

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - PMSS

FICHAS DE PROGRAMAS Y PROYECTOS

OBJETIVO 1:

Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

CÓDIGO: 01-E1

Versión: Septiembre 2023

ESTRATEGIA:

ARTICULAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE BOGOTÁ CON LAS NECESIDADES Y LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA REGIÓN Y DEL PAÍS

DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA

Esta estrategia parte del reconocimiento del cambio en las dinámicas socioeconómicas de Bogotá, caracterizado, entre otros aspectos, por una integración del Distrito con la Región, lo cual ha llevado a repensar el modelo territorial desde una escala mayor a la distrital para reducir las brechas y retos que dificultan la conectividad regional y afectan la calidad de vida de los ciudadanos y el crecimiento regional.

Esta estrategia tiene como propósito facilitar dicha integración y favorecer su realización en condiciones de seguridad y sostenibilidad, con la mitigación de impactos negativos asociados a la congestión, contaminación y siniestralidad vial a través de la coordinación y articulación con la Agencia Regional de Movilidad. Dentro de los temas relevantes de esta estrategia se encuentran los siguientes:

- Integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago entre los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad y la región.
- Infraestructura que promueva y facilite el intercambio modal, favoreciendo el uso del transporte público.
- Articulación en la operación y control de rutas de transporte público intermunicipales.
- Articulación de las terminales de transporte de Bogotá con el sistema de transporte público de Bogotá y la Región.

PROGRAMAS:

1. Articulación del sistema público de pasajeros de Bogotá y los municipios del hecho metropolitano de movilidad de la RMBC.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

PROGRAMA: ARTICULACIÓN DEL SISTEMA PÚBLICO DE PASAJEROS DE BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS DEL HECHO METROPOLITANO DE MOVILIDAD DE LA RMBC		CÓDIGO: 01-E1-P1 Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.	ESTRATEGIA: Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá con las necesidades y los proyectos de movilidad de la región para la gestión del sistema regional de transporte público de pasajeros	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa es el soporte de las dinámicas de transporte público de pasajeros en la Región Metropolitana, así como el posibilitador de la conectividad de la ciudad con la región a través de un sistema multimodal descarbonizado, eficiente, seguro para los usuarios y accesible. Involucra la red de transporte público de pasajeros estructurada a partir del sistema RegioTram y su estructura de soporte. En cumplimiento del POT, este programa soporta las dinámicas funcionales del área urbana, rural y regional y contribuye a la definición de la norma urbanística y el aprovechamiento efectivo de la localización de actividades urbanas. Busca incentivar el uso permanente y cotidiano del transporte público como soporte y estructurador principal del sistema de movilidad mediante medios no contaminantes, seguros y eficientes, cuyo diseño y operación responde a principios de diseño universal, territorial y físico, mejora la capacidad de los puntos saturados de la red y propende por su integración física, operacional y tarifaria y de medio de pago.	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Estructuración y financiación para la construcción y operación del sistema de Complejos de Intercambio Modal -CIM 2. Articular física, operacional y tarifaria de los Regiotrams con el sistema de transporte público de Bogotá 3. Optimización de las rutas de transporte intermunicipal de pasajeros y optimización de su llegada a los CIM - terminales 4. Elaboración del Manual de intercambio modal de Bogotá y la RMBC 	

TÍTULO DE PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE COMPLEJOS DE INTEGRACIÓN MODAL - CIM	CÓDIGO: O1_E1_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>El Decreto Distrital 555 de 2021 que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial define al Sistema de Complejos de Integración Modal - CIM, como parte de la infraestructura de soporte del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, que permite la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito y la región, facilitando las transferencias entre estos servicios de una manera rápida, segura, accesible, fácil, confiable, hacia la reducción de la congestión de vehículos en la ciudad, los niveles de contaminación y tiempos de viaje. Se localizan en los nodos de acceso y conexión urbano regional, y en los nodos centrales de encuentro de diferentes modos de transporte público de alcance regional, nacional o internacional.</p> <p>Adicionalmente, con la implementación de los CIM se promueve la integración entre el transporte público de la ciudad y las diferentes soluciones de movilidad distritales, regionales y de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca con el transporte de pasajeros intermunicipal, para garantizar la conectividad y accesibilidad de las personas a las diferentes soluciones de transporte urbano e interurbano, la reducción de la congestión vehicular y la contaminación ambiental.</p> <p>Esta red funciona como alimentadora y complementaria de la red de corredores verdes de alta y media capacidad, y comprende la optimización del transporte intermunicipal en función de la integración física y tecnológica en la infraestructura de transporte, la integración con las terminales e intercambiadores modales existentes, así como la prestación del servicio de forma eficiente y segura, y el intercambio modal con los otros modos de transporte en los ámbitos urbano y rural.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar los CIM como un sistema de nodos de acceso y conexión urbano-regional para la integración modal del transporte público de pasajeros rural, urbano, regional, intermunicipal e internacional, incluyendo la prestación de servicios complementarios para la atención integral del pasajero y operadores de los diferentes modos de transporte. 2. Articular físicamente el transporte regional y nacional (trenes, buses intermunicipales de pasajeros, entre otros) con los sistemas y medios de transporte público urbano (metro, trenes, SITP en todas sus modalidades, movilidad activa, micromovilidad, transporte individual, transporte privado, entre otros), identificando las necesidades de intercambio modal de los distintos proyectos de transporte de pasajeros de alcance local y regional. 3. Reducir índices de congestión y de contaminación en la ciudad de Bogotá y los tiempos de viaje de los usuarios del transporte intermunicipal dentro del área urbana, garantizando una transición rápida, segura y accesible entre diferentes modos. 4. Incentivar el uso de los sistemas de transporte intermunicipal y de los sistemas de transporte regional (trenes, metro, cables, transporte individual, etc.), y garantizar el acceso e integración peatonal, conexión de la escala barrial con el transporte público, así como incentivar el uso de la micromovilidad pública y privada en la ciudad y la movilidad activa. 5. Integrar los terminales y los intercambiadores modales existentes con los CIM que se proyecten. 	

6. Desarrollar diferentes instrumentos de financiación para la construcción, operación y mantenimiento de los CIM, a través de inversión de capital privado, tales como Asociaciones Público Privadas, concesiones u otros mecanismos de inversión privada.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Identificar, delimitar y priorizar los CIM en articulación con el programa de ejecución del POT y con los modos y corredores a implementar.
2. Promover la estructuración técnica, financiera e institucional para el desarrollo de los CIM y su correspondiente articulación con los sistemas de transporte público municipal de pasajeros (trenes, transporte intermunicipal) a escala regional y con las terminales de pasajeros existentes, garantizando un intercambio modal rápido, seguro y accesible con base en los principios de diseño universal.
3. Integrar las terminales de pasajeros y los intercambiadores modales existentes dentro del funcionamiento de los CIM, para optimizar la prestación del servicio de intercambio de pasajeros al interior de la ciudad.
4. Implementar los instrumentos de gestión y financiación que permitan el desarrollo de proyectos de renovación urbana en el ámbito de los CIM.
5. Promover e implementar servicios conexos que mejoren la experiencia al usuario.
6. Implementar sistemas de estacionamientos tipo *Park & Ride*, en el cual el usuario estacione su vehículo para ingresar al casco urbano usando el sistema de transporte público en articulación con las disposiciones del Plan de Estacionamientos.
7. Promover en el corto plazo la articulación entre los CIM y la red de transporte intermunicipal y su infraestructura, hacia la optimización de la infraestructura y servicios asociados al transporte de pasajeros en la escala regional.
8. Promover e impulsar, desde la participación de la Alcaldía o las entidades delegadas en las instancias de gobierno de la RMBC y la ARM, la adopción de la normatividad y documentos técnicos para la definición de condiciones de habilitación de los CIM, del precio público y la tarifa por su acceso y uso.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ¹
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Regional de Movilidad Empresa Férrea Regional Terminal de Transporte S.A.

¹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Desarrollo Decreto 555 de 2021 Ley 1682 de 2013 Acuerdo Distrital 761 de 2020 Decreto 046 de 2021 Ley 769 de 2022 - Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley Estatutaria 1618 de 2013 Decreto 324 de 2014 Decreto 394 de 2019, Ley 2199 de 2022 CONPES 4034		COSTO ESTIMADO² \$4.800.000 ³	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU TRANSMILENIO S.A. Empresa Metro de Bogotá
INDICADORES			
INDICADOR	Número de Complejos de Integración Modal estructurados e implementados	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0 a 2022	Meta corto plazo (2027)	3
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	5
FÓRMULA	Sumatoria de Complejos de Integración Modal estructurados e implementados	Meta largo plazo (2035)	6

² Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción). Se estima el valor aproximado de cada CIM entre \$600.000 millones de pesos.

³ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

TÍTULO DE PROYECTO: ARTICULACIÓN FÍSICA, OPERACIONAL Y TARIFARIA DE REGIOTRAM CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ	CÓDIGO: O1_E1_P1_2
DESCRIPCIÓN: <p>Comprende la red de trenes regionales – RegioTram (Occidente y Norte) proyectada en el POT, su conectividad con los municipios de la ciudad región y la implementación efectiva del intercambio modal mediante la infraestructura de soporte correspondiente. Esta red de RegioTram también involucra la implementación de la norma urbanística asociada a los corredores de transporte, así como los proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible con el propósito de garantizar la consolidación de la red RegioTram y su área de influencia, cumpliendo con los principios de diseño universal, enfoque de género y diferencial para garantizar la accesibilidad a todas las personas.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidar una red de transporte férreo regional RegioTram, articulada de manera integral con los distintos sistemas de transporte público de la ciudad. 2. Permitir la inserción de la red de RegioTram en el tejido urbano de la ciudad, aprovechando las oportunidades de revitalización urbana. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Los estudios técnicos de los corredores verdes de alta y media capacidad y cables aéreos del SITP incluirán análisis que permitan determinar el modo, tecnología, trazado definitivo y fuente energética de tal forma que se consideren aspectos como la viabilidad técnica, los beneficios y los costos, entre otros necesarios para identificar la alternativa más eficiente para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos. 2. Realizar los estudios e implementaciones tecnológicas, financieras e institucionales para permitir la integración tarifaria y de medios de pago del RegioTram de Occidente con el SITP. 3. Estructurar y desarrollar la integración física del RegioTram de Occidente con el SITP (IDU-EFR) a partir del desarrollo de infraestructura entre la ciudad y la región (CIM, entre otros). Debe cumplir las condiciones de integración con los proyectos del POT y PDD (buses, metro (Estación Central), transporte aéreo (Aeropuerto El Dorado) y otros que se consideren relevantes en el marco de los estudios y estructuración adelantados). 4. Identificar y planear las obras de infraestructura (puentes vehiculares y peatonales, espacio público, zonas de reserva) necesarias para permitir y facilitar la integración urbana de los proyectos de línea férrea regionales que se proyecten a futuro. 5. Optimizar los trazados del transporte intermunicipal en función de la cobertura de los nuevos modos y nueva infraestructura proyectada. El Distrito en articulación con la región generará los estudios para analizar la demanda en los corredores de acceso a Bogotá y las necesidades requeridas. 6. Aportar a la formulación de lineamientos de señalización y semaforización adaptados a las necesidades de operación de línea férreas en intersecciones viales a nivel en entornos urbanos, con énfasis en la seguridad de los distintos actores viales. 7. Formular e implementar estrategias para el fortalecimiento de la apropiación y cultura de buen uso dirigidas hacia los usuarios del sistema. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas <i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴ Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Regional de Movilidad Gobernación de Cundinamarca Empresa Férrea Regional Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá Terminal de Transporte S.A.	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 555 de 2021, CONPES 4034 de 2021, Ley 2199 de 2022	COSTO ESTIMADO⁵ \$4.510.274 ⁶		
INDICADORES			
INDICADOR	kilómetros de red férrea Regiotram construidos y en operación	Meta plazo inmediato (2024)	0 km
LÍNEA BASE	0 km a 2022	Meta corto plazo (2027)	41 km ⁷
FUENTE	POT - Decreto 555 de 2021	Meta mediano plazo (2031)	88,5 km ⁸
FÓRMULA	Sumatoria del número de kilómetros de Regiotram construidos y en operación	Meta largo plazo (2035)	92,8 km ⁹

⁴ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁵ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

⁶ Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción)

⁷ 14,60 km corresponden a tramo occidente en Bogotá

⁸ 19 km corresponden a tramo norte en Bogotá

⁹ Los 4,3 km que completan la meta a 2035 corresponden al Ramal Aeropuerto.

TÍTULO DE PROYECTO: OPTIMIZACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS Y ORGANIZACIÓN DE SU LLEGADA A LOS CIM - TERMINALES	CÓDIGO: O1_E1_P1_3
DESCRIPCIÓN: <p>Integrar y articular el sistema de transporte público distrital con el transporte de pasajeros intermunicipal, en búsqueda de garantizar la conectividad y accesibilidad de las personas entre la ciudad y la región. Esta red funciona como alimentadora y complementaria de la red de corredores verdes de alta y media capacidad, y el proyecto comprende la optimización de las rutas del transporte intermunicipal en el perímetro Distrital con acciones como ajustes de recorridos, ajustes de paraderos, e implementación de tecnología que facilite el control del servicio, entre otros. Todo esto, con el fin de reducir la congestión en puntos neurálgicos de la ciudad, potencializar la integración modal con otros sistemas de transporte y mejorar la prestación del servicio de forma eficiente y segura.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar que el transporte público de la ciudad y la región circule con prioridad, ofrezca tiempos de viaje competitivos y adaptados a las necesidades de movilidad de las personas, para mitigar el incremento y uso de modos de transporte poco sostenibles. 2. Desarrollar un sistema intermodal urbano-regional que facilite la transferencia entre los diferentes modos de transporte, con el fin de garantizar la eficiencia del sistema y reducir la congestión en las vías distritales y metropolitanas 3. Mejorar los sistemas tecnológicos de control de flota del servicio de transporte intermunicipal, con el fin de garantizar la prestación del servicio con estándares de calidad. 4. Estructurar sistemas de información a los usuarios, para que reconozcan los diferentes servicios, planeen su viaje y utilicen las diferentes rutas y modos de transporte de manera eficiente. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Los estudios técnicos de la infraestructura de transporte incluirán análisis que permitan identificar los beneficios y costos de la/s alternativa/s con el fin de identificar los impactos para la sociedad y favorecer la toma de decisiones referente a la mejor alternativa para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos. 2. Reorganización y optimización de los recorridos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera al interior del perímetro urbano, teniendo en cuenta la infraestructura, la conectividad y la cobertura de los modos de transporte actuales y futuros. 3. Gestionar con la autoridad competente la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) en el transporte intermunicipal y la instalación de dispositivos de seguimiento/ generación de un sistema de gestión de transporte intermunicipal (centro de gestión y control), sistemas de comunicación y difusión de información a los usuarios (rutas, trazados y paradas). 4. Realizar la renovación y mejoramiento de paraderos del transporte intermunicipal. 5. Actualizar estudios de oferta y demanda del servicio de transporte intermunicipal, así como estudios de origen- destino de los usuarios del transporte intermunicipal. 	

ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS¹⁰ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Transporte Región Metropolitana Agencia Regional de Movilidad Autoridades de Municipios vecinos TRANSMILENIO S.A. Terminal de Transporte S.A.	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 105 de 1993 Decreto Nacional 080 de 1987 Ley 336 de 1996 Ley 769 de 2002 Ley 2199 de 2022	COSTO ESTIMADO \$3.804 ¹¹		
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de rutas intermunicipales optimizadas por cada período	Meta plazo inmediato (2024)	17%
LÍNEA BASE	Porcentaje total de rutas intermunicipales optimizados al período actual (2023): 17%	Meta corto plazo (2027)	40%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad - STPU	Meta mediano plazo (2031)	72%
FÓRMULA	Porcentaje de rutas intermunicipales optimizadas= Sumatoria (Número total de rutas intermunicipales optimizados por cada período / Número de rutas intermunicipales por cada período) *100%	Meta largo plazo (2035)	85%

¹⁰ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

¹¹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: ELABORACIÓN DEL MANUAL DE INTERCAMBIO MODAL DE PASAJEROS DE BOGOTÁ Y LA REGIÓN METROPOLITANA	CÓDIGO: O1_E1_P1_4
DESCRIPCIÓN: <p>Los Complejos de Integración Modal (CIM) hacen parte de la infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros del sistema de Movilidad de la ciudad. De acuerdo con el POT, los CIM son infraestructuras de transporte que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito y la región, facilitando las transferencias entre estos servicios de una manera rápida, segura, accesible, fácil, confiable, que reducen la congestión de vehículos en la ciudad, los niveles de contaminación y tiempos de viaje. Se localizan en los nodos de acceso y conexión urbano regional, y en los nodos centrales de encuentro de diferentes modos de transporte público de alcance regional, nacional o internacional.</p> <p>A partir de lo anterior, se hace necesario el desarrollo de un manual de intercambio modal para la ciudad de Bogotá- Región, en el que se establezcan los criterios mínimos que debe cumplir esta infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros para lograr seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia en las transferencias realizadas en los diferentes modos de transporte, cumpliendo con los principios de diseño universal y teniendo en cuenta a las personas usuarias, los operadores de transporte y otros prestadores de servicios.</p> <p>Adicionalmente, el manual de intercambio modal deberá considerar como mínimo las relaciones y flujos de movilidad que se presentan al interior de la ciudad, entre la capital y los municipios, las zonas rurales de la ciudad-región y el resto del país.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseñar y adoptar un Manual que establezca los lineamientos de diseño de los intercambiadores modales de tal forma que se tengan en cuenta todas las formas de movimiento, contexto local y garantizando eficiencia, usabilidad, comprensión, accesibilidad, seguridad y calidad, y mejorar la calidad de la planificación, el diseño y el funcionamiento de los intercambiadores. 2. Establecer las condiciones de uso y recomendaciones que permitan incentivar el uso de los sistemas de transporte intermunicipal y de los sistemas de transporte regional (trenes, metro, cables, transporte individual, etc), y garantizar el acceso e integración peatonal, conexión de la escala barrial con el transporte público, así como el uso de la micromovilidad pública y privada en la ciudad y la movilidad activa. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Priorizar el diseño y adopción del manual de intercambio modal con plazo máximo al año 2025, y en el que se deben establecer los criterios mínimos que debe cumplir la infraestructura de los CIM, en cuanto a accesibilidad, vitalidad, seguridad y conectividad ambiental, y en sintonía con lo establecido en el POT. 2. Establecer las acciones de socialización y ruta de trabajo para la implementación del manual en el desarrollo de los CIM. 3. Definir y recomendar los instrumentos de gestión y financiación que permitan el desarrollo de los CIM como Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS, así como la definición del Operador Urbano responsable de su ejecución. 4. Definir la agenda de revisión y actualización de los contenidos del manual, con una periodicidad de 5 años y/o a partir de las necesidades que se identifiquen. 5. Efectuar la coordinación correspondiente con la Agencia Regional de Movilidad en el proceso de definición del Manual, considerando la Competencia de esta para la habilitación de los CIM. 	

ESCALA Regional Distrital Local No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS¹² Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Regional de Movilidad Empresa Férrea Regional Terminal de Transporte S.A. Instituto de Desarrollo Urbano TRANSMILENIO S.A. Empresa Metro de Bogotá
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Desarrollo, Decreto 555 de 2021, Ley 1682 de 2013, Acuerdo Distrital 761 de 2020, Decreto 046 de 2021, Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley Estatutaria 1618 de 2013, Decreto 324 de 2014, Decreto 394 de 2019, Ley 2199 de 2022, CONPES 4034	COSTO ESTIMADO \$ 1.500 ¹³	

¹² En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

¹³ Valores en millones de pesos, a precios constantes a 2023

INDICADORES			
INDICADOR	Manual de Intercambio Modal adoptado e implementado	Meta plazo inmediato (2024)	-
LÍNEA BASE	0 a 2022	Meta corto plazo (2027)	1 ¹⁴
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	-
FÓRMULA	Cantidad de Manuales de Intercambio Modal adoptado e implementado	Meta largo plazo (2035)	1 ¹⁵

¹⁴ El Manual debe ser adoptado en el 2025.

¹⁵ El Manual se revisará cada 5 años y, con base en el análisis correspondiente, se determinará si es necesario proceder a actualizarlo.

OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.	CÓDIGO: 01-E2 Versión: Septiembre 2023
ESTRATEGIA: MEJORAR LA ASEQUIBILIDAD Y SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.	
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA <p>El transporte público es un servicio esencial necesario para el goce de derechos fundamentales de la ciudadanía y, en general, para el desarrollo de la vida en sociedad, en tanto fomenta el acceso a las oportunidades, bienes y servicios que promueve el POT y sus Planes maestros en las escalas regional, distrital y local.</p> <p>Por esta razón, son apremiantes las acciones para eliminar las barreras de asequibilidad al transporte público, pues dichas barreras fomentan la inequidad y aumentan las brechas sociales. Esta relevancia del transporte público, manifestada en su carácter esencial, demanda recursos financieros suficientes para la prestación de un servicio confiable, oportuno, asequible a todos los sectores de la sociedad, que responda a las necesidades de movilidad de la ciudad.</p> <p>Por lo anterior, esta estrategia busca reducir el impacto de los costos del transporte público en la canasta familiar de la población más vulnerable de la ciudad, promover el uso del SITP a través de facilidades de medio de pago, alcanzar la sostenibilidad financiera del sistema, así como ajustar la canasta de costos del sistema sin afectar sus atributos de calidad, seguridad, competitividad y accesibilidad, de la misma forma propende por fortalecer el recaudo y la destinación eficiente de los recursos.</p>	PROGRAMAS: <ol style="list-style-type: none">Integración y política tarifaria del transporte públicoOperación pública del transporte público

PROGRAMA: INTEGRACIÓN Y POLÍTICA TARIFARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO		CÓDIGO: 01-E2-P1
		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.		ESTRATEGIA: Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de transporte público de pasajeros
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA A través de medidas de regulación, integración tarifaria, tecnológica y de medio de pago de la red de transporte público de pasajeros, este proyecto tiene como propósito promover la eficiencia y la asequibilidad para todos y todas las habitantes de la ciudad. Las mejoras en el Sistema de Transporte Público, relacionadas con la integración tarifaria, tecnológica y de medio de pago de la red, impactan de manera directa el costo generalizado del transporte, la experiencia de viaje, el acceso a través de diversos medios de pago, la reducción de las barreras de la utilización del transporte público, mayor eficiencia en la utilización de los recursos disponibles y reducción de costes por la aparición de economías de escala, mayor fiabilidad del sistema a nivel operacional y mejora de la calidad del sistema.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementación del Sistema interoperable de recaudo - SIR y nuevos medios de pago 2. Reducción de la evasión y elusión del pago en el SITP 3. Identificación y estructuración de alternativas de ingresos no tarifarios para las etapas pre y operativas del SITP. 4. Implementación del Esquema tarifario y ampliación de los medios de pago del transporte público individual

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEROPERABLE DE RECAUDO - SIR Y NUEVOS MEDIOS DE PAGO	CÓDIGO: O1_E2_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>Este proyecto contempla el diseño e implementación del sistema mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador, el cual estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.</p> <p>Surge como resultado de la necesidad de actualizar el actual sistema de recaudo para que pueda incluir los nuevos desarrollos en transporte público que se vienen dando en la ciudad-región. Es así que, para el año 2029 se debe tener planeado, analizado, diseñado, implementado y en operación un nuevo modelo de recaudo sostenible en recursos e instituciones que lo conforman.</p> <p>El nuevo sistema debe tener un esquema de operación flexible e interoperable, liderado a través de un operador público encargado del recaudo, en el que puedan coexistir múltiples actores como, entidades financieras, con un enfoque hacia el usuario y basado en tecnologías no propietarias. Esto, a su vez, permitirá: (1) la integración entre los diversos modos de transporte, (2) la elección de múltiples proveedores tecnológicos, (3) la introducción de múltiples medios de pago, (4) la intermodalidad de medios y tarifas en los trayectos con la posterior compensación de los actores involucrados, y (5) la operación integrada de servicios adicionales como: cobros de parqueo en vía, cobros de estacionamientos públicos, alquiler de bicicletas públicas, entre otros.</p> <p>Adicionalmente, se contempla la necesidad de integrar rutas, horarios y flotas y la manera en la que los usuarios y usuarias acceden a la información del sistema, de manera que la operación esté completamente articulada.</p> <p>Respecto al sistema de recaudo y la integración tarifaria de los diferentes modos de transporte público que confluyen en la región, se podrá asignar a un operador público o ente gestor que realice la provisión de equipos, software y demás actividades logísticas para su desarrollo, considerando que su operación podrá trascender los límites distritales hacia la región según la coordinación y articulación que se realice con la ARM.</p> <p>Ahora bien, en todo caso, las actividades inherentes al recaudo e integración tarifaria, entre los cuales se encuentra el suministro de equipos o software, no podrá condicionar el acceso a la información por parte de la administración distrital. En este sentido, la totalidad de la información producida y procesada es propiedad de Bogotá y Bogotá región.</p>	

OBJETIVOS:

1. Diseñar, implementar y operar un sistema modular e interoperable de recaudo que utilice al máximo la infraestructura existente y la diseñada y permita la evolución del sistema, facilitando a los usuarios el acceso a diferentes modos de transporte público y servicios conexos mediante el uso de varios medios de pago y recarga que sean interoperables.
2. Garantizar que los usuarios puedan utilizar los mismos medios de pago independiente del medio de transporte que empleen, incluyendo el empleado en la actualidad (TuLlave) y otros medios definidos en el estándar de interoperabilidad definido o adoptado por la ciudad región como pueden ser código QR; tarjetas financieras en el modelo EMV, dispositivos inteligentes utilizando la tecnología NFC.
3. Garantizar para todos los medios de pago definidos que la infraestructura del sistema, incluyendo dispositivos como barreras de acceso, permitan la interoperabilidad según las definiciones del estándar existente.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Adelantar la definición institucional en relación al sistema de recaudo interoperable en aras de su liderazgo por parte de un operador público asociado al sector movilidad.
2. Buscar acuerdos con el proveedor de la tecnología actual de la tarjeta "TuLlave" para hacer viable la interoperabilidad con los nuevos medios de pago.
3. Definir especificaciones mínimas de los equipos de validación y de las interfaces con la cámara de compensación.
4. Planificar e implementar la interoperabilidad del SITP, incluyendo una visión única del Sistema de Recaudo y Compensación, cuando aplique, y de la infraestructura que garantice la integración con nuevos modos, medios de pago y servicios del SITP.
5. Planificar e implementar los medios tecnológicos que permitan la integración en el SITP.
6. Estandarizar los flujos de información entre todos los componentes
7. Definir e implementar un Sistema unificado de información al usuario que incluya interfaces para aplicaciones móviles de terceros
8. Adoptar las directivas y estándares del Sistemas Inteligente de Transporte emitidos desde el Gobierno Nacional.
9. Formular y adoptar un marco claro de políticas y regulaciones que promueva la articulación y/o la integración de servicios de transporte público a nivel regional.
10. Formular y adoptar elementos, protocolos y/o procedimientos que faciliten la validación de acceso y el pago de los servicios de transporte que hagan parte del Sistema de Transporte Público Regional.
11. Definir marcos de política y/o de regulación que permitan clarificar cómo se puede hacer la remuneración a los operadores cuando los usuarios usen varios modos o tipos de servicios.
12. Establecer marcos operativos, institucionales y regulatorios que faciliten los procesos de recaudo de valor de tarifa y de distribución entre los diferentes actores del sistema de transporte público regional.
13. Definir y ejecutar un proceso de transición que permita hacer interoperables los medios de validación existentes, o que faciliten la adición de nuevas opciones.
14. Definir y ejecutar nuevos servicios de transporte público o procesos de ajuste a servicios de transporte público existentes para lograr concordancia con esas políticas y regulaciones de articulación e integración.
15. Formular, adoptar y ejecutar marcos de incentivos que fomenten la articulación o integración operativa.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

16. Diseñar e implementar una prueba que verifique la correcta ejecución, de acuerdo con el diseño de detalle del SIR.

ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS¹⁶ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Transporte Departamento Nacional de Planeación Gobernación de Cundinamarca Secretaría de Movilidad de Cundinamarca Agencia Regional de Movilidad Empresa Férrea Regional TRANSMILENIO S.A. Empresa Metro de Bogotá Terminal de Transporte	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto Reglamentación del Sistema Interoperable de Recaudo Estándar Técnico de Interoperabilidad	COSTO ESTIMADO¹⁷ \$452.364 ¹⁸	INDICADORES	
INDICADOR	Porcentaje de adopción e implementación del Sistema Interoperable de Recaudo	Meta plazo inmediato (2024)	100% de avance en la realización de las pruebas en campo del SIR ¹⁹
LÍNEA BASE	0%	Meta corto plazo (2027)	100% de avance en la integración del medio de pago de REGIOTRAM

¹⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

¹⁷ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

¹⁸ (10 años de operación - 2023-2033). Cálculo parcial a partir de la solicitud de información al mercado realizada entre enero y marzo.

¹⁹ Las pruebas se podrán realizar en estaciones de corredores de alta capacidad ya existentes o de los nuevos corredores que se construyan.

FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	80% de avance en la implementación Sistema Interoperable de Recaudo - SIR
FÓRMULA	Porcentaje de implementación del Sistema interoperable de recaudo	Meta largo plazo (2035)	100% de avance en la implementación Sistema Interoperable de Recaudo - SIR

INDICADOR	Implementación de nuevos medios de pago en operación en el Sistema Interoperable de Recaudo	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	1
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	3
FÓRMULA	Cantidad de medios de pago diferentes a TuLlave a disposición del usuario.	Meta largo plazo (2035)	4

TÍTULO DE PROYECTO: REDUCCIÓN DE LA EVASIÓN Y ELUSIÓN DEL PAGO EN EL SITP.	CÓDIGO: 01_E2_P1_2
DESCRIPCIÓN: <p>La evasión y la elusión del pago del transporte público se entienden como fenómenos de tipo multicausal, endémicos, de análisis complejo, de abordaje múltiple y de impacto pluridimensional. Por esta razón, este proyecto busca reducir la evasión y la elusión en el SITP desde los componentes de infraestructura, promoción de la cultura ciudadana y el respeto por el Sistema, monitoreo, fiscalización y promoción de la seguridad vial en el componente troncal y zonal mediante la reducción de siniestros viales ocasionados por la evasión al sistema. El proyecto parte de los esfuerzos adelantados por TRANSMILENIO S.A., quien desde el año 2016 cuenta con un Plan Estratégico Anti-Evasión transversal al SITP. Dicho Plan se ha desplegado a través de cuatro (4) líneas estratégicas: (i) Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad, (ii) Monitoreo y caracterización de la evasión, (iii) Fortalecimiento de la Infraestructura y (iv) Fiscalización.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Contar con información actualizada, confiable y permanente del fenómeno de evasión y elusión del pago en el SITP. 2. Reducir la evasión y elusión en el componente troncal y zonal del SITP 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar en portales, estaciones y flota, elementos de infraestructura robusta para prevenir y mitigar la evasión del pago del SITP. 2. Generar acciones en materia de cultura ciudadana para promover en la ciudadanía el pago del pasaje en el SITP a través de los medios de pago implementados. 3. Contar con información actualizada, confiable y permanente de la evasión del pago en el SITP y de aproximaciones cualitativas y cuantitativas periódicas sobre la elusión del pago en el SITP. 4. Fortalecer los mecanismos y recursos de fiscalización, control y sanción ante los fenómenos de evasión y de elusión del pago en el SITP. 5. Monitorear y fiscalizar la evasión y la elusión en el SITP. 6. Elaborar e implementar un plan de acción para el diagnóstico, medición, seguimiento y evaluación para combatir el fenómeno de evasión en el componente zonal del SITP. 7. Promover estrategias para la reducción de siniestros viales asociados a la evasión del SITP. 8. Identificar puntos críticos de validaciones y comportamientos atípicos con tarjetas del SITP. 9. Construir un sistema de alertas tempranas de venta irregular de pasajes del SITP. 10. Desarrollar actividades conjuntas con los Organismos de Seguridad y Justicia para la intervención operativa e investigación judicial de puntos críticos detectados por venta irregular de pasajes del SITP. 	

