

**Efectos socioeconómicos generados por el transporte urbano en la ciudad de Bogotá en los
estudiantes de la jornada nocturna de la universidad la Gran Colombia**

Luisa Fernanda Ortiz Bohórquez

Lady Johanna Montenegro Castañeda

Natalia Andrea Soto Rojas

Universidad La Gran Colombia.

Especialización en gerencia financiera

Bogotá D.C.

Diciembre de 2015

Tabla de Contenidos

Resumen	1
Abstract	2
Palabras Claves	3
Keywords	5
Introducción	7
Capítulo 1 Antecedentes de la investigación	8
Marcos de referencia	8
Marco Legal.....	9
Marco Teórico	10
<i>Prioridad al Transporte Público</i>	11
<i>Principios y procedimientos de organización</i>	11
Aspectos Metodológicos.....	13
Capítulo 2 Descripción del transporte urbano en la ciudad de Bogotá D.C. actualmente .	14
Política de movilidad	14
Sistema de Transporte Público en la ciudad de Bogotá.....	14
<i>Bus</i>	14
<i>Sistema Transmilenio</i>	15
<i>Sistema Integrado de Transporte Público SITP</i>	16
<i>Taxi</i>	18
Plan Estratégico para la nueva alcaldía 2016	19
Plan de Desarrollo de Movilidad 2012-2016.....	19
Capítulo 3 Conocer los efectos socioeconómicos causados por el transporte urbano en los estudiantes de la universidad la Gran Colombia de la jornada nocturna en la ciudad de Bogotá D.C a través de la aplicación de encuestas	21
Desarrollo encuestas	21
Tipificación de los efectos socioeconómicos determinados a través de la aplicación de las encuestas a los estudiantes de la Universidad la Gran Colombia.	24
Conclusiones	41
Recomendaciones	42
Bibliografía	44

Índice de Tablas

Tabla No. 1 Tarifa bus	14
Tabla No. 2 Tarifas Taxi.....	18
Tabla No. 3 Estudiantes por facultad – Jornada nocturna.....	21
Tabla No. 4 Estudiantes por facultad – Jornada nocturna (porcentajes).....	22
Tabla No. 5 Número de encuestas a realizar.....	24
Tabla No. 6 Personas por estrato que poseen vehículo.....	32
Tabla No.7 Personas por frecuencia de uso del transporte que tienen o no vehículo particular...32	
Tabla No. 8 Gastos en transporte.....	34

Índice de Figuras

Figura No. 1 Principios y procedimientos de organización de un Sistema de Transporte Público.....	12
Figura No. 2 Zonas SITP (Neutra).....	17
Figura No. 3 Zonas SITP.....	17
Figura No. 4 Porcentaje total de hombres y mujeres.....	22
Figura No. 5 Total estudiantes por facultad.....	23
Figura No. 6 Porcentaje estrato.....	25
Figura No. 7 Porcentaje rangos de edad.....	26
Figura No. 8 ¿Cuenta con vehículo propio?.....	26
Figura No. 9 Porcentaje en el uso del Transporte público.....	27
Figura No. 10 Uso del transporte público por género.....	28
Figura No. 11 Tiempo para tomar el transporte público.....	29
Figura No. 12 Intervalo de tiempo en el Transporte público.....	30
Figura No. 13 Facilidad en conseguir Transporte público.....	31
Figura No. 14 Precio del transporte ¿Asequible?.....	33
Figura No. 15 Dinero gastado en el Transporte Público.....	33
Figura No. 16 Afectación si sube el precio en el Transporte público.....	34
Figura No. 17 Grado de seguridad en el transporte público.....	35
Figura No. 18 ¿Afecta su estado de ánimo el transporte público?.....	35
Figura No. 19 ¿Ha tenido lesiones físicas en el Transporte público?.....	36
Figura No. 20 ¿Usa el transporte público para ir al trabajo?.....	37
Figura No. 21 ¿Usa el Transporte público para ir a la academia?.....	37
Figura No. 22 ¿Usa el Transporte público para turismo?.....	38

Figura No. 23 ¿Usa el Transporte público para realizar diligencias personales?.....	38
Figura No. 24 Frecuencia de uso en el Transmilenio.....	39
Figura No. 25 Frecuencia de uso en el SITP.....	39
Figura No. 26 Frecuencia de uso en el bus urbano.....	40
Figura No. 27 Frecuencia de uso en el taxi.....	40

Resumen

Para los estudiantes de Bogotá movilizarse por la ciudad es demorado, inseguro y tensionante, y dentro de una perspectiva en la que se considera el transporte como arte de la calidad de la vida en la ciudad, es un componente de esta que sufre un continuo deterioro. (Guhl, y otros)

Teniendo en cuenta lo anterior, este trabajo se enfocará en describir y determinar cada uno de estos efectos, para conocer el entorno y las condiciones en las cuales hoy día nos encontramos, determinando cómo influye el mal servicio del transporte específicamente en los estudiantes de la jornada nocturna de la Universidad La Gran Colombia de la ciudad de Bogotá D.C.

El tema de investigación es viable e importante para identificar y analizar los efectos socioeconómicos generados por dicha problemática, puesto que la ciudad de Bogotá presenta grandes inconvenientes frente a su sistema de transporte urbano, causado principalmente por la falta de políticas y planes frente al desarrollo y transporte de la ciudad, las cuales NO ofrecen soluciones racionales y consecuentes frente al problema en cuestión.

En conclusión la investigación se enfocará en determinar las dificultades y problemas que presentan los estudiantes universitarios con el uso de dicho servicio. El cual, genera inconformidad en su diario vivir, como por ejemplo, los intervalos de tiempo en los trayectos, se traducen en espacios improductivos. Espacios que representan gastos a largo plazo. Estos tiempos bien proporcionados se aprovecharían en términos laborales, académicos, familiares y personales.

Abstract

For students of Bogotá move around the city is delayed, insecure and tensionate, and within a perspective that considers transportation as part of the quality of life in the city, is part of this suffering a steady deterioration. (Guhl, y otros)

Given the above, this paper will focus on describing and assessing each of these effects, to know the environment and conditions in which we find ourselves today, determining how it influences transportation service specifically students of the day Night of the Universidad La Gran Colombia in Bogotá DC.

The research topic is viable and important to identify and analyze the generated socioeconomic effects of this problem, since Bogotá has great disadvantages compared to their urban transport system, caused mainly by the lack of policies and plans against the development and city transport, which do not provide rational and consistent with the problem in question solutions.

In conclusion, the research will focus on identifying the challenges and problems posed by college students using the service. Which it generates dissatisfaction in their daily lives, such as intervals of time on transportation, result in unproductive areas. Spaces that represent long-term costs. These times would take advantage of personal labor terms, academic and family.

Palabras Claves

- **Accesibilidad:** Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población. (Tránsito, 2002).
- **Actividad Productiva:** Es la transformación de los recursos financieros, de insumos, inmuebles y capital humano; con el fin de obtener un producto o un servicio.
- **Eficiencia:** Según Idalberto Chiavenato, “significa utilización correcta de los recursos o medios de producción disponibles.” (Chiavenato, 2004) Cuando tenemos una correcta utilización de los medios de producción, se tiene un buen resultado. Es así como se construye el principio de eficiencia, llegando a las tendencias del siglo actual, donde el punto óptimo de las organizaciones, es obtener con pocas cantidades de insumos, productos de calidad y servicios que sean atractivos.
- **Efectividad:** Es la relación entre los resultados obtenidos en el ejercicio y los resultados esperados durante un periodo determinado. En la actualidad es un parámetro de medición estricto, pues se entiende por efectividad cuando se tienen mejores resultados en comparación con los anteriores haciendo uso de los mismo recursos sin sacrificar utilidades.
- **Eficacia:** Identifica y define los logros, los resultados y los objetivos conseguidos durante la ejecución de una actividad empresarial. Está estrechamente ligado con las actividades que permitan alcanzar las metas, se puede traducir en que la eficacia, es una cualidad que deben tener los gerentes para lograr el efecto en la actividad empresarial establecido.
- **Modalidad Urbana:** Es la relación que existe entre la cantidad de Viajes Personas- día que cumplen con los parámetros de medición distritales los cuales deben estar diseñados para satisfacer las necesidades económicas, políticas y sociales de los ciudadanos por medio de los diferentes modos de transporte que ofrece la ciudad. (V, 1991)

- **Plan Maestro de Movilidad:** Actualmente se trabaja en la articulación del Sistema Integrado de Transporte conformado por el transporte y masivo en una sola estructura física, operacional y tarifaria. La SDM adelantó el contrato para el diseño técnico legal y financiero del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá y actualmente se están ajustando y validando los productos del estudio y definiendo el cronograma de implementación gradual que deberá tener el proyecto.
- **Organismo de Tránsito:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. (Tránsito, 2002)
- **Siglas STTMP:** Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica. (Tránsito, 2002)
- **Transporte:** El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro.

Keywords

- **Accessibility:** Condition essential public services that allows any space inside or outside environment or easy enjoyment of the service by the entire population. (Tránsito, 2002).
- **Productive Activity:** The transformation of financial resources, inputs, real estate and human capital; in order to obtain a product or a service.
- **Efficiency:** According Idalberto Chiavenato "means proper use of resources or means of production available." (Chiavenato, 2004) When we have a proper use of the means of production, we have a good result. Thus the principle of efficiency is built, reaching the trends of this century, where the sweet spot of the organizations is obtained with small amounts of inputs, quality products and services that are attractive.
- **Effectiveness:** The relationship between the results obtained in the year and expected results over a given period. Today it is a strict measurement parameter, as it is understood by effectiveness when you have better results compared with previous using the same resources without sacrificing profits.
- **Effectiveness:** Identifies and defines the achievements, results and objectives achieved during the execution of a business. It is closely linked with the activities to achieve goals, you can translate that efficiency is a quality that should be the managers to achieve the effect on businesses established.
- **Urban Mode:** The relationship between the amount of travel Persons- day that meet the parameters of measurement which district shall be designed to meet the economic, political and social needs of citizens through different modes of transport the city offers. (V, 1991)
- **Mobility Master Plan:** Currently working on joint Integrated Transport System comprised transport and mass in one physical, operational and tariff structure. The SDM forward the contract to the legal and financial technical design of the Integrated

Public Transport System of Bogotá and currently are adjusting and validating the study products and defining the gradual implementation schedule that will have the project.

- Transit Agency: Son district or municipal administrative department for regulation units are responsible for organizing and directing related to traffic and transport in their respective jurisdiction. (Tránsito, 2002).
- Acronyms STTMP: System of Massive Transport of Passengers. The set of infrastructure, equipment, systems, signs, bus stops, vehicles, stations and road infrastructure designed and used for the efficient and continuous provision of public passenger transport in a specific area. (Tránsito, 2002).
- Transportation: Transportation concept used to describe the act and consequence of moving something from one place to another. It also allows name those gadgets or vehicles used for this purpose, taking individuals or merchandise from a particular site to another.

Introducción

Nuestra línea de investigación se enfocará en determinar los efectos sociales y económicos más relevantes y de impacto en los estudiantes de la Universidad La Gran Colombia – Jornada Nocturna, con el fin de poder identificar las condiciones en las cuales se enfrentan los estudiantes día a día, por el mal servicio de transporte urbano en la ciudad de Bogotá D.C. Enfocándose en las consecuencias que dicha problemática genera en los mismos.

