

INFORME EJECUTIVO DE GESTIÓN

La Movilidad en Bogotá: antecedentes y avances

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial, el Sistema de Movilidad está compuesto por el subsistema vial, el subsistema de transporte, el subsistema de regulación y control de tráfico, y el subsistema vial peatonal.

Los ciudadanos de Bogotá expresan diariamente necesidades crecientes de desplazamientos rápidos, confortables y confiables. Sin embargo, al igual que todas las ciudades grandes (y medianas) del mundo, Bogotá históricamente viene teniendo problemas de transporte urbano, congestión y accidentalidad. Estos problemas generan impactos económicos y ambientales debido a efectos negativos y niegan el aprovechamiento de potencialidades con afectación directa en la calidad de vida urbana.

Un conjunto de situaciones y condicionantes históricos determinaron los elementos que caracterizan nuestra formas ineficientes e inequitativas de movilidad en la actualidad. De una parte, la configuración del modelo de desarrollo urbano disperso manifestado en una ocupación del territorio discontinua y poco densificada, presentando grandes vacíos entre los usos urbanos que se van generando. Asociado con el transporte, este tipo de modelo traduce mayores costos en infraestructura, y como resultado, mayores costos en el mantenimiento de ésta, traslados más largos de la población y mayores costos en el transporte de mercancías.

Como factor complementario a esta situación en las dos últimas décadas parte de la población priorizó los modos privados de transporte, lo que favoreció el crecimiento indiscriminado del parque automotor y el marginamiento de grandes núcleos de la población. Lo que condujo a que las bases de la actual infraestructura vial resultaran inadecuadas para soportar el tráfico, las respuestas de la administración pública se muestren rezagadas en tiempo real y los recursos para atender las nuevas demandas resulten insuficientes.

Por otra parte las prácticas de conductores y ciudadanos se expresan en actuaciones violatorias de las disposiciones legales y que propician accidentalidad vial y congestión. Se trata de una suma de actitudes que no aportan a la construcción de una cultura ciudadana orientada a la superación colectiva y solidaria de los problemas comunes.

Sumado a esto encontramos el transporte público colectivo TPC (conformado por buses, busetas y microbuses), modo a través del cual mayoritariamente los bogotanos han atendido por más de sesenta años las necesidades de sus desplazamientos.

Los elementos estructurales de este sistema no han evolucionado desde sus mismos inicios y presentan la misma estructura que determina la precariedad del sistema: esquema de afiliación de los vehículos y condiciones de contratación determinadas por un pago mínimo básico más una participación por logros, razón que explica el porqué los buses en la vía se “pelean” por los pasajeros, como expresión de la práctica comúnmente denominada “la guerra del centavo”.

No han evolucionado desde sus mismos inicios y presentan la misma estructura que determina la precariedad del sistema: esquema de afiliación de los vehículos y condiciones de contratación determinadas por un pago mínimo básico más una participación por logros, razón que explica el porqué los buses en la vía se “pelean” por los pasajeros, como expresión de la práctica comúnmente denominada “la guerra del centavo”.

Las formas de prestación del servicio de transporte público colectivo “tradicional” y sus rutas, organizadas bajo parámetros intuitivos de “demanda de pasajeros” sobre los cuales se ha desarrollado una estructura organizacional que trabaja predominantemente con la experiencia de los conductores y se intenta regular y coordinar de la misma manera. No existe una estructura organizacional definida ni una formulación de estándares de servicio al usuario que definiera la forma como se presta el servicio y las normas bajo las cuales este servicio operaría. No obstante, hasta el día de hoy, este servicio de transporte público es el modo prevalente, sin evoluciones significativas en la calidad del servicio y ha asegurado la resistencia del sistema a todo intento de intervención.

Para solucionar estos problemas se han desarrollado varias estrategias que incluyen la implementación de proyectos tecnológicos, desarrollo de instrumentos de regulación, construcción y mejoramiento de la infraestructura existente y organización logística de los componentes del sistema.

De estas medidas anteriormente mencionadas la organización logística de transporte público, resulta como estructurador de la solución a los actuales problemas de movilidad mas cuando se ha identificado que el transporte público es más eficiente que el privado no solo en términos de economía sino también ambientalmente.

El inicio del proceso de cambio en la movilidad se dio con la innovación de los hoy reconocidos sistemas BRT o Bus Rápido, apuntando a mejorar cobertura y calidad de servicio. Se fraguó la búsqueda de una respuesta al problema creciente de transporte público atomizado, desorganizado y, en consecuencia, factor de pérdida de competitividad urbana de la ciudad. El primer paso fue la creación de TransMilenio (que tiene un precursor en Curitiba) como un sistema a gran escala, con capacidades de movilización de pasajeros muy altas, lo que le dio una connotación particular.

Sin embargo, la valoración de la propia experiencia y las condiciones de desempeño de la movilidad trajeron nuevos retos frente al propósito de “lograr un transporte urbano-regional eficiente y competitivo, en operación sobre una red vial jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen”¹.

Afrontar estos desafíos parte del planeamiento y diseño de un escenario fundado en el fortalecimiento y modernización institucional y un renovado enfoque conceptual de la movilidad. Consecuentemente, la presente Administración Distrital adoptó un cambio de enfoque de la política, en esta los proyectos y diseños de transporte, priorizan las necesidades humanas con enfoque diferencial para grupos especiales y población vulnerable y marginal.

¹ Objetivo del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.

El Sistema Integrado de Transporte Público SITP se constituye en el mecanismo que integra y da coherencia a los diferentes modos de transporte, con el transporte no motorizado, con la política urbana y, lo más importante, con respecto a las inversiones que se realizan en transporte público y privado, que son factibles de desarrollar en Bogotá, aspecto que está definido en el Plan Maestro de Movilidad².

Aquí resulta imperativo recalcar que la carta de navegación del sector de movilidad es precisamente el Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006), en cuyas estipulaciones y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo, se contempla la construcción y desarrollo de sistemas de transporte público acordes con las necesidades de la población.

La denominación Sistema Integrado de Transporte Público SITP se aplica a una serie de medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar grandes cantidades de personas de forma eficiente. El SITP es también una decisión categórica de mejorar el servicio público colectivo “tradicional”, donde una estructura atomizada de propietarios y empresas afiliadoras que prestan el servicio, tienen a cargo la movilización de la mayor proporción de viajes en transporte público en la ciudad. De manera sistémica, con el SITP se pretende la integración de la operación de todos los modos de transporte público, al tiempo que se busca la sustitución gradual y paulatina del sistema tradicional menos eficiente por el de un sistema de transporte masivo mucho más competitivo, la integración de la operación y la tarifa teniendo como medio generalizado de acceso el pago electrónico, la creación de un modelo de organización empresarial de prestación de servicio, al igual que, la racionalización de la oferta de servicio para garantizar mayor accesibilidad y la modernización de la flota vehicular.

En este sentido, el SITP contribuye con el desarrollo de los objetivos y las políticas del sistema de movilidad a la vez que soluciona los aspectos estructurales que causan los problemas en la prestación del servicio. En consecuencia, el SITP plantea una nueva visión, para cada uno de los componentes asociados al servicio, que define los requerimientos y procesos necesarios para que se alcancen las metas planteadas y se construya un sistema de transporte público integrado de calidad. En ese sentido, las metas definidas para el SITP están asociadas directamente con mejoras en la calidad de la prestación del servicio.

Por extensión, el SITP plantea un nuevo esquema de rutas, jerarquizadas y optimizadas, con la operación de trece (13) zonas planificadas para garantizar coberturas plenas en la geografía urbana de la ciudad e integradas a los otros modos de transporte. En su proceso de implementación se predetermina el mecanismo de la licitación para la adjudicación de las zonas respectivas a los

² Decreto 319 de 2006, Artículo 13 Definición del Sistema Integrado de Transporte: El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

operadores concursantes, los cuales deben considerar la participación activa de propietarios actuales.

El transporte público de Bogotá que cuenta hoy con rutas en el sistema colectivo de buses y busetas, servicios troncales y servicios de alimentación en el sistema de transporte masivo TransMilenio, se integrará operativa y tarifariamente en la primera etapa del SITP, dejando claramente establecido que éste será el tipo de transporte con el que iniciará el sistema, para posteriormente integrar al mismo los modos férreos (Metro y Tren de Cercanías) y articularse con los otros modos de transporte público (taxis y transporte intermunicipal).

La connotación que el proyecto colectivo “Bogotá positiva: para vivir mejor” le dio a la modernización fue un desafío orientado a la eliminación de rezagos en el servicio del transporte y a la superación de las deficiencias estructurales que han caracterizado la movilidad y que limitan las potencialidades económicas de la ciudad y mantienen el estado indeseable de inequidad social.

Esta misión, altamente compleja, retó la adopción de medidas públicas orientadas a reestructurar los sistemas caducos, a modificar los modos de desplazamiento y a desarrollar un sistema acorde con las necesidades del desarrollo regional y global. Consecuente con estas finalidades, la Administración Distrital ejecuta en forma sistemática un conjunto de actuaciones encaminadas a la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, que parte con la puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público y la ejecución paralela de uno de sus componentes más trascendentales para el futuro de la ciudad: el Metro.

El Metro viene a integrarse a la red de transporte de la urbe como el componente de mayor capacidad del sistema componente integral del sistema, y a consolidarse con Transmilenio como eje estructurador del mismo. El metro no viene a competir sino a complementar los demás modos de transporte para la solución eficiente y equitativa de la movilidad, solo que por sus impactos en las dimensiones sociales, urbanas, económicas, ambientales y de las finanzas públicas del Distrito, este modo de transporte reviste condiciones muy especiales.

En perspectiva, con el Metro se propician condiciones favorables para el mejoramiento de la calidad de vida a través de la reducción en los tiempos de traslado, la generación de empleo directo e indirecto en sus fases de construcción, operación y mantenimiento, la disminución de las emisiones contaminantes y del ruido por sustitución de otros usos de transporte y la reducción sensible de la accidentalidad vial.

Sin embargo, más importante aún que las ventajas que devienen de las características técnicas del Metro, se puede considerar las transformaciones que en el plano conceptual y visionario arrastra para la ciudad desde diferentes ópticas. Justamente en el contexto político “el concepto Metro” se interpreta como un consenso político, sin antecedentes, que involucra y convoca el interés de todo el estamento social e institucional, comprometiendo plenamente al Gobierno Nacional.

En el ámbito urbano, se tendrán efectos amplios en la densificación y cambio de uso del suelo en las zonas de influencia y el fortalecimiento de las actuales centralidades. Al igual, su implementación mejorará el entorno, recalificará el espacio público y el paisaje urbano. En

consecuencia, el metro se convierte en un dinamizador de la función pública del urbanismo, con propuestas innovadoras que atiendan a “necesidades y circunstancias sociales y espaciales particulares”, promoviendo la creación de imaginarios colectivos y desarrollando sentido de pertenencia por el proyecto, sus posibles desarrollos y la ciudad misma.

Para la materialización del Metro, entendida no solo como un asunto de rigor técnico, social y financiero, sino también como un asunto de voluntad política, se ha avanzado sustancialmente con la ejecución de la “línea base de diagnóstico y definición de escenarios, evaluación de alternativas y prioridad de implementación, y el diseño y selección operacional de la Primera Línea del Metro”.

La selección del trazado de toda la red –lo que deberíamos construir si todos los recursos estuvieran disponibles- y de la Primera Línea del Metro priorizada, hecho determinante en el desarrollo del proceso, de público conocimiento de bogotanos y bogotanas, estuvo precedida de un análisis de desempeño en seis ejes temáticos.

Para completar el panorama, hay que decir que el hecho del crecimiento sostenido del parque automotor ocasiona efectos sobre la movilidad, la cual es susceptible de empeorar si se tiene en cuenta que la tasa actual de motorización es baja comparada con la de países de similar desarrollo y por lo tanto se espera que siga aumentando significativamente en los próximos años, debido al incremento de la población urbana y el nivel de ingreso, con impactos directos sobre la movilidad, de tal manera que, un aumento del parque automotor y, consecuentemente, de la tasa de motorización hacen prever una reducción en la velocidad promedio de circulación.

