

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - PMSS

FICHAS DE PROGRAMAS Y PROYECTOS

<p>OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región</p>	<p>CÓDIGO: O4-E1 Versión: Septiembre 2023</p>
<p>ESTRATEGIA: FORTALECER LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VISIÓN CERO Y EL ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ D.C.</p>	
<p>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA La pérdida de vidas y las lesiones graves en siniestros viales implica a nivel distrital la destinación de recursos para la atención de las víctimas, así como la disminución de productividad y competitividad en la ciudad. A nivel personal los siniestros viales generan afectaciones emocionales a las víctimas, incluido el entorno familiar y ocasiona dificultades financieras en los hogares debido a la pérdida de un soporte económico, así como a las labores de cuidado que implica la afectación física o psicológica de un miembro del hogar.</p> <p>Esta grave problemática ha sido abordada, a nivel internacional y nacional, bajo un enfoque que tiene como premisa principal que todos los actores viales cometemos errores, sin embargo, asumir estos errores con la vida o integridad personal es un costo inadmisibles y desproporcionado. Este enfoque, conocido Sistema Seguro, orienta la gestión de la seguridad a partir de acciones integrales que, desde diversas áreas (infraestructura, comportamiento, vehículos, velocidades, atención a víctimas) y con base en análisis de datos, reduzcan el riesgo de lesiones graves y fallecimientos en un marco de corresponsabilidad del sector público, privado y los actores viales.</p>	<p>PROGRAMAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión de la velocidad 2. Gestión y fortalecimiento institucional de la seguridad vial 3. Atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá D.C.

PROGRAMA: GESTIÓN DE LA VELOCIDAD		CÓDIGO: 04-E1-P1
		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región		ESTRATEGIA: Fortalecer la implementación de la visión cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Conducir a velocidades inadecuadas para el entorno por el que se transita es uno de los principales factores de riesgo para la vida de los actores viales. La velocidad determina nuestra capacidad de reacción ante obstáculos o situaciones de peligro, así mismo afecta el campo visual de los conductores y, en caso de ocurrencia de un siniestro, es el factor que determina la gravedad de las lesiones. La gestión de la velocidad priorizando la integridad de los actores viales por encima de la reducción de minutos en el tiempo de viaje de los usuarios de vehículos motorizados, es una de las medidas de mayor impacto en la reducción de fallecimientos y lesiones graves en siniestros viales. El presente programa reconoce que los límites de velocidad deben responder a diferentes elementos del entorno, por ejemplo, los actores viales que transitan por la vía, la geometría vial, las condiciones de seguridad de las zonas laterales y las actividades o equipamientos que se encuentran en el área de influencia de la vía. En este sentido, los límites de velocidad en Bogotá se gestionarán mediante esta visión integral, aplicando los principios del enfoque sistema seguro y en atención a la legislación nacional en la materia, de tal forma que, en articulación con los programas de vigilancia y control, se logre la definición y el cumplimiento de límites de velocidad seguros.		PROYECTOS: 1. Gestión para velocidades más seguras, adecuadas al entorno, características de la vía y actores viales que circulan en ella

TÍTULO DE PROYECTO: GESTIÓN PARA VELOCIDADES SEGURAS, ADECUADAS AL ENTORNO, A LAS CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA Y A LOS ACTORES VIALES QUE CIRCULAN EN ELLA	CÓDIGO: O4_E1_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>La gestión de la velocidad se define como "un conjunto de medidas destinadas a limitar los efectos negativos de la velocidad excesiva e inadecuada en el sistema de transporte" (World Road Association Mondiale de la Route, 2018¹). Esta se basa en evaluar los límites de velocidad actuales según el contexto urbano en el que se encuentra, es decir, el uso de suelos, los equipamientos circundantes, las características del uso real del área aledaña a la vía y la función de la vía, evitando así la práctica común de definir los límites únicamente con base en las características geométricas de las vías.</p> <p>A través de este proyecto, la ciudad busca garantizar velocidades seguras en todo el sistema de movilidad, a través de la coherencia con las condiciones del entorno urbano, los usos del suelo, las dinámicas de movilidad y la función de las vías y sus características. Entre los parámetros para la definición de infraestructura segura se deberá considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los corredores arteriales en zonas urbanas consolidadas cuentan con diferentes clases de servicios y usos de suelo, razón por la cual se presentan diferentes configuraciones y elementos de mobiliario urbano en zonas aledañas a la calzada (postes, muros, árboles, semáforos, alcorques, canecas de basura, entre otros), así como otros elementos del diseño del espacio público que implican interacción vehicular a diferentes velocidades (rampas, bahías de estacionamiento, intercambiadores de calzada entre otros), que eventualmente configuran diferentes niveles de riesgo de colisión. Las diferencias en la configuración urbana y las condiciones particulares de la zona, así como los elementos constitutivos de la infraestructura vial, deben ser contempladas en la evaluación y análisis de los límites de velocidad. • Los corredores viales de mayor jerarquía albergan transporte de carga y de pasajeros, lo que supone también el tránsito de vehículos de grandes dimensiones; por tal razón es imperativo realizar actividades de gestión de velocidad que permitan controlar el riesgo generado por la interacción de vehículos con diferentes masas para proteger a todos los actores viales que transitan sobre estos corredores. • Algunas vías arteriales cuentan con segregación de modos (como carriles exclusivos o de prelación de transporte público, ciclorrutas, etc.), algunas son interceptadas por otras vías de igual o menor jerarquía, y otras cuentan con pasos elevados que permiten el flujo libre. Estas condiciones deben ser analizadas, para reducir la posibilidad de interacciones de riesgo entre actores, de modo que pueda procurarse una circulación segura especialmente en intercambiadores con vías de diferentes jerarquías. Cuanto mayor sea el uso compartido de una vía por diferentes actores viales, menor debe ser el límite de velocidad. En todo caso, el análisis de las situaciones y condiciones particulares en el marco de la gestión de la velocidad, brindarán a todos los actores viales, condiciones de tránsito más seguras. • Se debe tener en cuenta la variedad de usos en el entorno del tramo vial en estudio, si hay presencia de zonas escolares, residenciales, centros de salud, parques, o equipamientos que generen atracción y demanda de viajes principalmente de usuarios vulnerables, se debe tratar el área como zona de límite máximo 30 km/h o menor. La consolidación de Zonas 30 debe tratarse como un conjunto de medidas integrales, que privilegien la movilidad peatonal y en bicicleta, y promuevan el cumplimiento de la velocidad establecida en la zona. • Si la zona presenta actividad comercial, generalmente atraerá alta presencia de peatones y de vehículos dependiendo de la escala, en este caso se deben tener en cuenta los vehículos requeridos para el transporte de mercancías y logística de funcionamiento de los 	

¹ <https://rno-its.piarc.org/es/control-de-la-red-seguridad-vial/gestion-de-la-velocidad>

comercios. Las calles comerciales se caracterizan por tener una alta cantidad de actividades a los costados de la vía debido a la presencia de servicios para los usuarios, por lo tanto, la función local es más importante que la circulación.

- En la malla vial se presentan calles compartidas en las que todos los usuarios hacen uso de la misma infraestructura (no hay segregación física de actores viales) razón por la cual el tránsito de vehículos y su velocidad debe ser restringido de acuerdo con las necesidades específicas del sector.
- En todas las intervenciones de infraestructura enfocadas en la gestión de la velocidad, se debe considerar y prevalecer el uso de elementos que reverdezcan, y en caso de que esto no sea viable (por ejemplo, el uso de materas), se debe proyectar y hacer las gestiones para que una vez observada la efectividad de las medidas de pacificación y recuperación de espacios para los modos sostenibles, los diseños se lleven a una fase de obra civil que permita integrar principios y elementos de infraestructura verde urbana y resiliente.

El desarrollo de distintas tecnologías en términos de señalización e infraestructura, permitirán complementar las intervenciones físicas de gestión de velocidad para mantener informados a todos los actores viales sobre las condiciones específicas del sector (incluso si la operación vehicular es cambiante de acuerdo con el periodo horario o temporal del sector), lo que permite optimizar las condiciones de seguridad vial en los desplazamientos de los actores viales que confluyen en este tipo de sectores.

En el marco de este proyecto, se propenderá por contar con información georreferenciada y abierta acerca de las velocidades de circulación, límites de velocidad establecidos y señalizados en toda la malla del distrito, incrementar la permeabilidad de tecnologías que permiten monitorear los excesos de velocidad, y estructurar estrategias de disuasión, control y sanción basado en datos.

OBJETIVOS:

1. Reducir la probabilidad de ocurrencia y las víctimas de siniestros viales asociadas al exceso de velocidad.
2. Gestionar la velocidad segura para que esté acorde a las características del entorno urbano, del diseño y las dinámicas de movilidad.
3. Incrementar la capacidad de persuadir, controlar y sancionar conductas de exceso de velocidad con base en el análisis de datos de este comportamiento de manera geolocalizada.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Actualización, implementación y seguimiento del Programa de Gestión de Velocidad (PGV).
2. Transversalización de los lineamientos de la gestión de la velocidad a nivel de las entidades distritales, en particular aquellas encargadas de diseño, implementación y mantenimiento del espacio público y la infraestructura vial.
3. Priorización, implementación y seguimiento de medidas de infraestructura, señalización, pacificación de tráfico, uso de tecnología, u otras intervenciones en el espacio público que contribuyan en la gestión de la velocidad.
4. Inclusión de acciones de reverdecimiento y recuperación de espacio público integradas a las medidas de pacificación del tránsito, para favorecer tanto la seguridad vial, el embellecimiento del entorno, y aportar a la mitigación del cambio climático.
5. Generación de estrategias permanentes de comunicación sobre el riesgo de exceder los límites de velocidad (marketing social).
6. Seguimiento y monitoreo de velocidades de circulación y excesos de velocidad y Estructuración de planes de control con base en datos.

ESCALA <div><input checked="" type="checkbox"/> Regional</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS² Secretaría Distrital de Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Caja de Vivienda Popular Alcaldías Locales	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 555 de 2021 - POT Plan Distrital de Seguridad Vial Programa de Gestión de la Velocidad Lineamientos de Seguridad Vial Código Nacional de Tránsito		COSTO ESTIMADO \$123.511 ³			
INDICADORES					
INDICADOR	Porcentaje de vehículos en circulación que exceden el límite de velocidad		Meta plazo inmediato (2024)	36%	
LÍNEA BASE	39% en 2023		Meta corto plazo (2027)	27%	
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad		Meta mediano plazo (2031)	19,4%	
FÓRMULA	No. de vehículos que excedan el límite de velocidad / No. de vehículos registrados * 100		Meta largo plazo (2035)	17%	

² 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.

³ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2022

PROGRAMA:		CÓDIGO: O4-E1-P2
GESTIÓN Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL		Versión: mayo 2023
OBJETIVO 4:	ESTRATEGIA:	
Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	Fortalecer el enfoque sistema seguro en el Distrito para lograr la visión de cero muertes y lesiones graves en las vías	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	PROYECTOS:	
<p>La implementación del Enfoque de Sistema Seguro tiene dentro de sus principios implementar, de forma proactiva, medidas integrales para reducir el número de personas lesionadas y fallecidas en siniestros viales. Lo anterior, a partir de la identificación de los factores de riesgo que pueden afectar la vida e integridad de los actores viales y por lo tanto de su eliminación o mitigación.</p> <p>El presente programa tiene como propósito avanzar en el fortalecimiento institucional y la construcción de capacidades técnicas para la consolidación del enfoque Sistema Seguro en Bogotá D.C. Dicho fortalecimiento permitirá la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de acciones efectivas en la reducción de la siniestralidad vial, en articulación con el sector privado, academia, ciudadanía y sociedad en general, bajo el principio de corresponsabilidad.</p> <p>Este programa reconoce la importancia de crear y difundir datos e información que promuevan la comprensión de la problemática de la siniestralidad vial para así movilizar a los actores sociales hacia la construcción conjunta de un sistema de movilidad seguro.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento del Enfoque del sistema seguro y la visión cero en instrumentos de planeación 2. Aprovechamiento analítico para la seguridad vial 3. Clasificación de la gravedad de las lesiones de las víctimas de siniestros viales. 4. Mejoramiento de la seguridad vial de motociclistas. 5. Análisis sobre la relación entre organismos de apoyo al tránsito y la siniestralidad vial. 6. Implementación y consolidación de los planes estratégicos de seguridad vial en el Distrito. 7. Valoración económica de la siniestralidad en Bogotá 8. Adaptación de los indicadores de Seguridad Vial de Bogotá a IRTAD 9. Fortalecimiento de la red de fotodetección. 10. Implementación del programa de vigilancia y control para la prevención de infracciones de tránsito 11. Articulación público privada en seguridad vial 	

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DEL ENFOQUE DEL SISTEMA SEGURO Y LA VISIÓN CERO EN INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	CÓDIGO: O4_E1_P2_1
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>La seguridad vial es un asunto público que el Plan de Movilidad Segura y Sostenible reconoce y posiciona como una prioridad en la Movilidad, por lo que se aborda transversalmente en el desarrollo de todos sus programas y proyectos, y que adicionalmente requiere de un ejercicio sistemático y de una hoja de ruta, con la identificación de actores y roles, tal que, en un escenario de corresponsabilidad sea posible salvaguardar las vidas de los diferentes usuarios en el sistema de movilidad.</p> <p>Esta hoja de ruta se despliega a través del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), o el instrumento que lo reemplace, el cual es un mecanismo para territorializar la política pública nacional en la materia y se alinean las acciones Distritales con las mejores prácticas a nivel internacional. Al respecto, el actual PDSV adoptó por primera vez en una ciudad colombiana la “Visión Cero” como Política, dándole con ello un enfoque ético a la seguridad vial y logrando en los primeros años de su implementación la estabilización el número de fallecidos, el quiebre de la tendencia de aumento y avances en la reducción de fatalidades.</p> <p>No obstante, la magnitud de la problemática a nivel global, nacional y local no dan tregua; particularmente en países de ingresos medios como el nuestro, la pandemia ha jugado un rol decisivo en el cambio de dinámicas de movilidad que inciden en la seguridad vial; por ejemplo, en la ciudad-región el uso de la motocicleta ha tenido un incremento considerable y con ello hoy se tienen más usuarios vulnerables en las vías y un reto mayor para su protección.</p> <p>Con el <i>Plan Mundial: Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030</i>, se hace un llamado a los gobiernos para aplicar un <i>Enfoque de Sistemas Seguros</i>, se declara como objetivo en este decenio, reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% y se proponen medidas integrales para lograrlo. Algunas de estas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La provisión de transporte multimodal para facilitar el movimiento seguro y eficiente de poblaciones (autobuses, tranvías, y trenes de cercanías) - La planificación del uso del territorio y la provisión de infraestructura vial segura - La exigencia de condiciones de seguridad de los vehículos - La persuasión y control de comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol, la conducción distraída, el uso del casco y cinturones de seguridad, entre otros, - La atención oportuna a las víctimas - El fortalecimiento de la capacidad institucional y la gobernanza - El uso de la tecnología al servicio de la seguridad vial - El enfoque de género en la planificación del transporte - La corresponsabilidad entre organizaciones públicas, privadas y la sociedad civil - El aseguramiento de la financiación de las acciones en seguridad vial, entre otros. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

Al respecto, la Visión Cero y el enfoque del Sistema Seguro hacen parte de la apuesta global, que se adoptó recientemente bajo el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022-2031 en la lucha por la reducción del número de víctimas fatales y lesionados en siniestros viales. Este nuevo enfoque reconoce en Colombia la fragilidad del ser humano y su propensión a cometer errores; por ende, los errores en el sistema de movilidad no deben costar la vida o el padecimiento de lesiones graves y discapacidades, en cambio, los elementos del sistema de movilidad son los que condicionan un comportamiento seguro y protegen a sus usuarios en caso de que un siniestro ocurra.

Además de adoptar este nuevo enfoque, el nuevo PNSV cambia su estructura pasando de abordar 5 ejes de actuación, a 8 áreas a saber: 1. Velocidades, 2. Vehículos, 3. Infraestructura, 4. Comportamiento, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del Conocimiento.

Por tanto, dada la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con nueva vigencia, estructura y enfoque, este proyecto también incluye en la armonización, actualización e implementación del actual Plan Distrital de Seguridad Vial, y en la transversalización del modelo del sistema seguro y el enfoque de la Visión Cero en otros instrumentos de planeación que se formulen o actualicen con posterioridad al presente Plan de Movilidad Sostenible y Segura. En el marco de la vigencia del PMSS se contará con la actualización e implementación de dos PDSV, teniendo en cuenta que sus periodos de ejecución son de 10 años, por este motivo en 2032 la SDM realizará la evaluación y posterior actualización del PDSV que se adoptará en 2023.

Al respecto, el Decreto 555 de 2021 que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial incorpora conceptos relacionados con la seguridad vial para la conformación del Sistema de Movilidad, haciendo evidente que la seguridad vial, el modelo del sistema seguro y el enfoque de la Visión Cero debe ser explícita en la formulación de los demás instrumentos de planeación que se deriven, tales como planes de implantación, planes de regularización y manejo, planes directores, planes parciales de desarrollo, planes parciales de renovación, entre otros.

Lo anterior implica el involucramiento de diversos actores, tanto del sector público como del privado, la sociedad civil y la academia, para que desde sus competencias, incorporen los principios del sistema seguro en cada una de sus actuaciones. Al respecto, actualmente existen *Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial*, formulados por la Secretaría Distrital de Movilidad para guiar este proceso y en el marco de este proyecto, también se define como una tarea permanente, la actualización, aplicación, seguimiento y mejoramiento de dichos Lineamientos, así como la búsqueda de estrategias y alternativas para fortalecer su uso.

OBJETIVOS:

1. Armonizar y actualizar el Plan Distrital de Seguridad Vial con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y asignar recursos para su ejecución, reafirmando el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero e incorporando las mejores prácticas a nivel nacional e internacional.
2. Gestionar, impulsar y fortalecer la seguridad vial a nivel Distrital y Regional, de tal manera que la Visión Cero y el Enfoque del Sistema Seguro sean también la política orientadora de las Entidades Públicas desde sus competencias en materia de movilidad.
3. Formular, actualizar e impulsar la aplicación de lineamientos de seguridad vial y demás mecanismos de política pública que promuevan la movilidad segura para todos los usuarios.

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.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Actualización y armonización del Plan Distrital de Seguridad Vial con el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.
2. Fortalecimiento de la capacidad técnica y la gobernanza de la seguridad vial a nivel Distrital estableciendo alcances y responsabilidades, en línea con lo que se establezca en el nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial y con relación a la aplicación de Lineamientos de Seguridad Vial desde las actuaciones de sus respectivas competencias.
3. Incorporación de los principios aplicables del enfoque del sistema seguro y la visión cero en el marco de la formulación y/o actualización de los instrumentos de planeación previstos por el Plan de Ordenamiento Territorial (planes de implantación, planes de regularización y manejo, planes directores, planes parciales de desarrollo y planes parciales de renovación), y velar por su cumplimiento desde las competencias de cada Entidad Distrital y Regional.
4. Actualización y/o formulación de nuevos lineamientos de seguridad vial para orientar la incorporación de los principios de seguridad vial en planes, programas y proyectos del Distrito, así como promover su uso en el contexto de la Ciudad Región.
5. Apoyo, gestión y asesoría en las iniciativas sobre cambios normativos en seguridad vial en el Distrito, en la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca y a nivel Nacional.