ESCALA <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica 	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica 	ENTIDADES INVOLUCRADAS²⁰ <p>Secretaría Distrital de Movilidad Dirección Seccional de la Fiscalía Secretaría Distrital de Gobierno Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia Policía Nacional - Policía Metropolitana de Bogotá Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte TRANSMILENIO S.A. Concesionarios de Operación Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá</p>
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: <p>Ley 105 de 1993. Ley 1801 de 2016. Decreto Distrital 495 de 2017. Acuerdo 733 de 2018. Decreto Distrital 795 de 2018. Decreto 383 de 2019. Ley 2197 de 2022. Documento M-SC-004 MANUAL DEL USUARIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP. Abril 2022. Documento T-DS-014 PLAN ESTRATÉGICO ANTI EVASIÓN SISTEMA TRANSMILENIO. Mayo de 2022. Documento T-DS-028 PLAN ESTRATÉGICO ANTIELUSIÓN SISTEMA TRANSMILENIO. Julio 2022.</p>	COSTO ESTIMADO: \$7.808 ²¹	

²⁰ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

²¹ Valores expresados en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES COMPONENTE TRONCAL			
INDICADOR	Porcentaje de evasión del pago del pasaje en el componente troncal del SITP en una semana típica.	Meta plazo inmediato (2024)	Disminuir a 14% la evasión del pago en el componente troncal del Sistema.
LÍNEA BASE	29,6% de evasión en el componente troncal del SITP en una semana típica (2022)	Meta corto plazo (2027)	Disminuir a 12% la evasión del pago en el componente troncal del Sistema
FUENTE	TRANSMILENIO S.A., 2022	Meta mediano plazo (2031)	Disminuir a 10% la evasión del pago en el componente troncal del Sistema.
FÓRMULA	$\text{Evasión} = (\text{Ingresos NO validados} / (\text{Ingresos NO validados} + \text{Validaciones})) * 100$	Meta largo plazo (2035)	Mantener en 8% o menos la evasión en el componente troncal del Sistema.

INDICADORES COMPONENTE ZONAL			
INDICADOR	Plan de acción implementado para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del SITP.	Meta plazo inmediato (2024)	Elaboración de un plan de acción para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del sistema
LÍNEA BASE	Se debe construir la línea de base del componente zonal	Meta corto plazo (2027)	Avance en un 30% de implementación del plan de acción para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del sistema
FUENTE	Transmilenio S.A. 2022	Meta mediano plazo (2031)	Avance en un 70% de implementación del plan de acción para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del sistema

FÓRMULA	<p>Evasión= Metodología para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal</p> <p>Evasión= (No de acciones implementadas para combatir la evasión en el componente zonal/ No de acciones a implementar) *100</p>	Meta largo plazo (2035)	100% de implementación del plan de acción para la medición, seguimiento y evaluación de la evasión en el componente zonal del sistema
----------------	---	--------------------------------	---

INDICADORES			
INDICADOR	% de acciones adelantadas para prevenir, controlar y reducir el fenómeno de elusión en el SITP.	Meta plazo inmediato (2024)	80%
LÍNEA BASE	No Disponible	Meta corto plazo (2027)	100%
FUENTE	TRANSMILENIO S.A. 2022	Meta mediano plazo (2031)	100%
FÓRMULA	Elusión= (No de acciones realizadas/No de acciones proyectadas a realizar) *100	Meta largo plazo (2035)	100%

TÍTULO DE PROYECTO: IDENTIFICACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DE ALTERNATIVAS DE INGRESOS NO TARIFARIOS PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.	CÓDIGO: O1_E2_P1_3
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Los ingresos no tarifarios de los sistemas de transporte público corresponden a la explotación colateral, la explotación económica de la infraestructura, las áreas y el material rodante de los sistemas, así como los bienes intangibles de los entes gestores. Se diferencian de los ingresos tarifarios en la medida en que no provienen de la tarifa que pagan los usuarios por acceder al servicio.</p> <p>Los ingresos no tarifarios más frecuentes en un sistema de transporte público masivo corresponden a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Explotación de infraestructura: arrendamiento de espacios para exhibición de publicidad (estática y digital), arrendamiento de espacios para la comercialización de bienes y servicios (módulos de servicio, cajeros automáticos y antenas de telecomunicaciones), derecho del uso del nombre de las estaciones (Naming Right), y la comercialización del Portal Cautivo de conectividad WiFi, - Publicidad en vehículos: exhibición de publicidad al interior y exterior de los vehículos de transporte público. - Venta de servicios de conocimiento: transferencia de conocimiento, de visitas, consultorías y eventos, - Propiedad intelectual: derechos de autor, uso de marca en filmaciones, medios impresos o audiovisuales y artículos de la marca. <p>Este proyecto busca brindar alternativas para los entes gestores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y los operadores de transporte público masivo para complementar sus ingresos operacionales y así poder financiar parte de su operación y funcionamiento, mediante la explotación colateral del mismo. Esto, soportado en los estudios de identificación y priorización de alternativas de ingresos no tarifarios para los sistemas de transporte público en Bogotá existentes, y para así proceder a su estructuración técnica, legal y financiera.</p> <p>Ahora bien, dentro de las metas de este proyecto no se encuentra cuantificado los recursos provenientes de la gestión y el desarrollo inmobiliario, a través de diferentes mecanismos que permiten a los operadores urbanos capturar el valor del suelo e infraestructura o realizar el desarrollo inmobiliario en torno a infraestructura de transporte.</p>	
<p>OBJETIVOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brindar alternativas de generación de ingresos no tarifarios para los entes gestores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y los sistemas de transporte público masivo. 2. Generar conocimiento, construir y consolidar capacidades en los entes gestores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y de transporte público masivo con el fin de generar recursos adicionales y tener sistemas sostenibles. 	

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Realizar estudio de identificación y priorización de alternativas de ingresos no tarifarios para los sistemas de transporte público.
2. Realizar estructuración técnica, legal y financiera de negocios priorizados

<p>ESCALA</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica 	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica 	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS²²</p> <p>Secretaria Distrital de Ambiente</p> <p>Secretaria Distrital de Planeación</p> <p>Secretaria Distrital de Hacienda</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>TRANSMILENIO S.A.</p> <p>Empresa Metro de Bogotá</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Operadora Pública de Transporte</p> <p>Defensoría del Espacio Público</p> <p>Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>CONPES 3093 de 2000</p> <p>Ley 140 de 1994.</p> <p>Acuerdo 4 de 1999.</p> <p>Decreto Distrital 831 de 1999.</p> <p>Decreto Distrital 959 de 2000.</p> <p>Acuerdo 12 de 2000.</p> <p>Decreto Distrital 506 de 2003.</p> <p>Resolución conjunta 6464 de 2011 SDM-SDA</p> <p>Decreto Distrital 397 de 2017.</p> <p>Decreto Distrital 472 de 2017.</p> <p>Decreto Distrital 552 de 2018.</p> <p>Decreto Distrital 777 de 2019.</p> <p>Decreto Distrital 805 de 2019.</p>	<p>COSTO ESTIMADO:</p> <p>55% de los ingresos no tarifarios</p>	

²² En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

INDICADORES			
INDICADOR	Facturación de ingresos no tarifarios en proporción con los ingresos tarifarios	Meta plazo inmediato (2024)	0,61%
LÍNEA BASE	Facturación de negocios por explotación colateral del 0,59% de los ingresos por venta de pasajes.	Meta corto plazo (2027)	0,63%
FUENTE	TRANSMILENIO S.A.	Meta mediano plazo (2031)	0,63%
FÓRMULA	(Facturación de Ingresos no tarifarios / Facturación ingresos tarifarios) *100	Meta largo plazo (2035)	0,60%

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DEL ESQUEMA TARIFARIO Y AMPLIACIÓN DE LOS MEDIOS DE PAGO DEL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL		CÓDIGO: O1_E2_P1_4
DESCRIPCIÓN: Se busca fortalecer, incentivar y ampliar la disponibilidad y el uso de los canales de pago electrónicos en el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, con el fin de mejorar la accesibilidad y experiencia de viaje para el usuario.		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover desde las empresas, conductores y propietarios la adopción de diferentes pasarelas de pago en pro de ir a la vanguardia de las tecnologías emergentes en materia de movilidad inteligente. 2. Facilitar la accesibilidad al servicio de Transporte Público Individual mediante la disponibilidad de diversos medios de pago. 3. Propender por mejorar la experiencia de viaje del usuario a partir de la adopción de herramientas que faciliten el pago del servicio, hacia minimizar los conflictos que puedan generarse en la interacción usuario - conductor. 4. Fortalecer estrategias de seguridad para usuarios y prestadores del servicio, que minimicen la propensión a robos por el porte de efectivo. 5. Favorecer la trazabilidad de las transacciones que desarrollen los conductores durante la operación del servicio. 6. Promocionar los canales de información sobre las tarifas y medios de pago vigentes o habilitados. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar mesas de trabajo con los diferentes actores del gremio con el objetivo de concientizar la adopción de diferentes pasarelas de pago existentes y por establecer, como componente de mejora en la operación del servicio. 2. Formular la estrategia de comunicación para incentivar el uso de esta modalidad de transporte e impulsar los medios de pago disponibles. 3. Desarrollar campañas que informen a usuarios y ciudadanos de la disponibilidad de estos medios de pago y sus ventajas. 4. Desarrollo de acercamientos al sector financiero y de las pasarelas de pago para establecer tasas de intermediación por el recaudo favorables a los prestadores del servicio que permitan la masificación de pasarelas electrónicas. 		
ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input checked="" type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas	ENTIDADES INVOLUCRADAS²³ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Transporte

²³ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

	<div><input checked="" type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Alta Consejería Distrital TIC	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 1079 de 2015 Decreto 456 de 2017 Decreto Distrital 568 de 2017 Decreto Nacional 1079 de 2015 - MT	COSTO ESTIMADO²⁴ \$780 ²⁵		
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de vehículos de la modalidad con herramientas de pago electrónico.	Meta plazo inmediato (2024)	35% del total de la flota. 17.068 vehículos
LÍNEA BASE	30%	Meta corto plazo (2027)	45% del total de la flota 21.945 vehículos
FUENTE	Base de datos de vehículos de Transporte Público Individual con información de medio de pago disponible para cada vehículo	Meta mediano plazo (2031)	80% del total de la flota 39.014 vehículos
FÓRMULA	(Número de vehículos de la modalidad con herramientas de pago electrónico/ Total de vehículos de la modalidad) *100	Meta largo plazo (2035)	100% del total de la flota 48.767 vehículos

²⁴ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

²⁵ El costo corresponde a los 13 años de ejecución. Se consideran \$60.000.000 por año para estrategias de comunicación.

PROGRAMA: OPERACIÓN PÚBLICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO		CÓDIGO: O1-E2-P2
		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.		ESTRATEGIA: Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de transporte público de pasajeros
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa comprende la ampliación y fortalecimiento de la operación pública del sistema de transporte, articulando la eficiencia operacional y financiera del sistema con la responsabilidad social y la equidad de género. A través de la operación pública del transporte público se espera contribuir a la prestación de un servicio de calidad, reconocido por la percepción positiva que produce en la ciudadanía y por su cultura de servicio al usuario, así como por el uso de tecnología e innovación para la mejora constante del servicio.		PROYECTOS: 1. Fortalecimiento de la Operadora Distrital de Transporte - La Rolita

TÍTULO DEL PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE - LA ROLITA	CÓDIGO: 01_E2_P2_1
DESCRIPCIÓN: <p>Según Acuerdo Distrital 761 de 2020, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024, Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI" se autorizó la creación de la Operadora Distrital de Transporte, cuyo objeto social principal corresponde a la prestación del servicio público de transporte masivo en Bogotá D.C. o su área de influencia, en sus diferentes componentes y modalidades, entre otras actividades, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus estatutos. El 12 de noviembre de 2021 la Operadora Distrital de Transporte S.A.S. suscribió el Contrato interadministrativo de Concesión No. 1224 de 2021 con Transmilenio S.A., para operar en el marco del SITP para la Unidad Funcional 8 Perdomo II. Actualmente, la ODT opera con 195 vehículos eléctricos en 8 rutas del componente zonal del SITP.</p> <p>Igualmente, teniendo en cuenta la misión de la ODT sobre <i>"prestar un servicio de transporte multimodal de alta calidad, innovador, eficiente y sostenible, que contribuya a la mejora de la calidad de vida de nuestros usuarios, aportando al cuidado del medio ambiente, el desarrollo social y económico de Bogotá"</i>, y para consolidar la ODT como referente de movilidad en la ciudad, se deben identificar las oportunidades de negocio asociadas a la operación del sistema de transporte público en Bogotá DC y su área metropolitana, planificando y preparando a la ODT 'La Rolita' para garantizar la capacidad administrativa y operativa para asumir las nuevas unidades de operación y nuevas oportunidades de negocio.</p> <p>La ODT incorpora la apuesta a la equidad de género para reducir las brechas y la generación de oportunidades en el sector transporte, mejorando el acceso a las garantías laborales del empleo formal y así su calidad de vida.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Optimizar la calidad de la prestación del servicio, la imagen institucional, la implementación de buenas prácticas y la igualdad de género la prestación del servicio de transporte público, tanto en Bogotá DC como en su área circundante de influencia, consolidando a la ODT 'La Rolita' como referente de movilidad en la ciudad. 2. Dar apertura a nuevas unidades de negocio en el transporte público multimodal, implementando las estrategias internas y de alianzas necesarias para poner a disposición los recursos de personal, de infraestructura física y de objetos de transporte que aseguren la prestación eficiente y efectiva del servicio. 3. Definir una política pública de género en el sector transporte con la vinculación de un mayor número de mujeres en la ODT, que afiance y garantice que perdure la equidad de género. 	
ACCIONES PRIORITARIAS:	

<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar las oportunidades de negocio para ampliar la cantidad de unidades de operación de la ODT 'La Rolita' dentro del SITP, y generar las ofertas administrativas, jurídicas, financieras y técnicas correspondientes. 2. Identificar las oportunidades de negocio para incursionar en el servicio del transporte público y privado en Bogotá, y generar las ofertas administrativas, jurídicas, financieras y técnicas correspondientes. 3. Identificar las nuevas modalidades de transporte público con posibilidad de ser operadas por la ODT 'La Rolita', forjar los contactos estratégicos multilaterales para determinar viabilidades, y sobre las posibilidades reales generar las ofertas administrativas, jurídicas, financieras y técnicas correspondientes. 4. Identificar e implementar las alianzas necesarias para fortalecer los procesos de formación y desarrollo de las competencias y de las mujeres en trabajos del sector transporte, ligadas a la operación. 		
ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS²⁶ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Transporte Gobernación de Cundinamarca Secretaria de Transporte y Movilidad del Departamento de Cundinamarca Alcaldía Mayor de Bogotá Operadora Pública de Transporte La Rolita TRANSMILENIO S.A.
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO²⁷ \$550.018 ²⁸	

²⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

²⁷ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

²⁸ Costo proyectado a 2032
Secretaría Distrital de Movilidad
 Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

INDICADORES			
INDICADOR	Número de proyectos de expansión y diversificación en los que participa la ODT para ampliar sus oportunidades de negocio.	Meta plazo inmediato (2024)	3
LÍNEA BASE	3 proyectos	Meta corto plazo (2027)	8
FUENTE	Operadora Pública de Transporte La Rolita	Meta mediano plazo (2031)	10
FÓRMULA	Número de nuevos proyectos de expansión y diversificación a los que se presenta la ODT.	Meta largo plazo (2035)	11