Para la operación del tránsito se cuenta con cerca de 1.200 intersecciones semaforizadas que se comunican con tres centros de control semafórico mediante protocolos de telecomunicación propietaria, ubicados geográficamente en el sur (Muzú), centro (Paloquemao) y norte (Chicó) de la ciudad. Con este tipo de tecnología propietaria la ciudad se encuentra limitada a un único proveedor de controladores de tráfico cada vez que desea expandir su red. Adicionalmente, hay un gran número de intersecciones y pasos peatonales en zonas que no son reguladas mediante semáforos, donde la alta demanda vehicular y peatonal cumple con los criterios mínimos para ser semaforizadas de acuerdo con los estudios de tránsito que determinan dicha condición, en función de los conflictos que repercuten en la movilidad de cada sector, por lo cual se hace necesario regularlas a fin de garantizar la seguridad de las personas. Adicionalmente se requiere el reemplazo gradual de las tecnologías de controladores de tráfico local.

En busca de soluciones a esta problemática, la SDM ha propuesto el mejoramiento de los procesos relacionados con el Subsistema de Regulación y Control del Tráfico, conformado por centros de control de tráfico, red de semaforización, sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación del tráfico, de conformidad con lo señalado en el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Ordenamiento Territorial -POT-³.

A través del fortalecimiento del Subsistema de Regulación y Control se posibilita la adquisición de tecnología de punta y la adopción de soluciones tecnológicas, para el control en campo del tránsito y sus actores, la reducción de fallas en la operación y regulación semafórica y el monitoreo, control

³ Bogotá (Colombia). Alcaldía Mayor. Decreto 190 de 2004. “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003” Bogotá, D.C., Junio 22 de 2004.

y señalización de las obras públicas que se desarrollan en la vías, así como los proyectos de construcción que tienen afectación sobre la malla vial de la ciudad.

Surge el Sistema Inteligente de Transporte SIT, implementación que se hará de manera gradual, contemplando los módulos de semaforización, Información electrónica variable, Detección electrónica de infractores y monitoreo del tráfico afectado por la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial.

Junto a los importantes proyectos que se han llevado a cabo, se desarrolló toda una política de cultura ciudadana para recuperar los niveles logrados en esta materia por administraciones pasadas. Esto se ha hecho a partir de actividades lúdicas y pedagógicas, y las conducentes a reducir las tasas de accidentalidad vial. Todo esto dentro del marco de “Cultura ciudadana y Tecnología”, el cual comprende una serie de acciones educativas e instructivas y campañas de comunicación, donde se invoca la responsabilidad social empresarial y se integra de manera activa a la misma ciudadanía.

El brazo operativo de esta estrategia es la Ola Naranja, que representa el componente de movilidad dentro del programa “Amor por Bogotá” plasmado en el Plan de Desarrollo Bogotá Positiva para Vivir Mejor.

Hasta aquí la síntesis conceptual y de antecedentes de las acciones adelantadas en materia de movilidad, a continuación se presentan de manera desagregada y detallada los logros y avances de cada uno de los temas:

La administración de la Bogotá Positiva asumió el enorme reto de poner en marcha los proyectos que estableció el Plan Maestro de Movilidad a través de la entidad cabeza de sector, es decir, la Secretaría Distrital de Movilidad. Al respecto, siete propósitos dominaron el escenario de las actuaciones del Gobierno de la Ciudad: 1. El inicio de la implantación y la culminación de la primera fase del Sistema Integrado de Transporte SITP, que ya se encuentra en la fase preoperativa de los contratos de concesión; 2. El dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro - componente del SITP-; 3. La concreción de una política de cultura ciudadana, en los conceptos de Ola Naranja y Gerencia en Vía, este último un nuevo concepto en gestión urbana, que modificó los hábitos en la Carrera Séptima y que se mostró como extensible a otras vías y zonas en el futuro; 4. La puesta en marcha del Sistema Inteligente de Transporte, a través del sistema de Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito implantando dispositivos técnicos y tecnológicos; 5. El diseño y dimensionamiento de las Autopistas Urbanas para la ciudad; 6. La ejecución del más grande plan de obras de los últimos años y; 7. La reducción de las tasas de accidentalidad vial.

El Sector Movilidad en el período 2008-2011

1. Principales Logros

La Secretaría Distrital de Movilidad, asumió el enorme reto de poner en marcha los proyectos que estableció el Plan Maestro de Movilidad. Hoy podemos dar cuenta de los principales logros,

precisamente en los temas estratégicos, prioritarios: 1. El inicio de la implantación y la culminación de la primera fase del Sistema Integrado de Transporte SITP, 2. El dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro -componente del SITP-; 3. La concreción de una política de cultura ciudadana, en los conceptos de Ola Naranja y Gerencia en Vía, este último un nuevo concepto en gestión urbana, que modificó los hábitos en la Carrera Séptima y que se mostró como extensible a otras vías y zonas en el futuro; 4. La puesta en marcha del Sistema Inteligente de Transporte, a través del sistema de Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito implantando dispositivos técnicos y tecnológicos; 5. El diseño y dimensionamiento de las Autopistas Urbanas para la ciudad; 6. La ejecución del más grande plan de obras de los últimos años y; 7. La reducción de las tasas de accidentalidad vial.

1. Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

El primer paso era normativo, se imponía adoptar el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, para Bogotá, D.C., enviando un mensaje claro a la comunidad transportadora y a la ciudadanía, por eso se expide el Decreto 309 de 2009, señalando un camino bajo principios y políticas expresas, que apuntan a la operación integrada de los diferentes modos de transporte público.

La Secretaría mientras tanto, lideraba la estructuración del SITP, la definición de aspectos básicos, como el diseño conceptual, los diseños técnico de detalle, operacional, financiero, tarifario, recaudo y jurídico.

Culminada la estructuración y adoptado el Sistema, el logro de mayor significado es la concreción del proceso de democratización del Sistema, meta que fuera incluida en su momento en el Plan de Desarrollo, por su importancia social. La búsqueda de la participación del mayor número posible de propietarios, con un resultado efectivo del 83% (11.586 de 13.881) es un éxito y permitió superar el mayor escollo histórico en la reforma al transporte: la participación positiva y propositiva de quienes ya se dedicaban a esa actividad.

Definidos los mecanismos de democratización, Transmilenio S.A. selecciona a los operadores de transporte para las trece zonas y al operador del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario (SIRCI). El inicio de la operación, durante la primera mitad del año 2012, la ciudadanía se beneficiará con un esquema tarifario en el cual, podrá darse la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos por transbordo sustancialmente inferiores a los actuales, dentro de un lapso específico.

Así las cosas, está culminada satisfactoriamente la Fase 1 de la implementación del SITP en cuanto a la Selección de Operadores de Transporte y SIRCI, de acuerdo con la delimitación que hiciera el Decreto de adopción. La Administración Distrital se encuentra adelantando las actividades necesarias para iniciar gradualmente el nuevo esquema de prestación del servicio (Fase 2). Finalizada esta etapa, se podrá continuar con las Fases 3 y 4 del Sistema (Operación Integrada e Integración con los Modos Férreos, respectivamente).

La operación del SITP permitirá aliviar la demanda de Transmilenio, cuyo éxito llegó a atraer tantos usuarios que lo desbordaron por momentos, e hicieron difíciles de apreciar las medidas de mejoramiento operacional de Transmilenio que se pusieron en servicio, pero fueron sobrepasadas por la demanda. La complementariedad entre todos los vehículos del sistema, producto de la integración operacional y tarifaria y la cultura ciudadana orientada al fortalecimiento de proyectos culturales y estrategias de comunicación con usuarios y comunidad ofrecerán una alternativa segura y cómoda a la demanda, incluso a la que hoy no abandona el vehículo particular.

Transmilenio consolida también en el período, el proyecto *Mecanismos de Desarrollo Limpio* (MDL) (2009 y 2010) como proyecto de transporte de gran escala, pionero en Mecanismos de Desarrollo Limpio a nivel mundial, es el único proyecto de transporte masivo en el mundo con metodología aprobada y registrada ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) bajo el Protocolo de Kyoto para la reducción de gases de efecto invernadero. Se han superado ya cuatro Auditorías Internacionales de verificación a cargo de SGS Internacional, del Reino Unido, certificándose hasta el 2009 una reducción de emisiones contaminantes de 277.044 toneladas de CO₂eq⁴ verificadas bajo el protocolo de Kyoto. La reducción total de emisión de gases de efecto invernadero generadas por el Sistema (Fases I y II) desde el inicio de la operación en el año 2000 es de 1.671.045 toneladas de CO₂eq. Adicionalmente TransMilenio ahorra un promedio de 650.000 barriles de combustible al año por la operación del Sistema. Es importante resaltar que por la comercialización de las emisiones reducidas bajo el Protocolo de Kyoto, Transmilenio S. A. ha obtenido ingresos que han sido reinvertidos en infraestructura de apoyo para la operación y en proyectos ambientales del sistema.

Se realizó el Estudio de Alternativas de Transporte por Cable o sobre Rieles para siete localidades, y se definió como línea prioritaria la localizada entre el Portal Tunal y el Paraíso, como parte del SITP.

2. Metro

Son varios los hitos que alcanza el proyecto Metro, concebido como parte del Sistema Integrado de Transporte Público: Se define, tanto el diseño conceptual, como la red completa de Metro de la ciudad, se evalúan dentro de esa red los diversos trazados, y se prioriza una primera línea.

Dentro del diseño conceptual se definen también matrices de viaje, escenarios de demanda actual y futuro, un marco legal y normativo, se evalúan tecnologías y se elaboran los documentos base para contratar estudios de ingeniería, ambientales y socio-prediales PLM, para el diseño de la infraestructura de la primera línea y se hace un análisis de la estructura tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

4 Dióxido de Carbono Equivalente



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

La red completa tiene una extensión de 100 Km. en cuatro líneas para ser construidas en 3 décadas, siendo la PLM priorizada y gestionada en esta Administración, la que se muestra:

Imagen 1 – Red de Metro propuesta

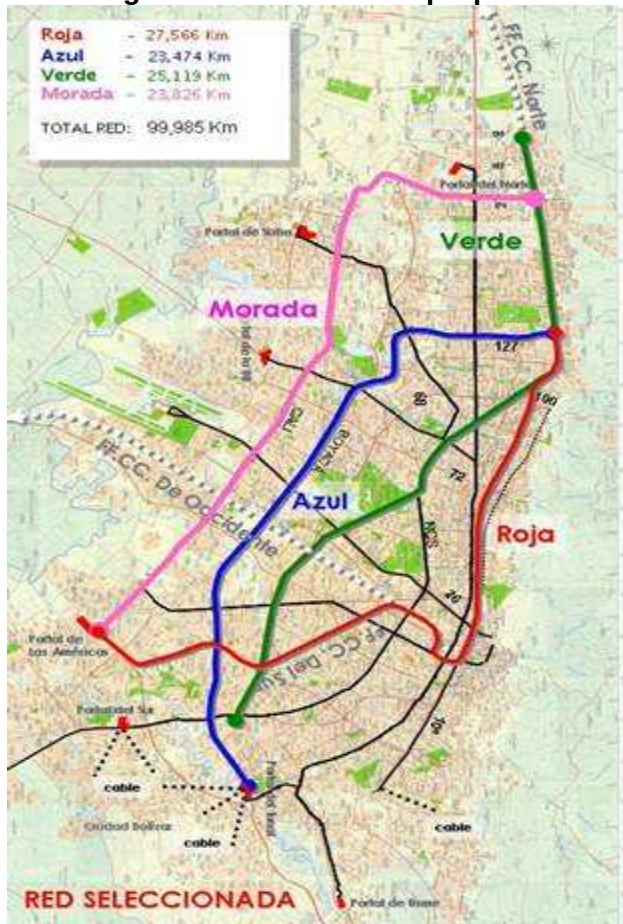


Imagen 2 – PLM y su extensión hasta la Calle 170



Fuente: Subsecretaría de Política Sectorial - Secretaría Distrital de Movilidad

La gestión con el Gobierno Nacional, que es quien asume la mayor parte de la financiación de una obra de esta envergadura se concretó en el documento Conpes 3677 de 2010 después del trabajo conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), con una propuesta para la Movilidad de la Región Capital: Bogotá-Cundinamarca, asignando a Bogotá recursos de vigencias futuras por \$300 mil millones de pesos de la Nación desde el 2016 al 2032. El Conpes priorizó la construcción del borde oriental de la red de Metro y creó un Comité de Seguimiento conformado por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el DNP, la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca. Este Comité es el responsable de ejercer el seguimiento al desarrollo de los proyectos integrales de movilidad, en el cumplimiento de los requisitos técnicos del Conpes 3677 y de recomendar el acceso de los diferentes proyectos a la bolsa de recursos definida.