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 INVOLUCRADAS^{4 5} Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Educación Secretaría Distrital de Gobierno Secretaría Distrital de Hacienda Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial Ministerio de Salud
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 555 de 2021	COSTO ESTIMADO	

⁴ Se incluyen aquellas entidades que asisten a la comisión Distrital de Seguridad vial y demás que puedan verse involucradas en iniciativas para mejorar la seguridad vial.

⁵ 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.

Plan Distrital de Seguridad Vial Lineamientos de Seguridad Vial Plan Nacional de Seguridad Vial Comisión Intersectorial de Seguridad Vial regida por el Decreto 444 de 2021, Resolución 20213040035705 del 2021 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial		\$52.672 ⁶	
INDICADORES			
INDICADOR	Plan Distrital de Seguridad Vial formulado e implementado en armonía al PNSV 2022-2031	Meta plazo inmediato (2024)	1 actualización (PDSV vigencia 2023-2032)
LÍNEA BASE	PDSV 2017 - 2026 vigente - Decreto 813 de 2017.	Meta corto plazo (2027)	No aplica - PDSV 2023 - 2032 en vigencia
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	No aplica - PDSV 2023 - 2032 en vigencia
FÓRMULA	N de Actualizaciones realizadas del PDSV	Meta largo plazo (2035)	1 actualización (PDSV vigencia 2033-2042)

⁶ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO:
APROVECHAMIENTO ANALÍTICO PARA LA SEGURIDAD VIAL

CÓDIGO: O4_E1_P2_2

DESCRIPCIÓN:

La siniestralidad vial es una problemática de salud pública mundial que cada año ocasiona la muerte de aproximadamente 1,35 millones de personas en todo el mundo, siendo una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas que tienen entre 15 y 29 años de edad, tal como lo ha señalado la Organización Mundial de la Salud (2018)⁷. Así mismo, la siniestralidad vial causa más fatalidades que enfermedades como el EPOC, el cáncer de cuello uterino, el cáncer de mama y la diabetes. Además, es una de las principales causas de muerte violenta, que presenta mayor cantidad de víctimas fatales que los suicidios y las muertes accidentales en Bogotá.

La calidad de la información de siniestralidad vial es fundamental para comprender las características y magnitud de la problemática, tomar decisiones basadas en la evidencia, hacer seguimiento y evaluar la efectividad de las medidas adoptadas. En otras palabras, la calidad de la información debe permitir caracterizar con precisión las víctimas, los elementos físicos, temporales y espaciales que intervienen en cada siniestro, así como las dinámicas y patrones de los siniestros y/o sus particularidades, lo cual es un insumo orientador de las estrategias de prevención y mitigación, su seguimiento constante y de ser necesario su reingeniería.

Aunque el Distrito ha trabajado más de una década en mejorar la calidad de la información sobre siniestralidad vial, es común encontrar datos suministrados por las entidades de transporte que no concuerdan con los brindados por las entidades de salud o de control, lo que resulta en diferentes bases de datos con distintos protocolos de registros y por ende en diferencias en los reportes suministrados por cada fuente. Es por ello, preciso continuar con la búsqueda de procedimientos y acuerdos que fortalezcan el intercambio de información, su depuración, integración y su aprovechamiento por los actores involucrados en la gestión de la seguridad vial.

Lo anterior implica continuar con el fortalecimiento del Observatorio de Movilidad, dentro del que opera el Observatorio de Seguridad Vial, instancia con la competencia de identificar necesidades y gestionar acciones para mejorar la calidad de las diferentes fuentes de información de siniestralidad, y la exploración de nuevas fuentes con variables relevantes que permitan identificar correlaciones que aporten a la identificación temprana de alertas de factores riesgo de siniestralidad vial espacial y temporalmente localizados. Al respecto, es clave promover protocolos, fortalecimiento de capacidades y transformaciones de las herramientas de captura de la información, tal que sea posible identificar y categorizar los nuevos actores de la movilidad, en especial aquellos que usan la micromovilidad (aquella basada en el uso de vehículos ligeros, los cuales pueden ser impulsados por la energía del cuerpo o por energía eléctrica, entre estos: bici eléctrica, patineta eléctrica, bicicletas de carga, monopatines, bicitaxis) así como nuevas formas de movilidad que sigan apareciendo.

⁷Global status report on road safety, World Health Organization 2018. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>

Entre las acciones permanentes en esta tarea, se continuará con la elaboración y publicación del anuario de siniestralidad vial que viene publicando la Secretaría Distrital de Movilidad, como un instrumento de consulta pública de la evolución de la problemática para el seguimiento y la toma de decisiones. También se contempla como parte de este proyecto, la gestión para el desarrollo de un modelo o sistema predictivo de siniestralidad, que integre en conjunto con la información de siniestralidad nuevas fuentes de información con variables relevantes en la ocurrencia de siniestros viales graves, con el fin de contar con un instrumento que sea capaz de generar alertas tempranas sobre la ubicación espacio-temporal de riesgo de siniestralidad vial, tal que sea posible establecer un esquema de trabajo preventivo integral para evitar fatalidades y lesiones graves en las vías.

Por último, otro de los componentes asociados a este proyecto corresponde a la creación y puesta en marcha de un laboratorio de seguridad vial, buscando que sea un espacio para la innovación y puesta en marcha de estrategias que favorezcan cambios de comportamiento. Es por ello, que el laboratorio servirá para formular, testear y monitorear estrategias que fortalezcan las acciones que ya se vienen desarrollando en materia de seguridad vial. Cabe anotar que el proyecto aborda una diversidad de instrumentos orientados al análisis de diferentes variables asociadas a la seguridad vial, por lo que, de cara a la medición del indicador, los instrumentos mencionados y aquellos, que puedan surgir en el plazo de ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, son aquellos que facilitan el uso de información para la toma de decisiones.

OBJETIVOS:

1. Integrar herramientas de análisis de datos para la toma de decisiones y monitoreo del impacto de acciones en diferentes frentes, como pedagogía, control, infraestructura, entre otros.
2. Identificar sitios críticos de siniestralidad vial y priorizar las intervenciones basadas en datos confiables.
3. Establecer un laboratorio de innovación para el diseño, testeo, implementación y evaluación de estrategias de diferente índole, que favorezcan comportamientos más seguros de los diferentes usuarios/as viales y su protección frente a errores humanos que deriven en siniestros viales.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Elaboración del diagnóstico de las deficiencias y oportunidades de mejora del proceso de levantamiento, captura, digitación y análisis de los datos de siniestralidad vial.
2. Establecimiento e implementación de un protocolo para que el levantamiento de la información de víctimas de siniestros viales permita identificar el involucramiento de nuevas formas de movilidad, en particular de la micromovilidad, entre tanto se abre una ventana de oportunidad desde el orden nacional para aportar en la actualización del IPAT.
3. Gestión con diferentes actores, entidades, organizaciones, para el establecimiento de acuerdos que permitan la transferencia e intercambio de datos para la seguridad vial.
4. Elaboración de análisis y publicaciones relevantes para fortalecer la capacidad técnica y la transferencia de conocimiento en temas de seguridad vial y la creación de un repositorio de conocimiento para consulta pública.
5. Generación de análisis de datos y variables relevantes en la ocurrencia de siniestros viales, como soporte en la formulación de estrategias de seguridad vial.
6. Establecimiento de un proceso de planeación estratégica de las operaciones de control basado en el análisis de datos y la identificación de los factores de riesgo contribuyentes en la siniestralidad.
7. Construcción de un modelo o sistema predictivo de siniestralidad vial que permita la integración y aprovechamiento de datos y de variables de diversas fuentes relevantes para la prevención de la siniestralidad.

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.

8. Generación, seguimiento y/o actualización de los sistemas y aplicaciones para realizar consultas de información relacionada con la seguridad vial.
9. Diseño de estrategias de comunicación basada en los datos para visibilizar la problemática e impacto negativo de la siniestralidad vial en la sociedad.
10. Creación y puesta en marcha del Laboratorio de Seguridad Vial para la innovación e identificación de impactos de diversas intervenciones en la reducción de comportamientos de riesgo y muertes en siniestros viales.

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 INVOLUCRADAS⁸ Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Salud Agencia Nacional de Seguridad Vial Instituto de Medicina Legal Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional Secretaría Distrital de Salud Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Política de datos abiertos del Gobierno Nacional Plan Distrital de Seguridad Vial adoptado mediante Decreto 813 de 2017 o el que lo reemplace.	COSTO ESTIMADO \$120.499 ⁹	

INDICADORES			
INDICADOR	Instrumentos de análisis multivariable en Seguridad Vial desarrollados y en funcionamiento	Meta plazo inmediato (2024)	1 instrumento
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	2 instrumentos
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	4 instrumentos

⁸ 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.

⁹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

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.

FÓRMULA	Sumatoria de instrumentos de análisis multivariable en Seguridad Vial desarrollados y en funcionamiento	Meta largo plazo (2035)	6 instrumentos
----------------	---	--------------------------------	----------------

TÍTULO DE PROYECTO: CLASIFICACIÓN DE LA GRAVEDAD DE LAS LESIONES DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES	CÓDIGO: O4_E1_P2_3
DESCRIPCIÓN: <p>Dentro del enfoque ético y los principios de la Visión Cero, se busca reducir la gravedad de las lesiones y la frecuencia de los fallecimientos a causa de los siniestros viales. Considerando esto, la información producto de este programa representa un insumo importante para identificar la cantidad de lesionados graves que se generan por siniestros viales en Bogotá, información con la que actualmente la ciudad no cuenta. Una vez sea posible identificar la gravedad, características y demás variables de las lesiones de tránsito, será posible determinar la línea base de lesionados graves de la ciudad. Lo anterior también aportará a enfocar de mejor manera las medidas a implementar para reducir las lesiones de gravedad asociadas.</p> <p>Actualmente, la Resolución 0011268 del Ministerio de Transporte define el manual para completar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), dentro de este manual se define la clasificación de siniestros viales como: “solo daños”, “con lesionado”, y “con fallecido”. Sin embargo, el análisis de siniestros con lesionados abarca una variedad de tipos de siniestros, entre los que se pueden encontrar lesionados leves o lesionados de mayor severidad. Entre las buenas prácticas a nivel internacional de análisis de siniestros viales, se encuentra la necesidad de desagregar los siniestros por gravedad, ya que los siniestros graves en ocasiones implican fallecidos hospitalarios, o discapacidades severas que afectan la calidad de vida de la víctima e impactan el sistema de salud. Este análisis permitirá contar con información más detallada para el análisis de la problemática y mejorar la toma de decisiones encaminadas a salvaguardar vidas.</p> <p>Es así como, un siniestro con lesión leve hace referencia a aquellos en los que la víctima tiene una lesión menor, como un esguince, un moretón, u otros similares. En tanto un siniestro con lesión grave, podría ser uno en el cual la víctima debe ser hospitalizada por contar con lesiones más peligrosas como fractura, conmoción cerebral, quemadura u otra lesión que requiera un tratamiento médico riguroso y que pueda generar discapacidades.</p> <p>Se requiere de la articulación con el sector salud y las demás entidades u organismos que puedan estar involucradas como: medicina legal, datos del Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad, el SIRAS, RIPS, FURIPS, entre otras, con el fin de definir las variables y metodología para la clasificación de la gravedad de las lesiones por siniestros viales.</p> <p>Para ello, se requerirá del desarrollo de un compromiso y protocolos entre el sector salud y el sector movilidad y las demás entidades u organismos involucrados, para obtener el registro de la gravedad de las lesiones de víctimas de los siniestros, articular la recepción y manejo de datos así como definir criterios de la clasificación de la gravedad del siniestro.</p>	

OBJETIVOS:

1. Establecer y fortalecer la información relacionada con la gravedad de las víctimas de siniestros viales.
2. Propender por la toma de decisiones y generación de estrategias orientadas a la reducción de la gravedad del siniestro.
3. Gestionar con las Entidades Distritales competentes la recolección de información para la clasificación de personas lesionadas en siniestros viales.
4. Establecer la ruta del flujo de los datos para conocer la gravedad de las víctimas de siniestros viales.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Estudio para la clasificación de la gravedad de personas lesionadas en siniestros viales, para Bogotá D.C. bajo los estándares internacionales.
2. Diseño y establecimiento de protocolo para determinar la clasificación de los lesionados en un siniestro vial
3. Promoción de ajustes normativos que regulen el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, de modo que se favorezca la recolección de información que favorezca la diferenciación entre personas con lesiones leves y personas con lesiones graves.
4. Articulación de entidades involucradas para establecer el intercambio de información sobre siniestros viales y de seguimiento a víctimas que permita determinar la gravedad de las lesiones por siniestros viales.
5. Identificar y poner en marcha la ruta del flujo de los datos para que se pueda conocer desde el Sector Movilidad la gravedad de las víctimas de siniestros viales.
6. Definir la estrategia para mitigar los riesgos asociados a las lesiones graves identificadas a partir de la clasificación establecida.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ¹⁰
<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 Secretaría Distrital de Salud Policía de tránsito de Bogotá Entidades y organizaciones que cuenten con actividades misionales relacionadas

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.

		con recolección de información de víctimas en siniestros viales.	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Distrital de Seguridad Vial Resolución 0011268 del Ministerio de Transporte		COSTO ESTIMADO \$2.008 ¹¹	
INDICADORES			
INDICADOR	Formulación de una metodología para establecer las lesiones graves dadas en siniestros viales en Bogotá D.C.	Meta plazo inmediato (2024)	0%
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	1
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	1
FÓRMULA	Cantidad de metodologías formuladas para la clasificación de lesiones graves	Meta largo plazo (2035)	1

INDICADORES			
INDICADOR	Implementación de la metodología formulada para establecer las lesiones graves dadas en siniestros viales en Bogotá D.C	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	0

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

FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	1
FÓRMULA	Cantidad de metodologías aplicadas para la clasificación de lesiones graves	Meta largo plazo (2035)	1

TÍTULO DE PROYECTO: MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLISTAS	CÓDIGO: O4_E1_P2_4
DESCRIPCIÓN: <p>En las últimas dos décadas, se ha experimentado una demanda creciente de motos en diversos sectores de la sociedad a nivel mundial, nacional y local, relacionado a distintas variables que se vinculan directamente con su uso. Lo anterior, ha traído consecuencias notables en lo que refiere a la seguridad vial.</p> <p>Los usuarios de motocicleta fallecidos venían con una tendencia de aumento desde el año 2013 con un pico máximo en el 2016; el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, permitió en los dos años siguientes estabilizar el número de fallecidos (2017 y 2018), quebrar totalmente la tendencia de aumento (2019), y permitir avances en la reducción de fatalidades de este actor vial en la ciudad. En el año 2020 la reducción de las muertes en siniestros viales, tanto de motociclistas como de otros usuarios viales, fue considerable en proporción a las condiciones atípicas de la pandemia: menor exposición de los usuarios viales dadas las restricciones en la movilidad. A pesar de que fue un año atípico, este modo de transporte fue tomando fuerza al ser considerado como una alternativa para prevenir el contagio del Covid-19 y una herramienta de trabajo para muchos de los sectores económicos habilitados por el gobierno Nacional y Distrital, especialmente el de servicios a domicilio. Sin embargo, en el año 2021 y lo transcurrido del 2022, con la nueva movilidad postpandemia, con el retorno de la circulación masiva tras la eliminación de restricciones y la reactivación de actividades, aumento de frentes de obra, entre otros, la siniestralidad vial se ha incrementado a niveles alarmantes, especialmente la relacionada con el uso de la motocicleta.</p> <p>Por lo anterior, se abre una oportunidad para brindar una seguridad vial integral tanto a los usuarios de motocicletas como a otros usuarios viales que interactúan con los primeros y que se ven también expuestos a sufrir lesiones o la muerte en siniestros viales. Las acciones integrales están orientadas a fortalecer la capacidad técnica y de gestión de los implicados en trabajar la seguridad vial de los motociclistas; mejorar la capacidad de análisis de datos para conocer las variables que impactan en la siniestralidad de este actor vial; garantizar una mejor formación de nuevos motociclistas y recapacitarlos en seguridad vial a lo largo de su vida; mejorar la infraestructura vial para motociclistas; promover el uso indumentaria para la protección de usuarios de motocicletas, articular diversos actores en la implementación de dichas soluciones, entre otras.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir el número de usuarios de motocicleta fallecidos y lesionados en la ciudad. 2. Coordinar e impulsar las acciones necesarias con carácter transversal para fortalecer la seguridad vial asociadas al uso de la motocicleta. 3. Analizar los siniestros más graves para identificar su multicausalidad y plantear propuestas de intervención. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento institucional con la creación de un área o grupo de trabajo multidisciplinario orientado a definir e implementar políticas de movilidad y seguridad vial de los usuarios de motocicleta. 2. Fortalecer un sistema de análisis de siniestros viales en los que hayan estado involucrados usuarios de motocicleta. 	

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.

3. Focalizar las campañas de concienciación y convivencia, así como los cursos de formación, de acuerdo con las problemáticas de seguridad vial específicas asociadas al uso de la motocicleta. 4. Intervenir la infraestructura vial para fomentar la seguridad vial de los usuarios de motocicleta, desde el diseño, operación y mantenimiento. 5. Impulsar el uso de equipamiento de protección y visibilidad de los usuarios de motocicleta. 6. Fomentar el conocimiento de tecnologías de seguridad disponibles incorporadas en las motocicletas. 7. Fortalecer el control y vigilancia sobre las conductas de riesgo por parte de los usuarios de motocicleta.			
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: Plan Distrital de Seguridad Vial Plan Nacional de Seguridad Vial Comisión Intersectorial de Seguridad Vial		COSTO ESTIMADO \$130.000 ¹³	
ENTIDADES INVOLUCRADAS¹² Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Nacional de Seguridad Vial Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Educación Instituto Desarrollo Urbano, Unidad de Mantenimiento Vial, Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C4) de Bogotá), Policía Metropolitana de Bogotá			
INDICADORES			
INDICADOR	Índice de víctimas fatales de usuarios de motocicleta por cada 100.000 habitantes en la ciudad. E	Meta plazo inmediato (2024)	Índice Fallecidos: 2,8 Índice Lesionados: 113

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 2023.