<p>OBJETIVO 1:</p> <p>Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.</p>	<p>CÓDIGO: 01-E3</p> <p>Versión: Septiembre 2023</p>
<p>ESTRATEGIA:</p> <p>MEJORAR LA EXPERIENCIA DE VIAJE DE LAS PERSONAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE HERRAMIENTAS DE PLANEACIÓN DEL VIAJE ENFOCADAS EN EL USUARIO</p>	
<p>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA</p> <p>Consolidar el transporte público como sistema estructurante de la movilidad de Bogotá, además de estrategias enfocadas en accesibilidad y asequibilidad, requiere medidas que restablezcan la confianza del usuario en el sistema bajo una perspectiva de satisfacción con el servicio. Esto, además de favorecer la permanencia en el sistema de los usuarios cotidianos, se convierte en un incentivo para la atracción de nuevos pasajeros.</p> <p>Al respecto, esta estrategia busca transformar la experiencia de viaje de las personas que usan el transporte público en Bogotá, a través de mecanismos que favorezcan la comprensión del sistema por parte de todos los usuarios, la planificación del viaje y ofrezcan información oportuna y de calidad para la toma de decisiones. El alcance de esta estrategia trasciende el SITP, de tal forma que se extiende hasta el transporte público individual, con lo cual se espera aprovechar el uso de medidas técnicas y tecnológicas para mejorar la calidad de este servicio y con ello la percepción que tienen los ciudadanos frente al transporte individual.</p>	<p>PROGRAMAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Experiencia digital del usuario y confiabilidad del servicio 2. Modernización del servicio de transporte Público individual 3. Movilidad accesible

PROGRAMA: EXPERIENCIA DIGITAL DEL USUARIO Y CONFIABILIDAD DEL SERVICIO		CÓDIGO: 01-E3-P1 Versión: abril 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.	ESTRATEGIA: Mejora de la experiencia de viaje de las personas en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en el usuario	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA La calidad del servicio de transporte público, además de aspectos operacionales y de infraestructura física, requiere ofrecer información relacionada con rutas, tiempos, cobertura, integración, medios de pago, tarifas, accesibilidad, intermodalidad, cambios en la operación, servicios adicionales del sistema, información del clima, entre otros, que permitan a los usuarios planificar sus viajes y mejorar la percepción del sistema. Este programa consiste en mejorar la información ofrecida a los usuarios antes, durante y después de sus viajes en el transporte público, la cual estará caracterizada por su calidad, fiabilidad, oportunidad, accesibilidad y disponibilidad en todas las etapas del viaje.	PROYECTOS: 1. Provisión de información para que los usuarios planifiquen mejor sus viajes	

TÍTULO DE PROYECTO: PROVISIÓN DE INFORMACIÓN PARA QUE LOS USUARIOS PLANIFIQUEN MEJOR SUS VIAJES	CÓDIGO: O1_E3_P1_1
DESCRIPCIÓN: Este proyecto busca optimizar la entrega de información de calidad, tanto estática (rutas, paraderos y estaciones, horarios, etc.) como dinámica (posición de los vehículos, fechas de arribo, etc.), del SITP en todos sus componentes (Troncal, Zonal, Cable) y con otros modos en la región, al usuario antes y durante el viaje con el fin de mejorar su habilidad para planear y manejar sus viajes y en general servir de soporte para las decisiones de los usuarios. Así mismo, proveer información de los servicios conexos al transporte público y de otras autoridades de transporte que alimenten o intercambien pasajeros con el SITP.	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar el porcentaje de modos en la región que comparten su información a los usuarios del transporte público y con otros modos en la región llegando a un 100% para el año 2031. 2. Aumentar la precisión y la integridad de la información a los usuarios del transporte público publicada (en letreros de mensajes variables, sitios web y/o tecnologías web 2.0) al reducir la cantidad de informes incompletos e inexactos. 3. Poner a disposición de los usuarios las herramientas con interfaces que permitan recibir la información estática o dinámica con lenguajes y soportes digitales accesibles e incluyentes para usuarios con discapacidad auditiva o visual. 4. Propender por generar desarrollos que le permitan a los usuarios un viaje seguro y confiable, ajustado a las necesidades específicas e información histórica de cada usuario. 5. Verificar el correcto funcionamiento de las aplicaciones existentes y realizar el seguimiento de aplicaciones futuras, creadas con el fin de brindar herramientas que permitan a los usuarios planificar de manera eficiente y segura sus viajes. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Definir, implementar y mantener actualizadas las herramientas tecnológicas soportadas en soluciones tipo ITS (Intelligent Transport Systems) que permitan gestionar la información resultante de la cadena de valor de las entidades bajo estándares de disponibilidad, confiabilidad y seguridad. Estas herramientas deben incluir interfaces para aplicaciones móviles desarrolladas por la administración distrital o por terceros. 2. Efectuar seguimiento a las actualizaciones de la Información realizadas por el Concesionario del SIRCI. 3. Establecer procesos de gestión de la calidad de datos en sus componentes de completitud, conformidad, consistencia, exactitud, duplicidad e integridad. 4. Implementar procesos automáticos para verificar la calidad y oportunidad de los datos que se entregan al usuario. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195


 ALCALDÍA MAYOR
 DE BOGOTÁ D.C.

5. Adoptar los estándares y buenas prácticas internacionales en materia de especificaciones de los datos de la operación de los sistemas de transporte público, tales como GTFS, SIRI, entre otros.
6. Adoptar las políticas en materia de datos abiertos definidas por las autoridades del orden nacional y distrital.
7. Definir e implementar mecanismos que permitan eliminar las barreras físicas para las personas que tengan algún tipo de discapacidad permanente y/o transitoria, así como para grupos poblacionales vulnerables específicos.
8. Generar acciones orientadas a la integración modal que permita al usuario optimizar su viaje, según los modos disponibles en la ciudad.
9. Avanzar en la provisión de información bilingüe a los usuarios del sistema en los distintos medios dispuestos para tal fin
10. Integrar el centro de tráfico del distrito y otros centros relacionados con los sistemas de control y gestión de flota los Entes Gestores para que estos últimos reciban la información en tiempo real de las condiciones de tráfico en las vías.
11. Integrar los sistemas de gestión y control de flota con los sistemas de mantenimiento de la infraestructura para poder brindar a los usuarios información de rutas alternas y cierres o afectaciones viales programadas.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ²⁹
Regional Distrital Local No aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad TRANSMILENIO S.A. Terminal de Transportes S.A. Empresa Metro de Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Operadora Distrital de Transporte La Rolita

²⁹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:		COSTO ESTIMADO	Alta Consejería TIC
Resolución 20223040028675 de 2022, Norma ISO 14813-1		\$10.000 ³⁰	
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de entes gestores del SITP que comparten su información a los usuarios del transporte público en operación para la planeación de viajes	Meta plazo inmediato (2024)	50%
LÍNEA BASE	50%	Meta corto plazo (2027)	50%
FUENTE	TRANSMILENIO S.A.	Meta mediano plazo (2031)	100%
FÓRMULA	(Número de entes gestores de la región entregando información / Número de entes gestores) *100	Meta mediano plazo (2035)	100%

INDICADOR	Porcentaje de informes completos y exactos entregados a los usuarios	Meta plazo inmediato (2024)	25%
LÍNEA BASE	TRANSMILENIO S.A. entrega información de un 25% del actual sistema	Meta corto plazo (2027)	25%
FUENTE	TRANSMILENIO S.A.	Meta mediano plazo (2031)	90%
FÓRMULA	(# de informes completos y exactos / # de informes entregados) *100	Meta mediano plazo (2035)	95%

³⁰ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023. Calculados según información de la página web de costos de ITS del Departamento de Transporte de Estados Unidos.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

INDICADOR	Porcentaje de las funcionalidades de la aplicación al usuario con soporte para inclusión	Meta plazo inmediato (2024)	25%
LÍNEA BASE	el 25% de las funcionalidades están disponibles para personas con discapacidad auditiva	Meta corto plazo (2027)	40%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	90%
FÓRMULA	$(\# \text{ funcionalidad de la aplicación con soporte para inclusión} / \# \text{ funcionalidades}) * 100$	Meta mediano plazo (2035)	95%

PROGRAMA:		CÓDIGO: 01-E3-P2
MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.		ESTRATEGIA: Mejora de la experiencia de viaje de las personas en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en el usuario
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa enfoca sus acciones en la mejora del servicio de transporte público individual en sus diferentes modalidades. Este programa tiene como propósito generar una percepción positiva por parte de los usuarios frente a la seguridad y cobertura del servicio. Aunado a lo anterior, involucra el aumento de vehículos de cero y bajas emisiones, el ascenso y modernización tecnológica del servicio, así como la profesionalización de los prestadores del servicio, con el fin de reducir las emisiones contaminantes, restablecer la confianza y respeto entre usuarios y prestadores e incrementar la eficiencia con la que se movilizan. A su vez, el programa tiene como propósito mejorar el seguimiento, evaluación y control al servicio, de tal forma que se implementen medidas efectivas en la solución de las dificultades que sean identificadas.		PROYECTOS: 1. Optimización de la Experiencia de Viaje en Taxi Seguro, Accesible e Incluyente

TÍTULO DE PROYECTO: OPTIMIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA DE VIAJE EN TAXI SEGURO, ACCESIBLE E INCLUYENTE	CÓDIGO: O1_E3_P2_1
DESCRIPCIÓN: <p>Se propone definir e implementar un instrumento para la medición y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio en el transporte público individual, enfocándose en el mejoramiento de la experiencia de los usuarios, de manera que el servicio sea identificado como un transporte seguro, confiable y de alta calidad. La(s) herramienta(s) desarrolladas, además de generar confianza entre los mismos taxistas, los usuarios y, especialmente entre las usuarias, mediante la disponibilidad de información en línea del viaje, deben habilitar medios de pago a través de medios electrónicos, adicionales al pago en efectivo y garantizar mayor participación del usuario en la calificación del servicio, mediante módulos de quejas, peticiones y reclamos publicables y conocidos por el público en general. Para la Administración Distrital, estas herramientas son fundamentales para tener control sobre la prestación del servicio por parte de las empresas y contar con datos para diagnosticar el estado del servicio en la ciudad, como base para la formulación de políticas de calidad, seguridad y tarifarias, acordes con la realidad del sector.</p> <p>Al respecto, cada año la Encuesta de Percepción de Usuarios ha consultado de manera general, cómo se valora el servicio de taxi en Bogotá (en una escala de 1 muy insatisfecho a 5 muy satisfecho). Esta Encuesta de Percepción mide la perspectiva de calidad de los usuarios del servicio de transporte público individual de manera general y respecto a los diferentes atributos del servicio en la ciudad de Bogotá.</p> <p>La encuesta considera una muestra representativa de los usuarios del Taxi, con base en lo definido por la Encuesta de Movilidad y con una confianza del 95%. Este instrumento, consulta a personas residentes en Bogotá, que hacen un uso frecuente del servicio y autorizan dar su opinión respecto a la percepción del mismo, con el propósito de conocer las variaciones de opinión en los usuarios encuestados, orientar prioridades en la toma de decisiones y evaluar el impacto de las mismas desde una política pública por un taxi sostenible, seguro, de calidad, accesible e incluyente. La encuesta se viene aplicando desde el año 2020, con los siguientes resultados: 2020 alcanza una valoración de 2.83, 2021 se obtiene 2.95 y en 2022 nuevamente baja a 2.91.</p> <p>Para el año 2022, la encuesta se complementa con la medición del Índice de Satisfacción del Cliente (ISC), el cual arroja una medición más integral de la percepción, relacionando la satisfacción del cliente para cada atributo por la importancia que el encuestado da al mismo. Es decir, se obtiene un indicador detallado que recoge 27 atributos de calidad en el servicio, agrupados en 7 factores, los cuales pueden ser analizados de manera individual en su desempeño, e indicar prioridades de intervención y gestión, como herramienta de toma de decisiones y política pública.</p> <p>Este índice, como instrumento de medición de la experiencia de viaje, es soporte estratégico para la mejora continua del servicio y el monitoreo a su impacto en la movilidad, por esta razón su configuración en términos de atributos y su priorización es dinámico, pues a medida que se generen acciones de mejora en algunos de estos o se presenten retos u oportunidades pueden aparecer nuevos atributos y superarse otros, de</p>	

manera que se mantenga una dinámica continua de mejora. En su propuesta inicial y acorde con el Modelo de Calidad del TPI, el ISC general alcanza un valor de 3,0 (regularmente satisfecho) para el 2022 cómo línea base y recoge los siguientes factores:

1. **Disponibilidad del servicio:** involucra la diversidad de canales y facilidad de acceso al servicio, de manera universal, espacial y temporalmente, como primer contacto con el cliente.
2. **Facilidades tecnológicas en el servicio:** atiende al conjunto de sistemas tecnológicos vinculados con la experiencia de viaje del usuario; desde redes sociales y aplicaciones móviles para su solicitud y gestión del recorrido, pasando por los medios de pago y la posibilidad de calificar el servicio.
3. **Comunicación y Atención al Cliente:** corresponde al conjunto de actividades y recursos orientados a: informar, escuchar y conocer los clientes, con el propósito de entender sus demandas para gestionarlas hasta lograr su satisfacción y fidelización
4. **La comodidad en el servicio:** involucra las características de los vehículos en operación, especialmente el espacio para equipaje y al interior del mismo que facilitan su accesibilidad, así como el ajuste de la carrocería, tapicería, limpieza y presentación; todas como las condiciones ofertadas para un recorrido confortable y seguro.
5. **Servicio de conductoras y Conductores:** corresponde al conjunto de actitudes (comunicación, orientación, asistencia, atención, presentación personal, volumen de música en el servicio, enfoque de género), pasando por la disposición para la prestación del servicio espacial y temporalmente (atención a todos los destinos y horarios); así como el conjunto de aptitudes (conducción confortable y, cumplimiento de normativa de convivencia, tránsito y transporte), que den soporte y resuelvan los requerimientos del cliente, hasta garantizar su satisfacción y llegada íntegro a su destino (seguridad vial).
6. **Confiabilidad en la Tarifa:** Confianza de los usuarios en la monetización del servicio que involucra los medios de liquidación ya sea taxímetro o aplicación; así como, la información de tarifa, los medios de pago electrónicos o en efectivo y la aplicación honesta de la tarifa por parte del prestador/ra del servicio.
7. **Seguridad Ciudadana:** Involucra los eventos que diezman la sensación de seguridad en el servicio de Taxi, incluyendo la victimización de los conductores de taxi; así como aquellos eventos en los cuales estos se encuentran involucrados como victimarios. Ambas situaciones consideran casos de hurto, fleteo, porte de armas y estupefacientes hasta homicidios, donde claramente se afecta la imagen del servicio y la integridad de usuarios y prestadores.

En su aplicación se obtiene como resultados que los factores calificados por debajo de 3 (1 muy malo - 2 malo), son: comunicación y atención al cliente (2.76), disponibilidad del servicio - espacial y temporal (2.88) y seguridad en el servicio (2.95), siendo precisamente los factores más valorados por parte de los usuarios (1 es nada importante y 5 muy importante) al utilizar el servicio: seguridad en el servicio (4.62), la confiabilidad en la tarifa (4.56) y la disponibilidad espacial y temporal del servicio (4.52). Es decir, tanto la seguridad como la disponibilidad del servicio corresponden a aspectos negativamente valorados en su calidad y a su vez priorizados en su importancia por parte de los usuarios, convirtiéndose ambos en prioridad de mejora y gestión por parte de los actores involucrados.

La seguridad es el aspecto que requiere mayores esfuerzos desde los diferentes actores de la cadena de valor, considerando que obtuvo la menor valoración por parte de los usuarios, pero a la vez es el que tiene la mayor importancia para la toma del servicio, esto, sin desconocer que el transporte público individual requiere una intervención integral para alcanzar una experiencia de viaje que promueva entre los bogotanos la demanda del servicio, afirmando ¡Si voy En Taxi!