En el ámbito distrital, en diciembre de 2010 el Concejo de Bogotá aprobó el cupo de endeudamiento por \$800 mil millones de pesos para la construcción de la PLM.

En el primer semestre de 2011, se dio inicio a la consultoría para la revisión, actualización y calibración del modelo de transporte de cuatro etapas de Bogotá y la Región Capital. El trabajo, realizado por Steer Davies Gleave le permite al Distrito contar con un único modelo o herramienta de planeación que atienda de una manera integrada las necesidades de planificación de los diversos proyectos que se establecen en el documento CONPES 3677, destacándose entre ellos el Proyecto Metro, las extensiones y futuras troncales del Sistema TransMilenio, el SITP y el Tren de Cercanías de la Sabana de Bogotá. Estos estudios se finalizaron en septiembre de 2011.

En julio de 2011, el Banco Mundial dio la “No Objeción” a la Evaluación Técnica del proceso para la contratación de la siguiente etapa de estudios correspondiente al Diseño Básico Avanzado. Éste último aval del Banco Mundial le permite al Distrito Capital iniciar el proceso contractual con las firmas preseleccionadas para adelantar estos estudios.

En septiembre de 2011, el Presidente de la República, Dr. Juan Manuel Santos, y la Señora Alcaldesa Mayor (D), Dra. Clara López Obregón, establecieron el acuerdo de seguir adelante con los estudios de Diseño Básico Avanzado, sustentados en la suficiencia técnica de los resultados del estudio de la firma Steer Davies Gleave y en el respaldo institucional que dio el Banco Mundial a los estudios de Diseño Conceptual, realizados por el Grupo Consultor liderado por SENER y TMB – Transporte Metropolitano de Barcelona.

En virtud de los anteriores hechos, en octubre de 2011 el Director del DNP, Hernando José Gómez y el Ministro de Hacienda, Juan Carlos Echeverry, dando cumplimiento a la directriz del Presidente de la República, enviaron una carta dirigida al Representante Residente para Colombia del Banco Mundial, Dr. Geoffrey Bergen, en la que informan la pertinencia de continuar con las acciones tendientes a la contratación del estudio de Diseño Básico Avanzado para el metro de Bogotá por parte del Distrito Capital. Con lo anterior se materializan los consensos y respaldos necesarios para que el Proyecto Metro avance a la realización de las siguientes etapas.

3. Cultura Ciudadana - Gerencia en Vía - Ola Naranja

En el Plan Maestro de Movilidad la seguridad vial y la cultura son componentes transversales, relacionados con todas las estrategias y proyectos.

En ellos s

e ha enfocado el trabajo hacia la variación positiva del elemento humano, por medio de la pedagogía y del mercadeo intensivo. Los aspectos pedagógicos son fundamentales para el logro efectivo de la implementación de Plan Maestro de Movilidad y por ello son la herramienta para el logro de objetivos y la ejecución de acciones.

La Secretaría Distrital de Movilidad, ejecuta planes y programas integrales relacionados con la cultura ciudadana en movilidad, la formación en seguridad vial en términos de autorregulación frente a las normas de tránsito, adecuación del entorno, inspecciones básicas en algunos vehículos, control del tránsito, entre otros.

Se diseñó la Ola Naranja como un programa integral de formación, información, participación y pedagogía, orientado al logro de una movilidad sostenible, a partir de la promoción de actitudes, comportamientos y valores tanto individuales como colectivos, para el uso apropiado y positivo de los espacios destinados a la movilidad, enmarcados bajo los principios de convivencia, seguridad, solidaridad, corresponsabilidad y auto regulación; todo esto en la perspectiva de promover cambios culturales y sociales en el marco del sistema de movilidad.

Pueden resaltarse algunos resultados del proyecto Ola Naranja: el respeto a la cebrá: Aumento en 8% respecto al año 2009 (77%); uso del cinturón de seguridad: Aumento en 3% respecto al año 2009 (85%), reducción de la accidentalidad de peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de vehículo privado y público.

Para el año 2010 y 2011 se definió el trabajo sobre las localidades de mayor accidentalidad EN BOGOTÁ (KENNEDY, SUBA , ENGATIVA Y Usaquén), cumpliendo el objetivo de reducir los índices de accidentalidad en dichas localidades, así: Usaquén (15,6%), Kennedy (10,6%), Suba (6,4%) y Engativá (3,4%).

La Gerencia en Vía es un modelo de intervención directa en el tráfico, en el transporte zonal, en el establecimiento de relaciones con los actores del entorno, en la restitución del sentido común de la movilidad de una zona específica. Es un concepto nuevo en la gestión urbana, que modificó los hábitos en la Carrera Séptima, y que fue complementada con el retiro de unas rutas de transporte público y la modificación de las restantes. El cambio en el transporte colectivo fue un proceso construido y concertado con los gremios de transporte urbano, liderado por la Secretaría, que racionalizó la oferta sobre ese eje vial. Se ensayó en otros ejes y eventos, demostrando su posibilidad de réplica y se posiciona como un nuevo elemento de mitigación de la congestión.

4. Sistema Inteligente de Transporte - Detección Electrónica de Infracciones

Se pone en marcha el sistema de Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito como módulo inicial del Sistema Inteligente de Transporte y parte del Sistema de Información sobre Movilidad Urbano Regional - SIMUR -. El proyecto tiene un enfoque primordialmente disuasivo, procura mejorar las condiciones de seguridad vial y mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, pero es sancionatorio para quienes persisten en el irrespeto a las normas.

Se disponen medios técnicos y tecnológicos para el registro y procesamiento de la información con medios como: cámaras tipo domo, de reconocimiento de placas, sensores de velocidad y dispositivos que integran cámaras y comparenderas. Se desarrolló una solución de propiedad

de la Secretaría que permite procesar la información, independientemente del tipo de dispositivo que haya detectado la infracción.

Los resultados son prometedores. Al mes de octubre de 2011 se habían notificado 47.000 procesos en curso y se había recaudado \$3.617.800.142.

5. Programa de Autopistas Urbanas – PAU

Otro de los grandes compromisos del sector Movilidad, fue avanzar con el desarrollo del Programa de Autopistas Urbanas (PAU) mediante convenio entre la Corporación Andina de Fomento – CAF, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad. El proyecto está planteado a ejecutarse en tres fases así: Fase 1: Definición del Programa y viabilidad del Proyecto Piloto, Fase 2: Estructura del Proyecto Piloto y Fase 3: Promoción y selección del Concesionario.

En el transcurso del año 2010 se surtió la primera fase, y resultaron viables 13 corredores viales de 169,48 Km. con nuevas calzadas preferenciales pagas a través de peajes electrónicos, que se concesionarán para el financiamiento de su conformación, mantenimiento y operación, incluyendo las calzadas no pagas, en cuatro grupos de corredores a concesionarse, iniciando con un proyecto piloto, que pasa a la Fase 2, de estructuración.

Dentro de los resultados de la fase 1 del convenio, se logró la incorporación de estudios complementarios relacionados con el desarrollo y adopción de los estándares y protocolos abiertos necesarios para lograr implementaciones en Sistemas de Transporte Inteligente ITS⁵ con mayor competencia y nivel de intercambio de información, interoperabilidad e intercambiabilidad de equipos. En la actualidad se adelanta la suscripción y desarrollo de la Fase 2 del Convenio, correspondiente a la “Estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto Piloto”, el cual se configuró en la unión de la primera y segunda concesión, dando como resultado una red con una extensión de 99.77 Km. y conformada por la Av. Boyacá, Av. Longitudinal de Occidente, Calle 13, Av. Cota, Av. Morisca, Canal Salitre, Av. Guaymaral y Av. José Celestino Mutis. Se estima que para el segundo semestre del año 2012 inicie el proceso licitatorio.

6. Plan de Obras nuevas y malla vial de la ciudad

Se logró un avance promedio del 84% en las obras de la Fase III de Transmilenio, correspondientes a la construcción de troncales del sistema de transporte masivo del corredor de la Calle 26 entre la Carrera 3 y la Carrera 97, y el corredor de la Carrera 10 entre la Calle 31 Sur y la Calle 34. En desarrollo de las obras de la Fase III a 30 de Septiembre de 2011 se han ejecutado 18.54 Km. de troncales, 90 Km. carril para tráfico mixto, 511.221 m2 de espacio público, 13.73 Km. de ciclorruta, la construcción de 8 puentes peatonales y 7 vehiculares.

Se están finalizando las obras del Portal 20 de Julio y el Portal El Dorado, se espera entregar a final del año 2011 el intercambiador y estación intermedia de la Calle 6ª con Carrera 10ª, y está en ejecución la construcción del Patio-Garaje Av. Ciudad de Cali por Av. Esperanza, como las principales estaciones de las Troncales en ejecución.

Respecto a las obras de valorización correspondientes al Acuerdo 180 de 2005, el cual fue modificado mediante Acuerdo 398 de 2009, de las 38 obras del grupo 1 a cargo del IDU, con intervenciones en vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público, se han terminado y dado al servicio 23 y 11 están en ejecución. Por otra parte, la Intersección de la Avenida Laureano Gómez (AK 9ª) por Calle 94, como a la Avenida Santa Lucía (TV 42) desde la Avenida General Santander (DG 39ª sur) hasta la Avenida Jorge Gaitán Cortes (Av Carrera 33) se les declaró la caducidad del contrato y serán ejecutadas en el 2012, junto con las 2 obras restantes.

En relación con el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial, se realizaron principalmente a través de los “Distritos de Conservación”, cuyo propósito es mejorar las condiciones de movilidad, elevar el nivel de servicio de las vías, evitar el deterioro y prolongar la vida útil de las mismas. Entre los corredores intervenidos están la Avenida Boyacá, la Calle 170, Av. Mutis, Av. Ciudad de Cali y la Av. Primero de Mayo. Adicionalmente, se atendieron de manera oportuna y pertinente las situaciones de emergencia causadas por la temporada invernal, entre otras contingencias.

En lo local, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, ha recuperado, en el período 2008-2011, más de 10.000 segmentos viales (cuadras) a través de la rehabilitación de más de 127 Km. carril y el mantenimiento de cerca de 1.700 Km. Carril de malla vial local.

7. Accidentalidad

Se formuló el primer Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), en septiembre de 2010 por medio del Decreto 397, convirtiéndose en la carta de navegación que dirige las acciones en materia de seguridad vial en el Distrito. Con esta herramienta de soporte se busca atender la problemática de la accidentalidad en la ciudad, ordenando las actuaciones del Distrito hacia la defensa de la vida de todos los actores en el sistema de movilidad y buscando la coordinación de las acciones encaminadas a esa finalidad. Se avanza en el desarrollo de campañas pedagógicas en temas de seguridad vial, cultura ciudadana y conocimiento de las normas de tránsito, mediante la Estrategia Ola Naranja, dirigidas a todos los actores de la vía, principalmente al peatón por ser este el usuario de la vía más vulnerable y la víctima con mayor frecuencia.

