores, para reducir el impacto de los malos comportamientos y mitigar la evasión del pago.

Este grupo cuenta con 258 mediadores sociales y 72 auxiliares de pedagogía, coordinadores y talleristas que se encargan de prevenir, mitigar y contener los conflictos que se generen en TransMilenio los cuales están ubicados en 28 puntos priorizados del Sistema.

En el año 2021, se continuará trabajando de manera articulada con Entidades de carácter distrital y nacional en la ampliación y el fortalecimiento de estas estrategias con el fin de mejorar las condiciones de convivencia y seguridad para todos los actores del Sistema.

**(...) ¿Qué han hecho y piensan hacer para reducir el tema de los colados en Transmilenio (porque es evidente que las mal llamadas "puertas anticolados" no fueron efectivas, más aún cuando permanecen de par en par en muchas de las estaciones)? (...)** Sic.

Con el propósito de prevenir y controlar la evasión del pago del pasaje, TRANSMILENIO S.A. en condición de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, lidera el Plan Anti –Evasión en los nueve (9) portales y las ciento cuarenta (140) estaciones del componente troncal y las acciones conjuntas con los concesionarios de operación en el componente zonal del Sistema. El Plan Anti - Evasión actúa a través de cuatro (4) líneas de acción: Fiscalización,

Infraestructura, Cultura Ciudadana y Monitoreo. Bajo la presente Administración se ha dado continuidad y se busca fortalecer estas líneas de trabajo como se describe a continuación:

- I.** En relación con la línea de **fiscalización**, seguimos trabajando con el personal uniformado que diariamente están reforzando el control en las Estaciones y Portales, en el marco del Convenio entre TRANSMILENIO S.A. y la Policía Nacional con el fin de "Aunar esfuerzos entre TRANSMILENIO S.A. y LA POLICÍA NACIONAL – POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ, para fortalecer la seguridad y vigilancia de los usuarios del Sistema TransMilenio".

En este punto, cabe resaltar que el número de policías dedicados a la seguridad y a apoyar el control de problemáticas como la evasión en el Sistema podría ser mayor, y que los auxiliares de policía desarrollan actividades importantes de presencia y prevención, pero no tienen facultad para la imposición de comparendos según lo previsto en el Código Nacional de Policía. Además, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID19 la Policía ha tenido que apoyar en gran parte controles a las medidas de aislamiento preventivo y obligatorio dispuestas por los Gobiernos Nacional y Distrital, así como todas las estrategias de bioseguridad y prevención del Coronavirus en el Sistema, sumado a sus labores tradicionales en los temas de seguridad y de imposición de medidas correctivas por evasión del pago y otros comportamientos contrarios a la convivencia en TransMilenio, lo que dificulta una participación mayoritaria de sus miembros.

Por su parte, TRANSMILENIO S.A. seguirá manteniendo servicios de Vigilancia y Seguridad Privada sin armas para la estrategia de contención y disuasión de evasores de pago, en los Portales siempre en actitud colaborativa con los demás agentes del Sistema, actuando en conjunto y sin incurrir en las funciones propias legal y constitucionalmente atribuidas a la Policía Nacional.

En cuanto al componente zonal y el servicio de alimentación se seguirá trabajando en:

- Concertación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y la Policía Metropolitana de Bogotá para hacer planes conjuntos en paraderos y buses del componente zonal para atacar violencias, delitos y conductas de evasión del pago, con participación de Gestores de Convivencia, unidades de policía de la Estación de Policía respectiva y equipo de Pedagogía de TMSA.
- Manejo con personal de vigilancia privada de control de espacios en plataformas de portales y estaciones con servicio de alimentación para evitar paseadores.

Ahora bien, vale la pena acotar que se está trabajando en el rediseño de las estrategias de articulación con la Policía para implementar acciones conjuntas más focalizadas, integrales y contundentes frente a esta problemática.

- II.** En relación con **infraestructura**, TRANSMILENIO S.A. ha desarrollado, a través de alianzas con otras entidades de orden Distrital, Nacional y privado, estudios y consultorías que permitan establecer la tecnología más adecuada (tanto en Barreras de Control de Acceso – BCA, como en puertas) para el Sistema de Transporte Masivo de Bogotá que permita el control adecuado del fenómeno de evasión tanto en portales y estaciones del componente troncal, como en los buses del componente zonal.

En esta materia, al corte del 31 de diciembre de 2019, la ciudad contaba con barreras perimetrales instaladas en 44 puntos de la troncal de TransMilenio. Durante el 2019, se instalaron y entregaron plenamente cuatro (4) puntos adicionales, a saber, Calle 72, Calle 76, Avenida Jiménez y Ricaurte por Calle 13. Igualmente, se hizo una ampliación en el punto de Banderas hacia la plataforma sur de alimentación con el fin de minimizar riesgos de evasión, paseadores y accidentalidad vial.