	Índice de víctimas heridas de usuarios de motocicleta por cada 100.000 habitantes en la ciudad		
LÍNEA BASE	<p>Se toma como año base 2022 (víctimas a 30 días):</p> $\text{Índice Fallecidos: } \frac{235}{7.823.334} \times 100.000 = 2,9$ $\text{Índice Lesionados: } \frac{9.606}{7.823.334} \times 100.000 = 122$	Meta corto plazo (2027)	<p>Índice Fallecidos: 2,2 Índice Lesionados: 91</p>
FUENTE	SIGAT DANE	Meta mediano plazo (2031)	<p>Índice Fallecidos: 1,6 Índice Lesionados: 63</p>
FÓRMULA	$\frac{\text{Usuarios de motocicleta fallecidos}}{\text{Población en la ciudad}}$ $\frac{\text{Usuarios de motocicleta lesionados}}{\text{Población en la ciudad}} \times 100000$	Meta largo plazo (2035)	<p>Índice Fallecidos: 1,2 Índice Lesionados: 49</p>

TÍTULO DE PROYECTO: RELACIÓN ENTRE ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO Y SINIESTRALIDAD VIAL	CÓDIGO: O4_E1_P3_5
DESCRIPCIÓN: <p>Los organismos de apoyo al tránsito son entidades que prestan servicios a la ciudadanía referentes con el fin de promover que las competencias y aptitudes de los conductores sean idóneas para la conducción, dado el riesgo que la conducción implica para la vida propia, así como de terceros. Estos organismos también evalúan las condiciones técnico mecánicas y de emisiones de los vehículos para la prevención de siniestros y afectaciones al ambiente.</p> <p>Debido a la importancia de estos servicios para la seguridad vial y ambiental, los organismos de apoyo al tránsito son inspeccionados, vigilados y controlados por la Superintendencia de Transporte. No obstante, el Distrito, a través de la implementación de este proyecto, tiene como propósito, en el marco de sus competencias, promover la debida prestación de los servicios ofrecidos por los organismos de apoyo al tránsito en Bogotá.</p> <p>Al respecto, la Secretaría Distrital de Movilidad identificará los organismos de apoyo al tránsito que prestaron sus servicios a conductores o vehículos involucrados en siniestros viales ocurridos en el Distrito y analizará si existen relaciones o patrones que puedan reflejar buenas prácticas, así como presuntas faltas o incumplimientos en la prestación de los servicios por parte de organismos de apoyo al tránsito. En caso de encontrar relaciones que puedan representar factores de riesgo, la Secretaría Distrital de Movilidad remitirá los resultados del análisis a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad habilitará un medio o canal a través del cual la ciudadanía pueda enviar reportes y denuncias de situaciones que puedan configurarse en infracciones por parte de los organismos de apoyo al tránsito y por lo tanto, puedan generar riesgos a la salud y vida de los habitantes de Bogotá. Las denuncias recibidas serán remitidas a la Superintendencia de Transporte.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar herramientas de analítica de datos a favor de la seguridad vial enfocadas en potenciales relaciones o patrones que puedan reflejar buenas prácticas, así como presuntas faltas o incumplimientos en la prestación de los servicios por parte de organismos de apoyo al tránsito 2. Aumentar la participación de la ciudadanía en las estrategias destinadas al cuidado de la vida y salud de todas y todos los habitantes de Bogotá 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar análisis de datos enfocados en la relación entre siniestros viales ocurridos en Bogotá D.C., con víctimas lesionadas y fallecidas y las labores de los organismos de apoyo al tránsito 2. Ofrecer a los ciudadanos una herramienta en la cual puedan realizar reportes de presuntas infracciones por parte de los organismos de apoyo al tránsito. 	

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.

3. Generar sensibilización sobre la importancia que tienen los servicios que prestan estos organismos en la seguridad, conducción adecuada, estado de los vehículos y sana convivencia en la movilidad de la ciudad.

ESCALA <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"> • 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 INVOLUCRADAS¹⁴ Secretaría Distrital de Movilidad	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 2409 de 2018 de Presidencia de la República		COSTO ESTIMADO \$500 ¹⁵			
INDICADORES					
INDICADOR	Número de análisis realizados sobre la relación entre siniestralidad y organismos de apoyo al tránsito.			Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	0 análisis realizados.			Meta corto plazo (2027)	2
FUENTE	SDM			Meta mediano plazo (2031)	4
FÓRMULA	Sumatoria de análisis realizados			Meta largo plazo (2035)	6

¹⁴ 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.

¹⁵ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO		CÓDIGO: O4_E1_P2_6
DESCRIPCIÓN: El seguimiento a PESV de empresas ha sido parte de las actividades que desarrolla la Secretaría Distrital de Movilidad, siendo importante mantener la acción como parte del Plan Distrital de Seguridad Vial. En este sentido es necesario continuar la gestión con empresas de transporte de pasajeros habilitadas en Bogotá, entidades distritales, servicios tercerizados de transportes en entidades del Distrito que incluye empresas de transporte especial y motorizados, y organizaciones de transporte público y privado que impactan la movilidad en Bogotá, así como unificar criterios con el Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte, Ministerio de Trabajo, Agencia Nacional de Seguridad Vial y Organismos de tránsito. Adicionalmente, es importante ser consecuente con las normas vigentes o que sean expedidas por el gobierno nacional que se encuentren relacionadas con el diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), para el correcto acompañamiento y revisión acorde con la competencia o alcance en procedimientos a nivel territorial.		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer políticas y lineamientos que generen cultura, conductas y comportamientos decisivos en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, encaminadas a la reducción de la siniestralidad en el distrito. 2. Realizar seguimiento del cumplimiento en el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. 3. Generar estrategias de sensibilización en seguridad vial enmarcadas en el PESV para organizaciones públicas y privadas. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar la implementación de los PESV de empresas habilitadas de transporte público de pasajeros. 2. Generar estrategias enmarcadas en el PESV como herramienta de gestión, que permita reducir la siniestralidad vial de las organizaciones o empresas para sus colaboradores y/o servicios tercerizados apoyados en el análisis de datos de siniestralidad vial de empresas de transporte de pasajeros, carga, Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) y otras que tengan impacto en la movilidad. 3. Promover la política de visión cero, orientada a prevenir los siniestros viales en las vías a través de acciones del PESV de las organizaciones que generen impacto en sectores críticos identificados. 4. Realizar acompañamiento y asesoría a las entidades Distritales para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. 		
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 <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos 	ENTIDADES INVOLUCRADAS¹⁶ <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Ministerio de Transporte</p> <p>Ministerio de Trabajo</p>

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.

		<input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Superintendencia de Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial TRANSMILENIO S.A. Entidades del Distrito Otros Organismos de Tránsito Gremios de carga
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 1503 de 2011 Decreto 2851 de 2013 Decreto Ley 2106 de 2019 Ley 2050 de 2020 Resolución 20223040040595 de 2022		COSTO ESTIMADO \$225 ¹⁷	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de organizaciones Nuevas sensibilizadas en seguridad vial asociadas al PESV	Meta plazo inmediato (2024)	410
LÍNEA BASE	340 organizaciones sensibilizadas a mayo de 2023. (El Universo es el total de organizaciones sensibilizadas a mayo 2023: 24 empresas de transporte masivo de pasajeros, 50 empresas de transporte individual de pasajeros, 195 Centros de Enseñanza Automovilística, 71 entidades Distritales).	Meta corto plazo (2027)	610
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	740
FÓRMULA	Sumatoria de organizaciones nuevas sensibilizadas en seguridad vial (incluye Empresas de transporte de pasajeros habilitadas, empresas de carga, empresas concesionarias de la UAESP, CEA y otras que impacten la movilidad)	Meta largo plazo (2035)	840

¹⁷ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: VALORACIÓN ECONÓMICA DE LA SINIESTRALIDAD EN BOGOTÁ - REGIÓN	CÓDIGO: O4_E1_P2_7
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Las lesiones graves y las fatalidades generadas por siniestros viales constituyen un problema social, económico y de salud pública. Esto se debe a que generan efectos emocionales en las víctimas y sus familias, barreras para lograr una vida digna al perder a quien genera ingresos o podría hacerlo en un futuro, así como dificultades financieras debido al costo del cuidado de familiares con discapacidad. Estas externalidades también afectan la productividad del país y demandan recursos del sistema de salud para la atención de las víctimas.</p> <p>Aunque se reconoce la gravedad del problema, la comprensión de su efectos cualitativos y cuantitativos es limitada. Por lo tanto, es necesario realizar una valoración económica de los impactos de la siniestralidad en múltiples ámbitos para poder diseñar e implementar políticas públicas efectivas. Esto permitiría identificar acciones integrales, focalizar y priorizar esfuerzos e inversiones, y tomar decisiones basadas en datos fiables con relación a los beneficios que se generarán.</p> <p>El objetivo del presente proyecto es determinar el costo económico de la siniestralidad en Bogotá y la Región, incluyendo el costo individual de una víctima teniendo en cuenta los costos directos e indirectos asociados con las lesiones y los fallecimientos, así como el beneficio de prevenir una víctima por siniestro vial. Aunque el dolor y las secuelas emocionales son difíciles de cuantificar la monetización de las externalidades de la siniestralidad es esencial para generar conciencia en las entidades públicas, en el sector privado y en la sociedad sobre la magnitud del problema y actuar en consecuencia.</p> <p>OBJETIVOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Facilitar la implementación, evaluación y seguimiento de acciones dirigidas a reducir el número de personas con lesiones graves y fatales en siniestros viales. 2. Sensibilizar al sector público, privado y sociedad en general acerca de los costos que la siniestralidad vial genera para las personas, los hogares y a Bogotá D.C. y la Región 	
<p>ACCIONES PRIORITARIAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adelantar una revisión documental e identificación de los parámetros definidos en las metodologías desarrolladas para calcular los costos. 2. Definir una metodología para la valoración económica de la siniestralidad vial en Bogotá D.C. y la Región. 3. Identificar las fuentes de información requeridas y gestionar su obtención y uso. 4. Aplicar la metodología para la valoración económica de la siniestralidad: cuantificar el costo económico de los siniestros viales en Bogotá D.C. y la Región. 5. Publicar los resultados de la valoración económica de la siniestralidad vial en Bogotá D.C. y la Región. 	

ESCALA <div><input checked="" type="checkbox"/> Regional</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS¹⁸ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 1503 de 2011 Decreto 2851 de 2013 Decreto Ley 2106 de 2019 Ley 2050 de 2020 Resolución 20223040040595 de 2022		COSTO ESTIMADO \$1.480 ¹⁹			
INDICADORES					
INDICADOR	Estudio de valoración económica de la siniestralidad en Bogotá D.C. y la Región			Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0			Meta corto plazo (2027)	1
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad			Meta mediano plazo (2031)	2
FÓRMULA	Σ # de estudios de valoración económica de la siniestralidad en Bogotá D.C. y la Región.			Meta largo plazo (2035)	3

¹⁸ 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.

¹⁹ Costo calculado en precios constantes del año 2023, incluye la contratación de dos consultorías, una en 2024 y la otra en 2032.

TÍTULO DE PROYECTO: ADAPTACIÓN DE LOS INDICADORES DE SEGURIDAD VIAL DE BOGOTÁ A LA METODOLOGÍA IRTAD	CÓDIGO: O4_E1_P2_8
DESCRIPCIÓN: <p>El Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021 - 2030 recomienda basar en pruebas y en datos la implementación de acciones que tenga como propósito la reducción de lesionados y fallecidos por siniestros viales, En este sentido, la Organización Mundial de la Salud, a través de dicho plan, establece que la recopilación de datos de calidad es un requisito previo clave para la aplicación de los planes de acción para la seguridad vial.</p> <p>Al respecto, el Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial (IRTAD, por su nombre en inglés: <i>International Traffic Safety Data and Analysis Group</i>) centraliza los datos sobre siniestralidad vial a través de una base de datos en la que se recopilan cifras validadas de más de 40 países, lo cual permite una comparación fiable y con ello, la definición y análisis de acciones de seguridad a partir de datos de calidad. Los datos de IRTAD se recopilan a través de un formato común basado en definiciones desarrolladas por IRTAD, grupo que reúne a expertos en seguridad vial, institutos de investigación, organizaciones internacionales, expertos del sector privado, entre otros (International Transport Forum, sf).</p> <p>Teniendo en cuenta que las políticas públicas efectivas se soportan en datos de calidad, fiables y comparables, el presente proyecto tiene como propósito adaptar los indicadores de Seguridad Vial de Bogotá D.C. al estándar definido por IRTAD. Para ello, se analizará la metodología y se identificarán las fuentes, procedimientos y articulaciones institucionales necesarias y con ello, implementar las acciones requeridas para la armonización de los indicadores con el referente internacional.</p> <p>Es importante que los indicadores de seguridad vial distritales también conserven la métrica tradicional, dado que la información histórica de siniestralidad vial del Distrito responde a una metodología diferente.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Analizar e implementar las definiciones y metodologías de recolección y publicación de datos de IRTAD para favorecer la comparación de cifras y definición de políticas públicas de seguridad vial. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar la batería de indicadores que será actualizada con la metodología IRTAD 2. Identificar y gestionar las fuentes de información requeridas, procedimientos necesarios, soporte y coordinación interinstitucional requerida y demás elementos para la actualización de los indicadores. 3. Actualizar los indicadores utilizando metodología IRTAD y metodología tradicional cuando sea posible, haciendo referencia los períodos antes y después del cambio. 4. Identificar actualizaciones en estándares y metodologías de extracción y publicación de información de los siniestros viales. 	

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> 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 INVOLUCRADAS²⁰ Secretaría Distrital de Movilidad Policía Nacional Agencia Nacional de Seguridad Vial Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (Decreto 1430 de 2022), Plan Distrital de Seguridad Vial 2016-2026 (Decreto 813 de 2017)		COSTO ESTIMADO \$200 ²¹			
INDICADORES					
INDICADOR	Porcentaje de cumplimiento en la actualización de los indicadores de Seguridad Vial a estándar IRTAD			Meta plazo inmediato (2024)	50%
LÍNEA BASE	Cumplimiento = 0			Meta corto plazo (2027)	100%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad			Meta mediano plazo (2031)	100%
FÓRMULA	$\text{Cumplimiento} = \frac{\text{Número de indicadores de SV actualizados con estándar IRTAD}}{\text{Número de indicadores de Seguridad Vial}} * 100$			Meta largo plazo (2035)	100%

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 en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DEL PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA RED DE FOTODETECCIÓN	CÓDIGO: O4_E1_P2_9
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 visibiliza el cumplimiento de las normas de tránsito como una de las áreas necesarias en la que se deben implementar acciones para la reducción de víctimas por siniestros viales. Al respecto, este documento reconoce la vigilancia y control como un mecanismo para la prevención de comportamientos por parte de los actores viales que generan riesgos para la vida e integridad de las personas.</p> <p>En este sentido, se ha demostrado que a través de la tecnología es posible disuadir a los actores viales de tener comportamientos en la vía que atentan contra su vida y la de terceros, de tal forma que mediante un enfoque preventivo, apoyado en sistemas tecnológicos, se logra la reducción de víctimas con lesiones graves y fatales. En esa línea, los estudios han demostrado reducciones de lesiones graves y fatales de hasta un 44 % en áreas en las que se han implementado cámaras de control de velocidad (Wilson C, Willis C, Hendrikz JK, Le Brocque R, Bellamy N. Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. 2010).</p> <p>Así las cosas, el uso de sistemas de detección electrónica de presuntas infracciones de tránsito es una herramienta de vigilancia enfocada en salvaguardar la vida de los actores viales mediante la disuasión de conductas riesgosas, dado que los conductores evitan infringir las normas de tránsito en las zonas con este tipo de dispositivos para evitar la imposición de sanciones. Por lo anterior, fortalecer la red de fotodetección reduce conductas temerarias como el exceso de los límites de velocidad, la evasión de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, la omisión de la señal roja en los semáforos, entre otros comportamientos que afectan la movilidad segura y generan afectaciones al uso del espacio público.</p> <p>Se recomienda que las cámaras sean instaladas en lugares de alto riesgo o con conflictos potenciales, con el propósito principal de persuadir a los usuarios viales y conductores en sus comportamientos temerarios en el tramo debidamente señalizado según la normatividad vigente, y de este modo fomentar una cultura vial segura y promover una convivencia armoniosa de todos los usuarios del sistema de movilidad con la infraestructura vial.</p> <p>En la actualidad, Bogotá cuenta con dos tipos de sistemas de fotodetección:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cámaras de Centro de Gestión de Tránsito: Su uso se fundamenta en la detección de evidencias relacionadas con el comportamiento de los conductores frente a los carriles de bus, los cruces peatonales y los paraderos de transporte público. 2. Cámaras Salvavidas: Estas cámaras hacen detección de evidencias de presuntas infracciones al tránsito, en las cuales se pueden incluir la detección automática de placas, velocidad y conteo de vehículos, entre las presuntas infracciones que detecta se encuentran asociadas a transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas, exceso de velocidad, no realizar revisión técnico mecánica, conducir el vehículo sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT y no detenerse ante un semáforo o PARE. 	

En virtud de lo anterior, el presente proyecto tiene tres alcances:

- Expandir la red de sistemas de fotodetección en Bogotá D.C., a través de la adquisición de nuevos equipos y habilitación de puntos para facilitar la operación de las mismas acorde a los lineamientos Plan Maestro de SIT de Bogotá.
- Actualizar las características tecnológicas de las cámaras de fotodetección instaladas en Bogotá para aumentar su efectividad y lograr mayores impactos en la reducción de la siniestralidad vial. Lo anterior, teniendo en cuenta los avances tecnológicos que se han dado en la materia.
- Gestionar los datos y la información que se obtiene a partir de los sistemas de fotodetección y/o Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al Tránsito - SAST, a partir de mecanismos que permitan visualizar, procesar, analizar y explotar dichos datos e información para apoyar el diseño e implementación de acciones para una movilidad segura y sostenible, así como la generación de estudios e investigaciones relacionadas con los comportamientos de riesgo y demás aspectos de utilidad para el desarrollo socioeconómico de la ciudad.
- Sensibilizar a la sociedad sobre el alcance y propósito de los sistemas de fotodetección y/o Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al Tránsito - SAST.

OBJETIVOS:

1. Reducir los comportamientos y conductas de los actores viales que ponen en riesgo su vida, salud e integridad y la de terceras personas en las vías.
2. Fortalecer el diseño e implementación de políticas públicas basadas en datos oportunos y fiables obtenidos mediante los sistemas de fotodetección, así como el desarrollo de estudios e investigaciones para la movilidad segura y sostenible y el desarrollo económico de la ciudad

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Identificar los puntos de la ciudad en los que se requiere la instalación de sistemas de fotodetección y/o Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al Tránsito - SAST y realizar el trámite establecido para la autorización de nuevos puntos de fotodetección ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial o entidad competente.
2. Identificar los avances tecnológicos en materia de sistemas de fotodetección y a partir de ello, definir los requisitos técnicos exigibles a estos dispositivos para mitigar los retos existentes en la actualidad y aumentar su efectividad en la prevención de las externalidades de la siniestralidad vial.
3. Identificar y gestionar los retos existentes que, en materia del proceso sancionatorio, dificultan el logro de los objetivos de disuasión y no repetición de infracciones.
4. Adquirir e instalar nuevos dispositivos de fotodetección a partir de las acciones nro. 1 y nro. 2 del presente proyecto.
5. Desarrollar un sistema para la visualización de información obtenida por cámaras de fotodetección
6. Analizar la viabilidad de explotación de información obtenida mediante estos dispositivos

ESCALA

☐ Regional

ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT

- ☐ AA ESTRUCTURANTE
- ☐ Zona receptora de VIS

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.

<input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<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 INVOLUCRADAS²² Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Nacional de Seguridad Vial	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 769 de 2002 Resolución 20203040011245 del Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial Ley 2161 de 2021		COSTO ESTIMADO \$282.000 ²³	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de cámaras salvavidas en funcionamiento	Meta plazo inmediato (2024)	60 cámaras
LÍNEA BASE	50 cámaras salvavidas	Meta corto plazo (2027)	240 cámaras
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	300 cámaras
FÓRMULA	Cantidad de cámaras salvavidas en funcionamiento	Meta largo plazo (2035)	500 cámaras

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.