Los ciudadanos fueron beneficiados con un mayor número de programas en materia de información, formación en cultura ciudadana y seguridad vial, que especialmente fueron desarrollados en comunidades empresariales, escolares y locales; igualmente se beneficiaron de los procesos internos de la entidad, con el fin de mitigar la ocurrencia de eventos viales. Cuarenta Universidades del país se vincularon a través de programas, campañas y planes de

accidentalidad vial con el propósito de apoyar el tema de prevención vial que conjuntamente trabajamos con el Fondo de Prevención Vial y la Liga contra la Violencia Vial.

Los indicadores relacionados con la accidentalidad para el período de análisis muestran los siguientes resultados:

En el Plan de Desarrollo se programó reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de 5,1 (año 2007) a 4,08 muertos por cada 10.000 vehículos al finalizar la administración; se observa en la gráfica 1 que con los resultados del año 2010 la meta se disminuyó a 3,8 muertos por cada 10.000 vehículos, es decir, se superó lo previsto en el Plan de Desarrollo.



Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito – SDM

En cuanto al índice de mortalidad de motociclistas, la gráfica 2 presenta una disminución progresiva desde el año 2004, pasando de 16.11 motociclistas muertos por cada 10.000 motocicletas en el 2004 a 5.26 en el 2010, lo que representa una disminución del 67,3%.



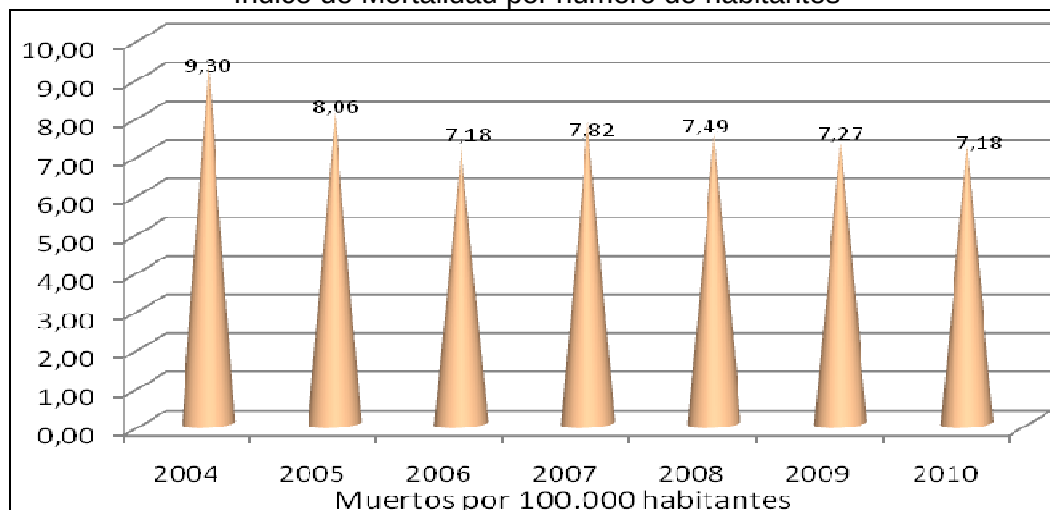
Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito - SDM

Así mismo, el índice de mortalidad ha disminuido, pasando de 9.30 muertos por cada 100.000 habitantes en el 2004 a 7.18 en el 2006 y se ha mantenido en un nivel constante, como se observa en la gráfica 3.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

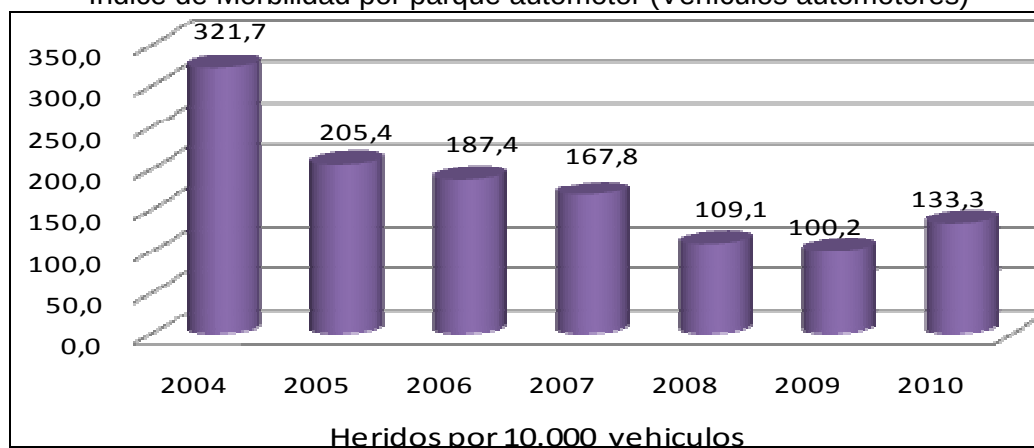
Índice de Mortalidad por número de habitantes



Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito – SDM

En igual sentido, según la gráfica 4 el índice de morbilidad por parque automotor ha disminuido un 60% aproximadamente desde el año 2004 al año 2010, al pasar de 321.7 heridos por cada 10.000 vehículos en el 2004 a 133.3 en el 2010.

Índice de Morbilidad por parque automotor (Vehículos automotores)



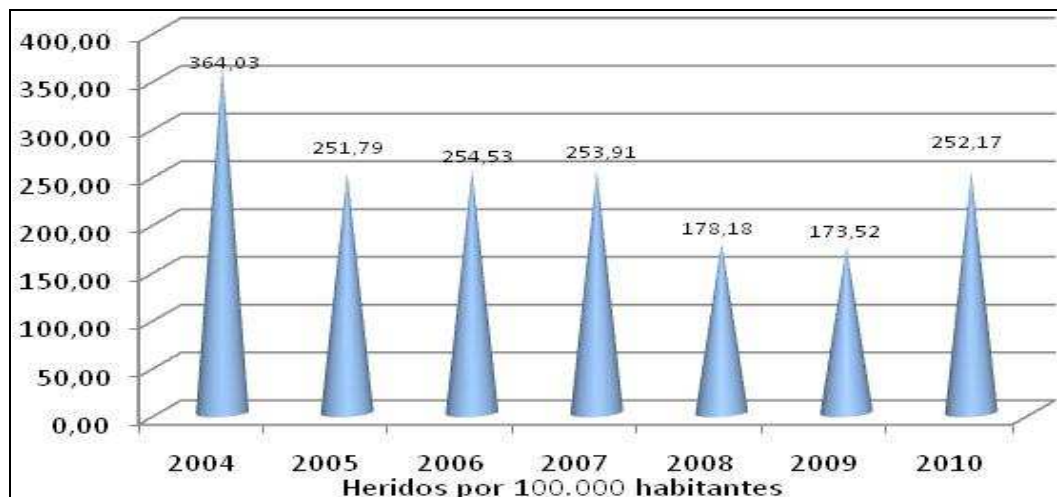
Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito – SDM

De otra parte, el índice de morbilidad por población ha disminuido desde el año 2004 al 2009 pasando de 364 lesionados por cada 100.000 habitantes a 173 en el 2009 y ha presentado un aumento pasando de 173 en el 2009 a 252 en el 2010.

Índice de Morbilidad por habitantes



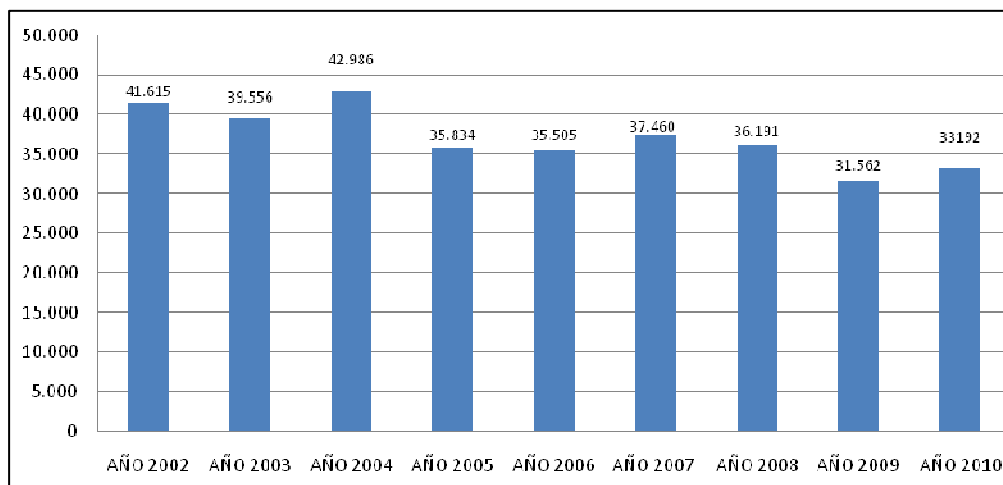
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito - SDM

La gráfica 6 evidencia que en el año 2009 se registró el índice más bajo de eventos o accidentes de tránsito en el Distrito Capital durante los últimos nueve años. Teniendo como referencia el año 2002, y a diciembre de 2009 los accidentes se redujeron en un 25%. Para el año 2010, el número total de eventos asciende a 33.192.

Total accidentes de tránsito.



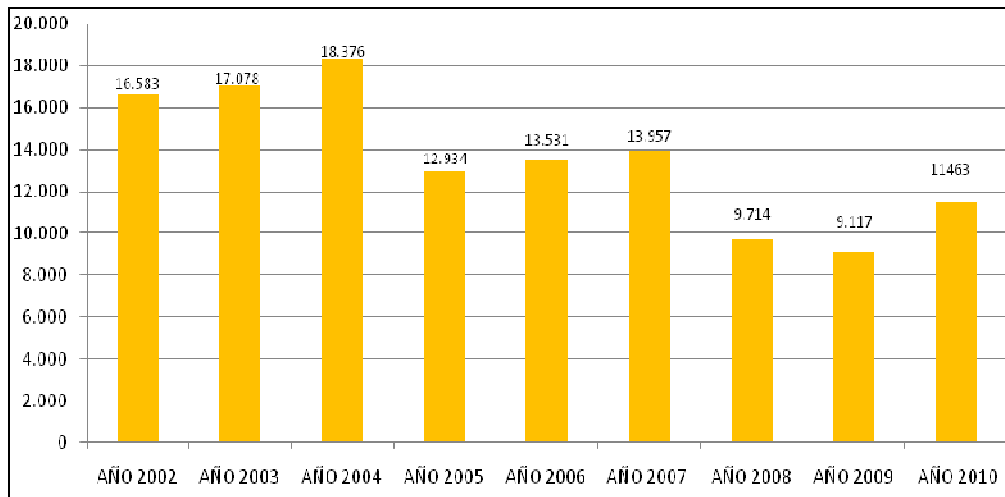
Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito - SDM

Entre los años 2005 y 2010, se presentó el registro más bajo de accidentes de tránsito donde resultaron lesionados, en 2009 ocurrieron un total de 9.117 eventos, es decir 597 heridos menos (6.1%) que en 2008 y en 2010 se registraron 11.463 eventos con heridos. La gráfica 7 muestra las anteriores situaciones.

Total accidentes de tránsito con Heridos



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito - SDM.

En la siguiente gráfica, el registro de accidentes de tránsito con víctimas fatales en el año 2010 corresponde al más bajo presentado desde el año 2002. En el 2010 la reducción de accidentes de tránsito con muertos fue del 16% respecto al año anterior, es decir 85 eventos fatales menos que en el 2009.



Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM.

Esta reducción en la tasa de accidentalidad vial se ha dado gracias al trabajo conjunto del Sector Movilidad en el marco de los objetivos general y específicos del Plan Distrital de Seguridad Vial⁶, las cuales también cuentan con capacidad administrativa y financiera⁷. La instauración de políticas en materia de seguridad vial dirigidas a los diferentes grupos

⁶ Decreto 397/2010, "Plan Distrital de Seguridad Vial", Artículos 4 y 5.