Como en el año 2020 se logró el desarrollo de los pilotos de Barreras de Control de Acceso tipo pasillo motorizado y piso techo (similares a las que se implementaron en TransMiCable), y de puertas anti-evasión en la Estación Santa Lucía, en el año 2021 se espera revisar los resultados y análisis de esos pilotos y brindarlos como insumo para tomar las decisiones gerenciales sobre cambios en infraestructura para las Estaciones y Portales existentes del Componente Troncal del Sistema, así como para las nuevas troncales en la ciudad.

Sumado a esto, en el marco de la cláusula del Otrosí estructural del SITP firmado con cada uno de los seis (6) concesionarios del Componente Zonal, en el año 2020 se avanzó en la retoma de mesas de trabajo con los concesionarios y la solicitud de los planes y cronogramas de implementación de cada uno. Ya en el año 2021 se está haciendo seguimiento al cumplimiento del tercer hito del otrosí, relacionado con la implementación de los aditamentos de infraestructura que permitan mitigar la evasión en la flota de los buses del componente zonal del Sistema.

Por último, se realizará seguimiento a las propuestas de mecanismos y elementos físicos para evitar el fenómeno de paseadores en portales y estaciones de operación y despacho de rutas alimentadoras, así como a la implementación de los validadores a bordo de los buses de alimentación.

**III.** En lo que corresponde a la tercera línea de trabajo de **Cultura Ciudadana**, se realizan campañas de sensibilización a la ciudadanía y a los infractores sobre los efectos nocivos de la evasión que, si bien han tenido un foco de implementación en portales y estaciones del Sistema, van dirigidas a todos los usuarios de TransMilenio y ciudadanía en general.

En el año 2020 se activó en el mes de agosto la campaña TransMi Te Cuida, con tres mensajes esenciales en el marco de la coyuntura por el COVID19. En primer lugar, conservar el distanciamiento social en el uso del Sistema, en segundo lugar, usar obligatoriamente el tapabocas dentro de portales, estaciones y buses de TransMilenio, y el tercero, validar el pasaje para hacer un buen uso del Sistema.

Se ejecutó la campaña para prevenir la evasión en el mes de diciembre de 2020 de la mano de la Emisora Candela Estéreo y el Equipo de Pedagogía bajo el lema "Si todos pagamos, todos ganamos". Se hicieron activaciones en los Portales de Suba, Usme y las Estaciones de San Mateo y Molinos. También se difundieron cuñas radiales de la campaña de promoción de la importancia de pagar el pasaje por varias emisoras de la capital con el mensaje "Por un TransMi más Pro, Yo pago mi Pasaje"

Además de las campañas, desde los equipos de Mediación Social y Pedagogía de

TRANSMILENIO S.A., se ha promovido la cultura ciudadana y el respeto, así como la corresponsabilidad con el Sistema TransMilenio y su buen uso, desde la prevención y el control. Es así como se han diseñado diferentes intervenciones por parte del equipo de Mediación Social para prevenir comportamientos como la evasión del pago en el Sistema, construyendo ciudad y comportamientos sociales para una mejor convivencia. En virtud de lo anterior, se interviene a personas que evaden el pago del pasaje, apelando a la regulación a través del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, la reflexión moral y la cultura, así como a las consecuencias que trae no solo para la ciudad y el Sistema, sino también para las personas que usan el transporte público en términos de seguridad, comodidad y eficiencia, posicionando TransMilenio como bien público. Todo lo anterior con una visión que da prelación a la prevención sobre el control.

Ahora bien, en el marco del enfoque de cultura ciudadana desde TRANSMILENIO S.A. con el equipo de Pedagogía Externo se promueve la cultura de pago en el Sistema para diferentes poblaciones como la estudiantil tanto a nivel de primaria, secundaria y superior, así como las escuelas de fútbol, sector de la construcción, entre otros. Este equipo de Pedagogía tiene un componente de prevención de los comportamientos contrarios a la convivencia y busca, al igual que el equipo de Mediación Social, construir hábitos y comportamientos sociales para una sana convivencia.

Por otro lado, el enfoque del equipo de Pedagogía que dicta los talleres para la conmutación de los comparendos impuestos por evadir el pago del pasaje, entre otros, está orientado en la regulación de los comportamientos sociales por ley, que para el caso particular es el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Aunque guarda un lineamiento preventivo, este componente busca que los comportamientos contrarios a la convivencia no se repitan.