De esta forma en principio se describe qué es el sistema actual del transporte público en Bogotá y así mismo se identifican los diferentes tipos de transporte con los cuales contamos. En el primer capítulo se realizó una investigación sobre los diferentes entes que intervienen en la definición y normatividad del transporte público en la ciudad de Bogotá.

Con el fin de conocer las características del transporte en la actualidad, en el segundo capítulo se encuentran los planes estratégicos de movilidad 2016 y plan de movilidad 2012 - 2016, con el fin de conocer el panorama con que cuenta la ciudad en términos de movilidad.

Para identificar los efectos tanto sociales como económicos, se realizaron encuestas a los estudiantes bajo una muestra poblacional. En el tercer capítulo se explica el desarrollo de la aplicación de estas encuestas.

Así mismo, en el capítulo 3 se desarrolla el análisis y la comparación de datos e información obtenida, por medio de gráficos y tablas de datos. Donde se relacionan variables que permiten tipificar los efectos socioeconómicos de la población objetivo.

Capítulo 1

Antecedentes de la investigación

Marcos de referencia

En Colombia y en el mundo, el transporte ha sido una de las mayores necesidades a suplir. Fue y es uno de los mayores retos, que los países del mundo han ido asumiendo y mejorando. En Colombia desarrollaron acciones, que a corto plazo fueron necesarias, factibles y efectivas para solventar esta necesidad, sin embargo, algunas de estas medidas actualmente no son eficaces ni eficientes y no responden ni certifican la resolución de estos problemas.

La rápida variación de elementos como lo es el tipo social, económico, político y tecnológico que se entremezclan para producir unas necesidades de movilización, requiere de un planteamiento técnico y cuidadoso de la inversión continuada de cuantiosos recursos y de un marco institucional y operativo que busquen garantizar un servicio de transporte público adecuado en las necesidades de la ciudad. (Guhl, y otros)

El tema del transporte urbano es un escenario en donde interactúan diversos factores que definen la demanda del servicio, siendo cada vez más complicado y difícil de analizar. Esto a futuro representa grandes complicaciones puesto que la mala planeación de la demanda, implica un sobrecosto en la oferta, como hoy día se evidencia en el país, principalmente en la ciudad de Bogotá.

Bogotá no es una excepción a la situación descrita, a tal punto que el deterioro del sistema de transporte de la ciudad está llegando a niveles preocupantes, que se convierte en uno de los problemas que afecta negativamente la vida cotidiana de los ciudadanos. Esto ha llevado a las autoridades a tratar de buscar soluciones rápidas a esta difícil situación, como consecuencia de la carencia de políticas y planes de desarrollo urbano y de transporte que analicen e investiguen el difícil panorama descrito y ofrezcan soluciones razonables y consecuentes con las características de la ciudad.

Uno de los grupos que conviven en la ciudad y que se ven afectados por la problemática del transporte público, son los ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS, los cuales se quejan del largo tiempo del trayecto entre el origen y su destino.

Adicional a esto, los estudiantes viven a diario los diferentes problemas que presenta el servicio de transporte como lo son: La inseguridad, las arbitrariedades de los conductores, la falta de señalización en las calles, la incapacidad de las autoridades de tránsito para dirigir el tráfico y las dificultades para circular.

Por lo anterior ¿Cuáles son los efectos socioeconómicos del transporte urbano en los estudiantes de la jornada nocturna de la Universidad La Gran Colombia en la ciudad de Bogotá?

Marco Legal

Dentro del marco legal se encuentra:

La Ley N° 105 de 1993, en el capítulo II, artículo 3:

Principios del transporte público”: El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad, y seguridad de los usuarios, sujeto a un contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios (Mora, 1994):

Del acceso al transporte: Se debe informar a los usuarios sobre los diferentes tipos de transporte de servicio público que se ofrecen, así mismo garantizar la seguridad, la calidad, el bienestar, las rutas, la comodidad, la infraestructura, entre otros. Apoyados de políticas públicas que fomenten el buen uso de los mismos.

Del carácter del servicio público del transporte: Cualquier servicio de transporte administrado bien sea por las empresas privadas o públicas, deben ser reguladas por el Estado.

De la colaboración entre entidades: Los organismos del Sistema Nacional de Transporte velarán por la planeación, coordinación, descentralización y participación.

De la participación ciudadana: Todas las personas, pueden participar y colaborar en el control y vigilancia de este servicio.

Las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros: Se entiende por ruta el trayecto entre el origen y el destino, con un recorrido determinado. El cual será otorgado mediante concurso, a través del Ministerio de Transporte.

De la libertad de empresa: La constitución de empresas para el transporte público deberán acreditar condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

El Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, aplicaran restricciones que eviten la competencia desleal.

De los permisos o contratos de concesión: Este servicio se otorgará mediante un contrato de concesión, el cual avalará el Ministerio de Transporte.

Del transporte intermodal: Las autoridades garantizarán la sana competencia entre los diferentes modos de transporte, así como su adecuada complementación.

De los subsidios a determinados usuarios: El Gobierno Nacional, las Asambleas Departamentales y los Consejos Distritales y municipales, establecerán subsidios para los estudiantes, personas discapacitadas físicamente y de la tercera edad.

Marco Teórico

“Las políticas públicas deben rescatarse y destacarse, pero no en el sentido pragmático y relista del pluralismo y neo corporativismo, si no en un sentido alternativo y superior”.

(Majone) Es así como la racionalidad instrumental y tecno económica de una política debe ser importante para la planeación y ejecución de la misma; pero no menos importante debe ser el componente dialógico y persuasivo en las mismas etapas y con el mismo objetivo: Lograr la puesta en marcha de una política pública, haciéndola factible y efectiva, objetivo que no se conseguirá fácilmente, sino llega a un acuerdo por medio de un dialogo efectivo con los principales afectados con estas desciones e imposiciones normativas.

No se está hablando de ser condescendientes ni poco objetivos con las necesidades generales de movilidad y eficiencia del servicio, se está tratando de entender la racionalidad y necesidad de cada uno de los actores involucrados, sus preferencias y sus condiciones, para que el éxito de la política pública sea mayor que si se desconocen todas estas situaciones. (Rosario, s.f.)

Prioridad al Transporte Público:

Los sistemas en su trayecto de operación sufren variaciones de acuerdo al desarrollo de los pueblos, cuando en estos: en un espacio o tiempo determinado la demanda de tránsito excede la capacidad vial, ocurre la congestión, y luego de la adopción de medidas usuales para la mejoría de la capacidad como: restricción de tránsito, coordinación de semáforos, fiscalización de tránsito, entre otras y no se supera el conflicto, los entes gubernamentales optan por implementar pasos deprimidos, anillos periféricos, el metro ligero y otras obras hasta cierto punto utópicas.

La prioridad al transporte público, no permite terminar con el congestionamiento, pero reduce los efectos en términos de prejuicios sociales, ampliando la velocidad comercial que más adelante la veremos en detalle.

Principios y procedimientos de organización:

Como sabemos, generalmente, el estado de desarrollo del sistema de buses urbanos refleja el nivel de desarrollo de la economía de las ciudades, por lo que es necesario proponer constantemente principios y procedimientos de organización de los distintos sistemas de transporte público masivo, es entonces esencial que las autoridades del transporte:

- Reconozcan la importancia y necesidad de mantener un "Bloque de Políticas coherentes".
- Construyan los cimientos para una Planificación y Regulación sistemática del transporte público.

- Una vez establecidos los cimientos, identifique los pasos de desarrollo ya que las normas son progresistas de acuerdo al espacio y el tiempo.
- Un esquema de procedimiento está determinado por las acciones a seguir para alcanzar un sistema eficiente con un buen nivel de satisfacción al usuario, a continuación en la gráfica se determina este proceso:

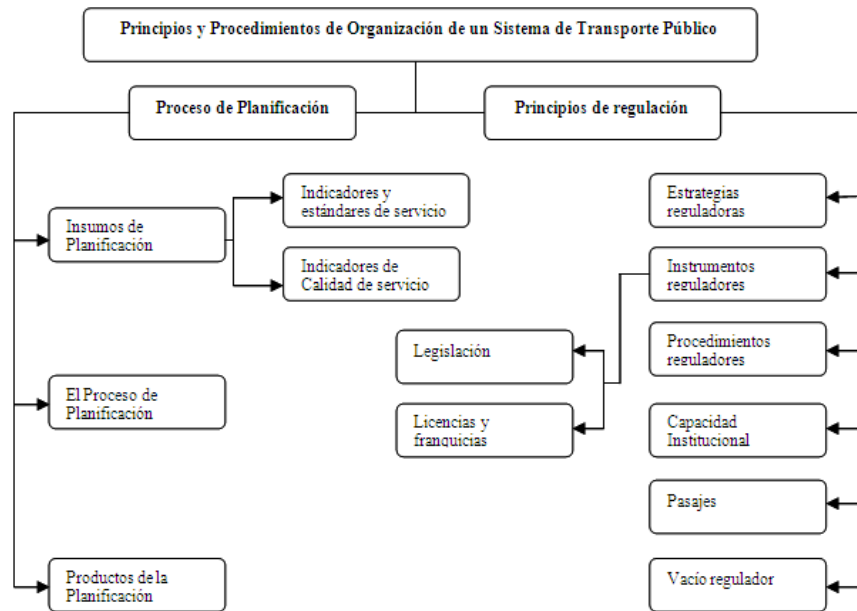


Figura No. 1 Principios y procedimientos de organización de un Sistema de Transporte Público.

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

Aspectos Metodológicos

Esta investigación es mixta, es decir, se realizó bajo un razonamiento cualitativo y cuantitativo. Por lo cual estuvo dividida en las siguientes fases:

Se realizó un diagnóstico del Sistema de Transporte público actual en la ciudad de Bogotá, con el fin de determinar los principales tipos de transporte que se ofrecen. Tomando como fuente de información los documentos existentes en el Ministerio de Transporte, en la secretaría de movilidad, en la Alcaldía de Bogotá, en los principales entes de control y en los diferentes estudios que contengan este tema.

Teniendo la información de estas fuentes, describir la situación actual del transporte público, enfocado en la zona centro de la ciudad de Bogotá. Y con esto detallar el contexto y las condiciones de los estudiantes de la Universidad la Gran Colombia, jornada nocturna.

Para conocer los efectos socioeconómicos causados por el transporte urbano en los estudiantes de la Universidad la Gran Colombia, jornada nocturna. Se requirió solicitar la base de datos de la oficina de admisiones, que contiene la cantidad de estudiantes, el género, la edad y la carrera correspondiente.

A continuación, con la información obtenida y clasificada, se tomó una muestra del total de los estudiantes, a los cuales se les aplicaron encuestas sobre el tema de la investigación.

Teniendo completo el anterior punto, se ordenó y se clasificó dicha información, realizando gráficas y cuadros correspondientes a las encuestas.

Se tipificaron los efectos arrojados de dichas encuestas, mostrando las consecuencias tanto sociales, como económicas.

Finalmente se determinaron las dificultades y problemas, los efectos económicos y sociales que presentan los estudiantes universitarios con el servicio de transporte público. Basándonos en la información cualitativa y cuantitativa recopilada y obtenida. Para dar respuesta a la pregunta problema de esta investigación.