⁷ Decreto 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"

poblacionales, especialmente a los más vulnerables, ha permitido el registro positivo de la reducción en la tasa de accidentalidad vial.

Aspectos Institucionales de la Secretaría de Movilidad

Para ejecutar el Plan de Desarrollo, el sector contó con un presupuesto que en los cuatro años (2008 – 2011) llegó a 7.7 billones de pesos. La siguiente tabla muestra la ejecución presupuestal del período:

Ejecución del Presupuesto de Inversión (Millones de pesos 2011)

Objetivo Estructurante	Programas	Presupuesto 2008 - 2011 (a 30 de Sept.)	Ejecución 2008 - 2011 (a 30 de Sept.)	% Ejecución	Presupuesto Proyectado 2012 (*)
Derecho a la ciudad	Mejoremos el barrio	633.741	504.551	79,6%	146.515
	Bogotá rural	14.030	12.709	90,6%	8.000
	Sistema Integrado de Transporte Público	4.274.232	2.983.903	69,8%	970.587
	Vías para la movilidad	1.749.597	1.130.229	64,6%	648.108
	Tráfico eficiente	427.083	312.509	73,2%	120.481
	Espacio público para la inclusión	276.852	231.104	83,5%	74.864
	Amor por Bogotá	60.737	42.051	69,2%	29.572
	Bogotá responsable ante el Riesgo y las Emergencias				50.000
Participación	Ahora decidimos juntos	13.731	12.863	93,7%	5.415
Gestión pública efectiva y transparente	Servicios más cerca del ciudadano	11.871	11.820	99,6%	8.267
	Comunicación al servicio de todas y todos	16.834	16.330	97,0%	3.315
	Desarrollo institucional integral	242.754	192.270	79,2%	80.611
Finanzas sostenibles	Optimización de los ingresos distritales	26.819	25.977	96,9%	14.203
Total		7.748.281	5.476.316	70,7%	2.159.939

Fuente: Predis- SHD, Empresas

(*) Los recursos del año 2012 corresponden a los del Proyecto de Presupuesto para esa vigencia.

La mayor parte de la inversión se concentró en el programa “Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)”, allí se logró conseguir comunicación entre los diversos grupos de interesados, consagrándose en algunos casos medidas de protección especial o discriminación positiva para que no primaran netamente los intereses económicos, sino que todo el proceso se ha permeado con la preponderancia del interés general.

La inversión del Sector concentrada en el programa “Vías para la Movilidad” ha ayudado a reducir los costos de operación de los vehículos, mejorar la conectividad con los municipios aledaños y de manera más amplia, a mejorar la calidad de vida de los habitantes al disponer de

una infraestructura vial que facilita las actividades económicas y ayuda a disminuir los niveles de contaminación ambiental. De otro lado, las intervenciones realizadas en el marco del Programa tuvieron incidencia positiva en la generación de cerca de 28.312 empleos directos e indirectos entre los años 2008 y 2011 y en la valorización del suelo.

La mayor inversión del programa “Tráfico Eficiente” se concentró en los procesos de semaforización y señalización, siendo de importancia resaltar que la puesta en marcha de la estrategia de modernización del sistema semafórico mediante la construcción y adecuación de nuevas intersecciones semafóricas para la ciudad, con tecnología de punta, que incluye dispositivos sonoros para invidentes, maximiza el acceso a la población en condición de discapacidad en forma igualitaria e incluyente. En materia de señalización se incluyeron dispositivos físicos (señales verticales de pedestal y elevadas junto con sus mantenimientos, así como la demarcación de zonas con dispositivos de control de velocidad que incluyen la demarcación de zonas escolares) beneficiando a población de todas y cada una de las localidades de la Capital especialmente niños, niñas y adolescentes de instituciones educativas.

El alto porcentaje de ejecución presupuestal destinada a mejorar la prestación de servicios a los ciudadanos, permitió superar la meta de satisfacción establecida en el Plan de Desarrollo (80%) a través de los Programas “Servicios más cerca del ciudadano” y “Comunicación al servicio de todas y todos”. El programa de “Optimización de los Ingresos Distritales” también representa buena parte de la ejecución presupuestal, lo que permitió incrementar la recuperación de cartera, llegando a niveles de 192% de gestión persuasiva a los deudores de multas y comparendos así como un recaudo de más de \$316 mil millones de pesos a 30 de septiembre de 2011, por el mismo concepto.

El presupuesto de la entidad en los últimos 4 años tuvo el siguiente comportamiento:

Vigencia	Clasificación	Concepto		
		Apropiación	Compromiso	Pago
2008	Funcionamiento	23.864	21.036	18.790
	Inversión	116.903	114.548	47.061
	Reservas*	39.367	39.366	34.033
2009	Funcionamiento	24.953	23.773	21.454
	Inversión	177.553	127.210	83.253
	Reservas*	66.164	65.858	52.680
2010	Funcionamiento	28.929	27.502	25.841
	Inversión	232.813	225.862	127.154
	Reservas*	42.606	42.000	38.337
2011**	Funcionamiento	28.195	21.129	16.362
	Inversión	205.390	101.094	46.847
	Reservas*	95.832	95.832	46.062
2012***	Funcionamiento	29.097		
	Inversión	201.922		
	Reservas****	65.952		

Cifras en millones de pesos

*Incluye sólo inversión

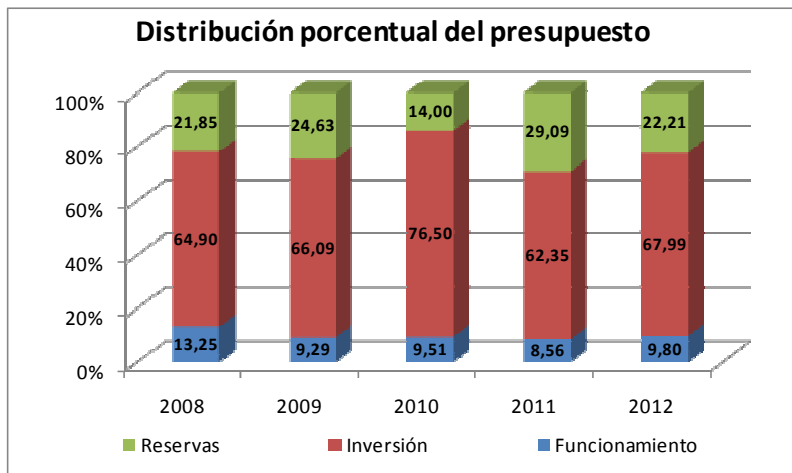
** Ejecución a 15 de septiembre de 2011

*** Cuota Global asignada por la Secretaría de Hacienda sujeta a cambio hasta el 12 de octubre de 2011

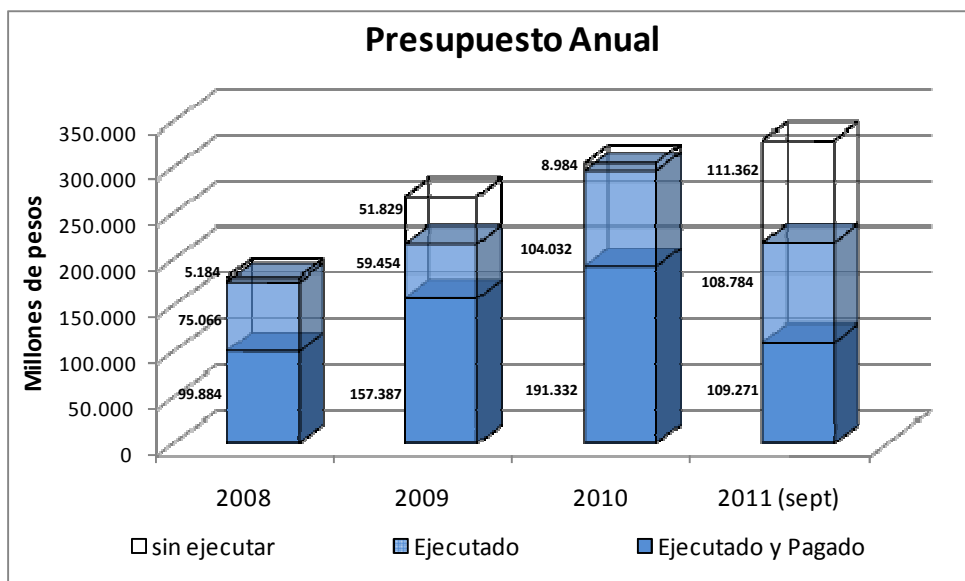
**** Es una proyección dado que la Secretaría de Hacienda no ha asignado Cuota Global

Fuente: PREDIS

Dado que el 2008 fue el año de la armonización presupuestal y el inicio de la ejecución del plan de Desarrollo, es el año con menos recursos apropiados (180 mil millones). En el 2009 el presupuesto fue de 269 mil millones, en 2010 se apropiaron 304 mil millones, para el año 2011 tenemos 329 mil millones y para el año 2012 se programaron 296 mil millones.



El único año en que el presupuesto de funcionamiento superó el 10% del total, fue el año 2008, históricamente las reservas están entre un 20% y un 30%, salvo el año 2010 que representaron el 14% del presupuesto.



En el 2008 de los 180 mil millones de presupuesto se ejecutaron 175 mil (el 97%), y de estos, se pagaron en el mismo año 100 mil millones de pesos.

El año 2009 fue el año de más baja ejecución, de los 269 mil millones se ejecutaron 216 mil (el 81%) y de estos, se pagaron 157 mil en el mismo año.

Para el 2010, de los 304 mil millones de presupuesto, se ejecutaron 295 mil (el 97%) de los cuales se pagaron en el mismo año 191 mil millones.

En el año 2011, con corte a septiembre 15, tenemos que de los 329 mil millones de presupuesto, se han ejecutado 218 mil (el 66%) y de estos, se han pagado 109 mil millones.

Sumando los presupuestos apropiados por la entidad entre los años 2008 a 2011, tenemos una suma cercana a 1.1 billones para todo el período, que corresponde al 14% del presupuesto del sector que en los cuatro años llegó a 7.7 billones.

Lo que sigue

Se mantienen algunos retos específicos, algunos internos como fortalecer las entidades del sector movilidad, culminar el proceso de transformación organizacional de las entidades del Sector, hacia el nuevo esquema SITP, principalmente a la SDM, teniendo en cuenta su condición de cabeza del sector, que debe reforzarse técnica y tecnológicamente.

En ese ámbito, deben evaluarse esquemas para medir el impacto de las obras realizadas en cumplimiento de la misión del IDU, que determinen cuáles son las mejores prácticas, las oportunidades de mejora y los impactos de la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de espacio público, así como sus mecanismos de financiación. También debe revisarse el esquema de distribución de competencias para la intervención en la malla vial local y la conformación del presupuesto de la Unidad de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

Sin embargo, debe priorizarse en los proyectos estratégicos, cada uno tiene cosas por hacer para consolidarse:

1. La Secretaría:

Hay que incrementar la infraestructura tecnológica de detección, con el fin de incrementar el número de comparendos diarios impuestos a partir de las “comparenderas” y cámaras instaladas en motos, la cual se prevé un promedio de 35 comparendos diarios por dispositivo. Los comparendos impuestos a partir de las cámaras tipo domo del Fondo de Vigilancia y Seguridad de la Policía deberán incrementarse con el tiempo.