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

A esto se suma, desde el reconocimiento del perfil de los usuarios del taxi en la Encuesta de Percepción de Usuarios de 2021, que el 6,7% de los encuestados corresponde a población con alguna discapacidad, requieren ayuda técnica para su movilidad y ven como prioridad para sus desplazamientos contar con vehículos apropiados a sus necesidades, así como un acceso prioritario al servicio. En igual sentido, las mujeres en sus labores de empleo y de cuidado representan el 60% de los usuarios del taxi, no obstante, el 29,7% ha sido víctima o testigo de acoso en el servicio.

Por lo anterior, el presente proyecto se orienta a promover una experiencia de viaje en taxi seguro, accesible e incluyente a partir de estrategias y/o herramientas tecnológicas que favorezcan la identificación, información, seguimiento y calidad en la prestación del servicio de transporte público individual. Esto, mediante el desarrollo en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad o promoción desde los diferentes actores de la cadena de valor, de estrategias y/o herramientas tecnológicas que permitan la identificación del servicio por parte del usuario (vehículo, conductor, empresa), provean información del mismo y las tarifas, faciliten el seguimiento y trazabilidad de los viajes, así como su control y regulación desde las diferentes autoridades como mecanismo para promover seguridad y confiabilidad para usuarias, usuarios y prestadores del servicio.

OBJETIVOS:

1. Desarrollar estrategias y/o herramientas tecnológicas para el posicionamiento del servicio de taxi como un servicio seguro, en el que los conductores y usuarios cuenten con datos en tiempo real sobre la identificación del viaje.
2. Promover y generar incentivos para el uso de herramientas tecnológicas por parte de los actores de la cadena de valor del taxi, como estrategia de seguridad, accesibilidad, inclusión y competitividad de la modalidad.
3. Generar una percepción de confiabilidad sobre el servicio de taxi entre los usuarios, mediante el desarrollo de herramientas que les permita contar con información y control de tarifas, calificación e interacción con el prestador, posibilidad de emitir alertas de seguridad, además de contar con tecnologías accesibles e inclusivas.
4. Promocionar cambios comportamentales del operador del servicio en torno a la mejora en la prestación del servicio, posicionando el servicio de taxi como un modo de transporte público seguro y de calidad en la ciudad.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Implementar instrumentos para la medición y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio.
2. Realizar anualmente la encuesta de percepción para la medición y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio en el transporte público individual.
3. Articular la modalidad de TPI a las diferentes estrategias y/o herramientas de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS - por sus siglas en inglés) del Distrito, accesibilidad e inclusión.
4. Articulación con el Ministerio de Transporte para la actualización normativa que permita el manejo más eficiente de las plataformas tecnológicas para TPI, metodología de estructura de costos, aumento de capacidad transportadora para ingreso de flota eléctrica etc.
5. Implementar estrategias y/o herramientas tecnológicas para la identificación del servicio, información y control de tarifas, calificación e interacción de los usuarios del transporte público individual.
6. Generar incentivos que fomenten el uso de plataformas tecnológicas en el servicio de taxi, autorizadas por el Ministerio de Transporte, como herramientas de gestión del servicio, identificación real y confiable del vehículo, empresa y conductor.,

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

7. Cumplir con la celebración del día del taxista según Acuerdo Distrital 606 de 2015, para exaltar, visibilizar, fortalecer y promover la labor de los conductores de taxi, además el Distrito buscando el reconocimiento por parte de los ciudadanos por el trabajo de estos prestadores del servicio de transporte público individual en Bogotá.			
ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica		ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Resolución 2163 de 2016 Decreto 456 de 2017 Decreto 568 de 2017 Resolución 220 de 2017 Decreto 677 de 2011 Plan de acción climático de Bogotá Plan Aire 2030 CONPES 3934 de 2018 – Política de crecimiento verde Ley 1964 de 2019 Acuerdo 732 de 2018 Acuerdo 790 de 2020		COSTO ESTIMADO \$3.500 ³²	
ENTIDADES INVOLUCRADAS³¹ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Ambiente Ministerio de Transporte Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Terminal de Transporte S.A.			
INDICADORES			
INDICADOR	Índice de Satisfacción del Cliente en modo taxi - ISC (Encuesta de Percepción)	Meta plazo inmediato (2024)	3,3

³¹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

³² Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

LÍNEA BASE	Índice de Satisfacción del Cliente en modo taxi a 2022: 3,0	Meta corto plazo (2027)	3,5
FUENTE	Encuesta de Percepción de Usuarios	Meta mediano plazo (2031)	3,7
FÓRMULA	Calificación de percepción de los usuarios respecto a la calidad del servicio = Índice de Satisfacción del Cliente (Encuesta de Percepción))	Meta largo plazo (2035)	4,3

PROGRAMA: MOVILIDAD ACCESIBLE		CÓDIGO: 01-E3-P3
		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.	ESTRATEGIA: Mejora de la experiencia de viaje de las personas en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en el usuario	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Considerando la prioridad que da la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y el Decreto Distrital 324 de 2014 a la equidad y la inclusión de las Personas con Discapacidad, se hace necesario continuar con la implementación de las medidas en esta materia, cumpliendo con la legislación nacional y distrital. Ante la creciente oferta intermodal el Distrito tiene el reto de ampliar la cobertura de las acciones implementadas a estos nuevos modos que enriquecen al Sistema, mediante mecanismos de articulación institucional, seguimiento e implementación, bajo el concepto de Región Metropolitana (RM).	PROYECTOS: 1. Mejoramiento de la Accesibilidad universal en el transporte público y su infraestructura de soporte	

TÍTULO DE PROYECTO: MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU INFRAESTRUCTURA DE SOPORTE	CÓDIGO: O1_E3_P3_1
DESCRIPCIÓN: <p>Mediante el Decreto 324 de 2014 se adoptaron medidas que, en materia de tránsito, transporte, infraestructura y espacio público, deben cumplir las entidades distritales, para garantizar la accesibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público a las personas con discapacidad. Este plan establece acciones en materia de permeabilidad en el espacio público, en materia de accesibilidad, de transporte, señalética e información y medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral. En búsqueda de su cumplimiento se han realizado acciones que permiten garantizar la accesibilidad al medio físico de los peatones, especialmente las personas con movilidad reducida, mediante la verificación del diseño e implementación de todos elementos urbanísticos que conforman los proyectos de infraestructura que se estructuran en la ciudad. Se han desarrollado también capacitaciones a entidades y contratistas acerca del diseño de espacio público con garantías de accesibilidad, y finalmente la generación de una metodología de inspección de grado de oferta de accesibilidad en la ciudad.</p> <p>La implementación gradual de la infraestructura de transporte y movilidad de la ciudad depende de la evaluación de las necesidades de la población en estudio, del espacio público disponible en el momento de la intervención y condiciona las soluciones a implementar en cada punto requerido. Para ello, debe existir una articulación interinstitucional que, de acuerdo con sus competencias, realice las acciones necesarias para brindar accesibilidad en la Región Metropolitana. A su vez, el proyecto deberá fortalecer los procesos tecnológicos, de comunicación y pedagogía accesible con la ciudadanía que aporten a una transformación en la cultura ciudadana en la movilidad. Como actor clave en este proceso se deben incluir a los cuidadores y cuidadoras de personas con discapacidad y a las personas con discapacidad, para generar políticas públicas que les facilite la movilidad en Bogotá y la Región Metropolitana</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuir al cierre de brechas sociales desde el sector de movilidad, facilitando el acceso y accesibilidad a la movilidad y el transporte de las Personas con Discapacidad. 2. Contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad para la comunidad en general y en particular para las personas con discapacidad, sus familias y cuidadores, considerando que esta es un derecho fundamental que permite el acceso a los diferentes aspectos del desarrollo de cada individuo. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar procesos de diagnóstico que permitan caracterizar e identificar las barreras físicas, actitudinales y comunicativas en los viajes de poblaciones desde un enfoque diferencial. 2. Conocer y analizar las necesidades de movilidad de los usuarios del SITP, a partir del análisis de datos de la información de la tarjeta Tu Llave, especialmente para personas vulnerables. 3. Mejorar el acceso a la infraestructura de transporte para las personas con discapacidad, mediante el desarrollo de proyectos con base en los principios de diseño universal. 	

4. Facilitar la usabilidad del sistema de transporte urbano regional para garantizar el acceso seguro y confiable de todos los usuarios, particularmente, de las personas con discapacidad.
5. Establecer mecanismos con soporte tecnológico y lenguaje accesible e incluyente, para reducir la barrera comunicativa asociada al transporte público.
6. Construir, desarrollar y definir estrategias de comunicación, sensibilización y capacitación basadas en la empatía y el reconocimiento de la diversidad de la población, con énfasis en las comunidades con discapacidad.
7. Realizar acciones pedagógicas que reconozcan las particularidades de desplazamiento de la población con discapacidad, coadyuvando al ejercicio del derecho a la autonomía, el libre desplazamiento como a la disminución de barreras de transporte, actitudinales y comunicativas.

ESCALA <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica 	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <ul style="list-style-type: none"> • AA ESTRUCTURANTE • Zona receptora de VIS • Zona Receptora de actividades económicas • AA DE PROXIMIDAD • Zona generadora de soportes urbanos • Zona Receptora de soportes urbanos • A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS • No Aplica 	ENTIDADES INVOLUCRADAS³³ <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Empresa Férrea Regional</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Terminal de Transporte</p> <p>Empresa Metro de Bogotá</p> <p>TRANSMILENIO S.A.,</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p>
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 1538 de 2005, NTC-5351 de 2005, Decreto Distrital 470 de 2007, Ley Estatutaria 1618 de 2013, Decreto 324 de 2014, Decreto 308 de 2018, Decreto 555 de 2021, Resolución Distrital 269 de 2020	COSTO ESTIMADO³⁴ \$17.867 ³⁵	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Secretaría Distrital de la Mujer Secretaría de Integración Social Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Planeación

³³ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

³⁴ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

³⁵ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019.

		Departamento Administrativo de la Defensoría Del Espacio Público Fondos de Desarrollo Local Alcaldías Locales	
INDICADORES			
INDICADOR	Accesibilidad en la infraestructura de soporte al transporte público (Portales, estaciones. paraderos)	Meta plazo inmediato (2024)	52%
LÍNEA BASE	50,8%	Meta corto plazo (2027)	60%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad - Instituto de Desarrollo Urbano UAEMV - Transmilenio S.A.	Meta mediano plazo (2031)	70%
FÓRMULA	Porcentaje de Implementación de accesibilidad en la infraestructura de transporte $\% \text{ infraestructura accesibles } (i,j) = \frac{\# \text{ Infraestructuras con criterios de Accesibilidad } (i,j)}{\text{total infraestructura en operación } (i,j)} * 100$	Meta largo plazo (2035)	80%

INDICADOR	Porcentaje de Flota vehicular accesible	Meta plazo inmediato (2024)	70%
LÍNEA BASE	68%	Meta corto plazo (2027)	80%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Transmilenio S.A.	Meta mediano plazo (2031)	90%
FÓRMULA	$\% \text{ flota accesible } (i,j) = \frac{\# \text{ Buses Accesibles trimestre } (i,j)}{\text{total Flota Sistema Trimestre } (i,j)} * 100$	Meta largo plazo (2035)	95%

<p>OBJETIVO 1:</p> <p>Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.</p>	<p>CÓDIGO: 01-E4</p> <p>Versión: Septiembre 2023</p>
<p>ESTRATEGIA:</p> <p>DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN BOGOTÁ MEDIANTE LA CONSOLIDACIÓN DE LA RED FÉRREA, CORREDORES VERDES DE ALTA Y MEDIA CAPACIDAD, CABLES AÉREOS, CICLOINFRAESTRUCTURA DE ESCALA DISTRITAL Y LA INCORPORACIÓN DE CALLES COMPLETAS COMO CONCEPTO EN LA MOVILIDAD</p>	
<p>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA</p> <p>Esta estrategia busca incentivar el uso permanente y cotidiano del transporte público y consolidarlo como estructurador principal del sistema de movilidad, posibilitador de la conectividad y accesibilidad de los habitantes a los servicios y soportes urbanos que brinda la ciudad en sus diferentes escalas territoriales. Esto, mediante la redefinición del Sistema Integrado de Transporte Público, el cual se caracterizará por ser un sistema descarbonizado, sostenible, seguro y eficientes, que promueve la multimodalidad y el acceso universal, territorial y físico a la red de transporte, y permite la integración física, tecnológica y tarifaria de sus diferentes componentes.</p> <p>En este sentido, la apuesta de esta estrategia es reducir las emisiones de GEI mediante el crecimiento de la oferta de medios de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética, generar entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad, así como consolidar una oferta multimodal de movilidad que aumente la eficiencia del sistema y reduzcan el impacto del transporte intermunicipal en el área urbana.</p>	<p>PROGRAMAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidación de la red de metros y corredores verdes 2. Impulso a la cicloinfraestructura

PROGRAMA:		CÓDIGO: 01-E4-P1
CONSOLIDACIÓN DE LA RED DE METROS Y CORREDORES VERDES		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.		ESTRATEGIA: Fortalecer el SITP mediante la implementación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto para consolidar el espacio público para la movilidad.
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa contempla la estructuración, financiación, implementación y operación de la red de metro de la ciudad y la consolidación del servicio de buses de alta y media capacidad, los cuales estructuran la red de transporte público de la ciudad. Incluye su articulación en el SITP, así como el cumplimiento de los principios de diseño universal, enfoque de género y diferencial para la accesibilidad de todas las personas. Aunado a lo anterior, contempla el ascenso tecnológico de los buses de alta y media capacidad y el aprovechamiento de la tecnología con el fin incrementar la eficiencia con la que se movilizan y reducir los impactos negativos que generan los combustibles fósiles sobre el medio ambiente.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Estructuración y financiación para la construcción de la infraestructura y servicios de las cinco líneas de metro de Bogotá D.C. 2. Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 17 corredores verdes de alta capacidad y 4 de media capacidad. 3. Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 7 cables aéreos. 4. Promoción del ascenso tecnológico para completar la renovación de la flota del SITP. 5. Implementación y consolidación de patio talleres 6. Fortalecimiento de la Red de carriles preferenciales 7. Desarrollo de Proyectos Urbanos para la movilidad sostenible - PRUMS 8. Integración del Aeropuerto internacional El Dorado con la red de transporte y movilidad en el marco del Distrito Aeroportuario.