Capítulo 2

Descripción del transporte urbano en la ciudad de Bogotá D.C. actualmente

Política de movilidad

La movilidad humana es el eje rector para la toma de decisiones políticas lo que conlleva a concluir que es un derecho de todo ciudadano para avanzar en la construcción de equidad, contener la segregación, social, económica, espacial y cultural, y con esto proporcionar elementos seguros para el acceso a la movilidad a cada una de las personas que habitan nuestra ciudad.

Teniendo en cuenta que la movilidad es para el ciudadano, se crea una política llamada plan de desarrollo de movilidad, en el cual se plantean las diferentes estrategias para la mejora de la movilidad en la ciudad y así de esta forma garantizar un servicio de transporte público y privado que cumpla con las expectativas de crecimiento y de satisfacción que se requieren en la ciudad.

Sistema de Transporte Público en la ciudad de Bogotá.

Bus:

“Bogotá cuenta con más de 498 rutas de transporte público colectivo (bus, buseta, colectivo o microbus)” (Movilidad, 2015). Los cuales se encuentran en migración para formar parte del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

GRUPO TARIFARIO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA DOMINICAL Y FESTIVA
Bus mayor de diez(10) años	\$1.450	\$1.500
Bus menor o igual a diez(10) Años	\$1.550	\$1.600
Buseta mayor de diez(10) Años	\$1.450	\$1.500
Buseta menor o igual a diez (10) años	\$1.550	\$1.600
Microbus	\$1.550	\$1.600

Tabla No. 1 Tarifas bus.

Fuente: Página oficial secretaría de movilidad, fecha de consulta: 05/12/15

Sistema Transmilenio

Actualmente en las calles de nuestra ciudad las personas realizan aproximadamente 2.057.815 viajes en moto, un 24% del total de los viajes las personas los realizan en vehículos particulares y 17.335 en buses, busetas, microbuses y buses del Sistema Transmilenio (articulados, biarticulados y alimentadores), lo que representa un 69% de la población, el 7% restante es utilizado por buses privados, escolares y camiones.

Para poder cubrir la demanda de Transmilenio, esta cuenta con carriles de infraestructura especializada para el acceso de los ciudadanos al sistema, como por ejemplo estaciones, puentes, túneles, andenes, plazoletas y alamedas. Adicionalmente, se necesita realizar el mejoramiento de las vías de los servicios alimentadores, así como áreas para el mantenimiento y estacionamiento de buses e infraestructura para el soporte de control el sistema. El sistema de Transmilenio cuenta actualmente con dos tipos de estaciones, las sencillas y las estaciones de cabecera o portales. Las estaciones sencillas son los puntos de parada sobre los corredores exclusivos ubicados entre 500 y 700 metros aproximadamente, donde el usuario puede comprar su pasaje y entrar al Sistema; las estaciones de cabecera o portales son los puntos de finalización o de iniciación de las rutas troncales, en estas estaciones se pueden realizar los transbordos entre los buses troncales, buses alimentadores, rutas de transporte intermunicipal y bicicleta. Con estas estaciones lo que busca Transmilenio es integrar no solo las troncales sino las zonas periféricas de la ciudad y muchos de los municipios.

Transmilenio cuenta con vías para los servicios troncales que hacen referencia a dos carriles centrales en las principales avenidas de la ciudad, éstos son acondicionados para soportar el paso de los articulados y son separados del carril de uso mixto. Adicionalmente el sistema de Transmilenio cuenta con estaciones diseñadas para facilitar el acceso rápido y cómodo de los ciudadanos, ya que los articulados se encuentran elevados a 90 cm del piso y las puertas de las estaciones que dan acceso al articulado se encuentran niveladas proporcionando que personas en condiciones de discapacidad puedan tener un acceso sin complicaciones al sistema.

Por otro lado Transmilenio cuenta con un sistema de estaciones intermedias son puntos estratégicos en donde se interceptan buses alimentadores, buses urbanos y buses troncales que proporcionan al ciudadano una mayor cobertura de transporte sin tener que pagar más.

Pero Transmilenio también cuenta con una infraestructura que da prioridad al peatón, como por ejemplo los cruces peatonales y los cruces semaforizados, los cuales cruzan de forma transversal las principales troncales de la ciudad. Pero Transmilenio no solamente piensa en el bienestar del peatón sino que también considera importantes a las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte, por ello construyó ciclo parqueaderos, los cuales son espacios diseñados para que los ciclistas puedan dejar sus bicicletas en un lugar seguro y que adicionalmente puedan estar conectados al sistema de Transmilenio. Actualmente, se cuentan con 9 ciclo parqueaderos con 2.189 puestos en total.

Toda esta infraestructura y el desgaste diario que representa transportar al 69% de la población, conlleva a que Transmilenio incluya dentro de sus sistemas lugares propicios para el mantenimiento y aseo de los articulados con el fin de proporcionar a la ciudadanía mayor confianza y mayor confort al momento de utilizar el servicio.

Sistema Integrado de Transporte Público SITP

El SITP con tiene importantes implicaciones en aspectos económico, financiero, técnico y legales para la ciudad; puesto que consiste como uno de los corredores de transporte público, determinando las vías que serán utilizadas por el sistema y los tratamientos que se deben realizar en cada una de ellas y fases del SITP.

De manera que el SITP se define, en función de los patrones de demanda y la asignación de viajes por corredor, adecuaciones en infraestructura necesaria para operaciones del sistema y la gradualidad de su implementación.

En cuanto al diseño de rutas del transporte el SITP se define una nueva estructura de ruta con sus paraderos, terminales y patios de operación, de acuerdo con la gradualidad de implementación previamente establecida.



Figura No. 2 Zonas SITP (Neutra)

Fuente: Página oficial del sistema integrado de transporte público, fecha de consulta: 10/08/15

Zonas SITP

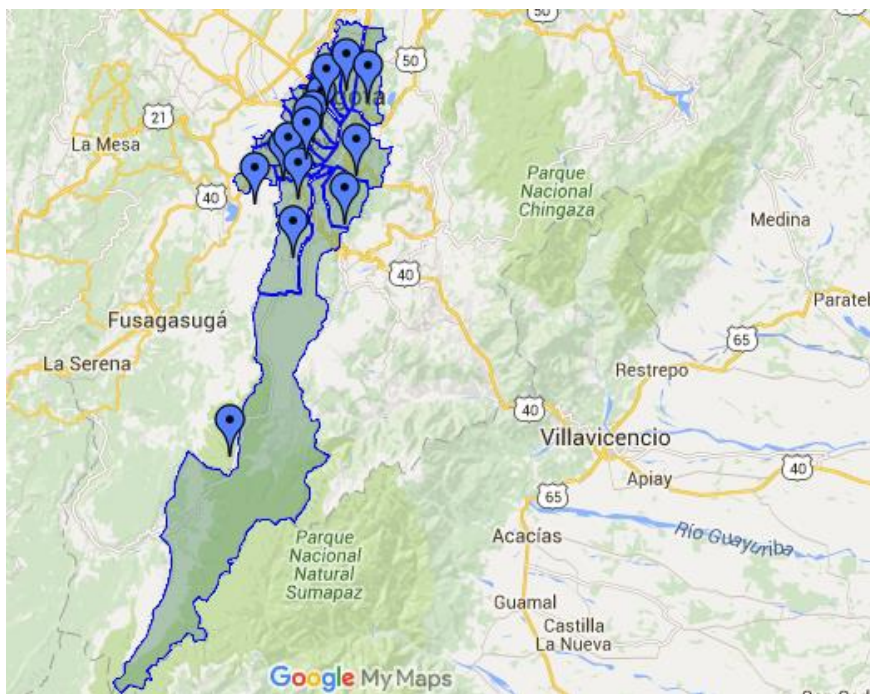


Figura No. 3 Zonas SITP

Fuente: Página oficial del sistema integrado de transporte público, fecha de consulta: 05/12/15

El SITP dividió la ciudad en trece zonas operacionales y una zona neutral, con el fin de facilitar la operación de cada uno de los operadores (concesionarios) del sistema y mejorar el uso del servicio a toda la ciudadanía. (SITP, 2015)

Por ello se manifiesta cuáles son las zonas de operación en la cual, puedan ser ubicados los ciudadanos de forma rápida dando utilidad a los servicios de forma efectiva.

Hoy en día el SIPT avanza por la ciudad, de los bogotanos puesto que es un sistema que, si bien representa una experiencia urbana y significativa para la historia de la ciudadanía generando un cambio de calidad de vida.

Taxi:

“Actualmente existen 51.628 vehículos de transporte público individual debidamente autorizados”. (Movilidad, 2015) La Secretaría Distrital de Movilidad es la encargada de fijar la tarifa y vigilar el estricto cumplimiento del cobro de los valores autorizados, así como ejercer el control del cobro de la tarifa mediante el uso de dispositivos adecuados técnica y específicamente para tales fines.

Tarifas Taxis

ITEM	No DE UNIDADES	VALOR A PAGAR
Valor unidad cada 100 metros	1	\$78
Arranque o banderazo	25	\$2.000
Valor por cada 30 segundos de espera	1	\$78
Recargo al y del Aeropuerto y Puente Aéreo	50	\$3.900
Recargo nocturno (20:00 a las 5:00 horas) - dominical y festivo	24	\$1.900
Carrera mínima	50	\$3.900
Servicio por hora	225	\$17.600
Puerta a puerta	9	\$700
Recargo desde el terminal de transporte	7	\$500

Tabla No. 2 Tarifas taxis

Fuente: Página oficial del sistema integrado de transporte público, fecha de consulta: 05/12/15

Plan Estratégico para la nueva alcaldía 2016

Primera línea del metro. Promete una solución técnica que permita mayor celeridad en la obra, combinando tramos elevados y subterráneos.

Segunda generación de TransMilenio. Troncales en avenida Boyacá, carrera 7.^a, calle 100-avenida 68 hasta la Autosur.

Consolidación Sistema Integrado de Transporte. Más carriles preferenciales para transporte masivo y patio-talleres para buses.

Infraestructura para peatones y ciclistas. Promete aumento del uso de la bicicleta en la ciudad, del 6 al 15 por ciento; la construcción de aceras, senderos y alamedas para peatones y ciclistas en las vías, los entornos de los colegios y a lo largo de ríos, quebradas y canales.

Se creará una dirección de la bicicleta para promover este medio alternativo de transporte.

Promoción de la responsabilidad de y con los motociclistas para reducir accidentes, y de los taxistas.

Creación de la Agencia Distrital de Asociaciones Público-Privadas.

Nuevas vías: construcción de la ALO y ampliación de: NQS, Caracas, 127, 170, calle 63 y Américas, entre otras.

Cultura ciudadana de la movilidad. (Bogotá A. M.)

Plan de Desarrollo de Movilidad 2012-2016

El plan de desarrollo de movilidad 2012-2016 contempla que se tendrán como prioridad el peatón así como las personas que utilicen como medio de transporte la bicicleta. Adicionalmente se a la introducción al sistema masivo con energía eléctrica.

Lo que concierne al sistema de transporte integrado, se pretende que éste sea integral desde lo urbano hasta lo regional, utilizando las vías férreas, los cables aéreos y la bicicleta. Para poder llevar a cabo todo lo anterior, se debe tener en cuenta que la ciudad debe contar

con ampliación, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial y peatonal, en donde se invertirán \$2.133.944 millones.