El principal desafío para procurar la mejora de la seguridad vial es continuar reduciendo el número de víctimas (muertos y lesionados), a partir del desarrollo y ejecución de los programas y acciones prioritarias agrupadas en los siguientes ejes planteados en el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV): Fortalecimiento de la institucionalidad para la seguridad vial; consolidación del sistema único de información en seguridad vial; formación y divulgación para la seguridad vial; infraestructura para la movilidad segura; protección a usuarios vulnerables y

movilidad con orden y responsabilidad. Para esto es imprescindible la implementación y posicionamiento de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, con el objeto de que las acciones planteadas en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial sean apoyadas multisectorialmente, y se garantice la continuidad de las acciones requeridas. De manera específica se recomienda desarrollar y fortalecer el programa de atención a víctimas, trabajar de manera multisectorial los programas de educación para la seguridad vial, y darle el soporte necesario al desarrollo de las investigaciones que permitan ahondar en el conocimiento del fenómeno de accidentalidad en el Distrito Capital.

Debe también fortalecerse el control de los infractores a partir de la implementación de tecnología para la detección electrónica de infracciones de tránsito y comportamientos riesgosos, y la consolidación de sistema de información como herramienta para la toma de decisiones en materia de seguridad, son aspectos que deben continuar impulsándose para disminuir las tasas de ocurrencia de eventos viales.

Para el Metro está pendiente adelantar la ingeniería básica, la estructuración legal y financiera para lograr la concesión del PAU, que en su primera etapa, prevé una longitud de 100 km en la parte occidental de la ciudad, mediante el pago de peaje por vías de alta velocidad con metodología “free flow”. De igual forma, contratar e implementar el Proyecto Piloto de Autopistas Urbanas, de acuerdo con los resultados obtenidos, consolidar la totalidad de la Red.

También en el Metro hay que incrementar la infraestructura tecnológica de detección, con el fin de incrementar el número de comparendos diarios impuestos a partir de las “comparenderas” y cámaras instaladas en motos, la cual se prevé un promedio de 35 comparendos diarios por dispositivo. Los comparendos impuestos a partir de las cámaras tipo domo del Fondo de Vigilancia y Seguridad de la Policía deberán incrementarse con el tiempo.

El principal desafío para procurar la mejora de la seguridad vial es continuar reduciendo el número de víctimas (muertos y lesionados), a partir del desarrollo y ejecución de los programas y acciones prioritarias agrupadas en los siguientes ejes planteados en el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV): Fortalecimiento de la institucionalidad para la seguridad vial; consolidación del sistema único de información en seguridad vial; formación y divulgación para la seguridad vial; infraestructura para la movilidad segura; protección a usuarios vulnerables y movilidad con orden y responsabilidad.

Para esto es imprescindible la implementación y posicionamiento de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, con el objeto de que las acciones planteadas en el marco del PDSV sean apoyadas multisectorialmente, y se garantice la continuidad de las acciones requeridas.

De manera específica se recomienda desarrollar y fortalecer el programa de atención a víctimas, trabajar de manera multisectorial los programas de educación para la seguridad vial, y darle el soporte necesario al desarrollo de las investigaciones que permitan ahondar en el conocimiento del fenómeno de accidentalidad en el Distrito Capital.

Igualmente, el fortalecimiento del control de los infractores a partir de la implementación de tecnología para la detección electrónica de infracciones de tránsito y comportamientos riesgosos, y la consolidación de sistema de información como herramienta para la toma de decisiones en materia de seguridad, son aspectos que deben continuar impulsándose para disminuir las tasa de ocurrencia de eventos viales.

Implementar una gran central de gestión del tráfico: reponer 500 nuevos controladores de tráfico y su interconexión a la nueva central de gestión del SIT; instalación de pasos peatonales en intersecciones existentes y de elementos de paso seguro para invidentes; actualizar el sistema de iluminación de los semáforos de la ciudad mediante módulos LED y tener un sistema que permita: el conteo de vehículos con tecnología de video detección el monitoreo mediante cámaras de circuito cerrado de televisión y obtener información empleando paneles electrónicos de información variable a las entradas de la ciudad.

Otras tareas de la Secretaría:

Contemplar inversiones en operación y mantenimiento de semaforización, operación y mantenimiento de conectividad, interventoría, cámaras, paneles informativos y completar la reposición de controladores de tráfico antiguos.

Continuar con la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad.

Consecución de los recursos necesarios para la adquisición de predios fiscales, de un terreno para atender a través de infraestructura propia, el servicio de inmovilización de vehículos. Habilitarse como Centro Integral de Atención.

Garantizar la continuidad de la gestión coactiva. Actualizar los sistemas de información de contacto y ubicación de deudores de la SDM y de bienes para gestionar el recaudo efectivo. Automatizar la gestión de cobro de cartera. Continuar con la dinámica de acuerdos de pago.

Tomar medidas en relación con los servicios intermunicipales con el fin de garantizar la sostenibilidad y oportunidad del SITP.

En el SITP hay que culminar el proceso de implementación gradual sin comprometer la cobertura garantía de continuidad del servicio de transporte público a los usuarios de la ciudad. Para este fin, se cuenta con la consultoría BID de implementación día a día, que está en marcha. También hay que definir el esquema de participación público-privado para la construcción de los terminales definitivos SITP y definir una fuente de ingresos permanente (distinta de la tarifa al usuario) para alimentar el Fondo de Estabilización tarifaria para mantener la tarifa en un rango en función de la capacidad de pago de los mismos.

En el Metro hay que diseñar un arreglo institucional que permita la estructuración, contratación y ejecución de la PLM y continuar con las tareas y gestiones tendientes a cumplir con los

requisitos establecidos en el Conpes 3677/2010 para acceder a la bolsa de recursos de cofinanciación para los diferentes proyectos que mejoran la movilidad de la Región Capital.

También hay que avanzar en la adjudicación de los procesos de contratación con el Banco Mundial, de la ingeniería básica y estudios ambiental y socio – predial de la PLM, necesarios en el año 2012 para acometer a futuro el diseño de detalle y la obra de acuerdo con los estudios de factibilidad realizados por la Unión Temporal Grupo Consultor Primera Línea de Metro y la calibración de la demanda agregada realizada por Steer Davies Gleave. Para lo anterior, es necesario identificar las fuentes alternativas de financiamiento.

En Transmilenio se requiere mejorar las condiciones de operatividad de Transmilenio mediante la ampliación de la infraestructura existente. Así como prever y gestionar de manera oportuna y eficaz el cambio de pisos de todas las estaciones de fase I y parte de fase II gradualmente puesto que la vida útil del aluminio está finalizando. Las extensiones de las troncales son decisivas, la de la troncal Autonorte hasta la calle 193, y la conectividad con la futura Terminal Satélite del Norte deben aliviar el Portal de la Calle 170. En la extensión a Soacha se vincularon el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Cundinamarca, el Municipio de Soacha y TRANSMILENIO S.A. y está concebida en varias etapas que deben empezar a entrar en servicio en el 2.012.

Transmilenio debe poner en operación las Troncales Carrera 10 y Calle 26 para atender tres localidades que no contaban con acceso al Sistema (Engativá, Fontibón y San Cristóbal); se pondrá también en operación de la troncal Calle 6, están adjudicados ya los contratos de obra. Al igual, debe dar inicio al proyecto de Corredor Verde sobre la Carrera Séptima y a la ampliación de estaciones.

En las Autopistas Urbanas, sigue adelantar la ingeniería básica, la estructuración legal y financiera para lograr la concesión del proyecto piloto, que en su primera etapa, prevé una longitud de 100 km en la parte occidental de la ciudad, mediante el pago de peaje por vías de alta velocidad con metodología “free flow”.

En las entidades encargadas de la malla vial

El gran reto es encontrar una solución financiera sostenible para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial y las troncales de la ciudad, con el fin de lograr una movilidad fluida y eficiente, para lo cual deberá desarrollar nuevos mecanismos de ingresos corrientes y constantes, como pagos y tasas por congestión, incremento de impuesto por rodamiento y semaforización, etc.

Partiendo de los cambios que ha tenido la ciudad desde 2005, se presenta como reto adelantar un proyecto de revisión y reforma integral al Acuerdo 180 de 2005, considerando los efectos económicos (capacidad de pago), financieros (costos de las obras frente al recaudo esperado), la viabilidad del plan de obras, así como su articulación con el POZ–Norte y la armonización con el Plan de Desarrollo para el periodo 2012 – 2016. En cuanto al Acuerdo 451 de 2010, la Administración deberá iniciar la primera obra, para posteriormente, recaudar la contribución

ordenada por el mismo, y así contar con los recursos para financiar la construcción del primer anillo vial del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte.

En el Terminal, deben tomarse decisiones sobre construcción del sistema de terminales (Terminal del Norte, Terminal de Oriente y Terminal de Occidente) y su correspondiente articulación con el SITP.

Otros logros de la Secretaría de Movilidad

Adicional a lo ya expuesto en los logros del sector, la Secretaría destaca los siguientes logros en su gestión 2008-2011.

- * La ampliación del horario de la medida de pico y placa para la ciudad permitió la regulación del tránsito a pesar del crecimiento exponencial del parque automotor.
- * Reducción del 7% en el tiempo de viaje promedio para la ciudad, gracias a la ampliación de la medida de pico y placa. Además, se generó una ganancia social de \$85 mil millones durante el periodo de implementación, como efecto del ahorro de un 12% en el tiempo de las distancias recorridas, pues sin la medida, los ciudadanos se demorarían más. Los impactos sociales en términos de movilidad y de ingeniería del transporte, se calculan teniendo en cuenta el ahorro en tiempo de los viajes que se realizan en toda la ciudad⁸.
- * En términos ambientales, la mayor eficiencia del transporte público (igual número de vehículos, pero más pasajeros) implica una menor emisión por persona transportada, y en ello, la medida restrictiva contribuyó a disminuir el efecto de los contaminantes.
- * Al tiempo, la medida mitigó los efectos nocivos en el medio ambiente por la utilización de vehículos privados, que por su volumen (más de un millón 600 mil unidades de vehículos que circulan en Bogotá) se configura como uno de los más contaminantes. El Monóxido de Carbono – CO₂ presentó una reducción neta del 3%, por su parte el Ozono (O₃) disminuyó el número total de excedencias, lo que significa mejoras significativas en la calidad del aire.
- * Se concretaron acciones para sustituir los Vehículos de Tracción Animal por otro medio o por otra alternativa para el transporte de material reciclable, sobrantes y escombros, entre otros.
- * Se consolidaron los componentes definitivos para la implementación del Sistema Inteligente de Administración del Tráfico para Bogotá que busca establecer una política de información permanente al usuario y a las autoridades de movilidad a través del monitoreo de tráfico.

⁸ Resultados de modelaciones de lo observado, comparado con escenarios sin Pico y Placa. Fuente: Informes de Seguimiento a la Medida de Pico y Placa. Dirección de Estudios Sectoriales – SDM. Años 2010 y 2011.

- * Se garantizó toda la disponibilidad del sistema de semaforización garantizando en todo momento la movilidad y seguridad en las vías y atención permanente a la demanda en materia de señalización y demarcación de las vías de la ciudad.
- * Se fijaron todas las condiciones para el tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital a través de la expedición del Decreto 034 de 2009.
- * Se realizó el diagnóstico, estructuración, diseño e inicio del Sistema de Información de Movilidad Urbano Regional – SIMUR.
- * Consolidación de los servicios de Movilidad a través de la desconcentración de los puntos de atención en la Red CADE, la integración del trámite de salida de vehículos inmovilizados, el mejoramiento de los canales de comunicación con los ciudadanos y la apertura de doce (12) Puntos Integrales de Atención y Servicios - PITS, del Consorcio SIM.
- * Disminución de tiempo de desplazamientos de los ciudadanos y gobernabilidad territorial de la SDM, a través de los 19 nuevos Centros Locales de Movilidad que funcionan en la ciudad.
- * El índice de pago de los deudores de multas por concepto de tránsito mejoró en un 23%, pasando de un 31,18% en el 2007 (Es decir, se pagan 31 comparendos de cada 100 dentro del periodo) a un 38,54% (Es decir se pagan 38 comparendo de cada 100). Lo anterior, debido a las acciones de la gestión persuasiva, la implementación de herramientas de contacto a los deudores de la Secretaría, el fortalecimiento de las actividades de recaudo reflejadas a través de la sistematización del proceso y la realización de acuerdos de pago con los deudores.
- * Disposición de infraestructura técnica, tecnológica, de documentación y de recurso humano calificado, acorde con las necesidades de información y gestión que demanda la ciudadanía y que facilitan y mejoran la atención prestada.
- * El cambio de hábitos y de percepciones en torno a la movilidad es una tarea que parte ante todo de la comunicación, de la generación de opinión pública favorable y de la movilización y participación agenciada en todos los espacios de la ciudad, por lo que un logro es la consolidación del Sistema Distrital de Información para la Movilidad, el cual cuenta con tres informativos diarios en televisión, dos noticieros radiales, una estrategia en redes sociales, pagina web con 1.200.000 visitas mensuales, un noticiero interno, y campañas pedagógicas permanentes que permiten interacción constante con la ciudadanía.