TÍTULO DE PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE LAS CINCO LÍNEAS DEL METRO DE BOGOTÁ D.C	CÓDIGO: O1_E4_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>Comprende la red de cinco líneas de Metro proyectadas en el Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021), así como la expansión de la primera línea, la implementación de la infraestructura de soporte y los elementos necesarios para la operación y funcionamiento efectivo de esta red. Esta red de metro también involucra la implementación de la norma urbanística asociada a los corredores de transporte, así como los proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible con el propósito de garantizar la consolidación de la red metro y su área de influencia, cumpliendo con los principios de diseño universal, enfoque de género y diferencial para garantizar la accesibilidad y multimodalidad a todas las personas.</p> <p>Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 158 del plan de ordenamiento territorial, y considerando que la Empresa Metro de Bogotá hizo el estudio de prefactibilidad de la línea 3 del sistema Metro, arrojó como resultado la precisión del trazado de la mencionada línea. Lo que hace necesario que se actualice el trazado de este corredor de alta capacidad incluido en el plano No 4.4.1 del Plan de Ordenamiento Territorial.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Lograr la entrada en operación de la PLMB-T1 o Línea 1 Tramo I del metro (2028) 2. Estructurar y contratar los diseños de detalle, construcción, operación y mantenimiento de la Línea 2 del Metro de Bogotá (2024) 3. Estructurar y contratar los diseños de detalle, construcción, operación y mantenimiento para la extensión de la PLMB hasta el sector de la Calle 100 (2024). 4. Definir trazados, planear, estructurar, conseguir las fuentes para financiar y contratar la ejecución de las líneas 3, 4 y 5 de la red de Metro (2035) 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Los estudios técnicos de los corredores verdes de alta y media capacidad y cables aéreos del SITP incluirán análisis que permitan determinar el modo, tecnología, trazado definitivo y fuente energética de tal forma que se consideren aspectos como la viabilidad técnica, los beneficios y los costos, entre otros necesarios para identificar la alternativa más eficiente para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos. 2. Planeación y expansión de la red de metro. 3. Culminar los estudios y la estructuración integral para la contratación de la Línea 2 del metro de Bogotá (L2MB). 4. Realizar los acuerdos y procedimientos necesarios para integrar la operación del modo metro dentro del SITP y su institucionalidad. (planeación de oferta de los distintos modos, articulación de rutas de alimentación, usos y aportes de recursos al FET) 	

5. Realizar estudio de red férrea para definir la tipología, conexiones y priorización de las futuras líneas de metro (línea 3, 4, 5 y extensión L1 al norte) y su articulación con las líneas de la red férrea regional y la red de buses de alta y media capacidad del SITP.
6. La SDM, y las entidades del Sector Movilidad, avanzará en la propuesta de modificación del trazado de la línea de metro que llega por la Autopista Norte hasta la Avenida El Polo, entendiéndolo hasta la Av. Guaymaral para permitir su conexión con el trazado de la línea 5 buscando garantizar la conectividad entre la Av Boyacá, por lo cual en el POT se debe extender la asignación del tipo sistema desde la Av Polo a la Avenida Guaymaral, sujeto a los estudios y diseños de detalle que se definan para las establecer las características del sistema metro en dicho corredor.
7. Realizar los estudios y diseños de las líneas 3,4 y 5 del metro de Bogotá.
8. Elaborar un estudio macro de expansión a largo plazo de la Red férrea de transporte masivo urbano y regional, que sirva de soporte a la formulación del siguiente Plan de Ordenamiento Territorial.
9. Fortalecer institucionalmente la Empresa Metro de Bogotá para crear la capacidad de ser operador de líneas férreas y de metro del sistema.
10. Articular el sistema metro con la implementación de los Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS para garantizar la financiación del sistema.
11. Articular el sistema metro con la redefinición de calles completas, buscando garantizar la integración del proyecto con los demás elementos del sistema de movilidad.
12. Realizar los estudios e implementaciones tecnológicas, financieras e institucionales para permitir la Integración tarifaria y de medios de pago del Metro con los demás elementos del SITP.
13. Actualizar la señalética del SITP para incluir el modo metro y nuevos modos férreos u otros modos que se creen en la ciudad.
14. Formular e implementar estrategias para el fortalecimiento de la apropiación y cultura de buen uso dirigidas hacia los usuarios del sistema.
15. Realizar los estudios concernientes a la actualización de la demanda de viajes en la ciudad, con el propósito de analizar alternativas para atraer viajes de los otros modos motorizados hacia el transporte público y las nuevas líneas de Metro de la ciudad.
16. Analizar la posibilidad de implementar nuevas metodologías, en cuanto a tecnología se refiere, con el fin de mejorar las condiciones de operación y de eficiencia de los servicios complementarios al Metro.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS³⁶
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos	Secretaria Distrital de Movilidad Secretaria Distrital de Planeación Empresa Metro de Bogotá S.A.

³⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

	<div><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>	TRANSMILENIO S.A.		
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley Estatutaria 1618 de 2013, CONPES 4034, CONPES 4104, Decreto 555 de 2021, Decreto 394 de 2019, Decreto 647 de 2019	COSTO ESTIMADO ³⁷ \$61.017.420 ³⁸			
INDICADORES				
INDICADOR	kilómetros de red férrea urbana estructurados y en construcción	Meta plazo inmediato (2024)	0 km	
LÍNEA BASE	0 km	Meta corto plazo (2027)	23,9 km	
FUENTE	Empresa Metro de Bogotá	Meta mediano plazo (2031)	39,4 km	

³⁷ Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción)

³⁸ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

FÓRMULA	Sumatoria del número de kilómetros de red férrea urbana estructurados y en construcción	Meta largo plazo (2035)	69,51 km
----------------	---	--------------------------------	----------

INDICADOR	kilómetros de red férrea urbana estructurados para la línea 4 y 5 del Metro de Bogotá	Meta plazo inmediato (2024)	0 km
LÍNEA BASE	0 km	Meta corto plazo (2027)	0 km
FUENTE	Empresa Metro de Bogotá	Meta mediano plazo (2031)	0 km
FÓRMULA	Sumatoria del número de kilómetros de red férrea urbana estructurados	Meta largo plazo (2035)	42 km

TÍTULO DE PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE 17 CORREDORES VERDES DE ALTA CAPACIDAD Y 4 DE MEDIA CAPACIDAD	CÓDIGO: O1_E4_P1_2
DESCRIPCIÓN: <p>La estrategia de corredores verdes hace parte del programa de descarbonización de la movilidad, el cual busca mejorar el sistema de espacio público para la movilidad, privilegiando modos de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad. Esta estrategia protege y resalta el patrimonio cultural y desarrolla estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación a través de infraestructura resiliente al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS. (Artículos 93,103, 567 y 570 del Decreto 555 de 2021).</p> <p>El desarrollo de proyectos en los corredores verdes deben cualificar el sistema de movilidad y la estructura urbana de la ciudad a partir del reverdecimiento, la renaturalización, el fortalecimiento de las dinámicas de proximidad y modos constructivos sostenibles, donde se garanticen condiciones urbanas que incentiven el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones; con espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social y se reduzca la huella de carbono asociada al componente de movilidad de la ciudad.</p> <p>Son ejes de conexión sostenible que fomentan los modos de transporte sostenibles, con vocación para generar espacios de permanencia y fortalecer el carácter del tejido urbano y social, los corredores verdes están enfocados en potenciar la intermodalidad, integrando eficientemente los de sistemas de transporte a través del concepto de calles completas.</p> <p>Las intervenciones que se desarrollen en él, deben contribuir con la mejora de las condiciones del ambiente urbano a partir de la naturalización del espacio urbano construido, el uso tecnologías de transporte sostenible y desarrollo constructivos con prácticas de ecourbanismo y construcción sostenible que aporten a la consolidación de zonas de bajas emisiones, generen espacio público multifuncional y nuevas áreas de encuentro y permanencia. Así mismo, el diseño debe propender por la mejora en los indicadores de seguridad vial, a partir de la segregación, organización y destinación de propuestas de mitigación en función de los usuarios más vulnerables. Se implementarán los corredores verdes de alta y media capacidad establecidos en el contenido programático del POT, Decreto 555 de 2021 y los posteriores que se requieran delimitar y formular, de acuerdo a las necesidades de la ciudad.</p> <p>Por otro lado, y en el marco del ascenso tecnológico de la flota del transporte público, el Distrito está comprometido frente a la calidad del aire y el cambio climático desde la primera línea de Transporte Masivo de Bogotá la cual fue el primer paso para la organización del transporte público de la ciudad. Para este proyecto es necesario que TRANSMILENIO S.A., como entidad responsable, modifique los pliegos de los nuevos procesos de contratación, de manera que se definan como criterios habilitantes la inclusión de la totalidad de la flota de propulsión eléctrica. Esta entidad podrá implementar diversos esquemas de contratos en los que varíen las condiciones de provisión y operación, pero siempre con la condición de que el 100% de los vehículos sean cero emisiones. Este indicador aplica tanto para el componente zonal como troncal del SITP.</p>	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

OBJETIVOS:

1. **RESILIENCIA CLIMÁTICA Y PROTECCIÓN DE LA EEP:**
Consolidar la estructura ecológica principal y crear ejes de movilidad que integren el medio ambiente.
Disminuir los niveles de emisiones contaminantes por fuentes móviles.
2. **VISIÓN CERO:**
Disminuir siniestros viales en línea con la implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial Decreto 813 de 2017.
3. **DINAMISMO, REACTIVACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO**
Destinar componentes del perfil vial para actividades de permanencia.
Fomentar dinámicas socio económicas sostenibles y equitativas.
Construir una red de movilidad para el fomento de la recreación y el turismo.
Promover la interconectividad de los nodos de desarrollo urbano, rural y regional.
Determinar condiciones urbanísticas específicas para el entorno inmediato del corredor que permitan garantizar accesibilidad en la escala de proximidad mezcla de usos, actividades, y un uso eficiente y sostenible del suelo.
4. **EMBELLECIMIENTO, VITALIDAD Y CALIDAD DEL HÁBITAT**
Priorizar el tránsito de modos limpios y sostenibles.
Mejorar las condiciones de percepción térmica y auditiva en las zonas de tránsito y permanencia.
Priorizar acciones de mejoramiento de la infraestructura de la malla vial y de la infraestructura de soporte.
Construir ejes de movilidad eficiente de corta, media y larga distancia.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Los estudios técnicos de los corredores verdes de alta y media capacidad y cables aéreos del SITP incluirán análisis que permitan determinar el modo, tecnología, trazado definitivo y fuente energética de tal forma que se consideren aspectos como la viabilidad técnica, los beneficios y los costos, entre otros necesarios para identificar la alternativa más eficiente para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos.
2. Acompañamiento en la formulación y/o estructuración de los estudios y diseños de detalle.
3. Integración física de los corredores verdes de alta capacidad, con el sistema de movilidad garantizando condiciones de seguridad vial para los distintos modos de transporte.
4. Integración con la red de cicloinfraestructura existente de la ciudad.
5. Oportunidad para la revitalización del espacio público en el marco de la estrategia de calles completas.
6. Contratar la provisión y operación de buses urbanos de alta capacidad necesarios para los nuevos corredores de transporte público masivo.
7. Planificar las renovaciones de buses urbanos de alta capacidad en el marco de los contratos de concesión vigentes.
8. Articular con la red de buses urbanos de alta capacidad, bajo principios de diseño universal, enfoque de género y diferencial, y ajustes razonables que garanticen condiciones seguras de accesibilidad.
9. Planificar la necesidad de nuevos buses zonales de media capacidad según los requerimientos del servicio.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

10. Formular e implementar estrategias para el fortalecimiento de la apropiación y cultura de buen uso dirigidas hacia los usuarios del sistema.
11. Apoyar en la conceptualización de los diseños propuestos para cada corredor verde y su articulación con la ciudad y proyectos de mayor escala.
12. Establecer lineamientos que permitan la articulación de la movilidad activa con los distintos corredores proyectados, garantizando condiciones de seguridad vial y accesibilidad con principios de diseño universal.
13. Apoyar la delimitación y estructuración de los distintos trazados de los corredores, garantizando un mejor aprovechamiento del espacio público y su articulación con el sistema de movilidad.
14. Diseñar los corredores a partir de los principios de seguridad vial enfocándose en la protección y medidas de mitigación de acuerdo con la visión cero del Plan Distrital de Seguridad Vial.

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input checked="" type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input checked="" type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS³⁹ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación TRANSMILENIO S.A. Instituto de Desarrollo Urbano Operadora Pública de Transporte
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 1964 de 2019 Acuerdo 732 de 2018 Acuerdo 790 de 2020 Acuerdo 811 de 2021 Decreto Distrital 555 de 2021 -POT- Plan de acción climático de Bogotá Plan Aire 2030	COSTO ESTIMADO⁴⁰ \$19.148.233 ⁴¹	

³⁹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁴⁰ Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores no incluyen financiación.

⁴¹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	kilómetros contruidos de corredores verdes de alta y media capacidad	Meta plazo inmediato (2024)	125,3 km
LÍNEA BASE	114,4 kilómetros existentes a 2022	Meta corto plazo (2027)	183,0 km
FUENTE	TRANSMILENIO S.A.	Meta mediano plazo (2031)	265,2 km
FÓRMULA	Sumatoria de kilómetros de corredores verdes de alta y media capacidad contruidos	Meta largo plazo (2035)	385,7 km

TÍTULO DE PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN Y FINANCIACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE 7 CABLES AÉREOS	CÓDIGO: O1_E4_P1_3
DESCRIPCIÓN: <p>Comprende la red de cables aéreos existentes y proyectados para la ciudad, como modo complementario a la red de corredores verdes de alta y media capacidad. Involucra la integración física, tarifaria y de medio de pago con los demás sistemas de transporte público, así como la expansión de la red de cables que permiten la integración regional con los municipios de Soacha, Choachí y La Calera. Busca también, garantizar la consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público, cumpliendo con los principios de diseño universal, enfoque de género y diferencial para garantizar la accesibilidad a las personas.</p> <p>Se soporta en lo definido en el contenido programático del POT Decreto 555 de 2021, en cuanto a la construcción de una red de cables aéreos para garantizar la prestación efectiva del servicio del transporte público, urbano, rural y regional.</p> OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Construir los corredores de cable aéreo para mejorar la conectividad en zonas de difícil acceso por las condiciones topográficas. 2. Revitalizar el espacio público en torno a los proyectos de cable aéreo, especialmente para las poblaciones vulnerables, bajo principios de integralidad, inclusión social y socioeconómica; desarrollarlos como proyectos urbanos integrales y cumpliendo con los principios de diseño universal para garantizar la accesibilidad a todas las personas. ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Los estudios técnicos de los corredores verdes de alta y media capacidad y cables aéreos del SITP incluirán análisis que permitan determinar el modo, tecnología, trazado definitivo y fuente energética de tal forma que se consideren aspectos como la viabilidad técnica, los beneficios y los costos, entre otros necesarios para identificar la alternativa más eficiente para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos. 2. Definición e implementación de los trazados para la operación de los distintos cables proyectados en el POT. 3. Integración física, tarifaria y de medio de pago con los demás sistemas de transporte público de pasajeros, garantizando condiciones de accesibilidad e integración modal para la optimización de los viajes. 4. Delimitación y formulación de proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS en torno a las estaciones de cable. 5. Gestión para la articulación regional con los municipios de La Calera, Choachí y Soacha. 	

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴² Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Hábitat Secretaría Distrital de Planeación Instituto de Desarrollo Urbano TRANSMILENIO S.A.	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 555 de 2021, Decreto 309 de 2009, Conpes 3677	COSTO ESTIMADO⁴³ \$2.651.688 ⁴⁴		
INDICADORES			
INDICADOR	Líneas de cables aéreos construidos y en operación	Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	1 Cable Aéreo en operación: Ciudad Bolívar construido y en operación desde Dic 2018	Meta corto plazo (2027)	3
FUENTE	Instituto de Desarrollo Urbano	Meta mediano plazo (2031)	7
FÓRMULA	Sumatoria de líneas de cables construidos y en operación	Meta largo plazo (2035)	7

⁴² En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁴³ Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción)

⁴⁴ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: PROMOCIÓN DEL ASCENSO TECNOLÓGICO PARA COMPLETAR LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DEL SITP	CÓDIGO: O1_E4_P1_4
DESCRIPCIÓN: <p>Evolucionar tecnológicamente en la flota del transporte público de Bogotá, ajustándose a la normativa nacional y distrital con el fin de promover los procesos de modernización de la flota con miras a la descarbonización del transporte, contribuir a la mejora de la calidad del aire, mitigar el cambio climático, fortalecer la transición y diversificación de la matriz energética, y contribuir a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Para ello, la Ley 1964 de 2019 establece unos porcentajes de flota que se debe renovar con tecnologías de cero emisiones, en esta misma línea, el gobierno nacional expidió entre 2014 y 2022 normatividad orientada a la transición energética y al uso de fuentes no convencionales de energías renovables, así mismo, se establecieron los energéticos de transición y se generaron estándares y metas para el uso de tecnologías de bajas emisiones para la transición hacia las de cero emisiones (Ley 1972 de 2019, Ley 20199 de 2021, Ley 2128 de 2021 y Ley 2169 de 2021)</p> <p>En forma paralela, el Distrito generó un marco normativo con objetivos similares en donde traza una serie de compromisos para seguir avanzando y fortalecer las acciones frente a la calidad del aire, el cambio climático, en donde se destacan, el Acuerdo 732 de 2018, el Acuerdo 790 de 2020 y el Acuerdo 811 de 2021, en este último se establece que <i>“A partir del 1 de enero de 2022, el Distrito Capital no podrá dar apertura a procesos de contratación de transporte público cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles”</i>. Lo anterior aplica para los nuevos contratos de los componentes de la flota zonal y troncal de transporte público.</p> <p>En este momento, se están actualizando y analizando los potenciales escenarios de ingreso de flota nueva al sistema por procesos de reposición o renovación de flota asociados tanto a las nuevas troncales, como por ajustes en los diseños operacionales de los contratos existentes y sus renovaciones asociados a la integración de nuevos proyectos y modos de transporte (Cables, metro, regiotram, ciclo alamedas, etc.). Es importante tener en cuenta, que el marco normativo fija metas de descarbonización del transporte para 2050, metas a 2030 para reducir un 51% las emisiones de GEI vs el escenario base, y unos porcentajes mínimos de flota cero emisiones en unos hitos específicos en el tiempo. En concordancia con lo anterior, los nuevos escenarios proyectados, se ajustarán a los requerimientos de flota para cumplir los porcentajes mínimos y metas previstos en la normatividad vigente y los requerimientos contractuales.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuir a las metas de descarbonización del transporte público en línea con la normatividad vigente a través de la renovación de la flota del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá troncal y zonal con tecnologías de cero y bajas emisiones. 2. Contribuir en la mejora de la calidad del aire, la mitigación del cambio climático y reducir los impactos en la salud pública debidos a la contaminación atmosférica, en la ciudad de Bogotá D.C, 	

- Contribuir en la diversificación de la matriz energética en el transporte, avanzando en la sustitución de combustibles fósiles e introducir energías renovables en el servicio de transporte público de pasajeros, orientado al cumplimiento de las metas de reducción de consumos de energía y descarbonización del transporte.