²³ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	Número de puntos de cámaras de fotodetección habilitados para la operación de cámaras salvavidas	Meta plazo inmediato (2024)	120 puntos
LÍNEA BASE	93 puntos de cámaras de fotodetección	Meta corto plazo (2027)	480 puntos
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	600 puntos
FÓRMULA	Cantidad de puntos de cámaras de fotodetección habilitados para la operación de cámaras salvavidas	Meta largo plazo (2035)	1000 puntos

INDICADORES			
INDICADOR	Número de cámaras de fotodetección en funcionamiento, diferentes a Cámaras Salvavidas	Meta plazo inmediato (2024)	35 cámaras
LÍNEA BASE	29 cámaras	Meta corto plazo (2027)	45 cámaras
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	60 cámaras
FÓRMULA	Cantidad de cámaras de fotodetección en funcionamiento, diferentes a Cámaras Salvavidas	Meta largo plazo (2035)	80 cámaras

INDICADORES			
INDICADOR	Número de agentes de tránsito activos en el ejercicio de las actividades de control al tránsito en la ciudad asociados a la fotodetección	Meta plazo inmediato (2024)	21 agentes
LÍNEA BASE	18 agentes de tránsito	Meta corto plazo (2027)	25 agentes
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	30 agentes
FÓRMULA	Cantidad de agentes de tránsito asociados al control al tránsito por medio de la fotodetección	Meta largo plazo (2035)	35 agentes

* El costo se calcula estimando un valor aproximado de 500 millones por cámara. Costo estimado por cámara de CGT de 30 millones y costo estimado por Punto 140 millones de pesos

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA Y CONTROL PARA LA PREVENCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO	CÓDIGO: O4_E1_P2_10
DESCRIPCIÓN: <p>La capacidad de cambiar un comportamiento percibido como peligroso es una función de la percepción del riesgo de detección, así como la certeza percibida de la gravedad de la sanción y la velocidad con que dicha sanción sea impuesta. Al respecto, la disuasión se puede lograr a través de dos procesos: "disuasión general" y "disuasión específica" (Akers y Sellers, 2009; Ross, 1982). A través de la disuasión general, se busca que las personas eviten cometer infracciones de tránsito debido a que están siendo vigilados, con lo cual, evitan una sanción. Con la disuasión específica, se busca que personas que han cometido infracciones sean disuadidos de reincidir debido a la experiencia de la sanción impuesta. Estas dos formas de disuasión no son excluyentes.</p> <p>Para reducir comportamientos riesgosos y temerarios por parte de los actores viales, la disuasión, mediante la vigilancia y control, es una de las acciones con mayores impactos positivos para la seguridad vial. Por lo anterior, este proyecto tiene por objetivo fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito y con ello reducir las conductas que representan riesgos de ocurrencia de siniestros viales, a partir de los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar los operativos de vigilancia y control por parte de los agentes de tránsito en Bogotá • Implementar los operativos de vigilancia y control de forma continua y permanente • Incrementar la efectividad de los operativos a partir de un modelo que permita identificar de forma precisa los puntos y áreas de Bogotá en las que se requiere mayor vigilancia y control, con base en el análisis geoespacial de la ocurrencia de siniestros viales con víctimas, hipótesis e infracciones asociadas a los siniestros y demás criterios que se identifiquen necesarios. • Mejorar la eficiencia de las labores de los agentes de tránsito en vía a través de recursos tecnológicos que faciliten la recolección de información. • Informar a la ciudadanía de los propósitos de la vigilancia y control, así como sus beneficios en la reducción de fallecimientos por siniestros viales • Sensibilizar a los ciudadanos sobre las conductas riesgosas en las vías. 	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer la vigilancia y control efectivo de las normas de tránsito como herramienta de gran impacto para la seguridad vial 2. Mitigar los comportamientos de riesgo que pueden ocasionar siniestros viales con consecuencias graves o fatales. 3. Lograr que la vigilancia y control de las normas de tránsito se desarrolle bajo principios de efectividad y de rigor profesional por parte de los agentes de tránsito. 	
ACCIONES PRIORITARIAS:	

1. Diseñar e implementar un modelo que permita planear los operativos de vigilancia y control en la ciudad, bajo un enfoque exclusivo de seguridad vial que considere los distintos factores de riesgo y su probabilidad de materialización, las hipótesis de causa probable y las posibles sanciones, entre otros criterios que permitan dirigir los operativos a los puntos de la ciudad que, por el nivel de riesgo, así lo requieran.
2. Aumentar la cantidad de agentes de tránsito de acuerdo con las necesidades de vigilancia y control del Distrito.
3. Fortalecer los recursos tecnológicos de los agentes de tránsito para facilitar sus labores en vía (p. ej. el diligenciamiento de formatos de Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT)
4. Automatizar el seguimiento de los operativos de vigilancia y control para implementar mejoras a dichos operativos.
5. Implementar una estrategia de comunicaciones para fomentar la conciencia sobre el riesgo de cometer infracciones que conlleven un riesgo vial y generar conocimiento frente al objetivo de las estrategias de vigilancia y control.
6. Capacitar a los agentes de tránsito con el fin de que las labores de vigilancia y control sean efectivas, transparentes y se armonicen con los objetivos de seguridad vial del Distrito.

ESCALA Regional Distrital Local 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 INVOLUCRADAS²⁴ Secretaría Distrital de Movilidad Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Distrital de Seguridad Vial	COSTO ESTIMADO \$4.330 ²⁵	

²⁴ 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.

²⁵ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

Código Nacional de Tránsito			
INDICADORES			
INDICADOR	Número de acciones de prevención y promoción en la seguridad vial para actores viales vulnerables	Meta plazo inmediato (2024)	85 acciones mensuales
LÍNEA BASE	75 acciones mensuales	Meta corto plazo (2027)	100 acciones mensuales
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	125 acciones mensuales
FÓRMULA	Número de acciones de prevención y promoción ejecutados en el año / 12 meses	Meta largo plazo (2035)	150 acciones mensuales

INDICADORES			
INDICADOR	Cantidad de actores viales sensibilizados por medio de las acciones de prevención y promoción de seguridad vial	Meta plazo inmediato (2024)	700 actores viales
LÍNEA BASE	600 actores viales mensuales	Meta corto plazo (2027)	850 actores viales
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	1200 actores viales
FÓRMULA	Número de actores viales sensibilizados	Meta largo plazo (2035)	1500 actores viales

TÍTULO DE PROYECTO: ARTICULACIÓN PÚBLICO - PRIVADA PARA LA SEGURIDAD VIAL	CÓDIGO: O4_E1_P2_11
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Las acciones de seguridad vial involucran diversidad de actores, no solo de carácter público, sino también privado, organizaciones sin ánimo de lucro y la academia, con quienes se requiere continuar fortaleciendo los vínculos de cooperación y aunar esfuerzos con el objetivo de mejorar el desempeño en materia de seguridad vial en las actividades que cada parte desarrolla y prevenir de esta forma la pérdida de vidas en siniestros de tránsito.</p> <p>Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad opera la Red de Seguridad Vial, la cual es una iniciativa que busca propiciar la articulación entre diversos actores, con especial énfasis en el vínculo con las empresas, para favorecer la transferencia de conocimiento y la divulgación de buenas prácticas y lecciones aprendidas. Esta Red tiene como objetivo identificar, reconocer y visibilizar las buenas prácticas en seguridad vial implementadas por empresas líderes en la materia, con el fin de fomentar la replicabilidad de acciones exitosas que mejoren la seguridad vial.</p> <p>Al respecto, se ha identificado que en materia de tecnología e innovación se encuentran diversas funcionalidades que hacen posible y más efectiva la gestión y el control de diversos factores de riesgo, para evitar la ocurrencia y/o mitigar la gravedad de los siniestros de tránsito. Algunas de estas funcionalidades ya se encuentran en el mercado, mientras otras son experimentales y nacen del interés de emprendedores en búsqueda de soluciones innovadoras que contribuyan al abordaje de la problemática.</p> <p>Por lo anterior, este proyecto se enfoca en dar continuidad al trabajo que viene desarrollando la Red de Seguridad Vial, así como fortalecer y fomentar nuevos espacios de transferencia de conocimiento, sobre las mejores prácticas de seguridad vial de diversa índole, con énfasis en la visibilización propuestas de solución innovadoras o funcionalidades que hacen uso de la tecnología. Para esto es fundamental la articulación de Entidades Públicas, organizaciones que gestionan conductores y flota de diversas tipologías (autos, motocicletas, vehículos de carga, patinetas, entre otras), a desarrolladores de tecnología y/o aplicaciones, a la academia y otros investigadores, entre otros, con el objetivo de crear alianzas, cooperación, intercambio y gestión de información.</p> <p>Esto permitirá, reconocer, involucrar y articular a diversos actores, tanto públicos como privados, a organizaciones sin ánimo de lucro y a la academia, para promover la replicabilidad de buenas prácticas, el uso de estrategias y herramientas tecnológicas e innovación disponibles en el mercado o la creación de nuevas soluciones, que contribuyen a fortalecer el desempeño en la conducción, que protegen y hacen más visibles a los actores vulnerables, y en general que aportan en la mitigación de factores de riesgo de siniestralidad vial. También facilitará la resolución colaborativa de retos en materia de seguridad vial a través de mecanismos de innovación abierta, así como la vinculación y creación de nuevos incentivos a las empresas/entidades que trabajen y compartan sus esfuerzos para preservar vidas en las vías.</p> <p>Todo lo anterior se podrá incorporar y materializar con la elaboración e implementación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) y otros instrumentos de planificación de seguridad vial, tanto a nivel institucional como a nivel empresarial.</p>	
<p>OBJETIVOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar y visibilizar el uso de la tecnología y la innovación en la mitigación y control de factores de riesgo de siniestralidad. 	

<p>2. Generar espacios que permitan la transferencia del conocimiento y la visibilización de estrategias innovadoras y el uso de tecnología en seguridad vial.</p> <p>3. Promover la adopción de buenas prácticas para la gestión y mejoramiento de la seguridad vial a nivel institucional y/o empresarial.</p>		
<p>ACCIONES PRIORITARIAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generación de espacios de encuentro como ferias, publicaciones, conversatorios, talleres y en general oportunidades de visibilización de buenas prácticas de desarrollo y uso de tecnologías y soluciones innovadoras para mejorar la seguridad vial. 2. Promoción de pruebas piloto de soluciones innovadoras y nuevas tecnologías derivadas de convocatorias como el Road Safety Lab, con interesados de la Red de Seguridad Vial y otros actores, con el fin de articular desarrolladores con potenciales implementadores. 3. Seguimiento y mejoramiento a los instrumentos de planeación de seguridad vial a nivel empresarial, así como difusión de buenas prácticas. 4. Publicación de documentos de consulta y promoción de buenas prácticas, con énfasis en soluciones innovadoras y uso de tecnología para seguridad vial. 5. Fortalecimiento de la capacidad técnica de la Red de Seguridad Vial, de los planeadores y ejecutores de Planes Estratégicos de Seguridad Vial u otros instrumentos de planeación con vocación institucional o empresarial, para el fomento de estrategias de mejora del desempeño de la seguridad vial, alineadas con las alternativas de solución de vanguardia. 		
<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>REAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS^{26 27}</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría Distrital de Desarrollo Económico</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p>	

²⁶ Entidades del sector público y organizaciones privadas, Organizaciones nacionales e internacionales que trabajen en acciones enfocadas a seguridad vial, Academia e investigadores.

²⁷ 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.

Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 Resolución 1565 de 2014		\$11.525 ²⁸	
INDICADORES			
INDICADOR	Encuentros en seguridad vial para articulación y/o intercambio de conocimiento y buenas prácticas en seguridad vial	Meta plazo inmediato (2024)	5 encuentros en Seguridad Vial
LÍNEA BASE	2 encuentros de articulación e intercambio de buenas prácticas (Intercambio con privados en el marco de la Semana de Seguridad Vial y actividades con Red Empresarial de Seguridad Vial) -	Meta corto plazo (2027)	10 encuentros en Seguridad Vial
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	20 encuentros en Seguridad Vial
FÓRMULA	Sumatoria de espacios de encuentro para intercambio de conocimiento y buenas prácticas	Meta largo plazo (2035)	30 encuentros en Seguridad Vial

* Costo calculado en precios constantes del año 2022.

²⁸ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

PROGRAMA:		CÓDIGO: 04-E1-P3
ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN BOGOTÁ		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad de la Ciudad Región		ESTRATEGIA: Fortalecer la implementación de la visión cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA El enfoque Sistema Seguro reconoce la inviabilidad de reducir a cero el riesgo de ocurrencia de un siniestro, por lo cual, promueve la implementación de medidas tendientes a minimizar la materialización de lesiones graves o fatales y demás consecuencias, aún si el siniestro ha ocurrido. Una de estas medidas corresponde a la atención de víctimas, la cual se centra en la atención oportuna y de calidad de las personas afectadas en la colisión. Este programa, además de incorporar acciones que permitan la atención de los actores involucrados en un siniestro y con ello evitar su muerte o lesiones que por su gravedad puedan afectar la integridad, incluye el acompañamiento integral a las víctimas, desde una perspectiva de salud física y emocional, y en un ámbito jurídico, de ser requerido. Aunado a lo anterior, se extiende hasta el entorno familiar de las víctimas, quienes también son víctimas indirectas del siniestro.		PROYECTOS: 1. Fortalecimiento de atención a víctimas de siniestros viales en Bogotá D.C. - ORVI

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN BOGOTÁ D.C - ORVI	CÓDIGO: O4_E1_P3_1
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Este proyecto está encaminado en fortalecer la atención a víctimas en siniestros viales, no solo con el objetivo de reducir fatalidades, sino también lesionados graves, para continuar con el objetivo de la Política de Visión Cero. Para el año 2021 en Bogotá, se presentaron 466 muertes y 18.350 lesionados por siniestros viales, lo cual representa un total de 18.816²⁹ víctimas directas y un número de víctimas indirectas desconocido entre familiares, parejas, y otros relativos de cada una de las personas que estuvo involucrada en un siniestro vial y que resultó lesionada o fallecida. Es así, como la atención a víctimas se dirige a esta población que se enfrenta a nuevas condiciones de vida, para lo cual hoy en día cuentan con el centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI, de la Secretaría Distrital de Movilidad, a donde pueden acudir luego de un siniestro vial.</p> <p>Más allá de las lesiones o la pérdida de la vida de la persona involucrada en siniestros de tránsito, las consecuencias del mismo pueden llegar a abarcar otros aspectos como la pérdida del trabajo, dificultades de reinserción social, problemas psicológicos y jurídicos, además de las dificultades a las que se deben enfrentar los familiares de las víctimas. En este sentido el centro brinda orientación (luego de que el siniestro haya sido atendido por los primeros respondientes), en los aspectos sociales, jurídicos y psicológicos que permitan mejorar las nuevas condiciones de la víctima.</p> <p>Por otra parte, el Distrito cuenta con un proceso de atención de emergencias que involucra a varias entidades como la Secretaría Distrital de Salud, la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial Bomberos de Bogotá, la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional - DITRA de Bogotá, entre otras. Este proceso requiere de un seguimiento y retroalimentación constante, además de la inclusión de nuevos actores clave que podrían mejorarlo, buscando una respuesta oportuna y dentro de un rango de respuesta menor, lo que podría reducir la gravedad de los siniestros viales.</p> <p>Al respecto, a través de este proyecto se propenderá por trabajar en varios frentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En primer lugar, se diagnosticará el proceso de atención de siniestros viales con víctimas, identificando cuál es el protocolo de cada uno de los intervinientes en la atención, su capacidad instalada, dificultades, oportunidades de mejora y tiempos de respuesta entre el acontecimiento del hecho y la efectiva atención hospitalaria de la víctima. - En segundo lugar, se fortalecerá el conocimiento prioritariamente de operadores del sistema de transporte público y funcionarios de las Entidades Distritales, sobre su rol eventual como testigos de un siniestro vial con víctimas, a través de la capacitación como primeros respondientes. 	

²⁹ Cifras preliminares para el año 2021 a partir de la base de datos entregada por la DIM. Valores sujetos a mejoras en la base de datos y consolidación final de las cifras para el año 2021.

- También, se buscará ampliar el conocimiento que tiene el distrito, acerca de las víctimas de siniestros viales del Distrito y las externalidades generadas por estos eventos en las personas, sus familias y en la ciudad, para orientar las políticas y acciones de garantía de derechos, soporte y restauración a través del centro de orientación a víctimas de siniestros viales y la Secretaría Distrital de Movilidad.

OBJETIVOS:

1. Continuar con la operación del centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI, llevando a cabo procesos de mejora y difusión continua de su existencia y calidad de sus servicios.
2. Diagnosticar y fortalecer el proceso de reacción Distrital de emergencias para la atención oportuna de víctimas de siniestros viales.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Diagnóstico del proceso, protocolo y tiempos de atención de víctimas de siniestros viales, en conjunto con las Entidades que intervienen, como insumo clave para implementar acciones de mejora.
2. Definición de un mecanismo de medición del tiempo de respuesta de atención de víctimas de siniestros viales junto con la línea base.
3. Identificación e implementación de acciones correctivas y estrategias para el mejoramiento de la atención a víctimas por siniestros viales.
4. Diagnóstico de oportunidades de mejora para el fortalecimiento del ORVI y de la información relacionada con las víctimas de siniestros viales.
5. Capacitación de operadores del sistema de transporte público y funcionarios de las Entidades Distritales, sobre su rol como primeros respondientes de un siniestro vial.

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 INVOLUCRADAS³⁰ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Salud Operador del Centro de Orientación de Víctimas
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO	

³⁰ 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. Se incluyen también aquellas Entidades y organizaciones que cuenten con actividades misionales relacionadas con atención de víctimas en siniestros viales.

Plan Distrital de Seguridad Vial Acuerdo 1036 de 2001 Proyectos que se avancen desde el sector salud para la atención de víctimas	\$25.802 ³¹		
INDICADORES			
INDICADOR	Operadores del sistema transporte público de pasajeros (conductores, equipo en vía, técnicos y otros) y representantes del distrito capacitados en primer respondiente	Meta plazo inmediato (2024)	400
LÍNEA BASE	300	Meta corto plazo (2027)	1.200
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Salud	Meta mediano plazo (2031)	2.400
FÓRMULA	Sumatoria de Operadores de transporte público de pasajeros y representantes del distrito capacitados en primer respondiente	Meta largo plazo (2035)	4.600

³¹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<p>OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región</p>	<p>CÓDIGO: 04-E2</p> <p>Versión: septiembre 2023</p>
<p>ESTRATEGIA: DESARROLLAR Y CONSOLIDAR UN SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE – SIT, COMO ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN PARA LA PLANEACIÓN, GESTIÓN Y REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD.</p>	
<p>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA</p> <p>La estrategia de desarrollo y consolidación del Sistema Inteligente de Transporte de la ciudad busca que la ciudad cuente con información actualizada sobre el sistema movilidad a partir de la generación, interacción e interpretación de la información y datos existentes para la toma acertada de decisiones en la planeación, gestión, análisis de oferta y demanda, la asistencia en vía, reporte de ejecución de obras viales y demás elementos que hacen parte del ecosistema de innovación del sistema de movilidad, articulando las diferentes entidades que hacen parte del sistema de movilidad en Bogotá.</p> <p>Este ecosistema se puede robustecer a partir del análisis de información para la definición y seguimiento a las políticas de gestión de la oferta y demanda en la ciudad, así como con la generación de información para la ciudadanía. Con esto, se espera mejorar y distribuir de forma equitativa las alternativas de movilidad en el territorio, así como atender las necesidades de todos los actores viales.</p> <p>De esta manera, esta estrategia tiene como propósito avanzar en la gestión de datos e información, así como en la producción de conocimiento a partir de la interoperabilidad de la información, la generación de diálogo con la empresa privada para compartir información, el desarrollo de las herramientas para la automatización de los procesos de gestión de la movilidad. Aunado a lo anterior, se implementarán acciones para la integración de las diferentes herramientas de gestión de la demanda en el sistema, así como la generación de herramientas para el seguimiento a corto, mediano y largo plazo que permitan la definición y ajuste de las políticas de movilidad</p>	<p>PROGRAMAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plan Maestro del Sistema inteligente para la infraestructura, tránsito y transporte. 2. Gestión Inteligente de la movilidad 3. Formulación del sistema de gestión de activos de infraestructura de movilidad.