Otros logros de Transmilenio S.A.:

- * Nueva Ruta Usme-Centro, Timiza, Roma, Porvenir y Bosa Santafé. Perdomo, beneficiando 23 mil usuarios al día
- * Ampliación del servicio Tarjeta Cliente Frecuente, Instalación de Terminales de Carga Automática

- * Instalación de Taquillas externas en Calle 76, Calle 100, Calle 85, Campín y Hortúa
- * 335 cámaras adicionales para el Mejoramiento de la seguridad ciudadana y control de la operación.
- * Conexión Troncales Sur y NQS
- * Ruta B28 – F28, beneficiando a 9 mil pasajeros y disminuyendo en 2.334 transbordos en hora pico.
- * Ruta B27 – H27, mejorando la capacidad conexión Norte -Caracas Sur (36% más oferta por biarticulado). Adecuación Calle 63, Marly, Jiménez, Calle 40 sur.
- * Ruta A52 – G52, disminuyendo en 2.784 trasbordos desde héroes a Calle 72 y Marly..
- * Rutas C29 – F29, C30 – G30 y C31 – G31 descongestionando estaciones
- * Ruta E32 – F32, con menos paradas, menos tiempo de desplazamiento.
- * H60 y H61 Implementación retornos operacionales mejorando conexión Norte-Caracas Sur, 37 buses menos por hora.

En cuanto a infraestructura:

- * Ampliación de estaciones héroes, carrera 77, Escuela Militar y Calle 100; y Cubierta Portal 80. Esto incrementa la cobertura de los servicios troncales.
- * Realce e instalación de barandas, lo que disminuye la evasión de pago de pasajes.

En cuanto a cultura ciudadana:

- * Realización de campañas de cultura ciudadana, beneficiando 1.566.274 usuarios en el 2009; 1.657.528 en el 2010 y 1.672.369 en 2011, se socializó comportamiento ciudadano acorde con los requerimientos del sistema.
- * Incremento en Puntos de Atención al Usuario, PAUS virtuales con promedio de 3.000 usuarios al día. Incremento en un 60% de los Puntos de Atención al Usuario.
- * Ferias de Servicio con el Aula Móvil El número de visitas mensuales pasó de 1.681 a 3.866.
- * Biblioestaciones. El programa cuenta con 17.084 afiliaciones, 73.253 préstamos realizados.

Logros del Instituto de Desarrollo Urbano

Los proyectos estratégicos que ejecutó el IDU en la Administración “Bogotá Positiva” fueron las obras de valorización del Grupo 1 - Acuerdo 180 de 2005, la Fase III de Transmilenio, y las acciones de mantenimiento y movilidad sobre la malla vial arterial, intermedia y local, a través de los “Distritos de Conservación”.

A continuación se presentan las 38 obras de valorización y su estado actual. Obras compuestas por intervenciones en vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público:

N	OBRA		ESTADO
1	Vías	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) desde Avenida Ciudad de Cali (AK 86) hasta Traversal 02	Terminada
2		Avenida Villavicencio (AC 43 Sur), desde Avenida Ciudad de Cali (AK 86) hasta Avenida Tintal (AK 80D) (Calleada Norte)	Terminada
3	Puentes Peatonales	Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) por Calle 182	Terminada
4		Avenida Laureano Gómez (AK 9) por Calle 130B	Terminada
5		Avenida Laureano Gómez (AK 9) por Calle 123	Terminada
6		Avenida Centenario por Carrera 75ª	Terminada
7		Avenida Boyacá (AK 72) por Calle 21	Terminada
8		Avenida Centenario por Avenida Boyacá (AK 72)	Terminada
9		Avenida del Congreso Eucarístico (AK 68) por Calle 23 Sur	Terminada
10		Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Parque el Lago	Terminada
11		Avenida Boyacá por Calle 60 Sur Meissen	Terminada
12		Intersecciones	Avenida Ciudad de Villavicencio por Avenida Boyacá. Orejas y conectantes
13	Av. Primero de Mayo por Av. Poporo Quimbaya. Mejoramiento Geométrico		Terminada
14	Avenida José Celestino Mutis (AC 63) por Avenida Ciudad de Cali (AK 86)		Terminada
15	Av. Paseo del Country (AK 15) por Avenida Carlos Lleras Restrepo (AC 100)		Terminada
16	Andenes	Andenes faltantes Carrera 13 entre Calle 26 y Calle 32 ambos costados, Carrera 13 entre Calle 22 y Calle 45 costado occidental, Carrera 13 entre Calle 62 y Calle 66 costado oriental, Carrera 13 entre Calle 62 y Calle 66 costado occidental, Carrera 13 entre Calle 62 y Calle 66 costado oriental, Carrera 13 entre Calle 62 y Calle 66 costado occidental, Carrera 13 entre Calle 62 y Calle 66 costado oriental	Terminada
17		Andenes Avenida Carlos Lleras Restrepo (AC 100) entre la Avenida Santa Bárbara (AK 19) y Avenida Paseo del Country (AK 15)	Terminada
18		Andenes Calle 122 entre Avenida Paseo del Country (AK 15) y Avenida Santa Bárbara (AK 19)	Terminada
19		Andenes Avenida 19 entre Calle 134 y Calle 161	Terminada
20		Andenes sector 1 Calle 77 y Avenida Calle 85 – Avenida Paseo del Country (AK 15) y Avenida Germán Arciniegas (AK 11)	Terminada
21		Andenes Calle 127 entre Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7) y Avenida Santa Bárbara (AK 19)	Terminada
22		Andenes Avenida España (AK 68 – AC 100) entre Avenida Medellín (AC 80) y Avenida Paseo del Country (AK 15)	Terminada
23		Andenes Calle 76 entre Avenida Paseo del Country (AK 15) y Avenida Caracas (AK 14)	Terminada
24	Vías	Avenida Laureano Gómez (AK 9) desde Avenida San Juan Bosco (AC 170) hasta Avenida de los Cedritos (AC 147)	En Ejecución
26		Avenida Germán Arciniegas (AK 11) desde Calle 106 hasta Avenida Laureano Gómez (AK 9)	En Ejecución
26		Avenida San José (AC 170) desde Avenida Boyacá hasta Avenida Cota (AK 91)	En Ejecución
27		Avenida Mariscal Sucre: Carrera 22 entre Calle 22 y Calle 24, y Carrera 20 entre Calle 22 y Calle 26	En Ejecución
		Carrera 19B entre AC 26 y AC 24	En Ejecución
		Carrera 19B entre AC 28 y AC 26 y Carrera 19 entre AC 26 y Calle 29	En Ejecución
		Av. Mariscal Sucre desde Calle 19 hasta Calle 62: (Carrera 19 y Carrera 20, en la Carrera 39 desde Calle 19 hasta Calle 62)	En ejecución
27		Av. Mariscal Sucre desde Calle 19 hasta Calle 62: (Av. Colombia (Transversal 21 y 23), desde Calle 19 hasta Calle 62)	Terminada
		Avenida Mariscal Sucre (Carreras 18 y 19) desde Avenida Jiménez de Quezada (AC 13) hasta Avenida de los Comuneros (AC 6)	En Ejecución
28			Avenida Mariscal Sucre (Carreras 18 y 19) desde Avenida Jiménez de Quezada (AC 13) hasta Avenida de los Comuneros (AC 6)



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

N	OBRA		ESTADO
29		Avenida Mariscal Sucre (Carreras 18 y 19) desde Avenida de los Comuneros (AC 6) hasta Avenida de la Harina (AC 1)	En Ejecución
30		Avenida Cundinamarca (AK 36) desde Avenida Ciudad de Lima (AC 19) hasta Avenida Américas (AC 24)	En Ejecución
31	Intersecciones	Avenida Germán Arciniegas (AK 11) por Avenida Laureano Gómez (AK 9)	En Ejecución
32	Andenes	Andenes Avenida Paseo del Country (AK 15) entre Avenida Carlos Lleras Restrepo (AC 100) a Avenida Callejas (AC 127)	En Ejecución
33	Puentes Peatonales	Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Centenario Occidente	En Ejecución
34		Avenida Centenario por Avenida Ciudad de Cali (AK 86) Norte	En Ejecución
35	Intersecciones	Avenida Laureano Gómez (AK 9)-NQS por Calle 94	En Caducidad Terminada E.U.D.
36	Vías	Avenida Santa Lucía (TV 42) desde Avenida General Santander (DG 39A Sur) hasta Avenida Jorge Gaitán Cortes (AK 22)	En Caducidad Avances 65%
37	Intersecciones	Avenida Ciudad de Cali (AK 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22)	Por Iniciar Obra
38	Vías	Avenida del Ferrocarril de Occidente entre la Carrera 100 y Carrera 93	Por Iniciar Obra

* Respecto a las obras de la Fase III de Transmilenio, correspondientes a la adecuación del sistema de transporte masivo de la Calle 26 entre la Carrera 97 y la Carrera 3, que incluye el tramo de la Carrera 3 entre las Calles 26 y 19, y el corredor de la Carrera 10 entre la Calle 31 Sur y la Calle 34 (comprende la construcción de los carriles exclusivos “Solo Bus”, las calzadas mixtas, puentes vehiculares, puentes peatonales, estaciones intermedias y sencillas, patio-garajes, portales, espacio público asociado y ciclorruta), a la fecha se reporta un avance promedio del 84%.

* Los Distritos de Conservación, con corte a 30 de septiembre, han mantenido 1.342,20 Km.Carril, 224,30 Km.Carril rehabilitados y 51,69 Km.Carril construidos, para un total general de 1.618,19 Km.Carril terminados. Entre el 2009 y 2011, se han tapado 39.485 huecos. Actualmente, se están ejecutando 23,14 Km.Carril de mantenimiento, 41,85 Km.Carril de rehabilitación y 10,08 Km.Carril de construcción, para un total general de 75,07 Km.Carril en intervención y se encuentran activos 57 frentes de obra.

* El IDU logró culminar y entregar obras que presentaban atrasos significativos, como la Autopista al Llano desde la Calle 87 Sur al límite del distrito con Chipaque, la Av. los Comuneros entre las Carreras 3 y 9, la ampliación de la Autopista Norte entre las Calles 180 y 192 y el interconector de la Calle 80 por AutoNorte. Además, mantenimiento preventivo y correctivo de las Troncales Transmilenio que se encuentran en operación correspondientes a las Fases I (AutoNorte, Av. Caracas, Ramal Tunal, Calle 80 y Eje Ambiental) y la Fase II (Calle 13, Américas, NQS y Suba). El alcance contempló el mantenimiento de las calzadas vehiculares, espacio público, redes de drenaje, mobiliario urbano, puentes peatonales, señalización horizontal y vertical de calzadas y ciclorrutas. Entre el 2010 y 2011, se repararon 1.886 losas sobre la Autopista Norte, 2.051 sobre la Av. Caracas, para un total de 3.937 losas.