Adicionalmente de todos los cambios y los mejoramientos que se deben realizar para poder integrar lo urbano hasta lo regional, se prevé construir e integrar la red de metro pesado, la red de metro ligero y dos líneas de cable que conectarán zonas de la ciudad de difícil acceso a la red de transporte público.

En un principio se construyen dos nuevas troncales de Transmilenio que tendrán un recorrido por la Avenida Boyacá y la segunda troncal será por la avenida 68. Esta inversión será de \$2.280.000 millones.

Se tendrá una importante intervención en infraestructura vial con el fin de conectar los puntos de acceso de la ciudad con la región, entre ellos se encuentra el tramo sur de la avenida ALO, calle 13, intersección avenida San José con Cota y la intersección de la Avenida Cali por Avenida Samuel Cepeda Vargas.

Otro de los objetivos que se buscan con este plan es el de no promover el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios, buscando de esta forma la ampliación de las redes de ciclo rutas y ciclo estaciones, por medio de bicicletas públicas; con esto también se pretende diseñar una estrategia para la conformación de redes ambientales peatonales seguras, RASP, dando prioridad a la población más vulnerable y generando criterios de promoción de identidad cultural y cultura popular. La inversión que se tiene para este ítem es de aproximadamente 1.153.715 millones.

Otros proyectos que se contemplan dentro del programa de movilidad son: Cobros por gestión, sistema inteligente de transporte, sistema integrado de movilidad urbano regional Simur, ordenamiento de parqueo en vía y cultura ciudadana.

Capítulo 3

Conocer los efectos socioeconómicos causados por el transporte urbano en los estudiantes de la universidad la Gran Colombia de la jornada nocturna en la ciudad de Bogotá D.C a través de la aplicación de encuestas.

Desarrollo encuestas

Para conocer los efectos socioeconómicos causados por el transporte urbano en la población objetivo (Estudiantes de pregrado de la Gran Colombia jornada Nocturna), se solicitó la base de datos de los estudiantes de la universidad con la información necesaria para realizar encuestas sobre el tema en cuestión.

La base de datos arrojó la siguiente información:

Estudiantes por facultad – Jornada Nocturna

FACULTAD	F	M	TOTAL
CIENCIAS DE LA EDUCACION	602	571	1173
CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS	302	235	537
ARQUITECTURA	406	968	1374
CONTADURIA PUBLICA	390	226	616
DERECHO	1503	1316	2819
INGENIERIA CIVIL	421	1127	1548
TOTAL	3624	4443	8067

Tabla No. 3 Estudiantes por facultad – Jornada nocturna

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

De un total de 8.067 estudiantes de pregrado en la jornada nocturna, 3624 son mujeres y 4443 son hombres, siendo la Facultad de Derecho la que mayor número de estudiantes posee, así mismo dicha facultad se conforma más mujeres que hombres.

La siguiente tabla muestra el porcentaje de mujeres y hombres discriminado por facultad frente al total, donde la mayoría son hombres con un 51,1%.

Estudiantes por facultad – Jornada Nocturna (Porcentajes)

FACULTAD	F	M	TOTAL	% F	% M
CIENCIAS DE LA EDUCACION	602	571	1173	7,5%	7,1%
CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS	302	235	537	3,7%	2,9%
ARQUITECTURA	406	968	1374	5,0%	12,0%
CONTADURIA PUBLICA	390	226	616	4,8%	2,8%
DERECHO	1503	1316	2819	18,6%	16,3%
INGENIERIA CIVIL	421	1127	1548	5,2%	14%
TOTAL	3624	4443	8067	44,9%	55,1%

Tabla No. 4 Estudiantes por facultad – Jornada nocturna (porcentajes)

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

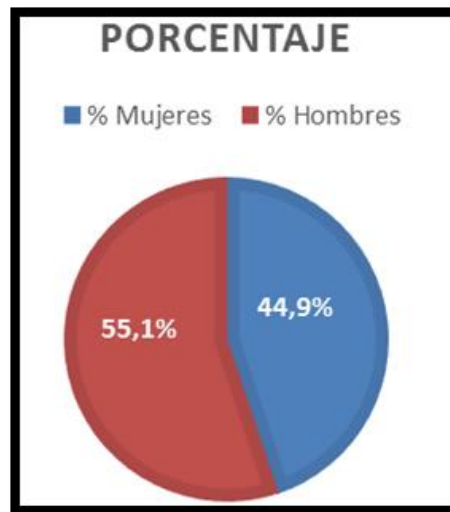


Figura No. 4 Porcentaje total de hombres y mujeres

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

Según los datos suministrados la mayoría de estudiantes se encuentran en la facultad de Derecho, seguido por la facultad de ingeniería.

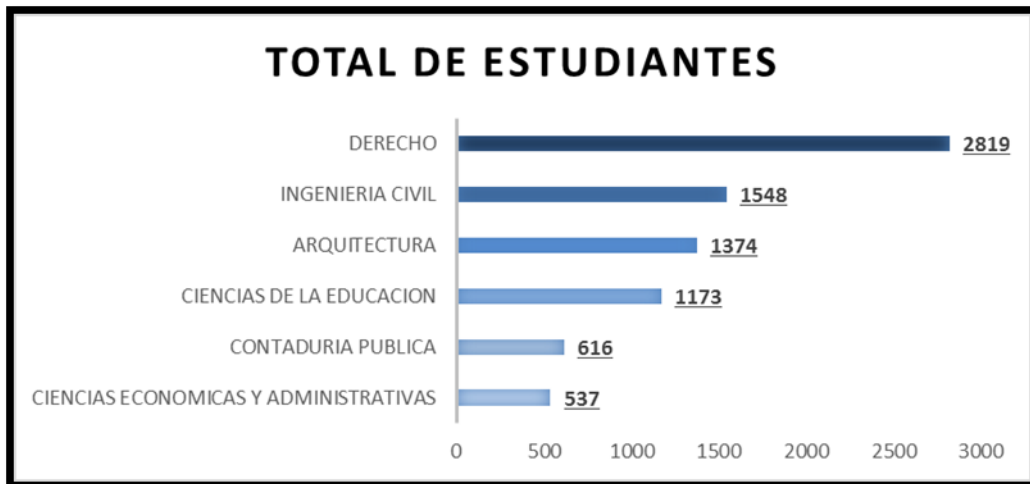


Figura No. 5 Total estudiantes por facultad

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 08/10/15

Para facilitar el estudio, se aplicó una fórmula estadística que permite seleccionar una muestra del total de la población y así predecir el comportamiento de la población total. La ecuación utilizada fue la siguiente:

$$\frac{k^2 N p q}{e^2 (N - 1) + k^2 p q}$$

Donde se estimó un nivel de confianza del 90% y una aceptación de error del 8%, y bajo estas condiciones el resultado de la muestra fue de: **105 encuestas**.

Estas encuestas se aplicaron de acuerdo al porcentaje por facultad y género de la siguiente forma:

Número de encuestas por facultad y género			
FACULTAD	F	M	Total
DERECHO	20	17	37
INGENIERIA CIVIL	5	15	20
ARQUITECTURA	5	13	18
CIENCIAS DE LA EDUCACION	8	7	15
CONTADURIA PUBLICA	5	3	8
CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS	4	3	7
TOTAL	47	58	105

Tabla No. 5 Número de encuestas a realizar

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

La encuesta a realizar contemplará datos mixtos, es decir, datos de carácter cuantitativo y cualitativo con el fin de determinar los aspectos tanto económicos como socioeconómicos de la población objetivo.

Así mismo se incluyeron preguntas abiertas para conocer más a fondo la percepción de los encuestados y los efectos que dicha problemática les genera en su vida cotidiana.

Ver anexos de encuestas realizadas en los estudiantes de la universidad la Grancolombia jornada Nocturna.

Tipificación de los efectos socioeconómicos determinados a través de la aplicación de las encuestas a los estudiantes de la Universidad la Gran Colombia.

Aplicadas las encuestas, se realizó su respectiva tabulación y para facilitar el manejo de la información se usaron tablas dinámicas y gráficos dinámicos, que permiten el uso de filtros, los cuales arrojan los datos resumidos y a necesidad de lo que se quiera mostrar.

A continuación se muestran los resultados de dicha aplicación, así mismo un análisis detallado de las respuestas relacionándolas con distintas variables:

Es importante considerar las características de la población objetivo, para esto se tomó la información que hace referencia al género, al estrato, a la edad y si posee o no vehículo particular.

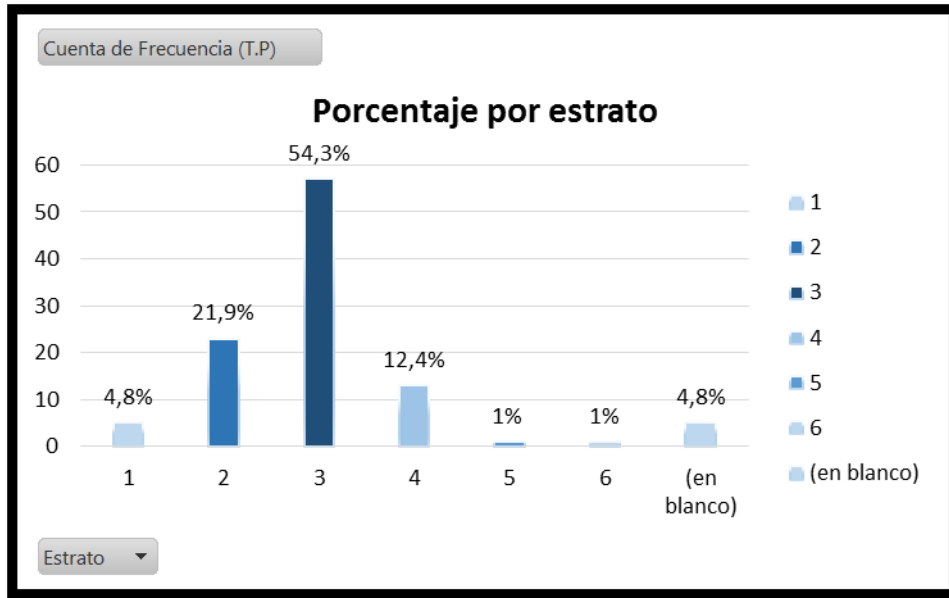


Figura No. 6 Porcentaje estrato

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 12/11/15

La mayoría de personas encuestadas se ubican en el estrato 3 con un 54.3%, que es un estrato considerado de clase media. Seguido por el estrato 2 con 21,9%. Por lo anterior la población a tratar se encuentra en los estratos económicos más bajos, puesto que los menores valores se encuentran en los estratos 4 (12,4%), el estrato 5 (1%) y el estrato 6 (1%).

Como se mostró anteriormente esta población se encuentra en su mayoría conformada por el género masculino.