PROGRAMA:		CÓDIGO: 04-E2-P1
PLAN MAESTRO DEL SISTEMA INTELIGENTE PARA LA INFRAESTRUCTURA, TRÁNSITO Y TRANSPORTE		Versión: mayo 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	ESTRATEGIA: Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte – SIT como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa consiste en el aprovechamiento de la innovación y la tecnología para la obtención y procesamiento de datos e información relacionada con el sistema de movilidad del Distrito, para posteriormente analizarla y difundirla. Lo anterior, permite comprender el comportamiento del tránsito de la ciudad y con ello, definir y priorizar acciones enfocadas en la mejora de aspectos como el tiempo de viaje, la seguridad vial, y permite identificar en tiempo real, afectaciones en la vía que requieran medidas inmediatas por parte de la autoridad. Aunado a lo anterior, la implementación de este programa fortalece el seguimiento de los proyectos de movilidad implementados, lo que mejora los análisis asociados al mantenimiento, mejora o detención de las actuaciones implementadas.	PROYECTOS: 1. Formulación y adopción del Plan Maestro del Sistema Inteligente para la Infraestructura, tránsito y transporte - SIT	

TÍTULO DE PROYECTO: FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN DEL PLAN MAESTRO DEL SISTEMA INTELIGENTE PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE - SIT	CÓDIGO: O4_E2_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>Los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte están definidos como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas, y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información que, sumadas, aportan para mejorar la seguridad vial, las actividades de gestión y control, la seguridad en los desplazamientos de los ciudadanos y la movilidad a escala regional, distrital y local.</p> <p>El Ministerio de Transporte adoptó mediante la resolución 20223040028675 de 2022 el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SIT. En este documento se especifican diez (10) servicios SIT que son prioritarios: (1) Suministro de información de tráfico, (2) Pago electrónico vehicular de la tasa de peajes, (3) Gestión de operaciones de transporte público, (4) Suministro de información de transporte público, (5) Control de semaforización en tiempo real, (6) Gestión de siniestros viales inesperados, (7) Pago electrónico de pasaje para transporte público, (8) Control de infracción de exceso de velocidad, (9) Vigilancia de carriles exclusivos de autobús, (10) Apoyo a la administración de vehículos de carga. En la ciudad, a excepción del último servicio, se tienen progresos en todos estos servicios priorizados estando actualmente en operación. Por su parte la SDM considera relevante priorizar dos servicios SIT adicionales: (11) Aumento de la seguridad de personas con movilidad reducida, (12) Suministro de información del viaje al peatón y al usuario de bicicleta.</p> <p>Este proyecto busca realizar la formulación del Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte de la ciudad y su ejecución. Como parte del proyecto se debe definir, priorizar e implementar los servicios SIT requeridos por la ciudad con el fin de mejorar la seguridad en los desplazamientos de los ciudadanos, las actividades de gestión y control, mejorar la movilidad a escala regional, impactar de forma positiva en la afectación al medio ambiente producto de la movilidad de los ciudadanos.</p> <p>Asimismo, se deben establecer las acciones y lineamientos en el corto, mediano y largo plazo e implementarlas, llevar a cabo en el periodo de implementación de forma que se alineen estos servicios a las necesidades de los sistemas de transporte actuales y futuros para la mejora general del transporte público, privado y de carga.</p>	

Según lo establecido en el artículo 2 (Articulación con el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte - SIT) de la Resolución 20223040028675 de 2022 del Ministerio de Transporte, los municipios, distritos, departamentos y áreas o regiones metropolitanas, que al momento de la entrada en vigencia de la Resolución no cuenten con un Plan de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte en su jurisdicción, deberán expedir el plan en un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

OBJETIVOS:

1. Reducir el tiempo de viaje per cápita en un 6 % para el año 2035
2. Reducir los siniestros viales en un 15 % para el 2035
3. Formular el Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte de Bogotá.
4. Implementar el Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte de Bogotá.
5. Contribuir al avance del sistema de transporte público, privado y de carga, inteligente, eficiente, seguro, saludable, sostenible, accesible e incluyente, que potencie la seguridad vial para todos los ciudadanos, y mejore la eficiencia de la infraestructura existente promoviendo el buen uso del transporte público, privado y de carga.
6. Brindar información eficiente y suficiente a los usuarios, que permita la planeación de viajes dentro de la ciudad enfocada a sus necesidades.
7. Generar políticas de uso de la tecnología como apoyo, control y gestión al tránsito y transporte de la ciudad en el ámbito regional, distrital y local, aumentando la eficiencia de la infraestructura existente promoviendo el buen uso del transporte público, privado y de carga.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Diagnosticar y evaluar los despliegues SIT ya realizados para proponer las actualizaciones a lugar para garantizar la entrega de los objetivos definidos.
2. Escalar con las entidades del orden Nacional y Territorial la revisión de la normatividad y regulación vigente para abordar los vacíos normativos existentes que afectan la formulación e implementación del Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte a escala regional, local y distrital. Esta labor incluye la adopción de estándares para el desarrollo de los servicios SIT.
3. Definir los nuevos servicios SIT a desarrollar como parte del Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte a escala regional, local y distrital. El alcance debe incluir al menos los diez servicios priorizados por la resolución 20223040028675 de 2022 del Ministerio de Transporte y dos servicios priorizados por la SDM.
4. Definir la hoja de ruta de implementación de los servicios SIT priorizados. Esta hoja de ruta deberá establecer la dimensión espacial, institucional y el alcance de cada servicio para responder a las necesidades específicas de cada zona de la ciudad.

5. Definir y adoptar la arquitectura regional de SIT a través de la cual se permita el desarrollo armonizado de los servicios SIT. Como parte de la arquitectura se deberán seguir y generar los mecanismos para la adopción de los estándares a emplear para cada uno de los servicios SIT, en coherencia con lo definido por la nación.
6. Llevar a cabo la implementación de los servicios SIT de acuerdo con la hoja de ruta definida.
7. Integrar el SIT con la región, en articulación con la futura Agencia Regional de Movilidad en el marco de sus competencias.
8. Integrar y articular con los demás instrumentos, planes, sistemas y herramientas que tengan directo relacionamiento con las funciones y objetivos del SIT.

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 <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 INVOLUCRADAS³² Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Regional de Movilidad Empresa Férrea Regional 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 público La Rolita Alta Consejería TIC Ágata.
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO	

³² 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.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 y 2018 Lineamientos del Ministerio de Transporte Documentos de referencia internacionales Decreto 2060 de 2015 Resolución 20223040028675 de 2022 del Ministerio de Transporte. Norma ISO 14813-1 Resolución 20203040015885 de 2020 Resolución 20203040011245 de 2020		\$360.000 ³³	
INDICADORES			
INDICADOR	Formulación, adopción e implementación del sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y transporte - SIT	Meta plazo inmediato (2024)	Estructuración 100 %*
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	Implementación 40%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	Implementación 70%
FÓRMULA	Porcentaje de implementación del Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte	Meta largo plazo (2035)	Implementación 100%

*Inicia implementación en 2024

³³ Se estiman los valores a partir de la base de datos de costos de ITS de Estados Unidos para los servicios ITS que podrían implementarse. Se asume que el plan va a desarrollar 5 servicios adicionales de ITS y cada servicio ITS en promedio cuesta 5 millones de dólares americanos. Adicionalmente, se incluye el valor del proyecto de creación del SIT. (referencia: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-15-5702976>)
Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

PROGRAMA:		CÓDIGO: O4-E2-P2
GESTIÓN INTELIGENTE DE LA MOVILIDAD		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	ESTRATEGIA: Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte – SIT como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA El aprovechamiento de la tecnología y la obtención, análisis y difusión de datos son el componente esencial de este programa, el cual reconoce en la innovación un elemento que mejora la eficiencia de la gestión de la movilidad. Al respecto, los proyectos que se ejecutarán en el marco de este programa parten del principio de la gestión basada en datos, la cual, además de utilizar el análisis de información confiable y oportuna para la toma de decisiones, también incorpora la divulgación de dicha información a toda la ciudadanía. Lo anterior favorece el desarrollo de investigaciones por parte de sectores interesados en contribuir a la movilidad segura y sostenible, por ejemplo, la academia y, en el marco del principio de transparencia, permite el seguimiento por parte de toda la ciudadanía a la política pública de movilidad distrital. Un enfoque que añade valor al presente programa, es la incorporación del enfoque de género en la obtención de datos y generación de análisis, el cual es esencial para una comprensión integral de las dinámicas de movilización en la ciudad y para la implementación de acciones que contribuyan al Sistema Distrital de Cuidado.	PROYECTOS: 1. Fortalecimiento del sistema inteligente local para la infraestructura, tránsito y transporte. 2. Implementación del Plan integral de gestión y control inteligente de la movilidad 3. Fortalecimiento del observatorio de Movilidad 4. Medición de la percepción asociada a la experiencia de viaje y generación de recomendaciones	

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA INTELIGENTE LOCAL PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE	CÓDIGO: 04_E2_P2_1
DESCRIPCIÓN: <p>El Sistema Inteligente Local para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte (SILITT) es el sistema de información que tiene por objetivo consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementan en Bogotá y/o región. Todo lo anterior, con el fin de entregar información consolidada y validada de los diferentes modos de transporte e infraestructura a las entidades interesadas, la apertura y reutilización de los datos para la mejora de la toma de decisiones y políticas públicas del distrito/región, la innovación, la colaboración y la interacción con el ciudadano para su beneficio.</p> <p>Mediante el fortalecimiento del SILITT de la ciudad-región se desarrollan y extienden las capacidades de control, análisis y explotación de los datos obtenidos de: sistemas de control, gestión e infraestructura de entes gestores del transporte público, sistemas de transporte individual, sistemas de transporte de carga, terminales e intercambiadores intermodales, sistemas de monitoreo ambiental, parqueaderos, información de actores públicos o privados que adicionan, modifican o afectan la infraestructura de movilidad, datos de los sistemas de información, sensores y dispositivos desplegados o a desplegar por las diferentes entidades del distrito que afectan la movilidad de la ciudad, e información generada por actores públicos y/o privados que generen servicios mediante sus sistemas de información en el ámbito de la infraestructura, tránsito y el transporte. Igualmente, este sistema sirve de interfaz para la coordinación y el intercambio de datos con el nivel nacional mediante la interoperabilidad con el SINITT y con las entidades de emergencia.</p> <p>Según lo establecido en el artículo 4. Articulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura en su parágrafo 5 de la Resolución 20203040015885 de 2020, del Ministerio de Transporte, <i>“los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberán considerar la posible implementación de un Sistema Inteligente Local para la Infraestructura el Tránsito y el Transporte- SILITT y su eventual conexión con el Sistema Nacional para la Infraestructura, Tránsito y Transporte”</i>.</p>	
OBJETIVOS: <p>De cara a la ciudadanía</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar la integración y conectividad del sistema de transporte y sus modos para personas y carga. 2. Incrementar el uso de las herramientas de planificación de viajes multimodales a un 80 % por ciento para el año 2035. 3. Aumentar la calificación de satisfacción del ciudadano con respecto a la puntualidad, precisión y utilidad de la información del viajero en la ciudad/región. 	

Otros objetivos

1. Definir e implementar los subsistemas que compondrán el SILITT usando como base el centro de control y gestión de tránsito y transporte que actualmente existe en la Secretaría Distrital de Movilidad.
2. Extender los servicios del centro de control y gestión de tránsito y transporte para soportar la mejora en la eficiencia de la infraestructura existente y promover el buen uso del transporte público, privado y de carga.
3. Integrar y consolidar la información de los diferentes centros de control y gestión que existen en el sector movilidad, de tal forma que se pueda tener una vista integral de la movilidad en sus diferentes modos.
4. Contribuir al avance del sistema de transporte público, privado y de carga, inteligente, eficiente, seguro, saludable, sostenible, accesible e incluyente, que potencie la seguridad vial para todos los ciudadanos.
5. Brindar información eficiente y suficiente a los usuarios que permita la planeación de viajes dentro de la ciudad enfocada a sus necesidades.
6. Generar políticas de uso de la tecnología como apoyo, control y gestión al tránsito y transporte de la ciudad en el ámbito regional, distrital y local.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Establecer la normatividad necesaria para definir las directrices bajo las cuales se va a compartir e intercambiar la información con entidades del sector movilidad, siendo esto la pieza fundamental para asegurar que el SILITT consolide la información del sector.
2. Generar la articulación e integración de los Centros de Gestión de Tránsito y Transporte existentes y futuros de la ciudad, tales como Transmilenio, SITP, Metro de Bogotá, Empresa Férrea, Terminal de Transportes, Bicicletas Compartidas, entre otros.
3. Definir e implementar los subsistemas del SILITT que deben ser desarrollados o que deben evolucionar para promover el uso eficiente de las infraestructuras por parte de los diferentes actores que participan en la movilidad de la ciudad-región.
4. Definir los aspectos relevantes en que se deben establecer mecanismos de conexión con el SINITT, esto con el objetivo de recibir información de servicios o actores que afecta la movilidad de la ciudad y que son competencia de la nación.
5. Garantizar la expansión, crecimiento, optimización, actualización, interoperabilidad, funcionamiento e integración de los dispositivos en vía con la infraestructura tecnológica y el recurso humano que permitan realizar las acciones de control y gestión hasta la implementación del futuro Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte a escala regional, local y distrital.
6. Optimizar, mejorar y potenciar el recurso humano en vía, generando estrategias colaborativas con el SILITT facilitando así las acciones de gestión y control del tránsito y transporte.
7. Desarrollar las capacidades de análisis y explotación de datos que permita entregar a los actores que participan de la movilidad información útil para su toma de decisiones. Para esto se podrán realizar algunas de las siguientes estrategias:
 - a. Incrementar el número de ciudadanos que reciben información de modos alternativos de transporte y precios y oferta en tiempo real de parqueaderos.

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.

<ul style="list-style-type: none"> b. Reducir el tiempo de espera en semáforos para los vehículos que brindan servicios de transporte público. c. Incrementar los sistemas para asistencia en viaje para ciclistas y peatones. d. Mejorar los tiempos de manejo de incidentes de tráfico mediante la mejora de los sistemas de reporte y de la coordinación centro – agente en campo. e. Utilizar estrategias que influyen la demanda de viajes tales como incentivos económicos por congestión, tarifas dinámicas en parqueaderos, y otras para estimular cambios en los modos de transporte de forma dinámica basada en la información que recibe el SILITT. <p>8. Adoptar la visión y objetivos del PMSS.</p> <p>9. Integrar el SILITT con la región, en articulación con la futura Agencia Regional de Movilidad en el marco de sus competencias.</p> <p>10. Poner en funcionamiento y mantener la infraestructura para garantizar la interoperabilidad de los servicios SIT que se adopten en el corto, medio y largo plazo.</p>		
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 <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica</p>	ENTIDADES INVOLUCRADAS³⁴ <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Agencia Regional de Movilidad</p> <p>Empresa Férrea Regional</p> <p>Terminal de Transporte S.A.</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>TRANSMILENIO S.A.</p> <p>Empresa Metro de Bogotá</p>
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO \$2.300 ³⁵	

³⁴ 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.

³⁵ Calculado a partir del costo de implementación del SINITT (SECOP-II: CD-592-2021) del Ministerio de Transporte y el SILITT de Manizales (Secop-II:LP-001-2022). Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 y 2018 Lineamientos del Ministerio de Transporte Documentos de referencia internacionales Decreto 2060 de 2015 Norma ISO 14813-1 Resolución 20203040015885 de 2020 Resolución 20203040011245 de 2020			
INDICADORES			
INDICADOR	Número de centros de gestión y/o control del tránsito y/o transportes integrados, cuyos propietarios comparten su información de movilidad con otras agencias y/o entidades de la región.	Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	1 (CGT)	Meta corto plazo (2027)	3
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	6
FÓRMULA	Sumatoria de Centros de gestión	Meta largo plazo (2035)	8

INDICADOR	Porcentaje de ciudadanos utilizando herramientas de planificación de viaje multimodales.	Meta plazo inmediato (2024)	35 %
LÍNEA BASE	790.000 usuarios utilizan la Transmi App. Se debe hacer un estudio para identificar el potencial de penetración de una herramienta. El siguiente estudio puede servir de referencia: "User adoption of integrated mobility technologies: The case of multimodal trip-planning apps in Turkey"	Meta corto plazo (2027)	50 %
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	65 %
FÓRMULA	$(\# \text{ de usuarios que utilizan las herramientas de planificación de viajes} / \# \text{ total de usuarios de la ciudad}) * 100\%$	Meta largo plazo (2035)	80 %

INDICADOR	Calificación de satisfacción del ciudadano con respecto a la puntualidad, precisión y utilidad de la información del viajero	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	25 %
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	50 %
FÓRMULA	Se propone adoptar alguna encuesta para medir la satisfacción de los usuarios con respecto a la puntualidad, precisión y utilidad de la información del viajero en los servicios de transporte público. Una referencia para las posibles encuestas es: Quality of Service in Public Transport Based on Customer Satisfaction Surveys: A Review and Assessment of Methodological Approaches.	Meta largo plazo (2035)	80 %

Secretaría Distrital de Movilidad

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

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN Y CONTROL INTELIGENTE DE LA MOVILIDAD	CÓDIGO: O4_E2_P2_2
DESCRIPCIÓN: <p>El aumento de los viajes, la constante y dinámica re distribución en los diferentes medios y modos, el crecimiento del parque automotor, la expansión de las redes viales y la actual gestión de la movilidad requiere de una nueva visión hacia novedosas tecnologías de percepción remota y metodologías de recolección de datos precisos, fiables y oportunos. El sistema de gestión y control de la movilidad requiere disponer de dispositivos en vía que en tiempo real permita adoptar estrategias tendientes a mejorar la movilidad de Bogotá, este sistema apoyado con recurso humano en calle será determinante para coordinar medidas en pro de optimizar la movilidad de los ciudadanos.</p> <p>Con la definición, formulación e implementación del programa del SIT para la ciudad de Bogotá se busca fortalecer la gestión de la movilidad mediante la recolección y procesamiento de datos precisos, fiables y oportunos que permitan entregar información a los diferentes actores viales y mejorar las condiciones en que se movilizan las personas por las calles de la ciudad y la región.</p> <p>Además, con esta información poder fortalecer los controles realizados al tránsito y transporte por parte de las autoridades en vía buscando el cumplimiento de la normatividad vigente y aportando a la reducción de eventos que pongan en riesgo la seguridad vial de los usuarios viales.</p> OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar, actualizar y expandir la tecnología en Bogotá, en las escalas regional, distrital y local, apalancando lo dispuesto en el Sistema Inteligente para la Infraestructura, Tránsito y Transporte para facilitar las actividades de gestión y control en vía en pro de la mejora del transporte público, privado y de carga. 2. Formular actividades de gestión y control apoyados en tecnología que optimice los procesos de recepción, asignación y atención. 3. Planear el despliegue de la infraestructura tecnológica necesaria para el monitoreo y control de las infracciones al tránsito y transporte. 4. Desarrollar un sistema con tecnología de punta, modular y escalable, interoperable que permita el control operacional y la gestión de incidentes en tiempo real, en las escalas regional, distrital y local. 5. Expandir el sistema de semaforización inteligente basado en la caracterización de prioridad. 6. Promover, crear y gestionar el uso de información que permita planificar el control efectivo al tránsito y transporte, optimizando la fuerza institucional disponible en el sector. 7. Apoyar la definición de políticas de movilidad segura, sostenible y sustentable según las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, que se relacionen directamente con la gestión y el control inteligente del sistema de movilidad. 	
ACCIONES PRIORITARIAS:	