Lo que sigue para el Instituto de Desarrollo Urbano

* Se recomienda preparar un proyecto de reforma integral al Acuerdo 180 de 2005. Con base en la experiencia en la asignación de la Fase 1 y los cambios que ha tenido la ciudad desde 2005, considerando los efectos económicos (capacidad de pago), financieros (costos de las obras frente al recaudo esperado), la viabilidad del plan de obras, así como su articulación con el

POZ–Norte y la armonización con el Plan de Desarrollo para el periodo 2012 – 2016. En este marco, la Administración deberá ejecutar las obras faltantes del Grupo 1, los Estudios, Diseños y Construcción de la intersección Av. Ciudad de Cali (AK 86) por Av. Ferrocarril de Occidente (AC 22) y de la Av. del Ferrocarril de Occidente entre la Carrera 100 y Carrera 93, y asignar en 2012, la segunda fase de la contribución de valorización ordenada por el Acuerdo.

* En relación con el Acuerdo 451 de 2010 POZN "Por el cual se adopta una contribución de valorización por beneficio local", en el marco del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte, el IDU asignó el pasado 27 de Septiembre de 2011, \$404.885,7 millones a 719.917 predios de las localidades de Usaquén, Suba, Chapinero, Barrios Unidos y Engativá, que conforman la zona de influencia de predios beneficiados por la construcción del primer anillo del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte (POZ – Norte), en consecuencia, el reto es iniciar la primera obra en el segundo semestre de 2012, y a su turno, efectuar el recaudo correspondiente. La importancia radica en que ha sido un área de amplio desarrollo urbano en la última década, que requiere soluciones de movilidad, además de ser un sector que articula la ciudad con la región.

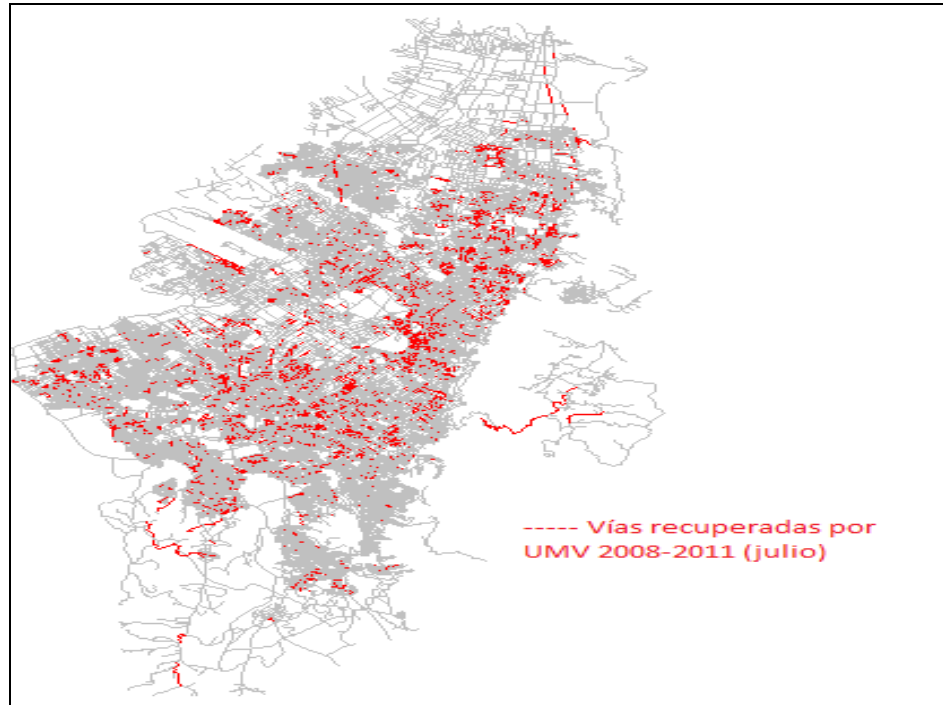
* Ajustar el proyecto Metro, de acuerdo con los estudios de factibilidad realizados por la Unión Temporal Grupo Consultor Primera Línea de Metro y la calibración de la demanda agregada realizada por Steer Davies Gleave.

* La ciudad deberá invertir recursos en generar proyectos que desde el comienzo contemplen la generación de espacio público con desarrollo urbanístico y paisajístico, de tal manera que se logre la meta de diez metros cuadrados de espacio público por habitante para el año 2019. Lo anterior, partiendo de la base que en los últimos años, la mayor parte del espacio público ha estado ligado a la implementación del Sistema de Transporte Transmilenio

* En general, el gran reto es encontrar una solución financiera sostenible para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial y las troncales de la ciudad, para lograr una movilidad fluida y eficiente, para lo cual deberá desarrollar nuevos mecanismos de ingresos corrientes y constantes, como pagos y tasas por congestión, incremento de impuesto por rodamiento y semaforización, etc. Así como, continuar con el aprovisionamiento, mantenimiento y rehabilitación de malla vial arterial e intermedia que sea complementaria al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Logros de la Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial

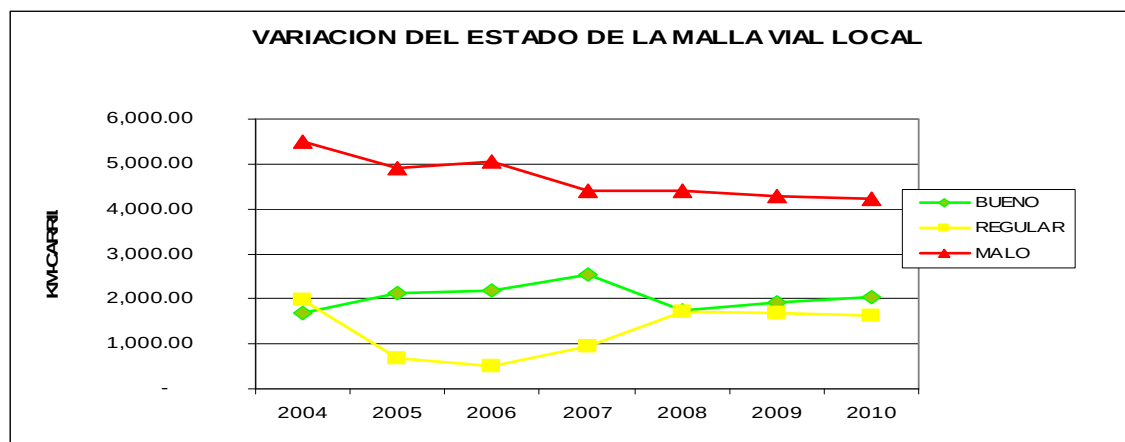
* La Unidad mejoró la movilidad de los ciudadanos mediante la recuperación, en el período 2008-2011, de más de 10.000 segmentos viales (cuadras), principalmente accesos a barrios y segmentos que unen corredores de movilidad local o que conectan con vías arteriales, así como vías aledañas a equipamientos colectivos (especialmente colegios distritales).



Fuente: UAERMV.

* El buen estado de la malla vial local se ha mantenido a pesar de la ola invernal y del aumento del parque automotor (incluido transporte de carga que utiliza corredores locales). La siguiente gráfica, muestra el comportamiento del estado de la malla vial local en el período 2004-2010.

Gráfica No. 1. Variación de la malla vial local



Fuente: IDU.

Lo que sigue para la Unidad de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

- * Garantizar recursos para el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura, toda vez que es una labor permanente, máxime teniendo en cuenta que la fuerte ola invernal que se espera para el final de 2011 y comienzos de 2012 hace suponer un aceleramiento del deterioro de la malla vial.
- * Adicionalmente, la tendencia al crecimiento del parque automotor y especialmente del de carga, continuará impactando y de manera creciente el deterioro de la malla vial.
- * Con la expedición del Decreto 101 de 2010 las Alcaldías Locales pueden ejecutar su inversión de la malla vial local directamente, es necesario por tanto revisar el esquema de distribución de competencias para la intervención vial local y la conformación del presupuesto de la UAERMV toda vez que una de las fuentes de recursos de la entidad es precisamente la de recursos administrados.

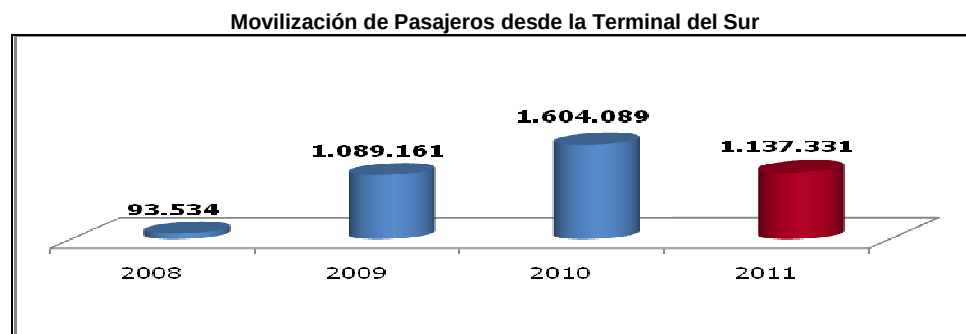
Logros de la Terminal de Transporte S.A.

- * Construcción de la Terminal Satélite del Sur.
Construcción del puente peatonal sobre la Autopista del Sur;
Aumento de la salida de vehículos desde la Terminal del Sur
Consolidación de los mecanismos de información a la Ciudadanía.
La construcción de la Terminal del sur ha beneficiado a los barrios circunvecinos y su entorno por la mejora del sector que incluyó la participación ciudadana, concluyendo en beneficios comunes de acceso a los servicios, mejora en la integración del transporte, pavimentación de vías, prolongación de ciclorutas y construcción de andenes, así y su impacto con su entorno: así como:

Disminución de vehículos que transitan por la malla vial de la ciudad, impactando la movilidad de la ciudad y disminuyendo los índices de contaminación por la Construcción de la Terminal del Sur. El aumento en la seguridad para los ciudadanos y mejoramiento de la movilidad al eliminar los semáforos de paso peatonal por la construcción del puente peatonal sobre la Autopista del Sur y aumento de los vehículos despachados en la Terminal del Sur, por la disminución de los paraderos informales y mejora en el acceso al transporte intermunicipal para los ciudadanos y el aumento de Ingresos por el mejoramiento para el transporte interurbano.

Desde el punto de vista de la política sectorial la administración distrital determinó la necesidad de definir el sistema de terminales interurbanos, orientados a articular su operación con la terminal existente y los sistemas de transporte de la ciudad, aspectos que se encuentran debidamente tratados de manera puntual en el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital. De igual manera, el Plan de Desarrollo Distrital, incorpora dentro de sus metas la construcción de dos terminales de transporte y tener en operación tres terminales de transporte. Esto significa una continuidad en cuanto al futuro de la operación de buses interurbanos o intermunicipales en la ciudad, al ubicar los terminales de transporte de pasajeros en los límites de la ciudad.

Con la puesta en funcionamiento de la Terminal del Sur, que inició operaciones el 05 de diciembre de 2008, se mejoró la calidad de vida de los usuarios del servicio que hicieron parte de la focalización del problema, mejorar las condiciones de infraestructura y equipamiento y ante todo mejorar tiempos de desplazamiento y movilidad vehicular a los usuarios de ese corredor que comunica a la capital de la República con el sur del país. La siguiente gráfica presenta la cantidad de pasajeros movilizados desde la Terminal del Sur con corte a 30 de septiembre de 2011.



Fuente: Departamento de Sistemas. Terminal de Transporte S.A.

En relación con la Construcción del puente peatonal realizada por parte de la Terminal de Transporte S.A., sobre la Autopista del Sur, se evidenció un aumento en la seguridad para los ciudadanos y mejoramiento de la movilidad al eliminar los semáforos de paso peatonal.

Terminal Satélite del Sur – Puente Peatonal



Fuente: Terminal de Transporte S.A. Oficina de Comunicaciones

Lo que sigue para el Terminal de Transporte S.A.

* El principal reto para la siguiente administración es la construcción del sistema de terminales (Terminal del Norte, Terminal de Oriente y Terminal de Occidente) y su correspondiente articulación con el SITP.