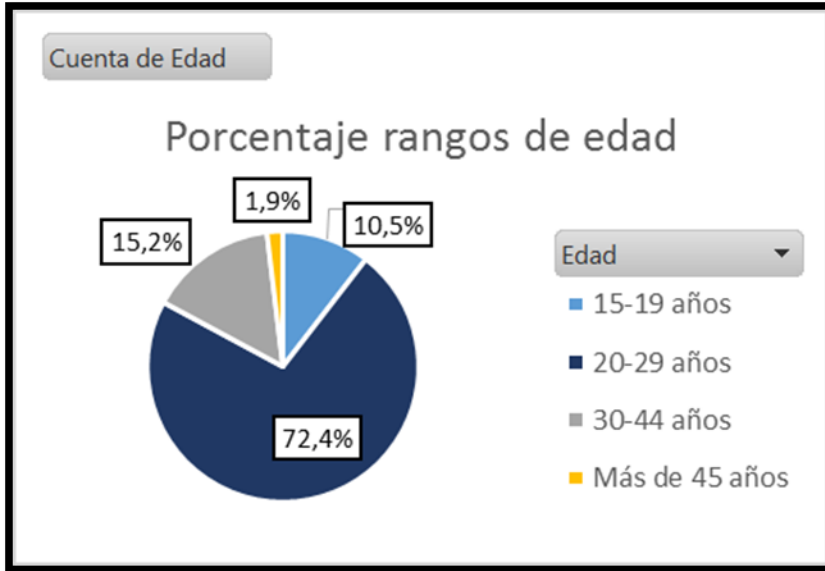


Figura No. 7 Porcentaje rangos de edad
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 12/11/15

Así mismo se cuenta con una población en su mayoría joven entre 20 – 29 años. Que conforman el 72.4% de la población. En menor proporción se encuentran las personas mayores a 45 años con un 1.9%. Esto tiene relación al lugar y al contexto en que se aplican dichas encuestas – **LA UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA-**.

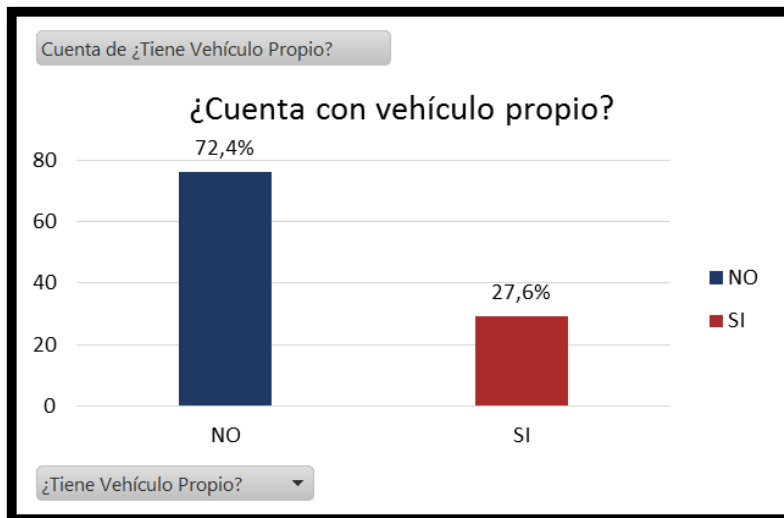


Figura No. 8 ¿Cuenta con vehículo propio?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 12/11/15

Esta pregunta dentro de la investigación es esencial puesto que la mayoría NO cuenta con vehículo propio, por tal razón esta mayoría utilizaría el transporte público. Así mismo se encuentra directamente relacionado con el estrato socioeconómico.

¿Con que frecuencia utiliza el transporte público?

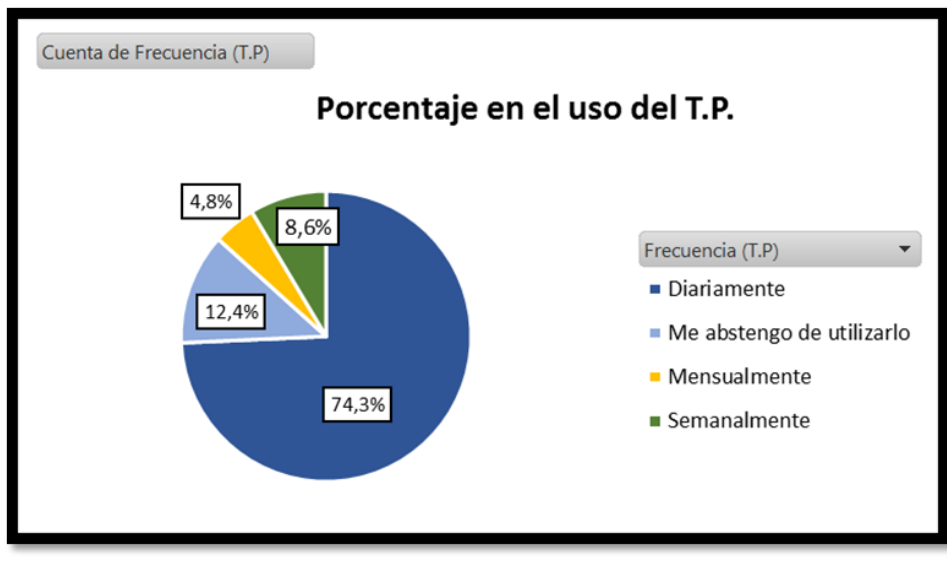


Figura No. 9 Porcentaje en el uso del Transporte público

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 12/11/15

Como se puede observar en el gráfico la mayoría de personas utiliza el transporte público diariamente, siendo el **74,3%** del total de la muestra poblacional. En menor proporción (12,4%) las personas encuestadas se abstienen de utilizarlo y es una variable que indica cierta inconformidad, puesto que es el segundo con mayoría de respuestas a favor. Continúa el uso semanal (8,6%) y el mensual con la menor cantidad de respuestas a favor (4,8%).

Así el resultado anterior, además de demostrar que la mayoría hace uso del transporte público en Bogotá, reafirma la necesidad de la investigación. Puesto que afecta a la mayoría de las personas.

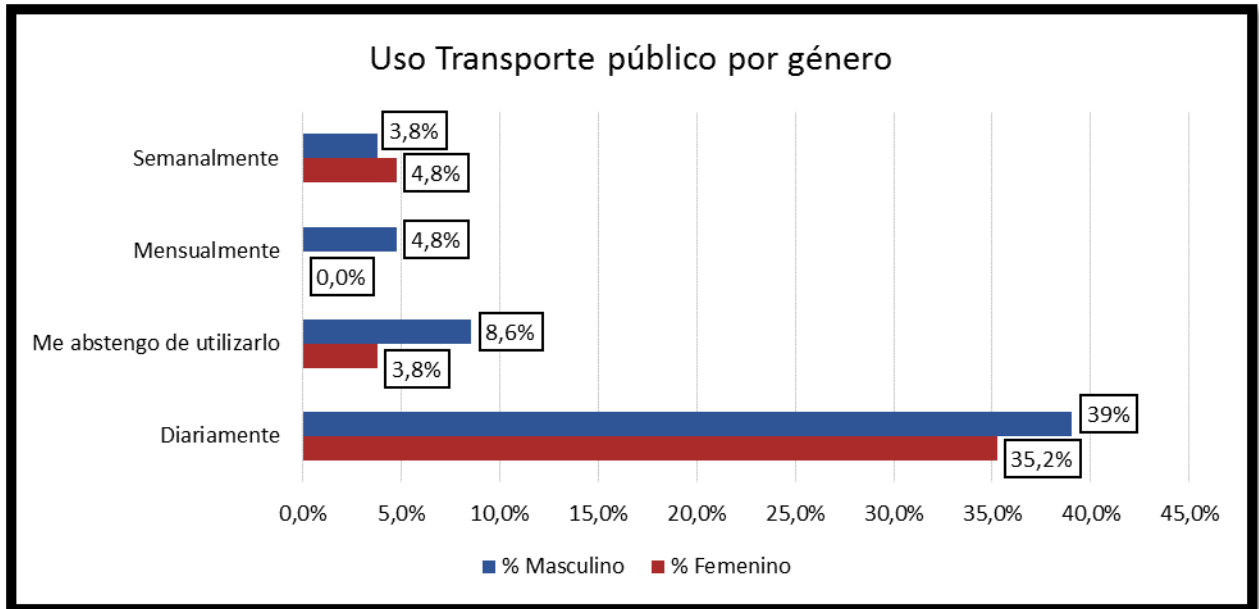


Figura No. 10 uso del transporte público por género

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 12/11/15

Como se puede observar en el gráfico un 39% de los hombres utiliza diariamente el Transporte público y en las mujeres sería el 35,2%. También se puede deducir que son más los hombres que se abstienen en el uso del transporte público.

¿Cuánto tiempo tarda usted en tomar el servicio público?

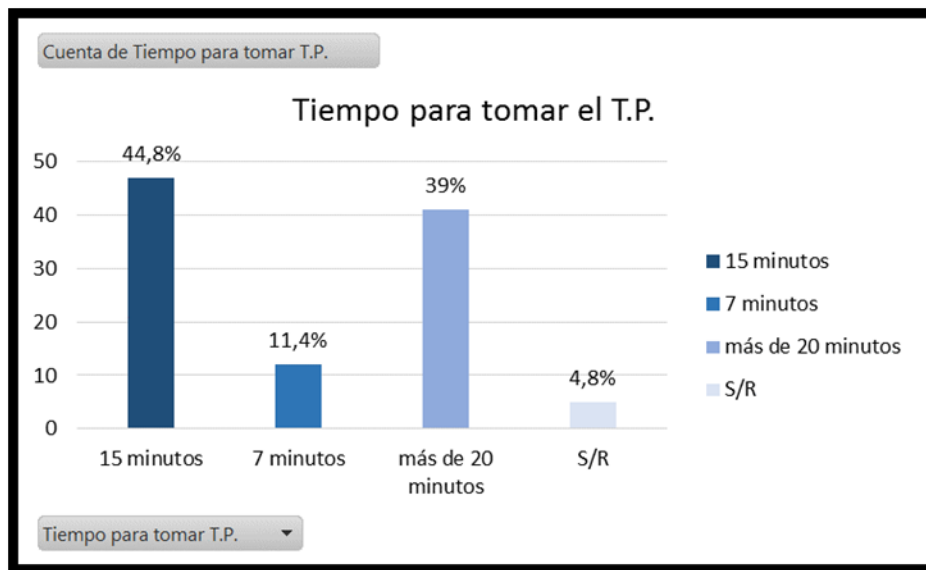


Figura No. 11 Tiempo para tomar el transporte público.

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 12/11/15

El tiempo que la mayoría de las personas encuestadas se toma para tomar su transporte público es de 15 minutos, siendo estos el 44,8% del total. Continúa con un 39% las personas que esperan más de 20 minutos el transporte.

Son muy pocas las personas que logran en un menor intervalo de tiempo la llegada de su transporte urbano. Por tal razón, las respuestas se concentran en los intervalos de tiempo más extendidos.

Lo que generaría no solo posibles retrasos en sus compromisos sino además la pérdida de tiempo en sus vidas cotidianas, familiares o personales. Puesto que significaría descontarlos en términos de sueño, de tiempo disponible para cuestiones personales. Lo que generará es la caída o el declive en la calidad de vida de las personas, ya que usarían dicho tiempo en espera y se convierte en tiempo improductivo.