1. Disponer y articular las actividades de gestión y control con respaldo tecnológico y respaldo jurídico a nivel nacional y regional tendientes a ser más eficientes en la regulación y sanción del incumplimiento de las normas de tránsito.
2. Trabajar con las entidades nacionales, territoriales y distritales para redefinir, mejorar y optimizar el marco legal sancionatorio del Código Nacional de Tránsito dilucidando procesos que reduzcan las posibles ambigüedades y equívocas interpretaciones a las sanciones implantadas con dispositivos electrónicos.
3. Adoptar herramientas jurídicas, normativas, tecnológicas y de comunicaciones que faciliten las actividades de gestión y control del sistema de movilidad, del transporte público, privado y de carga en las escalas regional, distrital y local.
4. Integrar la información y sistemas del Sistema de Semaforización Inteligente con los sistemas de control de tráfico brindando interoperabilidad para potenciar el sistema y con esto, la emisión y adopción de políticas para mejorar la movilidad de la ciudad.
5. Adquirir y desplegar la infraestructura tecnológica, interoperable y escalable a las necesidades de gestión inteligente.
6. Planear el aumento y optimización del recurso humano en vía para generar estrategias colaborativas en el marco del Plan del Sistema Inteligente para la Infraestructura, Tránsito y Transporte facilitando acciones de gestión y control que conlleven a disminuir la congestión vial urbana.
7. Capacitar continuamente y propiciar el crecimiento de los procedimientos para el personal operativo en el uso general de las tecnologías disponibles para crecimiento institucional.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ³⁶
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	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	Secretaría Distrital de Movilidad Transmilenio S.A. Terminal de Transportes Empresa Metro de Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO	

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.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 y 2018		\$3.000 ³⁷	Operadora Distrital de Transporte La Rolita	
Lineamientos del Ministerio de Transporte			Empresa Metro de Bogotá	
Documentos de referencia internacionales			Empresa Férrea Regional	
Decreto 2060 de 2015			Agencia Regional de Movilidad	
Resolución 20223040028675			Alta Consejería TIC	
Norma ISO 14813-1			Ágata.	
INDICADORES				
INDICADOR	Implementación del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad		Meta plazo inmediato (2024)	Estructuración 100 %
LÍNEA BASE	0%		Meta corto plazo (2027)	Implementación 30 %
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad		Meta mediano plazo (2031)	Implementación 60 %
FÓRMULA	% de implementación del Plan Integral de Gestión y Control Inteligente de la Movilidad		Meta largo plazo (2035)	Implementación 100%

³⁷ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DEL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD		CÓDIGO: O4_E2_P2_3
DESCRIPCIÓN: <p>Generar conocimiento e información oficial, detallada, confiable y de fácil acceso para toda la ciudadanía sobre los diversos aspectos que componen la movilidad de Bogotá, a través de indicadores, análisis y reportes a partir de las múltiples fuentes de información del Sector Movilidad y otros sectores, para contribuir al seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos vinculados con la movilidad en la ciudad. Busca empoderar a los grupos de interés mediante la exposición de la información pública útil en el sector de movilidad, facilitando la toma de decisiones, a través de la disponibilidad de sistemas, herramientas y plataformas creadas en procesos de innovación, generando mayor información sobre el desempeño de los sistemas de movilidad de la ciudad</p>		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Coordinar el intercambio de datos y fuentes de información relevantes para el sector Movilidad. 2. Generar y actualizar una batería de indicadores estratégicos relacionados con la movilidad de la ciudad. 3. Monitorear las políticas, planes, programas y proyectos de interés general en materia de movilidad, como los relacionados con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, el Plan Distrital de Desarrollo, los indicadores de gestión de la Administración Distrital y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. 4. Divulgar los resultados de los análisis y reportes a partir de la información relacionada con la movilidad de la ciudad. 5. Apoyar la toma de decisiones en materia de movilidad a partir de la información relacionada con la movilidad de la ciudad. 6. Fomentar la creación de espacios innovadores de discusión e intercambio de conocimiento y experiencias con las demás entidades de la Administración Distrital, la ciudadanía y/o actores relevantes en materia de movilidad. 7. Propiciar el aprovechamiento de los datos disponibles en el Sector de movilidad por parte de los grupos de interés. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Incluir información de todas las entidades del sector movilidad 2. Consolidar al observatorio como espacio de integración de fuentes de información de movilidad para los grupos de interés. 3. Implementar espacios de participación ciudadana, con base en tecnologías desplegadas en el observatorio, para fortalecer la toma de decisiones en el sector Movilidad. 4. Diversificar los canales de consulta y divulgación de la información de movilidad disponible para los grupos de interés. 		
ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT AA ESTRUCTURANTE Zona receptora de VIS	

<div><div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div><div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div></div>	<div>Zona Receptora de actividades económicas</div> <div>AA DE PROXIMIDAD</div> <div>Zona generadora de soportes urbanos</div> <div>Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div>No Aplica</div>	<div>ENTIDADES INVOLUCRADAS³⁸</div> <div>Empresa Férrea Regional</div> <div>Agencia Regional de Movilidad</div> <div>Secretaría Distrital de Movilidad</div> <div>Terminal de Transporte S.A.</div> <div>Instituto de Desarrollo Urbano</div> <div>TRANSMILENIO S.A.</div> <div>Empresa Metro de Bogotá</div>	
<div>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</div> <div>Resolución 220 de 2020</div>	<div>COSTO ESTIMADO</div> <div>\$19.521³⁹</div>		
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de solicitudes de información atendidos por medio el Observatorio de Movilidad de Bogotá o datos abiertos	Meta plazo inmediato (2024)	20%
LÍNEA BASE	0%	Meta corto plazo (2027)	40%
FUENTE	Registro PQRS Orfeo y BTE DIM	Meta mediano plazo (2031)	70%
FÓRMULA	Número de solicitudes de información atendidas con datos abiertos y/o el Observatorio de Movilidad/ Número de solicitudes de información *100	Meta largo plazo (2035)	100%

³⁸ 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.

³⁹ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: MEDICIÓN DE LA PERCEPCIÓN ASOCIADA A LA EXPERIENCIA DE VIAJE Y GENERACIÓN DE RECOMENDACIONES	CÓDIGO: O4_E2_P2_4
<p>DESCRIPCIÓN:</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 de usuarios cotidianos en el sistema, se convierte en un incentivo para la atracción de nuevos pasajeros. El alcance de este proyecto incluye la generación de instrumentos de medición de percepción asociada a la experiencia de viaje en el SITP en sus componentes troncales, zonales y cables aéreos y los nuevos modos de transporte masivo que lo integren como metro y regiotram, así como la percepción asociada a la experiencia de viaje en los servicios de micromovilidad y la infraestructura para la movilidad activa.</p> <p>Una combinación de diferentes instrumentos de medición puede proporcionar una imagen más completa de la percepción asociada a la experiencia de viaje en el transporte público y otros modos de transporte como la bicicleta y la caminata. Existen varios instrumentos de medición de la percepción asociada a la experiencia de viaje, algunos de los más comunes son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Encuestas de satisfacción: este es uno de los métodos más utilizados para medir la satisfacción del usuario en el transporte público. Las encuestas suelen incluir preguntas sobre la calidad del servicio, la comodidad, la seguridad, la puntualidad, la limpieza, la información proporcionada, etc. 2. Grupos focales: son una técnica cualitativa que permite recopilar información sobre la percepción de los usuarios sobre el transporte público. En estas sesiones se reúnen a un grupo de personas para discutir sus experiencias y opiniones sobre el servicio de transporte. 3. Observación directa: la observación directa de los usuarios en el transporte público es otra técnica que puede ayudar a medir la percepción de los usuarios sobre el servicio. Los observadores pueden tomar nota de las reacciones de los usuarios, la forma en que se comportan, la duración de los viajes, etc. 4. Análisis de redes sociales: las redes sociales son una fuente valiosa de información sobre la percepción de los usuarios sobre el transporte público. Los comentarios y opiniones de los usuarios en redes sociales pueden proporcionar información sobre los puntos fuertes y débiles del servicio, así como sobre las experiencias positivas y negativas. 5. Entrevistas a profundidad: son una técnica cualitativa que puede proporcionar información detallada sobre las experiencias de los usuarios con el transporte público. En estas entrevistas se pueden explorar temas específicos en detalle, como la accesibilidad, el costo, la comodidad, la seguridad, etc. <p>Para mejorar la experiencia de viaje en el transporte público, se pueden estructurar herramientas de planificación de viajes enfocadas en el usuario que sean fáciles de usar y que proporcionen información precisa y útil, y que permitan:</p>	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

- Conocer las necesidades de los usuarios: para mejorar la experiencia de viaje en el transporte público, es importante comprender las necesidades y deseos de los usuarios. Se pueden realizar encuestas o entrevistas para obtener esta información.
- Ofrecer información en tiempo real: las herramientas de planificación de viajes pueden proporcionar información en tiempo real sobre el estado del servicio, los horarios de los vehículos y las rutas alternativas en caso de retrasos o interrupciones.
- Integrar múltiples modos de transporte: incluyendo autobuses, metro, trenes, cables, bicicletas y caminar. Esto puede ayudar a los usuarios a planificar viajes más eficientes y cómodos.
- Personalizar la información: personalizar la información según las preferencias y necesidades de los usuarios. Por ejemplo, se pueden proporcionar rutas más rápidas, más económicas o más seguras, dependiendo de las necesidades de cada usuario.
- Fomentar la retroalimentación: incluir la posibilidad de retroalimentación por parte de los usuarios, lo que puede ayudar a mejorar la calidad del servicio.

Actualmente la SDM viene desarrollando e implementado los siguientes instrumentos que ayudan a medir o complementar la percepción asociada a la experiencia de viajes de los usuarios:

- Encuesta de Movilidad
- Encuesta de Movilidad y Género
- Caracterización de viajes de cuidado
- Encuesta de percepción de Riesgo Vial
- Percepción de los niveles de contaminación del aire

Mediciones de percepción realizadas por otras entidades:

- Encuesta de percepción TRANSMILENIO S.A:

OBJETIVOS:

1. Desarrollar instrumentos para medir la percepción asociada a la experiencia de viaje en transporte público que sean confiables y válidos.
2. Analizar los datos obtenidos de los instrumentos de medición para identificar patrones y tendencias en la percepción de los usuarios y modelar las preferencias de los usuarios.
3. Identificar oportunidades de mejora en la calidad del servicio y la experiencia de viaje de los usuarios.
4. Desarrollar estrategias y/o herramientas tecnológicas para el posicionamiento de modos de transporte sostenibles como servicios seguros y de calidad.
5. Mejora de la confiabilidad del servicio de transporte público mediante información clara, confiable y oportuna, antes y durante el viaje.
6. Generar estrategias para promocionar e incentivar el uso de modos de transporte sostenibles y seguros, basados en las preferencias y percepciones de los usuarios y potenciales usuarios.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Revisión de la literatura sobre medición de la percepción y experiencia de viaje en transporte público para determinar la metodología adecuada y las variables que son importantes de medir.
2. Definición de las variables clave para la medición de la percepción y la experiencia de viaje en transporte público.

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.

3. Planteamiento y selección de los instrumentos de medición más adecuados con el fin de que sean fáciles de entender por los usuarios y confiables para la medición de las variables seleccionadas.
4. Diseño final de los instrumentos de medición incluyendo recopilación de información socioeconómica, preferencias declaradas y preguntas de percepción, e involucrando enfoque de género.
5. Diseño de la metodología para la recopilación y análisis de datos que incluya una estrategia para la selección de la muestra, recopilación de datos, análisis estadísticos, estimación de modelos y elaboración de informes.
6. Prueba piloto de los instrumentos de medición en un grupo de usuarios para detectar problemas y hacer mejoras en los instrumentos.
7. Toma de información de datos de campo.
8. Análisis de los datos recopilados, estimación de modelos y elaboración de informes que incluyan un análisis de la percepción de los usuarios, incluyendo la identificación de patrones y tendencias en las preferencias.
9. Identificación de oportunidades de mejora y recomendaciones para la toma de decisiones, incluyendo la priorización de las oportunidades de mejora.
10. Elaboración de informes de recomendaciones para el SITP y sus entes gestores para la mejora de la experiencia de viaje basado en la información recolectada y sistematizada

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <i>AA ESTRUCTURANTE</i> <i>Zona receptora de VIS</i> <i>Zona Receptora de actividades económicas</i> <i>AA DE PROXIMIDAD</i> <i>Zona generadora de soportes urbanos</i> <i>Zona Receptora de soportes urbanos</i> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <i>No Aplica</i>	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴⁰ Secretaría Distrital de Movilidad Agencia Nacional de Seguridad Vial Gobernación de cundinamarca Secretaría Distrital de Planeación Instituto de Desarrollo Urbano TRANSMILENIO S.A. Operadora de Transporte Público - La Rolita
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO \$44.625 ⁴¹	

⁴⁰ 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.

⁴¹ Costo corresponde a la realización de: Encuesta de percepción de riesgo vial y Encuesta de Movilidad y Género: \$615 millones (pesos de 2023) cada 3 años
 Recursos de cooperación CAF: \$540 millones (pesos de 2022), cada año. Encuesta de movilidad (incluye interventoría): \$10.925 millones (pesos de 2023) cada 4 años.
 Encuesta de percepción TMSA: 970 millones (pesos de 2023) cada 3 años

<p>CONPES 14 – Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030</p> <p>CONPES 15 – Política Pública de la Bicicleta 2021-2039</p> <p>Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022 – 2031</p> <p>Política Pública Movilidad Motorizada Cero y Bajas Emisiones - Acuerdo 732 de 2018</p>		
--	--	--

INDICADORES			
INDICADOR	<ol style="list-style-type: none"> Índice de Satisfacción General del Viaje: un indicador multidimensional expresado en escala Likert que permite a los usuarios evaluar su experiencia de viaje en la ciudad de Bogotá en una escala de 1 a 5. Este indicador tiene en cuenta varios aspectos, incluyendo la accesibilidad, el tiempo de espera, la comodidad, la limpieza, la disponibilidad de información, la atención al cliente, la infraestructura, la señalización y otros factores relevantes. Además, se aplica a todos los modos de transporte, incluyendo viajes en bicicleta y a pie, brindando una visión integral de la percepción de la experiencia de viaje en la ciudad. Frecuencia de uso de los modos de transporte sostenibles: se puede medir haciendo encuestas de patrones de viaje por modo de transporte. Se podría medir por medio de la Encuesta de Movilidad realizada por la SDM. Nivel de correlación: Se puede medir la correlación entre el nivel de satisfacción por la experiencia de viaje, con variables socioeconómicas observables. 	Meta plazo inmediato (2024)	Índice satisfacción SITP 65%

	<p>4. Percepción de la contaminación: percepción de la exposición a la contaminación en los diferentes modos de transporte</p> <p>Los entes gestores del SITP revisarán la metodología de evaluación de satisfacción de los usuarios, en el marco de un sistema de transporte integrado (Metro, cable, regiotram, troncal y zonal).</p>		
LÍNEA BASE	<p>Índice general de satisfacción sistema del SITP: 63% para 2022 (Calculado por TMSA) a partir de la encuesta realizada.</p> <p>Para los otros indicadores la línea base es 0.</p>	Meta corto plazo (2027)	Índice satisfacción SITP 70%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad - Transmilenio SA	Meta mediano plazo (2031)	Índice satisfacción SITP 80%
FÓRMULA	<p>1. Nivel de satisfacción general del viaje: Sumatoria de calificación del usuario / total de respuestas x 5).</p> <p>2. Frecuencia de uso de los modos de transporte sostenibles: La fórmula para calcular la frecuencia de uso promedio es: (Número total de veces que se utiliza el modo de transporte sostenible) / (Número total de encuestados)</p> <p>3. Nivel de correlación: La fórmula para calcular el coeficiente de correlación se puede expresar como: $r_{yx} = \text{cov}(y, x) / (s_y * s_x)$ Donde: r_{yx} es el coeficiente de correlación entre la variable latente (nivel de satisfacción) (y) y la variable observable (variable socioeconómica recopilada en los instrumentos de medición) (x). cov(y, x) es la covarianza entre la variable latente (y) y la variable observable (x). s_y es la desviación estándar de la variable latente (y). s_x es la desviación estándar de la variable observable (x).</p>	Meta largo plazo (2035)	Índice satisfacción SITP 85%

PROGRAMA: FORMULACIÓN DEL SUBSISTEMA DE GESTIÓN DE ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE		CÓDIGO: O4-E2-P3
		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	ESTRATEGIA: Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte – SIT como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA La conservación de las condiciones de calidad y seguridad de la infraestructura vial implica la gestión de sus distintos elementos y componentes durante todo su ciclo de vida. En este sentido, el presente programa tiene como objetivo mejorar la movilidad de todos los actores viales desde el componente vial, mediante la implementación de un sistema que favorezca dicha gestión, en particular, haciendo que las labores de la administración sean eficientes en materia de seguimiento, control, conservación, mantenimiento y aprovechamiento de la infraestructura y todos los elementos que la componen. Adicionalmente, y con el propósito de materializar dicha gestión de la infraestructura para la seguridad y comodidad de los ciudadanos, el programa incluye la caracterización de las condiciones de la red vial peatonal, ciclorrutas y malla vial urbana, y a partir de ello, implementar actividades de intervención (mantenimiento, rehabilitación o reconstrucción).	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Generación y consolidación del subsistema de gestión de activos de infraestructura vial 2. Conservación de la red de cicloinfraestructura 3. Conservación de la malla vial urbana 4. Diagnóstico y caracterización de la malla local rural e inventario de caminos y senderos en áreas rurales. 	