ACCIONES PRIORITARIAS:

- Identificación de las diferentes fuentes de financiamiento para adelantar los procesos de renovación y reposición de flota y la ampliación de la infraestructura de suministro energético para las diferentes alternativas tecnológicas de cero y bajas emisiones.
- Implementación de proyectos piloto de vehículos con tecnologías cero emisiones e innovación en infraestructura de recarga.
- Identificación de los escenarios potenciales de renovación de flota, necesidades de infraestructura, análisis de mercado de las diferentes alternativas tecnológicas disponibles.
- Evaluación de los costos asociados a los procesos de renovación y reposición de flota con tecnologías de cero y bajas emisiones.
- Diseño de las metodologías y/o herramientas de Monitoreo, verificación y reporte que permitan establecer los beneficios ambientales y en salud asociados a los procesos de renovación y/o reposición de flota y su integración con los diferentes modos de transporte, evitando la doble contabilidad tanto en reducción de emisiones (contaminantes locales y GEI de cada proyecto), así como la estimación de los beneficios económicos y en salud asociados.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁴⁵
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Salud TRANSMILENIO S.A.
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO ⁴⁶	

⁴⁵ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁴⁶ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

Ley 2169 de 2021, Ley 2128 de 2021, Ley 2099 de 2021, Ley 1972 de 2019, Ley 1964 de 2018 Ley 1715 de 2014. Acuerdo 811 de 2021, Acuerdo 790 de 2020, Acuerdo 732 de 2018 Decreto 477 de 2013		48.663.971 ⁴⁷	
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de flota de cero y/o bajas emisiones vinculada a la operación del SITP	Meta plazo inmediato (2024)	40%
LÍNEA BASE	36% (2022)	Meta corto plazo (2027)	55%
FUENTE	TRANSMILENIO S.A.	Meta mediano plazo (2031)	75%
FÓRMULA	((Cantidad de flota nueva cero y/o bajas emisiones vinculada a la operación del SITP (Troncal y zonal)) / (Cantidad de flota total vinculada a la operación)) *100%	Meta largo plazo (2035)	92%

⁴⁷ En la Política de Cero y Bajas Emisiones TMSA reportó un valor acumulado hasta 2035 estimado en 48.663.971 Millones de COP, El costo estimado corresponde al costo de operación de flota de cero y bajas emisiones que actualmente operan y se proyectan operen en el Sistema (Diésel Euro V, Diesel Euro VI, Gas Euro VI, Eléctrico y TransMicable)

TÍTULO DE PROYECTO:		CÓDIGO: 01_E4_P1_5
IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE PATIO TALLERES		
DESCRIPCIÓN: <p>Los Patio Talleres hacen parte de la infraestructura de soporte a la red de transporte público de pasajeros establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial, y que permite el funcionamiento básico del transporte público, así como la prestación efectiva del servicio de transporte público de pasajeros y el mantenimiento y operación de la flota de transporte. Esta Infraestructura se encuentra conformada por el soporte a la operación y el soporte al acceso y tránsito.</p> <p>De forma específica, los Patio Talleres hacen parte de la Infraestructura de soporte a la operación, y está compuesta por las áreas de estacionamiento, infraestructura de recarga y soporte de vehículos incluidos eléctricos, lavado, sistemas de tratamientos de aguas y residuos, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios para empleados y apoyo administrativo, gestión y control y servicio al material rodante para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.</p>		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar zonas potenciales para la ubicación de patios y talleres de futuros proyectos de corredores de alta y mediana capacidad y promover la debida gestión del suelo que garantice su operación y funcionamiento. 2. Construir los patios permanentes y transitorios priorizados y la optimización de los patios transitorios que pasan a ser permanentes. 3. Definir los tiempos de desmonte de los patios transitorios o su migración a permanentes 4. Delimitar y desarrollar Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS que garanticen la captura de valor y financiación de la operación del sistema de movilidad. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Definir instrumentos normativos y de financiación para reservar, limitar la edificabilidad o adquirir suelo disponible para la implantación de patios y talleres de futuros proyectos de corredores de alta y mediana capacidad. 2. Planificar la infraestructura que se requiera en el SITP en la Ciudad -Región 3. Definir las alternativas para lograr la construcción y financiación de la infraestructura del SITP 4. Realizar seguimiento físico y presupuestal a la infraestructura del SITP en construcción. 5. Articulación con el proyecto de PRUMS para viabilizar lo enunciado en el parágrafo 3 del artículo 161 del POT 		
ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas	

<input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴⁸ Secretaría Distrital de Movilidad Autoridad Regional de Transporte Empresa Férrea Regional Secretaría Distrital de Planeación Instituto de Desarrollo Urbano TRANSMILENIO S.A. Terminal de Transporte S.A. Empresa Metro de Bogotá
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Desarrollo, Decreto 555 de 2021, Decreto 319 de 2006, Ley 1682 de 2013, Acuerdo Distrital 761 de 2020, Decreto 046 de 2021, Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley Estatutaria 1618 de 2013, Decreto 324 de 2014, CONPES 4034, Decreto 394 de 2019, Decreto 647 de 2019	COSTO ESTIMADO \$ 5.412.130 ⁴⁹	

⁴⁸ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁴⁹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	Número de Hectáreas en Predios adquiridos para la implementación de Patio Talleres para el SITP	Meta plazo inmediato (2024)	57 ha (4 patios) *
LÍNEA BASE	32 ha (2021)	Meta corto plazo (2027)	107 ha (9 patios) *
FUENTE	TRANSMILENIO S.A.	Meta mediano plazo (2031)	189 ha (18 patios) *
FÓRMULA	Número hectáreas en predios adquiridos para la implementación de patio talleres de sistema de transporte (Ha)	Meta largo plazo (2035)	189 ha (18 patios) *

* El número estimado de patios se realiza a partir del área promedio entre 9 y 11 Ha por Patio Taller y están asociados a la implementación de nuevos corredores en sus correspondientes plazos. El número estimado de patios de la línea base de este indicador incluye los patios de Línea del Metro 1, Línea del Metro 2 y Regiotram de Occidente.

** Tanto el indicador como sus metas se ajustarán teniendo en cuenta los resultados de los estudios de factibilidad de los nuevos corredores y las líneas 3, 4 y 5 del metro de Bogotá.

TÍTULO DEL PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA RED DE CARRILES PREFERENCIALES DE BUSES	CÓDIGO: O1_E4_P1_6
DESCRIPCIÓN: <p>Los carriles preferenciales desde el punto de vista de la oferta, propenden por reducir los conflictos con otros actores viales, disminuir los tiempos de ciclo de las rutas de servicio público y por consiguiente emplear de manera más eficiente la flota y los recursos del SITP. Desde la demanda, se orienta a reducir los tiempos de viaje de los usuarios, así como mejorar la seguridad en el ascenso y descenso en paraderos. Además, el proyecto de carril preferencial le apuesta a visibilizar y sensibilizar a los bogotanos –usuarios y no usuarios del transporte público– sobre la importancia del transporte público para la movilidad de la ciudad, el cual es priorizado dado sus aportes en el logro de la democratización del espacio público.</p> <p>La Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza del sector movilidad y autoridad de transporte, tiene la función de realizar los análisis para la consolidación de la red de carriles preferenciales y plantear las estrategias de control y pedagogía para mejorar la operación de la red, teniendo en cuenta la articulación con otros proyectos a mediano y largo plazo pertenecientes al sistema de transporte de la ciudad.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidar una red de carriles preferenciales sobre corredores que complementen el sistema de transporte de la ciudad a corto, mediano y largo plazo con el fin de optimizar los tiempos de viaje y mejorar la calidad de vida de los usuarios del transporte público. 2. Mejorar los tiempos de viaje de los usuarios del SITP y de los buses intermunicipales de corta distancia. 3. Mejorar la confiabilidad del sistema. 4. Hacer más seguros los ascensos y descensos de los usuarios del sistema. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar los análisis técnicos para la priorización de los corredores que harán parte de la red de carriles preferenciales 2. Establecer horarios de operación de la red de carriles preferenciales de acuerdo con sus características de viajes, velocidad y reparto modal sobre cada corredor. 3. Priorizar el mantenimiento de la señalización y demarcación de los corredores con carriles preferenciales, de tal manera que todos los actores en la vía reconozcan la red de carriles preferenciales y así mismo se respeten sus condiciones de operación. 4. Establecer una estrategia de control en vía sobre los corredores de carriles preferenciales para fomentar el respeto de circulación preferencial de transporte público y disminuir la invasión por parte de vehículos particulares, taxis y motos. 	

5. Establecer una estrategia de pedagogía, comunicación y cultura ciudadana en donde se prioricen intervenciones en diferentes ejes para generar conciencia en la ciudadanía de la importancia del respeto de los carriles preferenciales y sus condiciones de operación.
6. Contar con indicadores de operación y seguimiento que permitan realizar una evaluación periódica del funcionamiento de la red de carriles preferenciales en cuanto a velocidades de operación del transporte público, usuarios que hacen uso del sistema, siniestros viales registrados sobre los corredores y comparendos impuestos por el irrespeto de esta infraestructura de transporte.

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input checked="" type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input checked="" type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁵⁰ Secretaría Distrital de Movilidad TRANSMILENIO S.A.
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto Distrital 409 de 2014, Plan de Desarrollo	COSTO ESTIMADO* \$90 ⁵¹	

⁵⁰ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁵¹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023. Los valores corresponden a pesos por km demarcado y señalizado.

INDICADORES			
INDICADOR	Velocidad operacional promedio en HMD de Transporte Público sobre los corredores preferenciales implementados	Meta plazo inmediato (2024)	19 km/h
LÍNEA BASE (2023)	18,33 km/h ⁵² (velocidad operacional en HMD)	Meta corto plazo (2027)	20 km/h
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad, con base en el posicionamiento de los buses en tiempo real proporcionado por TMSA, 2022	Meta mediano plazo (2031)	21 km/h
FÓRMULA	Velocidad operacional promedio de los corredores=Distancia promedio recorrida en los corredores implementados / Tiempo de viaje promedio en los corredores implementados	Meta largo plazo (2035)	23 km/h

⁵² Esta velocidad corresponde al cálculo de velocidad operacional promedio, en lo corrido de 2023, de los buses correspondientes a los componentes zonales y duales que circulan por los ocho corredores con carriles preferenciales.

TÍTULO DE PROYECTO: DESARROLLO DE PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE - PRUMS	CÓDIGO: O1_E4_P1_7
DESCRIPCIÓN: <p>La infraestructura de transporte genera nuevas dinámicas urbanas y oportunidades de desarrollo sostenible en el marco de un modelo de ocupación del territorio multiescalar, que propicia la revitalización urbana, en donde la integración modal y la articulación con el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad se realiza bajo principios de desarrollo orientado al transporte sostenible - DOTS.</p> <p>De esta forma, en las áreas de influencia del sistema de transporte público para pasajeros, los operadores urbanos formularán y reglamentarán PRUMS que apliquen instrumentos de captura del valor, mejoren las condiciones urbanísticas del entorno con diseños que permitan la accesibilidad con diseño universal, se genere mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana con dinámicas de proximidad y aporten a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, en sintonía con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.</p> OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Formular y reglamentar Proyectos de Renovación urbana para la Movilidad Sostenible en el área de influencia de las infraestructuras de soporte del sistema de transporte público de pasajeros, que permitan contribuir a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP a través de mecanismos de captura de valor del suelo u otros instrumentos. 2. Aplicar los principios de Desarrollo Orientado por el Transporte Sostenible en la formulación de los PRUMS. 3. Generar entornos urbanos vitales alrededor de la infraestructura de transporte público en el marco de los objetivos de desarrollo sostenible, que propicien la proximidad entre las estaciones del Sistema de Transporte Público y las actividades urbanas, así como el relacionamiento entre la infraestructura de transporte público, el espacio público y el desarrollo inmobiliario. 4. Incentivar el desarrollo de proyectos de gestión pública, privada o mixta bajo esquemas de negocio en el marco de las funciones de los operadores urbanos que se establezcan. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Formular a través de los operadores urbanos proyectos piloto de PRUMS que permitan identificar las condiciones idóneas para su implementación previo a la formulación integral de cada proyecto. 2. Verificar y priorizar las áreas en torno al área de influencia del sistema de transporte con alto potencial para el desarrollo de proyectos PRUMS, en pro de garantizar accesibilidad universal, dinámicas de proximidad y la consolidación del modelo de ordenamiento territorial establecido en el POT. 3. Identificar y vincular a los diferentes actores públicos y privados que pueden fungir como operadores urbanos de los PRUMS y en el marco de lo establecido en el POT. 4. Reglamentar los PRUMS en armonía con las disposiciones de los lineamientos y reglamentaciones de las Unidades de Planeamiento Local - UPL, las Actuaciones Estratégicas y el Plan de Ordenamiento Territorial en general. 	

ESCALA <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica 	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> AA <i>ESTRUCTURANTE</i> <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input checked="" type="checkbox"/> AA <i>DE PROXIMIDAD</i> <input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> A <i>GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica 	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁵³ <p>Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Regional de Movilidad Empresa Férrea Regional Secretaría Distrital de Hacienda Secretaría Distrital de Planeación Empresa Metro de Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano TRANSMILENIO S.A.</p>
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: <p>Plan Nacional de Desarrollo, Decreto 555 de 2021, Ley 1682 de 2013, Acuerdo Distrital 761 de 2020, Decreto 046 de 2021, Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley Estatutaria 1618 de 2013, Decreto 324 de 2014, Decreto 394 de 2019, Ley 1955 de 2019, Ley 388 de 1997, Acuerdo 642 de 2016, Decreto 823 de 2019</p>	COSTO ESTIMADO⁵⁴ <p>\$200.000⁵⁵</p>	<p>Terminal de Transportes S.A. Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano</p>

⁵³ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁵⁴ Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción) y se encuentran expresados en pesos de 2021.