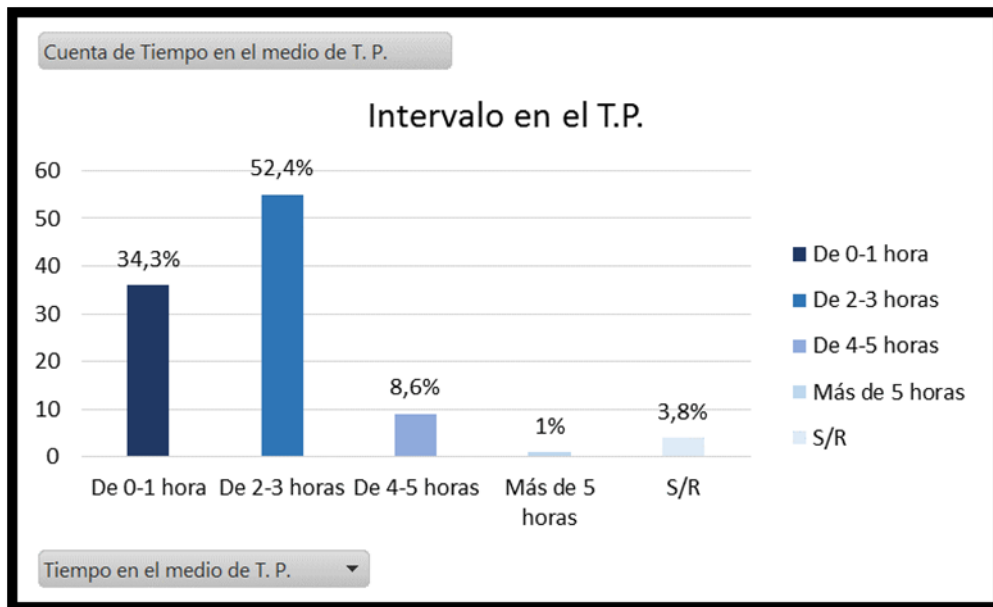


Figura No. 12 Intervalo de tiempo en el Transporte público.

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

Una variable fundamental en esta investigación es el intervalo de tiempo que gastan las personas en el medio de transporte. Puesto que es el de mayor impacto en su calidad de vida y en los costos que este tiempo representa.

Para esta pregunta el gráfico nos muestra que la mayoría de personas encuestadas duran de dos a tres horas en su medio de transporte (52,4%), esto quiere decir, desde su punto de inicio hasta su punto de destino, lo cual se denomina ruta. Sus trayectos tienen intervalos de tiempo significativamente altos. Seguido de este se encuentra el intervalo de cero a una hora que representa el (34,4%). Y en una menor proporción de 4 a 5 horas (8,6%) y más de 5 horas (1%) que aunque es menor no debería existir, puesto que representa un costo alto para la sociedad. Pues son tiempos INPRODUCTIVOS y se desaprovecha una buena parte del tiempo que compone un día.

Un día se compone de 24 horas de las cuales en términos normales y sanos 8 se usarían para dormir, 8 para trabajar y las 8 restantes para actividades personales, familiares, académicas, libres y personales. Sin embargo, de este tiempo disponible según las encuestas aplicadas, de 2 a 3 horas en el mayor de los casos se dispone para los intervalos

en las rutas y trayectos del transporte urbano. Que representan un 31,2% en promedio de esas horas disponibles. Que bien pueden ser usadas en las actividades anteriormente mencionadas.

Dichos intervalos suelen extenderse en la medida de viajes que se tengan o en la cantidad de lugares que se frecuenten. Entonces aquí también se depende de la distancia, del estado de las vías y de los vehículos en circulación.

Del 1 al 5 ¿Qué tan fácil es para usted conseguir transporte público cuando lo utiliza?

Siendo 1 muy difícil, 2 difícil, 3 ni fácil ni difícil, 4 fácil y 5 Muy Fácil.

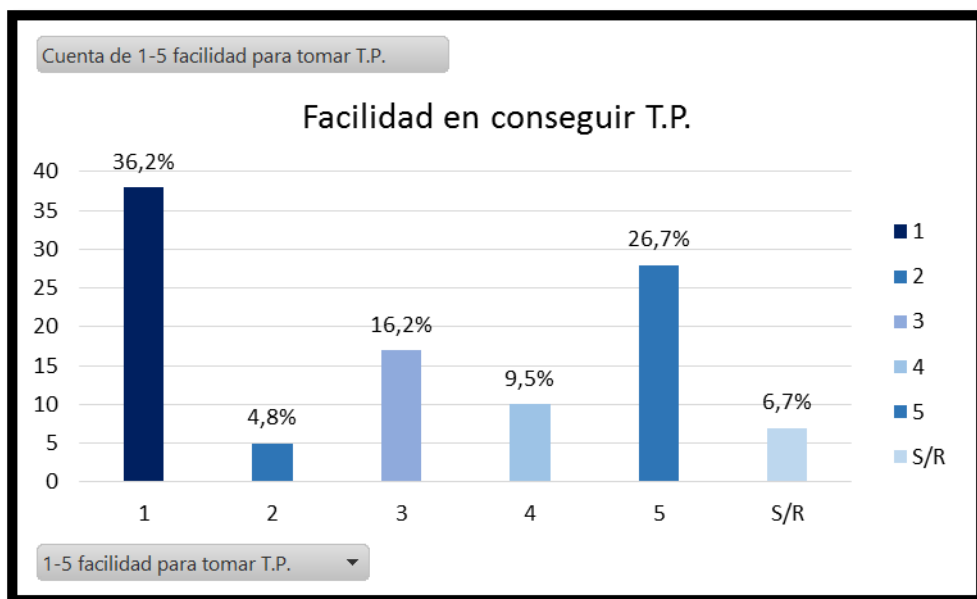


Figura No. 13 Facilidad en conseguir Transporte público.

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

En términos generales la encuesta arrojó que el 36,2% considera que es muy difícil conseguir transporte público. Lo que inmediatamente se enlaza y se relaciona estrechamente con los intervalos de tiempo y claro con las opciones que brinda el estado

para facilitar la movilidad de los ciudadanos, en este caso los estudiantes de la jornada nocturna de la Universidad la Gran Colombia.

Una parte representativa considera que es muy fácil conseguir transporte, el 26,7% del total.

Personas por estrato que poseen vehículo particular

Tiene carro / Facilidad conseguir T.P.	1	2	3	4	5	S/R
NO	29	2	11	9	20	5
SI	9	3	6	1	8	2
Total general	38	5	17	10	28	7

Tabla No. 6 Personas por estrato que poseen vehículo
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

Relacionando esta pregunta con la posesión de vehículo particular o no, se puede observar en la tabla anterior que la mayoría de las personas a las que les parece muy difícil conseguir transporte público NO poseen vehículo particular.

Esto podría estar relacionado con el número de veces en que toman el transporte público, eso invita a relacionar esas dos variables: Si posee vehículo propio y la frecuencia en que usa el transporte público.

Personas por frecuencia de uso del transporte que tienen o no vehículo particular

Tiene V. propio / Uso T.P.	Diariamente	Me abstengo de utilizarlo	Mensualmente	Semanalmente
NO	70	2	1	3
SI	8	11	4	6
Total general	78	13	5	9

Tabla No. 7 Personas por frecuencia de uso del transporte que tienen o no vehículo particular
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

La mayoría de personas que no poseen carro usan diariamente el transporte público y la mayoría de personas que se abstienen de utilizar el T.P. tienen vehículo propio.

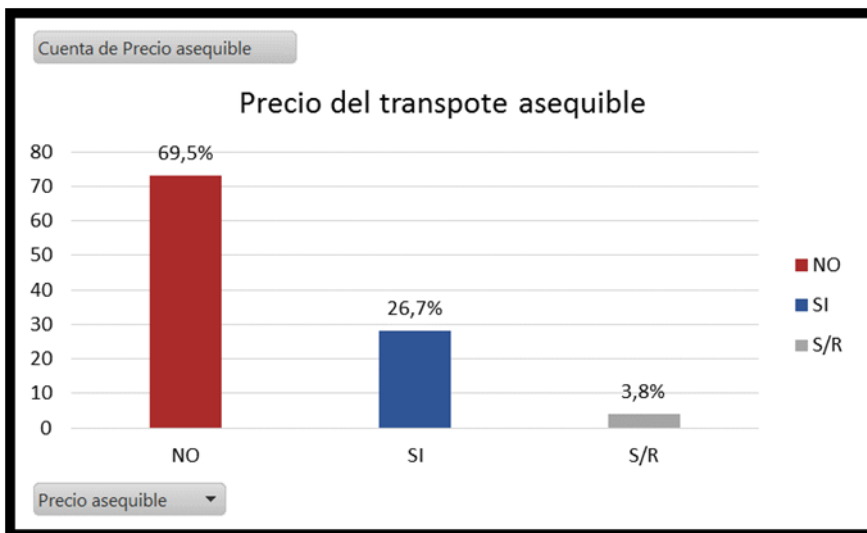


Figura No. 14 Precio del transporte ¿Asequible?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

Según la gráfica la mayoría de personas encuestadas considera que los precios dispuestos para el transporte urbano en Bogotá son muy altos y no son asequibles.

Así mismo, es importante relacionar este resultado con el gasto diario en sus transportes.

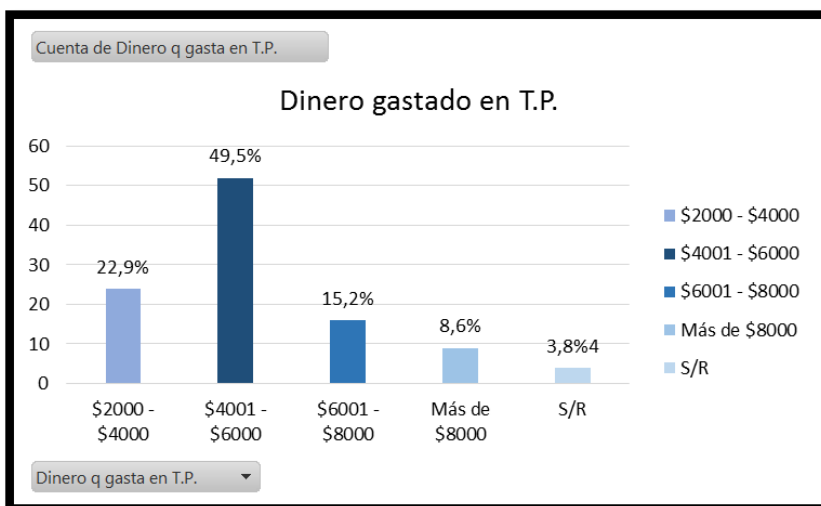


Figura No. 15 Dinero gastado en el Transporte Público.

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

Para este caso la mayoría de personas gastan diariamente entre \$4.001 y \$6.000 en sus transportes. Lo que significaría:

Gastos en transporte

Diariamente	Mensualmente	Anualmente
5.000	150.000	1.800.000

Tabla No. 8 Gastos en transporte

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/08/15

Lo anterior unido a que la mayoría se encuentra en los estratos económicos más bajos y bajo el supuesto que esa mayoría ganara el un poco más del mínimo legal vigente. Significarían costos adicionales en la medida que suba el precio del transporte. Lo anterior manteniendo el número de viajes y los costos de transporte uniformes y constantes.