TÍTULO DE PROYECTO: GENERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL SUBSISTEMA DE GESTIÓN DE ACTIVOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL	CÓDIGO: O4_E2_P3_1
DESCRIPCIÓN: <p>Una infraestructura de transporte con alto grado de cobertura y calidad es clave para promover un desarrollo económico sostenible y mejorar la calidad de vida. En particular, la infraestructura vial no es solo un importante motor de desarrollo, sino, además, uno de los activos más valiosos del sector público. (Estado de la gestión de activos viales en América Latina y el Caribe - Gerardo W. Flintsch BID 2019).</p> <p>La gestión de activos de infraestructura vial define no sólo las diferentes etapas sobre el marco lógico del tratamiento de uno o varios proyectos viales en un país, sector o lugar y su mantenimiento en el tiempo, o cómo en el ciclo de vida del proyecto se pueden optimizar las inversiones, si no que, a su vez, define cómo al darle un valor efectivo, esta puede ser aprovechada dada su capacidad de explotación (económica) con diferentes mecanismos y herramientas.</p> <p>Esta teoría y herramienta de gestión referente a la infraestructura vial y a cada uno de sus componentes (desde la estructura del subsuelo hasta la señalización vial o dispositivos de regulación) como un conjunto de elementos con un valor determinado en el tiempo, los cuales en todas las fases que comprenden gestar un proyecto vial (formulación, estructuración, diseño, construcción, operación y mantenimiento) deben mantenerse bajo un ejercicio riguroso de seguimiento continuo en búsqueda de la armonía, la optimización y la explotación de los mismos.</p> <p>Es así como en la actualidad y en los próximos veinte años la ciudad de Bogotá se enfrentará con una alta necesidad de coordinación interinstitucional que propenda por la armonización de todas las etapas y fases en las cuales los diferentes proyectos gestados por las distintas administraciones se encuentren, vislumbrando la creación no solo de un marco normativo que acoja dicha coordinación, si no instancias, planes, sistemas, programas y proyectos en procura de la adecuada gestión de la infraestructura vial.</p> <p>Con dicha necesidad planteada, la formulación del sistema de gestión de los activos viales cobra valor directo en la ciudad, conjugando los diferentes esfuerzos del sector movilidad en la búsqueda por la sinergia de la totalidad de sus proyectos viales y su posible aprovechamiento.</p>	

OBJETIVOS:

1. Formular e implementar el subsistema de gestión de activos de infraestructura vial que soporte del Sistema de Movilidad urbano y rural que hace parte del Sistema Local de Infraestructura Tránsito y Transporte (SILITT), las redes (Red peatonal, red de cicloinfraestructura y red vial) y las franjas funcionales que la componen en la ciudad de Bogotá D.C. en sus diferentes escalas.
2. Crear las herramientas para mejorar la articulación interinstitucional desde la planeación, la formulación, estructuración, diseño y construcción de los proyectos de infraestructura vial del distrito.
3. Establecer los sistemas, subsistemas, programas, y herramientas que fomenten la gestión y creación de nuevas fuentes de aprovechamiento económico de los activos de infraestructura vial bajo el marco normativo del vigente Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021), los diferentes decretos marco de aprovechamiento económico, así como lo dictaminado en los anexos normados del presente plan.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Establecer y materializar los instrumentos normativos, documentos, guías, manuales, entre otros, que propendan por la articulación de los activos de infraestructura vial.
2. Evaluar y formular las diferentes actuaciones para la regularización del aprovechamiento económico de las redes peatonal, de cicloinfraestructura y vial de Bogotá y su región en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial vigente.
3. Crear un inventario y clasificación unificado de los activos de infraestructura vial.
4. Diagnosticar, actualizar, unificar y/o crear las diferentes herramientas tecnológicas necesarias para garantizar la adecuada gestión de los activos de infraestructura vial, así como la integración con el Sistema Local de Infraestructura Tránsito y Transporte (SILITT).
5. Integrar y articular el plan de gestión de activos de infraestructura vial con los demás instrumentos, planes, sistemas y herramientas que tengan directo relacionamiento con las funciones y objetivos del presente sistema.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁴²
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	AA ESTRUCTURANTE Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas AA DE PROXIMIDAD Zona generadora de soportes urbanos	Secretaría Distrital de Movilidad TRANSMILENIO S.A. Terminal de Transportes

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.

	Zona Receptora de soportes urbanos A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS No Aplica	Empresa Metro de Bogotá Instituto de Desarrollo Urbano Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y mantenimiento vial Operadora Distrital de Transporte Público “La Rolita” Empresa Férrea Regional, Agencia Regional de Movilidad Alta Consejería TIC Ágata.	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Desarrollo, Plan De Ordenamiento Territorial	COSTO ESTIMADO \$25.000 ⁴³		
INDICADORES			
INDICADOR	Implementación del subsistema de gestión de activos de infraestructura vial.	Meta plazo inmediato (2024)	Estructuración 50 %
LÍNEA BASE:	0%	Meta corto plazo (2027)	Implementación 30 %
FUENTE:	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	Implementación 60 %
FÓRMULA	% de implementación del plan de gestión de activos de infraestructura vial	Meta largo plazo (2035)	Implementación 100 %

⁴³ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: CONSERVACIÓN DE LA RED DE CICLO INFRAESTRUCTURA	CÓDIGO: O4_E2_P3_2
DESCRIPCIÓN: <p>De acuerdo al Decreto Distrital 555 de 2021 que adopta el Plan de Ordenamiento Territorial - POT, la red de cicloinfraestructura está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores. Esta red debe estar ubicada en calzada y demarcada o segregada con el fin de proteger al peatón, ciclista y usuarios de micromovilidad y minimizar los conflictos con otras personas usuarias de la calle, y debe procurar un recorrido seguro para los ciclistas teniendo en cuenta criterios para la reducción de la interacción con vehículos motorizados, en especial vehículos de gran tamaño, generar cruces y conexiones seguras de prelación, en intersecciones complejas disponer de conexiones que disuaden a los ciclistas de no usar la infraestructura vehicular (como intercambiadores, orejas y conectantes a desnivel, entre otros), generar áreas de acumulación segura y medidas que promuevan una velocidad segura.</p> <p>Este proyecto consiste en la conservación y mantenimiento de los corredores de Cicloinfraestructura que permiten la conectividad segura y accesibilidad urbana, rural y regional, así como la intermodalidad de los habitantes de la Bogotá Urbana-Rural.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Formular, diseñar e implementar un programa de intervenciones óptimo para la conservación de la red de ciclorrutas para los ciclistas en Bogotá D.C., buscando mejorar la movilidad no motorizada, acorde a los lineamientos y consolidación de las políticas, estrategias y metas del POT vigente y los Planes Maestros de Espacio Público y de Movilidad que lo desarrollan, optimizando la aplicación de los recursos disponibles, para elevar el nivel de servicio, evitar el deterioro, prolongar la vida útil y garantizar las condiciones adecuadas de movilidad, seguridad vial y disfrute de la población. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar permanentemente el inventario, caracterización y diagnóstico de la Red de Cicloinfraestructura de la ciudad, incluyendo herramientas tecnológicas para el levantamiento, procesamiento, análisis y disposición de la información. 2. Desarrollar la metodología de cálculo para la determinación del indicador integral sobre el estado de la Red de Ciclo infraestructura. 3. Gestión de activos de cicloinfraestructura: <ul style="list-style-type: none"> - Política de conservación para la red de ciclorrutas, en donde las entidades del Sector de acuerdo al diagnóstico y el indicador de estado, programen y adelanten las acciones de conservación: mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción. 	

<p>4. Desarrollar la estrategia de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción de acuerdo con las políticas de operación y los lineamientos que se definan mediante el Sistema de Gestión de Activos.</p> <p>5. Realizar la programación y ejecución de las demás acciones que complementan la conservación, A través de la Comisión Intersectorial de la bicicleta,</p> <p>6. Gestión de la demanda de los viajes en bicicleta - integración con el SIT.</p>		
<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴⁴</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</p> <p>Fondos de Desarrollo Local</p> <p>Instituto Distrital de Recreación y Deporte</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>Acuerdo 708 de 2018</p> <p>Decreto Distrital 555 de 2021 -POT-</p> <p>Documento CONPES 15 “POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039”</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p> <p>\$ 451.993⁴⁵</p>	<p>Empresa de Acueducto de Bogotá</p> <p>Secretaría Distrital de Ambiente</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p>
INDICADORES		

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Calculado a partir del presupuesto programado (a 2035) para el desarrollo de los productos 3.1.4 (\$442.416) y 3.1.5 (\$9.577) del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADOR⁴⁶	Número de km conservados de la red de ciclorrutas de Bogotá D.C.	Meta plazo inmediato (2024)	190 km
LÍNEA BASE	118,6 km conservados (31/12/2022 - SEGPLAN)	Meta corto plazo (2027)	308,5 km
FUENTE	Reporte de km lineales de ciclorrutas intervenidos y reportados por las entidades en SEGPLAN: IDU y UAERMV	Meta mediano plazo (2031)	536,5 km
FÓRMULA	Sumatoria de kilómetros conservados de la red de ciclorrutas de Bogotá D.C.	Meta largo plazo (2035)	740,5 km

⁴⁶ Proyectado a partir del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta.

TÍTULO DE PROYECTO: CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA	CÓDIGO: O4_E2_P3_3
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>El programa de conservación de malla vial incluye las actividades de diagnóstico, diseños de la intervención y las estrategias de intervención de mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y/o reconstrucción, así como actividades especiales sobre cualquiera de los elementos de la malla vial, sin importar si se encuentran priorizados inicialmente o no dentro de los contratos. De conformidad con las estadísticas del estado de la malla vial publicadas por el Instituto de Desarrollo Urbano, el 40% de la malla vial urbana se encuentra en nivel bueno, el 20% en satisfactorio, el 13% en justo, el 9% en pobre, el 6% muy pobre, el 4% grave y el 7% fallado, lo cual indica que el 60% de la malla vial se encuentra entre bueno y satisfactorio.</p> <p>El proyecto de conservación de la malla vial busca atender mediante estrategias de conservación así:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrategia de mantenimiento rutinario: Busca intervenir de manera superficial aquellos segmentos de la malla vial de la ciudad que se encuentren en buen estado con el fin de mantener su estado el cual tiende a desmejorar con el paso del tiempo y el dinamismo de las fallas en las estructuras de pavimento. • Estrategia de mantenimiento periódico: Busca intervenir de manera superficial aquellos segmentos de la malla vial de la ciudad que se encuentren en estado satisfactorio y justo con el fin de mejorar su estado de manera que se aumente el porcentaje de segmentos viales en buen estado y disminuyendo el porcentaje de segmentos viales en estado justo y satisfactorio. • Estrategia de rehabilitación: Busca intervenir de manera estructural aquellos segmentos de la malla vial de la ciudad que se encuentren en estado pobre y muy pobre los cuales por lo general requieren intervención en las capas inferiores de la estructura de pavimento con el fin de mejorar su estado de manera que se aumente el porcentaje de segmentos viales en buen estado y disminuyendo el porcentaje de segmentos viales en estado pobre y muy pobre. • Estrategia de reconstrucción: Busca intervenir de manera estructural aquellos segmentos de la malla vial de la ciudad que se encuentren en estado grave y fallado los cuales por lo general requieren intervención en las capas inferiores de la estructura de pavimento con el fin de mejorar su estado de manera que se aumente el porcentaje de segmentos viales en buen estado y disminuyendo el porcentaje de segmentos viales en estado grave y fallado. 	
<p>OBJETIVOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actualizar el inventario de la infraestructura vial periódicamente de conformidad con las modificaciones geométricas y la expansión del área urbana de la ciudad. 2. Mantener actualizado el diagnóstico a nivel de red del inventario de la infraestructura vial realizando levantamientos de información en campo, con profesionales en diagnóstico, dispositivos y aplicaciones móviles y equipos de alto rendimiento, aplicando la metodología del Índice de Condición de Pavimento – PCI. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

3. Mejorar el estado de la malla vial de manera que al menos el 70% de la malla vial de la ciudad se encuentre en nivel bueno o satisfactorio (PCI > 70)
4. Aplicar estrategias de conservación vial tales como mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y reconstrucción en la malla vial de la ciudad dependiendo del estado de los segmentos viales diagnosticados, y de conformidad con las recomendaciones de intervención que se vayan obteniendo a partir del desarrollo del sistema de gestión de infraestructura vial.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Realizar el Inventario y caracterización de la Malla Vial de la ciudad.
2. Realizar el diagnóstico de la Malla Vial de la ciudad, incluyendo herramientas tecnológicas y de vanguardia para el levantamiento de la información.
3. Realizar el desarrollo de estrategias de conservación de acuerdo con las políticas de operación y los lineamientos que defina en el Proyecto del Sistema de Conservación.

<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i></p> <p>Zona receptora de VIS</p> <p>Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i></p> <p>Zona generadora de soportes urbanos</p> <p>Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i></p> <p>No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS⁴⁷</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría Distrital de Gobierno</p> <p>Secretaría Distrital de Hábitat</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>Plan de Desarrollo Distrital</p> <p>POT Decreto 555 de 2021</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p> <p>\$6.613.174⁴⁸</p>	

⁴⁷ 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.

⁴⁸ Cálculo de costeo a partir de cifras aportadas por IDU. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	% de Km-Carril de la Malla Vial Local e Intermedia en estado bueno y satisfactorio	Meta plazo inmediato (2024)	61% de mejoramiento del estado de la malla vial urbana (1.310 km-carril)
LÍNEA BASE	60% de malla vial urbana en estado bueno y satisfactorio	Meta corto plazo (2027)	72% de mejoramiento del estado de la malla vial urbana (1.708,2 km-carril)
FUENTE	Reporte de Kilómetros carril intervenidos y reportado por las entidades en SEGPLAN	Meta mediano plazo (2031)	86% de mejoramiento del estado de la malla vial urbana (3.285,05 km-carril)
FÓRMULA	$\left(\frac{\text{Km-Carril de la Malla Vial Local e Intermedia en estado bueno y satisfactorio}}{\text{Km-Carril de la Malla Vial Local e Intermedia}} \right) * 100$	Meta largo plazo (2035)	100% de mejoramiento del estado de la malla vial urbana (4.893,3 km-carril)

TÍTULO DE PROYECTO: DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL - LEVANTAMIENTO DE CAMINOS Y SENDEROS EN ÁREAS RURALES	CÓDIGO: O4_E2_P3_4
DESCRIPCIÓN: <p>De acuerdo al Decreto Distrital 555 de 2021, la malla vial rural y la red de caminos y senderos rurales corresponden al conjunto de vías localizadas en suelo rural que se conectan a las vías nacionales de primer, segundo y tercer orden garantizando la conexión del Distrito Capital con el nivel Nacional. Los caminos y senderos rurales son los corredores o segmentos de conexión utilizados por peatones en el área rural que serán de uso público. Hacen parte de esta red los caminos históricos constituidos por los caminos reales y de herradura y los senderos identificados con valores históricos o culturales. El mejoramiento o construcción de nueva malla local se deberá ejecutar a través de diseños, obras y actividades con enfoques de género, diferencial, territorial y ambiental acordes con las dinámicas rurales, las características y las restricciones ambientales en las cuales se enmarcan los centros poblados, los nodos de equipamientos rurales y el área de vivienda campestre.</p> <p>Este proyecto contempla los estudios para el levantamiento, diagnóstico, inventario, caracterización y clasificación de la red de carreteras rurales locales. Una vez finalizado, se proporcionará a la Secretaría Distrital de Planeación y a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital la información cartográfica y el balance de la clasificación vial obtenidos, para su incorporación en las bases de datos correspondientes.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar el diagnóstico y caracterización detallados de la malla vial rural de la ciudad de Bogotá, llevando a cabo la georreferenciación, inventario, caracterización y clasificación de cada uno de los corredores viales del área rural con el fin de incorporar la información en las bases de datos de la Secretaría Distrital de planeación y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar la recopilación de información existente sobre la malla vial rural de la ciudad de Bogotá. 2. Identificar y programar visitas de campo para verificar y complementar el diagnóstico y caracterización de la malla vial rural. Para ello, se contará con un equipo de profesionales que llevarán a cabo la georreferenciación e inventario de las vías ubicadas en el suelo rural del Distrito." 	

ESCALA <div><input type="checkbox"/> Regional</div> <div><input type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input type="checkbox"/> Local</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS⁴⁹ Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Movilidad Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial TRANSMILENIO S.A. Alcaldías Locales	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Resolución 1885 de 2015 - Manual de Señalización Vial Ministerio de Transporte. Decreto 555 de 2021 - Artículo 422. Red de conexión Rural y Regional Estructurante. Resolución 269 de 2020 SDM		COSTO ESTIMADO \$2.182 ⁵⁰			
INDICADORES					
INDICADOR	Diagnóstico e identificación de los caminos y senderos en áreas rurales.			Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	1 diagnóstico IDU			Meta corto plazo (2027)	2
FUENTE	Estadísticas del estado de la malla vial rural de la ciudad de Bogotá D.C. IDU diciembre 2022.			Meta mediano plazo (2031)	3
FÓRMULA	Sumatoria de los diagnósticos realizados.			Meta largo plazo (2035)	4

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Cálculo de costeo a partir de cifras aportadas por IDU. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	CÓDIGO: 04-E3
	Versión: septiembre 2023
ESTRATEGIA: DEFINIR E IMPLEMENTAR MECANISMOS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA PARA AVANZAR EN LA RACIONALIZACIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN BOGOTÁ D.C.	
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA <p>La Gestión de la demanda de transporte consiste en la identificación, implementación y seguimiento de medidas enfocadas en racionalizar el uso del vehículo motorizado particular, así como la promoción de la realización de viajes en medios sostenibles de manera articulada con las intervenciones de los Planes maestros de Cuidado de Hábitat propendiendo por la reducción del número de viajes en vehículos particular. Lo anterior tiene el propósito de mejorar las condiciones de movilidad de todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y reducir las externalidades negativas de la movilidad como la siniestralidad y la contaminación ambiental.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, esta estrategia define el marco de actuación del Distrito a partir del cual se gestionará el uso eficiente de automóviles y motocicletas, se ofrecerá a la ciudadanía mejores condiciones para desplazarse en medios sostenibles de transporte y se promoverá la disuasión de comportamientos por parte de usuarios de vehículos motorizados particulares que obstaculizan o alteran el tránsito de los demás usuarios de las vías.</p>	PROGRAMAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Racionalización del uso de vehículos automotores particulares. 2. Sistema inteligente de estacionamientos – SIE 3. Ascenso tecnológico de los vehículos motorizados en Bogotá. 4. Movilidad particular limpia e inteligente

PROGRAMA: RACIONALIZACIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES PARTICULARES		CÓDIGO: O4-E3-P1 Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa armoniza el derecho a la libre circulación y las diferentes necesidades de los ciudadanos para su movilización con el derecho que tienen todas las personas a gozar de un ambiente sano, el deber que le asiste al Estado de proteger la integridad del espacio público, el principio de seguridad como prioridad del sector transporte y la gestión eficiente de la infraestructura de transporte en virtud de su capacidad. Esta armonización tiene como propósito proteger la salud de todos los actores viales mediante la reducción de la siniestralidad y la contaminación y mejorar los tiempos de viaje de los usuarios de vehículos particulares y de transporte público a través de la reducción de la congestión. Así las cosas, los proyectos asociados a este programa se enfocan en la generación de incentivos y desincentivos que promuevan el uso racional del vehículo automotor particular y por lo tanto, fomentar la preferencia de los ciudadanos por el uso de alternativas de movilidad sostenibles y más eficientes en materia de ocupación del espacio público. Así mismo, el programa incorpora acciones para mejorar el tránsito en los accesos urbanos a Bogotá, teniendo en cuenta los retos actuales en dichas zonas determinantes para la competitividad de la ciudad y para la conectividad de Bogotá con la Región.	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Estructuración e implementación de cobros por el uso del vehículo particular. 2. Implementación y fortalecimiento de medidas para la administración y gestión de la demanda de las motocicletas 3. Articulación de acciones para la implementación de accesos urbanos 	