En suma, a través del resto del equipo en vía, anfitriones y guías IDIPRON se complementa la estrategia para mitigación de la evasión del pago con el enfoque de cultura ciudadana del Plan de Desarrollo Distrital, brindando información, activando rutas de atención, organizando filas, entre otras acciones, para fomentar un ambiente de sana convivencia y solidaridad entre usuarios permitiendo que los mensajes de Pedagogía y Mediación Social tengan una mayor permeabilidad.

Para el año 2021 y en el marco de la coyuntura por el COVID19, se continúan desarrollando las acciones y campañas de sensibilización con los usuarios para conservar el distanciamiento social en el uso del Sistema, usar obligatoriamente el tapabocas dentro de portales, estaciones y buses de TransMilenio, y validar el pasaje para hacer un buen uso del Sistema.

En el componente zonal se buscará también desarrollar campañas de sensibilización con comunidades y usuarios, de la mano con los concesionarios de operación de este componente, y se continuará haciendo presencia con los equipos en vía, en paraderos y buses, especialmente en aquellos de rutas críticas por tema de evasión del pago según la información suministrada por los concesionarios.

Es importante precisar que esta línea de trabajo a partir del año 2021 se potenciará como la más importante del Plan Anti-Evasión y se rediseñará pensando en su ampliación para dar

cuenta de un componente más integral orientado hacia la Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad.

- IV.** A partir del segundo semestre del año 2019 se abrió una cuarta línea de trabajo del Plan Anti – Evasión, denominada **Monitoreo**, que se inició con uno de los hitos más importantes de la anterior Administración, que fue el estudio de la línea de base de evasión en el componente troncal del Sistema, para hacer seguimiento no solo al fenómeno de evasión, sino a las medidas implementadas para contrarrestar a “los colados” y su impacto.

A nivel de la línea de trabajo de Monitoreo en estos próximos años se busca:

- Desarrollar un análisis a mayor profundidad y más desagregado de los estudios de línea base de evasión troncal.
- Lograr la implementación de la segunda fase de levantamiento de la línea de base de evasión zonal.
- Construir indicadores de seguimiento tanto al fenómeno de la evasión como del impacto de las estrategias implementadas en el marco del Plan Anti – Evasión.
- Ampliar el componente tecnológico (cámaras, software de conteo, software de seguimiento) para monitorear la evasión en los puntos más críticos.

Cualquier información con gusto será atendida.

Cordialmente,

**MARIO LEONARDO NIETO ANTOLÍNEZ**  
Director Técnico de Buses  
**TRANSMILENIO S.A.**

**JAIME ENRIQUE MONROY GARAVITO**  
Director Técnico de BRT  
**TRANSMILENIO S.A.**



**LUZ JANETH FORERO MARTÍNEZ**  
Directora Técnica de Seguridad  
**TRANSMILENIO S.A.**

**NICOLÁS ADOLFO CORREAL HUERTAS**  
Subgerente Técnico y de Servicios  
**TRANSMILENIO S.A.**

**Nubia Quintero Hernández**  
Directora Técnica de Modos Alternativos  
**TRANSMILENIO S.A.**

**CRISTINA SANDOVAL FORERO**  
Subgerencia de Atención al Usuario y  
Comunicaciones  
**TRANSMILENIO S.A.**

- Proyectó:** Lucy Cucaita – Dirección Técnica de Buses  
Vanessa Perez – Dirección Técnica de Buses  
Lina María Gómez Chávez – Subgerencia Técnica y de Servicios  
Duván Alejandro Pérez – Subgerencia Técnica y de Servicios  
Andrés Giraldo – Subgerencia Técnica y de Servicios  
William Fernando Viasús Sandoval – Subgerencia Técnica y de Servicios  
Manuel Vanegas – Dirección de Modos Alternativos  
Édgar Sánchez – Dirección Técnica de Seguridad  
Ingríd Pinilla – Dirección Técnica de BRT  
Patricia Carlos Saenz – Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones.
- Revisó:** Gilberto Padilla – Dirección Técnica de Buses  
Alejandro Machado Valencia – Subgerencia Técnica y de Servicios.  
Paola Martínez – Dirección Técnica de Seguridad
- Aprobó:** Mario Leonardo Nieto Antolínez – Director Técnico de Buses  
Jaime Enrique Monroy Garavito – Director Técnico de BRT  
Luz Janeth Forero Martínez – Directora Técnica de Seguridad  
Nicolás Adolfo Correal Huertas – Subgerente Técnico y de Servicios  
Nubia Quintero Hernández – Directora Técnica de Modos Alternativos  
Cristina Sandoval Forero – Profesional Especializado de Servicio al Usuario y Contacto SIRCI
- Consolidó:** Fabian Moreno Mican – Contratista Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones.
- Código:** 807
- Nota:** Los vistos buenos de las personas que han intervenido en la proyección, revisión y aprobación del presente documento fueron tomados a través del aplicativo T-DOC de la Entidad.