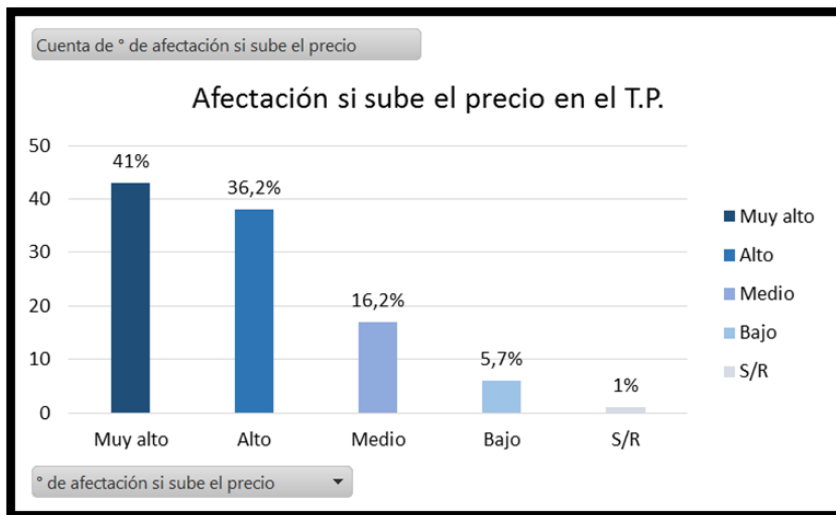


Figura No. 16 Afectación si sube el precio en el Transporte público.

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

A la mayoría de personas les afectaría si el precio en el transporte público subiera, en este caso la mayoría con un 41% les afectaría significativamente y a un 36,2% les afectaría en un grado alto. Solo a un 5,7% no les afectaría si el precio tiene un incremento.

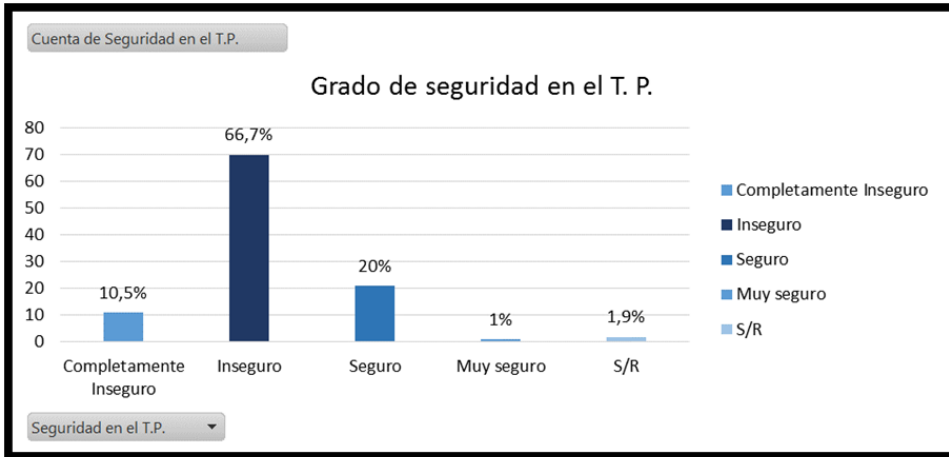


Figura No. 17 Grado de seguridad en el transporte público
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

Un aspecto fundamental es la seguridad que brinda el servicio de transporte pues impacta en la cotidianidad de quien lo usa. Para esta encuesta los estudiantes se sienten inseguros (66,7 del total) en su mayoría.

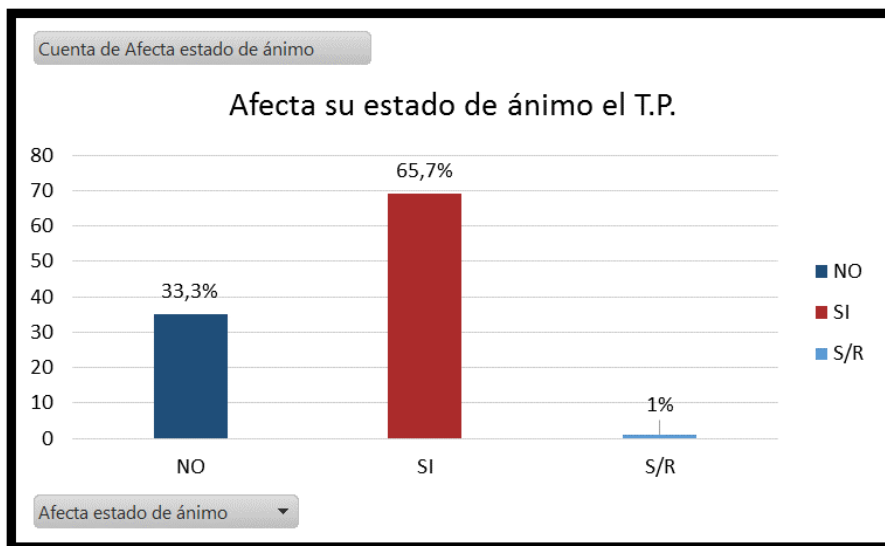


Figura No. 18 ¿Afecta su estado de ánimo el transporte público?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

Este punto es sumamente importante en cuanto a que puede representar grandes inconformidades en las personas, no solo por el servicio en sí, sino además temor por su uso, lo que se vería representado en temas emocionales de los usuarios. Que en últimas disminuye su calidad de vida, puesto que es una situación que tienen que soportar diariamente.

La mayoría de personas se sienten afectadas en su estado de ánimo cuando usan el transporte urbano (65,7%) y la minoría no siente que el uso del transporte les cause algún tipo de cambio en su estado emocional.

En términos generales las personas se ven afectadas principalmente por el estrés que les causan los extensos intervalos de tiempo en las rutas. Les causa preocupación incumplir con sus horarios causadas por la congestión.

El ambiente que se siente en el transporte público también los afecta, los tiempos de espera, el ruido, la inseguridad, la intolerancia, el sobre cupo, los vendedores ambulantes y la cultura ciudadana.

Incluso hubo personas que manifestaron que les llegaba a generar depresión, mal genio, nervios y hasta tristeza.

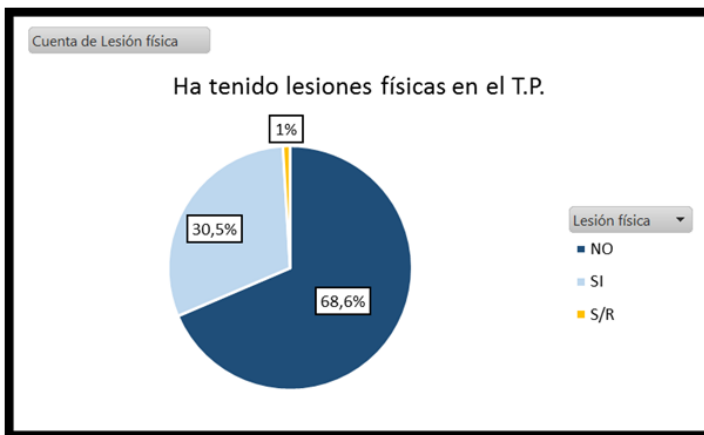


Figura No. 19 ¿Ha tenido lesiones físicas en el Transporte público?

Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas NO ha sufrido ningún tipo de lesión dentro del transporte público (68,66%) y la minoría (30,5%) SI ha presentado lesiones. Como por ejemplo: Desgarros musculares, maltrato femenino, agresiones verbales y heridas con armas blancas.

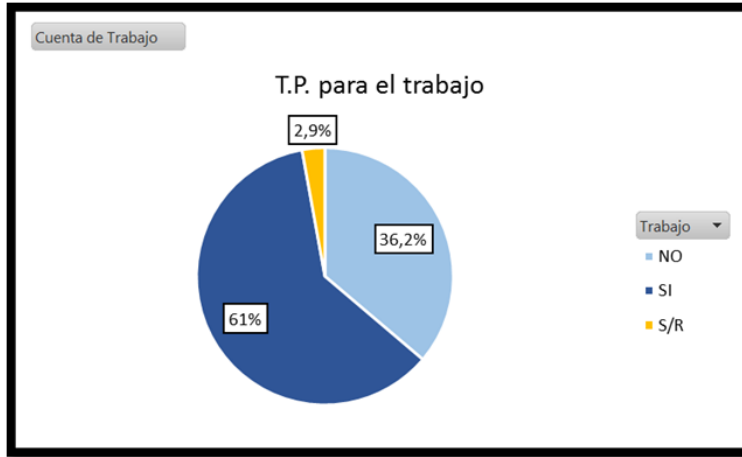


Figura No. 20 ¿Usa el transporte público para ir al trabajo?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas encuestadas usa el transporte urbano para dirigirse a su trabajo.

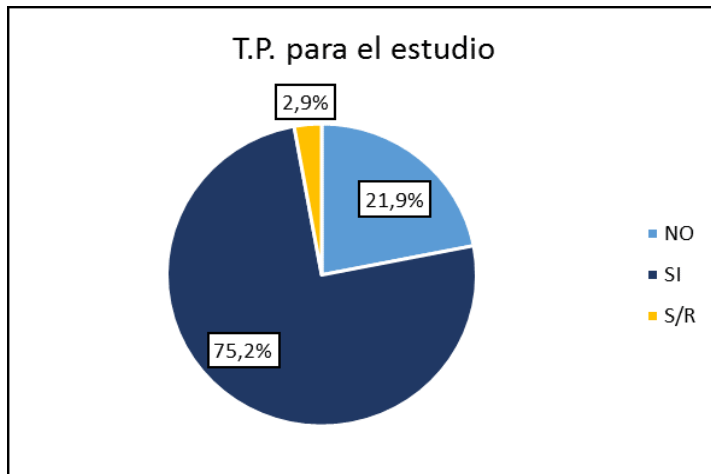


Figura No. 21 ¿Usa el Transporte público para ir a la academia?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas encuestadas usan el transporte urbano para dirigirse a sus lugares de estudio.

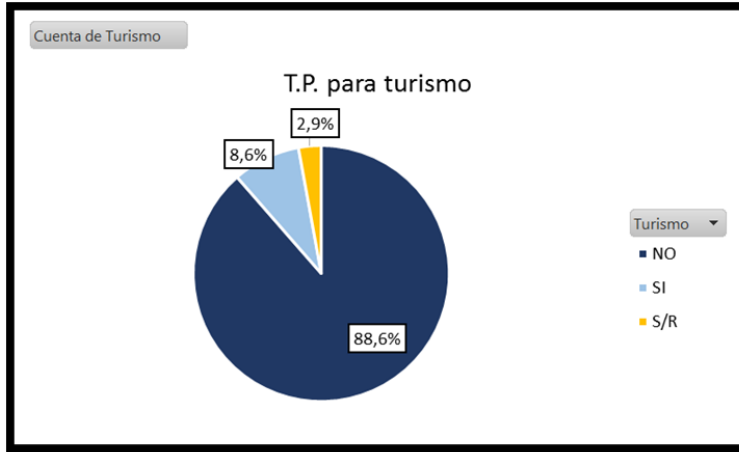


Figura No. 22 ¿Usa el Transporte público para turismo?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas encuestadas NO usan el transporte urbano con fines turísticos.