⁵⁵ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	Proyectos de Renovación urbana para la Movilidad Sostenible reglamentados por acto administrativo.	Meta plazo inmediato (2024)	3 PRUMS
LÍNEA BASE	0 proyectos PRUMS formulados y reglamentados.	Meta corto plazo (2027)	10 PRUMS
FUENTE	Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto 555 de 2021	Meta mediano plazo (2031)	30 PRUMS
FÓRMULA	Sumatoria de Proyectos PRUMS reglamentados	Meta largo plazo (2035)	44 PRUMS

TÍTULO DE PROYECTO: INTEGRACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO CON LA RED DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE LA CIUDAD, EN EL MARCO DEL DISTRITO AEROPORTUARIO	CÓDIGO: O1_E4_P1_8
DESCRIPCIÓN: <p>El Distrito Aeroportuario de la ciudad se soporta en la red de transporte aéreo de Bogotá de acuerdo con el Decreto 555 de 2021 – POT. Esta red está conformada por la infraestructura y los elementos de soporte para la operación de sistemas de transporte aéreo de aeronaves tripuladas y no tripuladas que presten servicios de transporte de alcance urbano y de conexión urbana, regional e internacional y dentro de las cuales se encuentra el complejo aeroportuario del Aeropuerto El Dorado y la infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo.</p> <p>El proyecto contempla la integración del sistema aeroportuario con el conjunto de ciudad, involucrando acciones hacia la integración con los demás modos y escalas de transporte, así como la implementación de nuevas tecnologías y la protección de la fauna que hace parte de los corredores y rutas de transporte aéreo de la ciudad y la región. Contempla también las acciones para garantizar la conectividad y el intercambio modal de forma eficiente y segura entre las terminales de transporte aéreo de pasajeros y de carga, y la red de transporte público de pasajeros y la red de transporte de carga de la ciudad. Involucra la infraestructura necesaria para lograr la transferencia efectiva y minimizar los impactos en tiempos de desplazamiento, así como en la red vial.</p> <p>Adicionalmente, busca garantizar las acciones de articulación de los proyectos y estrategias de desarrollo urbano establecidas para el área de influencia de las terminales de transporte aéreo. Esto, con el propósito de garantizar el desarrollo urbanístico integral y sostenible de estos sectores, asociado a la noción del desarrollo orientado al transporte sostenible, la consolidación del Distrito Aeroportuario y demás estrategias urbanas asociadas.</p> <p>En el marco de este proyecto se buscará la anuencia de esfuerzos y recursos de los diferentes niveles de gobierno y los actores involucrados con la operación aeroportuaria. Para el financiamiento de las acciones del Distrito Aeroportuario se priorizarán nuevas fuentes de recursos, como: la contraprestación aeroportuaria, los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado, entre otros.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Integrar el sistema aeroportuario de Bogotá con la red de transporte de pasajeros y carga para garantizar su conectividad, intercambio modal de forma eficiente y segura. 2. Promover la implementación del Distrito Aeroportuario hacia la priorización y desarrollo de los proyectos y acciones asociadas al sistema de movilidad y del desarrollo urbanístico del área de influencia de los complejos aeroportuarios de la ciudad. 3. Armonizar las acciones de transporte y logística de carga asociadas a la red de transporte aéreo, hacia la optimización de la infraestructura y el mejoramiento de las cadenas productivas de la ciudad, la región y el país. 	

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Construcción de estación terminal El Dorado para la conexión nacional e internacional del Aeropuerto con la red de transporte público de alta capacidad.
2. Construcción del corredor logístico Av. Tam – Av. Esperanza y Cra. 103 y TAM SUR (Par vial Carrera 128 y Carrera 123).
3. Construcción de, mínimo, un acceso exclusivo para carga al Aeropuerto Internacional El Dorado, analizando las alternativas de la Carrera 103, la Avenida Esperanza (ámbito de gestión Fontibón San Pablo), la Calle 63 (ámbito de gestión Porta), Vía el Cerrito.
4. Construcción e integración con el Tramo sur y centro de la Av. Longitudinal de Occidente.
5. Construcción e integración con el corredor de la calle 13 (Avenida Centenario).
6. Construcción e integración del corredor verde de la Calle 63 desde la ALO hasta el borde con el Río Bogotá y su extensión hasta la Devisab.
7. Construcción e implementación del Complejo de Integración Modal del Aeropuerto el Dorado.
8. Construcción del ramal del Regiotram para garantizar su conexión con el Aeropuerto El Dorado.
9. Gestión y ejecución del RegioTram de Occidente articulado con la construcción de la calle completa nueva de la Calle 22 entre el humedal Hyntivá y el humedal Capellanía, asegurando la conexión ambiental mediante la franja paisajística.
10. Integración y armonización de proyectos y acciones con la AIM (Área de Intercambio Modal) prevista en la UPL Fontibón.
11. Articulación con el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado y la apuesta territorial del Distrito Aeroportuario.
12. Armonización de acciones para la mitigación de impactos ambientales generados por la actividad aeroportuaria.

ESCALA

- ☒ Regional
- ☒ Distrital
- ☒ Local
- ☒ No Aplica

ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT

- ☐ AA ESTRUCTURANTE
- ☐ Zona receptora de VIS
- ☐ Zona Receptora de actividades económicas
- ☐ AA DE PROXIMIDAD
- ☐ Zona generadora de soportes urbanos
- ☐ Zona Receptora de soportes urbanos
- ☐ A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS
- ☐ No Aplica

ENTIDADES INVOLUCRADAS⁵⁶

Secretaría Distrital de Movilidad
 Agencia Regional de Movilidad
 Empresa Férrea Regional
 Secretaría Distrital de Planeación
 Instituto de Desarrollo Urbano
 TRANSMILENIO S.A.
 Terminal de Transportes S.A.

⁵⁶ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Desarrollo, Decreto 555 de 2021, Ley 1682 de 2013, Acuerdo Distrital 761 de 2020, Decreto 046 de 2021, Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley Estatutaria 1618 de 2013, Decreto 324 de 2014, Decreto 394 de 2019, Ley 1955 de 2019, Ley 388 de 1997, Ley 2277 de 2022, Acuerdo 642 de 2016, Decreto 824 de 2019, Resolución 0289 de 2023 (SDP).		COSTO ESTIMADO \$1.580.893 ⁵⁷	Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil de Colombia Agencia Nacional de Infraestructura.	
INDICADORES				
INDICADOR	Porcentaje de implementación de los proyectos de Movilidad asociados al Distrito Aeroportuario ⁵⁸		Meta plazo inmediato (2024)	5%
LÍNEA BASE	0 % (Correspondiente a 9 Proyectos en total)		Meta corto plazo (2027)	25%
FUENTE	Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto 555 de 2021		Meta mediano plazo (2031)	50%
FÓRMULA	Sumatoria del porcentaje de avance de los proyectos de Movilidad del Distrito Aeroportuario implementados		Meta largo plazo (2035)	100%

⁵⁷ El cálculo corresponde al costo estimado para la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y de transporte asociados y soportado en lo reportado en el programa de ejecución del POT. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

⁵⁸ Los proyectos de movilidad asociados al Distrito Aeroportuario corresponden a la ejecución de la malla vial. No incluye los corredores logísticos, y la infraestructura de transporte (Estación El Dorado, CIM Aeropuerto y Ramal RegioTram) relacionada en las acciones estratégicas y acorde a los plazos de ejecución del POT.

PROGRAMA: IMPULSO A LA CICLOINFRAESTRUCTURA		CÓDIGO: 01-E4-P2
		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 1: Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram y por 22 corredores y 7 cables, 499 km de cicloinfraestructura nuevos, y a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.		ESTRATEGIA: Fortalecer el SITP mediante la implementación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas como concepto para consolidar el espacio público para la movilidad.
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA La sostenibilidad ambiental es indispensable para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, en especial, porque con ella se reducen los riesgos de enfermedades asociadas a emisiones de sustancias nocivas para la salud y de la preservación y recuperación de los recursos naturales. Debido a que la movilidad en bicicleta contribuye en gran medida al cumplimiento de este propósito, este programa contempla acciones para promover este medio de transporte en viajes de escala distrital e incluso regional. El desarrollo de este programa ofrecerá a los ciclistas infraestructura de calidad, continua, segura, accesible y articulada con el SITP y con el sistema de transporte público regional. Así mismo, el programa contempla acciones de pedagogía para el fomento y promoción del uso de la bicicleta en la región.		PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> Implementación y consolidación de la red de cicloinfraestructura de escala distrital Consolidación del uso de la Bicicleta en la ciudad región

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA DE ESCALA DISTRITAL - CICLOALAMEDAS	CÓDIGO: O1_E4_P2_1
DESCRIPCIÓN: <p>Durante los primeros años de implementación, la cicloinfraestructura fue construida en zonas remanentes del espacio público, principalmente en las zonas peatonales o rondas hídras. No obstante, el crecimiento de este modo de transporte en la última década, su impacto en la reducción de los efectos del cambio climático y la disminución en la siniestralidad vial, ha generado la necesidad de contar con tramos de ciclo-infraestructura dedicada a usos especiales, mediante la redistribución del espacio público.</p> <p>Para afrontar los retos que plantea el uso masivo de la bicicleta en los entornos urbanos y garantizando condiciones de inclusión, seguridad, comodidad, accesibilidad coherencia y conectividad, entre otros aspectos, es esencial fortalecer y consolidar una red de ciclorrutas que satisfaga las necesidades de viaje de los diferentes usuarios. El Plan de Ordenamiento Territorial “Bogotá Verdece 2022 - 2035” establece, como parte de las metas del Programa para descarbonizar la movilidad, la construcción 84 km en los corredores verdes (ciclo-alamedas) con el fin de propender una conectividad en la ciudad-región, sumado a la Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15/2021) que proyecta 656.6 km nuevos de ciclorrutas entre los años 2021 a 2039.</p> OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuir con la densificación de la red de ciclo-infraestructura de la ciudad, mediante la conformación de franjas de circulación exclusiva para el tránsito de ciclistas que incluya componentes de paisajismo, arborización y mobiliario urbano, entre otros aspectos. 2. Favorecer el confort y la seguridad de los desplazamientos de los ciclistas mediante la conformación de corredores ambientalmente sostenibles. 3. Aportar en la meta descarbonización de la movilidad, mediante la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano de los y las ciudadanas, y su vez ayudar con la salud pública. 4. Fortalecer y consolidar la red de colectivos, iniciativas y redes existentes sobre la promoción de la bicicleta, hacia el uso cotidiano de la cicloinfraestructura de escala Distrital. ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Los estudios técnicos de la infraestructura de transporte incluirán análisis que permitan identificar los beneficios y costos de la/s alternativa/s con el fin de identificar los impactos para la sociedad y favorecer la toma de decisiones referente a la mejor alternativa para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos. 2. Establecer un programa de ejecución de los corredores (ciclo alamedas) para ser implementado de acuerdo con los tiempos y priorización definidos en el POT. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

3. Adelantar los procesos para estudios diseños y construcción de cada uno de las ciclo alamedas definidos en el POT.
4. Desarrollar estrategias de apropiación de los corredores verdes que involucren a las diferentes partes interesadas.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁵⁹
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input checked="" type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input checked="" type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Seguridad Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá TRANSMILENIO S.A. Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Empresa de Acueducto de Bogotá Unidad Administrativa de Servicios Públicos
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 1811 de 2016, Conpes 15 de 2021, Resolución 3258 de 2018 (Mintransporte) Decreto 555 de 2021	COSTO ESTIMADO \$497.900 ⁶⁰	

⁵⁹ En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁶⁰ Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción). Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	Número de Kilómetros de ciclo alamedas construidos	Meta plazo inmediato (2024)	28 km ⁶¹
LÍNEA BASE	18,5 km (2023)	Meta corto plazo (2027)	44,5 km
FUENTE	Sistema de Información Geográfica del IDU SEGPLAN SDP	Meta mediano plazo (2031)	58,5 km
FÓRMULA	Kilómetros de ciclo alameda construida	Meta largo plazo (2035)	102,5 km

INDICADOR	Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Meta plazo inmediato (2024)	1.320.551
LÍNEA BASE	880.367 Encuesta de Movilidad 2019	Meta corto plazo (2027)	1.320.551
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	1.450.538
FÓRMULA	Número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad.	Meta largo plazo (2035)	1.694.897

⁶¹ Correspondiente a la primera fase de construcción de la Ciclo alameda del Medio Milenio - CAMM.

TÍTULO DE PROYECTO: CONSOLIDACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD REGIÓN		CÓDIGO: O1_E4_P2_2
DESCRIPCIÓN: Comprende las acciones de articulación de los proyectos y estrategias asociadas al uso de la bicicleta y su integración con los municipios de la región central, como ámbito territorial dónde se concentra la mayor cantidad de viajes entre Bogotá y los municipios aledaños. Involucra acciones de señalización y seguridad vial, fomento y promoción de la bicicleta en sus modos cotidiano y turístico, así como pedagogía entre los actores viales de la región y se asocia a la complementariedad de los sistemas férreos, generando viajes de tipo intermodal con la implementación de cupos de cicloparqueaderos. Así mismo, busca el crecimiento del número de viajes en bicicleta en la región asociados al uso de la bicicleta, de tipo movilidad - transporte y/o recreativo - deportivo que mejoren las condiciones de seguridad vial y personal, la accesibilidad, la intermodalidad, la comodidad, el confort y el desarrollo de usos complementarios.		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Formular e implementar una agenda regional con acciones para el fomento del uso de la bicicleta. 2. Articular, coordinar y orientar la ejecución y seguimiento de proyectos priorizados en el marco de los usos de la bicicleta. 3. Fomentar espacios regionales y territoriales para el pensamiento estratégico, la discusión y la construcción colectiva alrededor de la bicicleta como medio de movilidad, que fomente a su vez el turismo. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer la articulación Regional para el uso de la bicicleta en Bogotá Región, en el marco de la Mesa Regional de la Bicicleta, y en su comité de Movilidad y Transporte y en el de Turismo, Recreación y Deporte. 2. Promover y consolidar el Turismo en bicicleta de forma segura mediante la implementación de nueva señalización del proyecto de Bici Región establecido por la Región Administrativa y de Planeación Especial - Región Central, y que comprenden la ruta TransAndina y complementan el circuito BiciBogotá Región. 3. Promoción del uso seguro, pedagogía en seguridad vial de la bicicleta mediante acciones pedagógicas dirigidas a los ciclistas, hacia estimular buenos comportamientos del ciclista en la vía y generar acciones de convivencia con otros actores viales. 4. Promover el Intercambio de conocimiento por medio foros, seminarios, visitas guiadas, conversatorios y demás, donde se comparta las experiencias relacionadas al uso de la bicicleta en la región. 5. Consolidación de la red regional de cicloinfraestructura mediante la actualización del inventario de ciclorrutas y puesta en marcha del visor regional. 6. Consolidación de la red de servicios complementarios de la bicicleta en la región mediante la actualización del inventario de servicios complementarios y puesta en marcha del visor regional de la bicicleta. 		
ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS	

<div><div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div><div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div></div>	<div><div><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</div><div><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</div><div><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</div><div><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</div><div><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div><div><input type="checkbox"/> No Aplica</div></div>	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁶² Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Nacional de Seguridad Vial Región Administrativa de Planeación Especial - Región Central. Agencia Regional de Movilidad Gobernación de Cundinamarca Instituto Distrital de Turismo	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Acuerdo Regional 02 de 2022 RAP-e Región Central.	COSTO ESTIMADO⁶³ \$69.079 ⁶⁴		
INDICADORES			
INDICADOR	Número de viajes en bicicleta realizados en la RMBC	Meta plazo inmediato (2024)	392.439 (Fuente: DIM)
LÍNEA BASE	297.500 viajes Encuesta de Movilidad 2019	Meta corto plazo (2027)	427.483 (Fuente: DIM)
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	573.221 (Fuente: DIM)
FÓRMULA	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la RMBC reportados en la Encuesta de Movilidad	Meta largo plazo (2035)	691.387 viajes (Fuente: DIM)

⁶² En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

⁶³ Valores en millones de pesos a precios constantes de 2023

⁶⁴ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019.

INDICADOR	Porcentaje de viajes en bicicleta realizados en la RMBC	Meta plazo inmediato (2024)	35% ⁶⁵
LÍNEA BASE	24% viajes Encuesta de Movilidad 2019	Meta corto plazo (2027)	37%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	50% ⁶⁶
FÓRMULA	(Número de viajes en bicicleta en la ciudad - región realizados / Número total de viajes en bicicleta en la ciudad - región) *100%	Meta largo plazo (2035)	50% ⁶⁷

⁶⁵ Proyección Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15/2021).

⁶⁶ Proyección Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15/2021).

⁶⁷ Proyección Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15/2021).

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.