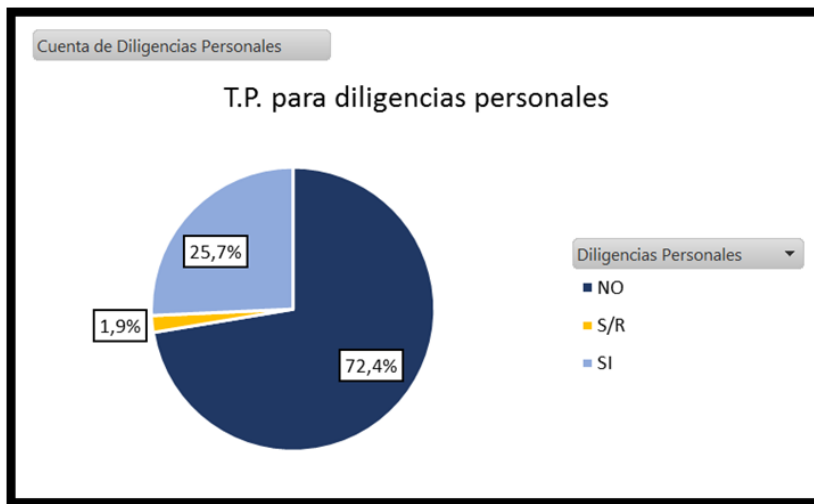


Figura No. 23 ¿Usa el Transporte público para realizar diligencias personales?
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas encuestadas NO usan el transporte urbano para realizar sus diligencias personales.

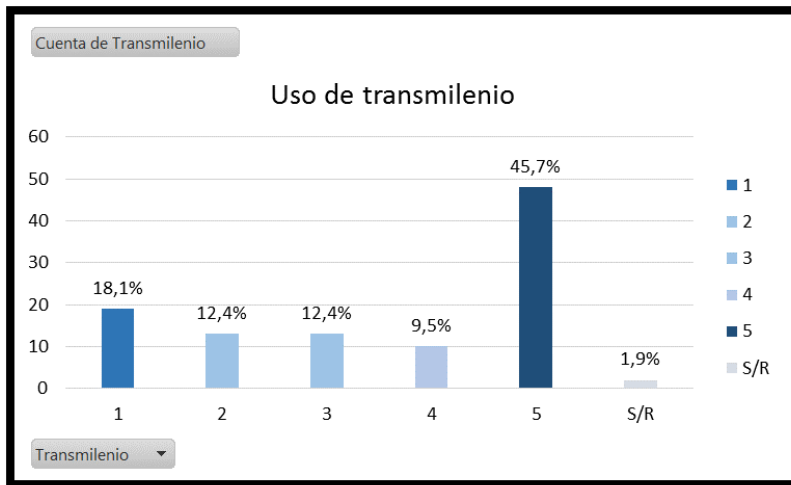


Figura No. 24 Frecuencia de uso en el transmilenio
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas usan el Transmilenio frecuentemente en un 45,7%

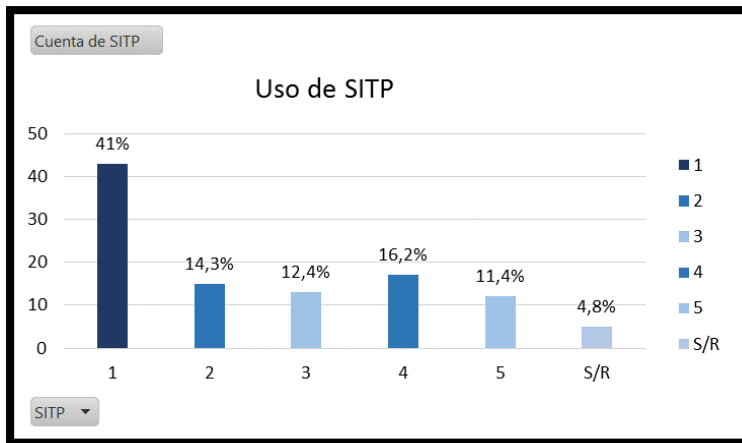


Figura No. 25 Frecuencia de uso en el SITP.
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas casi no usan el SITP frecuentemente en un 41%. Esto podría relacionarse con la falta de comunicación, la mala información hacia los usuarios, de su uso de sus rutas y de sus paraderos.

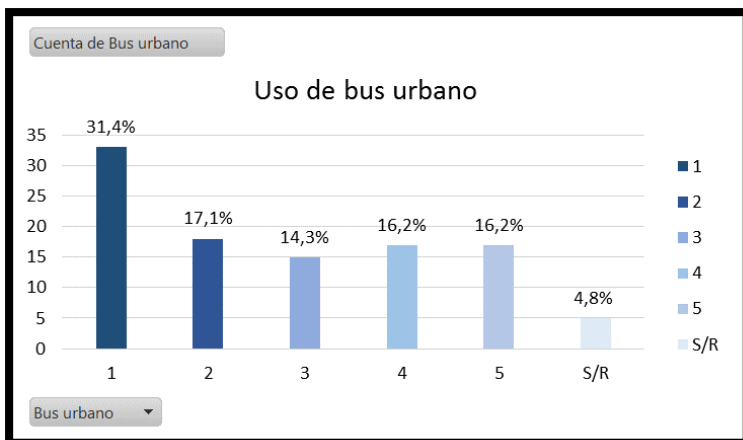


Figura No. 26 Frecuencia de uso en el bus urbano
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de las personas NO frecuenta los buses urbanos, lo que puede deberse a la migración de estos buses a los SITP. Que es la transición que se está presentando actualmente en Bogotá.

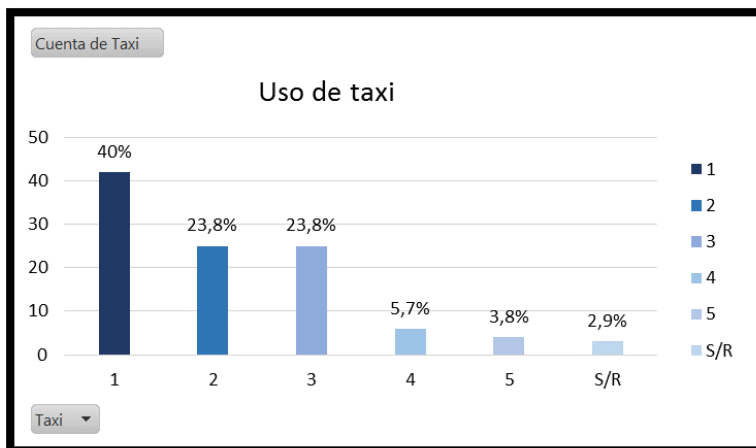


Figura No. 27 Frecuencia de uso en el taxi
Fuente: Autoría propia. Fecha de construcción: 10/11/15

La mayoría de personas no hacen uso frecuente del taxi. Puesto que representaría unos mayores costos.

Conclusiones

Como se pudo apreciar en el trabajo, la aplicación de las encuestas está sujeta a condiciones establecidas, a un porcentaje de aceptación del error y un porcentaje de confianza. El cual arrojó la muestra poblacional, sobre la cual se aplicaron dichas encuestas.

En la Mayoría de los casos los resultados tendieron a ser negativos. Por ejemplo: El intervalo de tiempo que pasan los usuarios entre el punto de inicio y el punto de llegada. Lo cual representa un tiempo improductivo y desaprovechado. Que significa grandes costos en su diario vivir tanto cuantitativa como cualitativamente hablando. Este tiempo puede representar horas laborales, horas familiares, horas académicas, horas personales.

Los estudiantes viven a diario los diferentes problemas que presenta el servicio de transporte como lo son: La inseguridad, las arbitrariedades de los conductores, la falta de señalización en las calles, la incapacidad de las autoridades de tránsito para dirigir el tráfico y las dificultades para circular.

En términos generales las personas se ven afectadas principalmente por el estrés que les causan los extensos intervalos de tiempo en las rutas. Les causa preocupación incumplir con sus horarios causadas por la congestión.

El ambiente que se siente en el transporte público también los afecta, los tiempos de espera, el ruido, la inseguridad, la intolerancia, el sobre cupo, los vendedores ambulantes y la cultura ciudadana.

Incluso les llega a generar depresión, mal genio, nervios y hasta tristeza.

Es importante resaltar que una de las obligaciones del estado es brindar subsidios a los estudiantes y ninguno manifestó tener dicho beneficio, que es una obligación del país para con las personas que realizan estudios académicos.

Recomendaciones

A pesar de la malla vial ofrecida, esta no es suficiente para asegurar un buen servicio de transporte público, puesto que:

- Es un transporte inseguro
- Es un transporte ineficiente (los intervalos de tiempo en cumplir la ruta son bastante extensos)
- El tiempo de espera para tomar el transporte público es muy extenso
- En términos generales es un transporte con unos costos estables, sin embargo, una subida de este afectaría a la mayoría de las personas y teniendo en cuenta que a pesar de un alza en los precios, las personas seguirán haciendo uso del transporte público.
- Es un servicio inelástico, pues aunque el precio suba o baje las personas lo seguirán utilizando.
- Es un servicio falto de cultura ciudadana.
- Es un sistema que afecta económicamente a los estudiantes, puesto que el tiempo en el uso del transporte público es improductivo y no se ve representado en horas de estudio, horas laborales, horas para diligencias personales, familiares entre otras.
- Es un sistema que afecta socialmente a los estudiantes, puesto que es un servicio que perturba el estado de ánimo de los usuarios, por las condiciones anteriormente mencionadas.

Así mismo las recomendaciones para este sistema de transporte serían:

- Establecer políticas públicas sólidas y contundentes frente a esta problemática, que apunten a la solución y a la satisfacción del usuario.
- Que se respeten los subsidios que son de obligatorio cumplimiento para la población objetivo: LOS ESTUDIANTES.
- Que creen sistemas de seguridad más robustos y estrictos, para generar un ambiente tranquilo en el servicio.

- Que los intervalos de tiempo se reduzcan, teniendo en cuenta la ruta (el punto de origen hasta el punto de llegada) puesto que en algunos casos son extensas y recorren varios lugares de la ciudad.
- Optimizar los tiempos de llegada a los paraderos establecidos, teniendo en cuenta las horas pico y valle.
- Que se generen campañas de cultura ciudadana y el respeto por el otro.

Bibliografía

Bogotá, A. M. (s.f.).

Recuperado de:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21066>.

Bogotá, A. M. (s.f.).

Recuperado de:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>.

Bogotá, H. d. (s.f.).

Recuperado de:

<http://www.museovintage.com/transporte/1884.htm>.

Chiavenato, I. (2004).

Introducción a la teoría General de la Administración. McGraw-Hill Interamericana.

Guhl, E., Pachon, A., Acevedo, J., Salazar, M., Urrutia, M., Valencia, C., y otros. (s.f.).

Transporte masivo en Bogotá:

DNP, FONADE, Universidad de los Andes.

Majone, G. (s.f.).

Evidencia, argumentación y persuasión en la formación de políticas públicas.

Mendieta, J. C., & Perdomo, J. A. (2008).

Fundamentos de Economía de transporte: Teoría, metodología y análisis de política.

Bogotá:

Universidad de los Andes.

Mora, L. C. (1994).

Nuevo Ministerio de Transporte. Librería Jurídica Sánchez R. LTDA.

Movilidad, S. D. (s.f.).

Recuperado de:

<http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=170>.

ORTIZ, M. V. (2013).

IMPACTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE.

Bogotá D.C.:

Universidad del Rosario.

Rosario, R. U. (s.f.).

Recuperado de:

<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/1106/53121638.pdf?sequence=3>.

Tránsito, C. N. (2002).

Recuperado de:

<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Glosario&letra=&offset=2>.

V, F. A. (1991). Total Quality Control. McGraw-Hill Inc. .