TÍTULO DE PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE COBROS POR EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR		CÓDIGO: O4_E3_P1_1
DESCRIPCIÓN: Aplicación de mecanismos económicos, como tarifas o tributos, que hagan que el uso de autos, camperos y camionetas (ACC) de servicio particular sea más racional logrando incorporar los efectos externos negativos que el tránsito y uso de estos vehículos pueden ocasionar: congestión, siniestralidad vial, contaminación ambiental, visual, auditiva y sus efectos en salud ej. Problemas respiratorios y auditivos, impactos en el entorno, entre otros, conocidas como externalidades con el objetivo de cambiar decisiones de viaje de quienes lo utilizan y que, al usarlos, compensen a la sociedad por los impactos negativos generados. Gradualmente los esquemas de restricción a la circulación deberán migrar hacia este tipo de mecanismos en la ciudad.		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Racionalizar el uso del vehículo particular motorizado para disminuir las externalidades negativas asociadas a su uso como congestión, contaminación y siniestralidad vial. 2. Tomar como punto de partida el esquema de 'Pico y Placa Solidario' para incorporar nuevas dimensiones o ajustes a las ya incorporadas en el mismo (ambiental, siniestralidad, etc.), así como la posibilidad de incorporar nuevos vehículos en el(los) esquema(s) seleccionado(s). 3. Promover el uso eficiente de la infraestructura vial e incentivar el uso de medios de transporte sostenibles. 4. Generar recursos para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y la construcción o conservación de la infraestructura del Sistema de Movilidad. 5. Reducir el impacto ambiental que generan los vehículos particulares motorizados en Bogotá. 6. Migrar gradualmente el esquema actual de pico y placa a diferentes mecanismos económicos que busquen el uso racional del vehículo particular. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Revisión del esquema actual de restricción en la ciudad, el 'Pico y Placa Solidario', los estudios para implementar cobros en la ciudad, los antecedentes, soportes técnicos, jurídicos y financieros. 2. Estructuración del esquema de cobros a implementar incorporando nuevas dimensiones o ajustes a las ya incorporadas en el mismo (ambiental, siniestralidad, etc.), así como la posibilidad de incorporar nuevos vehículos en el esquema. 3. Puesta en marcha de la estrategia definida. 		
ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT AA ESTRUCTURANTE Zona receptora de VIS	

<div><div><div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div><div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div><div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div></div></div>	<div>Zona Receptora de actividades económicas</div> <div>AA DE PROXIMIDAD</div> <div>Zona generadora de soportes urbanos</div> <div>Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div>No Aplica</div>	<div>ENTIDADES INVOLUCRADAS⁵¹</div> <div>Secretaría Distrital de Movilidad</div> <div>Secretaría Distrital de Hacienda</div>	
<div>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</div> <div>Plan Nacional de Desarrollo</div> <div>Plan Distrital de Desarrollo</div> <div>Decreto Distrital 749 de 2019</div>	<div>COSTO ESTIMADO</div> <div>\$26.299⁵²</div>		
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de ACC de servicio particular que se acoge al esquema de cobros en un día típico en Bogotá D.C.	Meta plazo inmediato (2024)	6%
LÍNEA BASE	(31.314 vehículos / 638.807 vehículos) * 100 = 4,9% ACC que se acogen al esquema de cobros en un día típico ⁵³	Meta corto plazo (2027)	50%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Encuesta Origen Destino de Hogares	Meta mediano plazo (2031)	75%
FÓRMULA	(Promedio diario de ACC de servicio particular circulando bajo esquema de cobros / ACC de servicio particular circulando al día en Bogotá) * 100 ⁵⁴	Meta largo plazo (2035)	100%

⁵¹ 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.

⁵² 22.000 costos de operación de la plataforma durante 11 años + 4.299 de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

⁵³ ACC de servicio particular circulando al día en Bogotá = (Viajes diarios ACC en un día típico con origen y/o destino Bogotá / Ocupación promedio ACC) / Tasa de viajes ACC = (1.941.973 / 1,52) / 2 = 638.807 vehículos (Según EODH 2019)

Promedio diario de ACC de servicio particular circulando bajo el esquema de cobros = 31.314 vehículos (con corte 31 de marzo de 2023)

⁵⁴ * ACC de servicio particular circulando al día en Bogotá = (Viajes diarios ACC en un día típico con origen y/o destino Bogotá / Ocupación promedio ACC) / Tasa de viajes ACC

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE MEDIDAS PARA LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LA DEMANDA DE LAS MOTOCICLETAS		CÓDIGO: 04_E3_P1_2
DESCRIPCIÓN: Aplicación de mecanismos económicos, como tarifas o tributos, que hagan que el uso de motocicletas de servicio particular sea más racional logrando incorporar los efectos externos negativos que el tránsito y uso de estos vehículos pueden ocasionar: congestión, siniestralidad vial, contaminación ambiental, visual, auditiva y sus efectos en salud ej. Problemas respiratorios y auditivos, impactos en el entorno, entre otros, conocidas como externalidades con el objetivo de cambiar decisiones de viaje de quienes lo utilizan y que, al usarlos, compensen a la sociedad por los impactos negativos generados. Gradualmente los esquemas de restricción a la circulación deberán migrar hacia este tipo de mecanismos en la ciudad.		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Racionalizar el uso de la motocicleta para reducir las externalidades negativas asociadas a su uso como congestión, emisión de partículas contaminantes y siniestralidad vial. 2. Tomar como punto de partida el esquema de 'Pico y Placa Solidario' para incorporar nuevas dimensiones o ajustes a las ya incorporadas en el mismo (ambiental, siniestralidad, etc.), así como la posibilidad de incorporar las motocicletas en el(los) esquema(s) seleccionado(s). 3. Promover el uso eficiente de la infraestructura vial e incentivar el uso de medios de transporte sostenibles. 4. Generar recursos para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y la construcción o conservación de la infraestructura del Sistema de Movilidad. 5. Reducir el impacto ambiental que generan las motocicletas particulares motorizadas en Bogotá. 6. Migrar gradualmente el esquema actual de pico y placa a diferentes mecanismos económicos que busquen el uso racional de la motocicleta. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento institucional con la creación de una área o grupo de trabajo multidisciplinario orientada a definir e implementar políticas de gestión de la demanda de transporte y seguridad vial de los usuarios de motocicleta. 2. Revisión del esquema actual de restricción de la circulación en la ciudad, el <i>Pico y Placa Solidario</i>, los estudios para implementar cobros en la ciudad, los antecedentes, soportes técnicos, jurídicos y financieros. 3. Puesta en marcha de la estrategia definida. 4. Adopción de la estrategia de Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), para que la ciudad pueda ampliar su plan de acción y avanzar en nuevos planes y proyectos que ayuden a reducir las emisiones las fuentes fijas, móviles y el material resuspendido. 		
ESCALA <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT AA ESTRUCTURANTE Zona receptora de VIS	

<div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS ⁵⁵ Secretaría Distrital de Movilidad Policía Metropolitana de Bogotá Secretaría Distrital de Gobierno Secretaría Distrital de Educación Secretaría Distrital de Ambiente Ministerio de Transporte Ministerio de Ambiente	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Nacional de Desarrollo Plan Distrital de Desarrollo Ley 1972 de 2019 Decreto Nacional 2883 de 2013 Decreto Distrital 749 de 2019 y sus modificaciones		COSTO ESTIMADO \$4.524 ⁵⁶		
INDICADORES				
INDICADOR	Porcentaje de motos de servicio particular que se acoge al esquema de cobros frente al total de motocicletas de servicio particular en un día típico en Bogotá D.C.		Meta plazo inmediato (2024)	0%
LÍNEA BASE	0%		Meta corto plazo (2027)	27%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Encuesta Origen Destino de Hogares		Meta mediano plazo (2031)	65%
FÓRMULA	(Promedio diario de motos de servicio particular circulando bajo el esquema de cobros / motos de servicio particular circulando al día en Bogotá) * 100		Meta largo plazo (2035)	100%

⁵⁵ 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.

⁵⁶ \$2.200 costos de operación de la plataforma 11 años, un 10% adicional de los costos de operación de la plataforma de cobros para ACC + \$2.325 de costeo para la estructuración e implementación de los cobros. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: ARTICULACIÓN DE ACCIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ACCESOS URBANOS	CÓDIGO: O4_E3_P1_3
DESCRIPCIÓN: <p>Contempla el diseño, construcción, mantenimiento, conservación y operación de las vías que permiten la conectividad de Bogotá con los municipios aledaños, cuyas obras de infraestructura se deben articular con los sistemas de transporte de la ciudad, el desarrollo de calles completas, teniendo en cuenta la oferta para viajes en modos no motorizados.</p> <p>El desarrollo de los accesos urbanos debe considerar la implementación de medidas de gestión de demanda (peajes urbanos, cobro por circulación o acceso, entre otros) que propendan por el uso racional del vehículo particular y por el cambio modal hacia modos sostenibles en los casos en que se tengan alternativas de conexión regional con proyectos de infraestructura de transporte público como los corredores férreos de pasajeros (Regiotrams). En este sentido, el inicio de operación de estos proyectos de transporte público debe estar articulado con el desarrollo de los accesos urbanos y de las medidas de gestión de demanda.</p> <p>Para lograrlo, se divide la ciudad en sus conexiones a cada uno de los puntos cardinales, para ejecutar obras así:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Accesos al Norte:</i> Comprendido por las obras de ampliación y construcción del sistema masivo de la Autopista norte entre calles 193 y calle 245, así como la ampliación a dos calzadas de dos carriles por sentido en la carrera séptima entre calles 200 y 245. • <i>Accesos Occidente:</i> Comprende los proyectos de ampliación y construcción de sistema de transporte masivo en la Avenida Centenario desde la carrera 50 hasta el límite del distrito. También se propone la continuación de la avenida José Celestino Mutis desde la carrera 122 hasta el límite del distrito. Finalmente, se propone la ampliación y mejoramiento de la avenida Suba - Cota, desde la carrera 91 hasta el límite del distrito. • <i>Accesos Sur:</i> tiene en cuenta las obras de construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente Sur entre la calle 13 y el límite con el municipio de Soacha, contará además con sistema de transporte masivo, espacio público y soluciones a desnivel a lo largo de su recorrido. • <i>Accesos al Oriente:</i> contará con proyectos rurales de conexión tales como la vía Verjón entre vía a Choachí y límite distrital con el Municipio de la Calera, así como la Salida a la Calera por el norte, sector barrio el Codito entre la Calle 188 y el límite con el municipio de la Calera. <p>Además de la reducción de los tiempos de viaje, estos diseños buscan disminuir los indicadores negativos de siniestralidad que se presentan en los corredores al no contar con adecuadas condiciones de operación para todos los modos, principalmente los activos.</p>	
OBJETIVOS:	

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.

1. Generar conexión directa entre Bogotá y los municipios aledaños con espacio público para todos los actores viales (ciclistas y peatones).
2. Mejorar la competitividad de Bogotá y la región al tener una mejor conexión, disminución de los costos de operación y ahorro en tiempos de viaje para vehículos pesados y livianos.
3. Conformar una red de transporte público robusta y eficiente en los bordes y accesos de la ciudad.
4. Descongestionar y asegurar la atención adecuada de la demanda de transporte urbano y regional.
5. Construir espacios que permitan la circulación segura de los usuarios no motorizados a partir de la construcción de franjas de circulación segregadas.

ACCIONES PRIORITARIAS:

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. Implementación y funcionamiento de los accesos urbanos de la ciudad
3. Definición de fuentes y recursos de financiación y cofinanciación para la implementación de los accesos urbanos.
4. Generar otra entrada y salida de Bogotá hacia las regiones del borde occidental, para descongestionar vías como la Calle 13 y Calle 80.

<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> <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS⁵⁷</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Agencia Regional de Movilidad</p> <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p> <p>Empresa Férrea Regional</p> <p>Empresa Metro de Bogotá</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Terminal de Transporte S.A.</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p> <p>\$5.760⁵⁸</p>	<p>TRANSMILENIO S.A.</p>

⁵⁷ 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.

⁵⁸ El costo corresponde al cálculo de 4 profesionales del sector movilidad para hacer revisión y seguimiento a los proyectos que se ejecuten bajo el esquema de APP (privada o pública). No se incluye consultorías para estructuración de proyectos. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

POT - Decreto 555 de 2021			
Plan Nacional de Desarrollo			
Ley 2199 de 2022 Región Metropolitana			
INDICADORES			
INDICADOR	Sumatoria de número de accesos urbanos ampliados y mejorados ⁵⁹	Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	6 (37,4 km)
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	8 (48,18 km)
FÓRMULA	Σ # accesos urbanos en operación	Meta largo plazo (2035)	9 (58,18 km)

⁵⁹ Incluye implementación de peajes urbanos en proyectos de Regiotram Norte y Occidente

PROGRAMA:		CÓDIGO: O4-E3-P2
SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Una gestión inadecuada de los estacionamientos, tanto en vía como fuera de vía, puede generar mayor congestión en las vías y mayor uso del vehículo particular, por lo cual, una movilidad sostenible y segura requiere la definición e implementación de un programa que planifique e implemente medidas enfocadas en la gestión de estacionamientos armonizadas con los propósitos de la gestión de la demanda de transporte. Estas medidas incorporan la organización del estacionamiento en vía, lo cual, además de reducir la congestión, favorece el aprovechamiento económico del espacio público para la sostenibilidad del SITP. Así mismo, incorpora la definición de una política tarifaria de estacionamientos fuera de vía que responda a las condiciones y necesidades del mercado. Lo anterior, requiere la obtención y centralización de información asociada a los estacionamientos de la ciudad, lo cual, favorecerá el desarrollo del presente programa y a la vez mantener a los usuarios informados frente a la oferta de estacionamientos en la ciudad.	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública regulado en la ciudad 2. Implementación del régimen tarifario para estacionamientos fuera de vía y de acceso público 3. Consolidación del Registro Distrital de Estacionamientos – RDE 4. Fortalecimiento y gestión de zonas de valet parking en Bogotá. 5. Consolidación de Zonas Amarillas cuidadoras y dinamizadoras en la ciudad 	

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DEL PROYECTO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA REGULADO EN LA CIUDAD	CÓDIGO: O4_E3_P2_1
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Las zonas de estacionamiento en vía pública reguladas son un instrumento fundamental para gestionar la demanda de transporte, debido a que mediante su adecuada provisión y regulación se puede modificar el comportamiento de las personas usuarias de los vehículos privados motorizados. Igualmente, puede reducir los kilómetros recorridos por los vehículos que buscan un lugar de estacionamiento, disminuyendo la congestión y contaminación en las zonas donde se establecen estas medidas.</p> <p>La implementación del cobro por estacionamiento en vía pública se torna como uno de los proyectos prioritarios para mejorar la movilidad, gestionar la demanda de transporte, controlar el tráfico de vehículos motorizados, con lo cual se disminuye siniestralidad vial, promover el uso adecuado del espacio público y contar con una fuente adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en los términos del numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>De esta forma, se realizó la estructuración del sistema de estacionamiento en vía pública bajo un esquema que permitirá que la ciudad tenga un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos, que generará recursos suficientes para su autosostenibilidad, y además generará excedentes para ayudar a financiar el sistema de transporte público integrado de la ciudad, bajo un esquema de operación pública que permitirá capturar y capitalizar los aprendizajes y experiencias derivados del desarrollo de las actividades de estructuración, implementación y evaluación del proyecto.</p> <p>Se definió entonces las áreas de Implementación que cuentan con oferta de infraestructura que brinda al usuario el servicio de estacionamiento en vía bajo unos términos y condiciones de uso, por ende, la zona del proyecto para el 2021, 2022 y 2023, cuenta con 17 zonas de implementación en diferentes localidades de la ciudad.</p> <p>Durante la ejecución del proyecto de fortalecimiento, al darse una expansión o incremento de los segmentos en los que se ha implementado y opera el servicio de estacionamiento en vía, se deberá tener en cuenta la sostenibilidad social y financiera del proyecto. De acuerdo con esto, la ejecución de la meta de implementación de cupos estará supeditada a contribuir a dicha sostenibilidad, considerando la realidad de las condiciones legales, financieras y tecnológicas aplicables al proyecto, así como las condiciones técnicas y sociales de cada segmento vial que se evalúe para la implementación. En todo caso, la meta incluida para el proyecto corresponde a una estimación y no genera una obligación de resultado.</p>	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

OBJETIVOS:

1. Gestionar la demanda de vehículo privado de Bogotá.
2. Minimizar la congestión relacionada con los kilómetros recorridos por los vehículos privados motorizados en búsqueda de un espacio de estacionamiento mediante la promoción de un uso eficiente de la infraestructura.
3. Mitigar siniestros viales dada la disminución de kilómetros recorridos por los vehículos en búsqueda de estacionamiento.
4. Mejorar la calidad del servicio de estacionamiento de acceso público y facilitar el acceso a este.
5. Evitar el estacionamiento en andenes y demás zonas prohibidas, a través de la implementación de zonas adecuadas para el estacionamiento en vía.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Optimizar el esquema de cobro por el servicio de estacionamiento en vía pública como instrumento de gestión de la demanda de transporte del vehículo privado motorizado, y como fuente alternativa de financiación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), considerando las dinámicas sociales, económicas y de demanda de cada zona o segmento de operación
2. Evaluar y viabilizar la adopción de un enfoque dinámico de administración del espacio destinado a estacionamiento en vía. Este podría considerar el uso compartido con otros actores que hacen uso temporal para el estacionamiento de vehículos sin necesidad de mobiliario, incluyendo los vehículos del servicio de transporte público individual, siempre que se comprometan con el uso adecuado del espacio público.
3. Incorporar la mejora continua como principio estratégico del proyecto en la medida que éste amplíe su cobertura, lo cual deberá estar basado en el diálogo social y en aspectos financieros, técnicos y tecnológicos
4. Capacitar constantemente a los facilitadores para poder brindar orientación sobre horarios, tarifas, modalidades de pago y condiciones de servicio para los usuarios.
5. Fortalecer la gestión social y las comunicaciones de la estrategia Zona de Parqueo Pago.
6. Optimizar y unificar el flujo de información (espacial, técnica, financiera, operativa y social) en tiempo real para la planificación, seguimiento y evaluación del proyecto
7. Viabilizar e implementar esquemas innovadores para el control del uso del servicio de estacionamiento en vía y del uso adecuado del espacio público

ESCALA

- ☐ Regional
- ☐ Distrital

ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT

AA ESTRUCTURANTE
Zona receptora de VIS

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.

<input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	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 INVOLUCRADAS⁶⁰ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación Terminal de Transporte S.A. Unidad de Mantenimiento Vial Instituto de Desarrollo Urbano Departamento Administrativo de la Defensa del Espacio Público
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 de 2002 Ley 105 de 1993 Ley 1955 de 2019 Plan de Ordenamiento Territorial Decreto Distrital 319 de 2006 Acuerdo 695 de 2017 Decreto Distrital 379 de 2021 Decreto Distrital 519 de 2019 Resolución 369 de 2019 Resolución 16570 de 2022	COSTO ESTIMADO \$2.993 ⁶¹	
INDICADORES		

⁶⁰ 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.

⁶¹ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADOR	Número de Zonas de Parqueo Pago ⁶²	Meta plazo inmediato (2024)	17 zonas 10.000 cupos máximos estimados
LÍNEA BASE	11 zonas (abril 2023) 5.019 cupos.	Meta corto plazo (2027)	17 zonas 13.000 cupos máximos estimados
FUENTE	Terminal de Transporte S.A. (contrato 2021-2470)	Meta mediano plazo (2031)	17 zonas 17.000 cupos máximos estimados
FÓRMULA	Sumatoria del número de Zonas de Parqueo Pago en funcionamiento Cupos de parqueo pago en funcionamiento	Meta largo plazo (2035)	20 zonas 19.000 cupos máximos estimados

⁶² Cupos máximos estimados que han sido implementados y se encuentran operando, teniendo en consideración las condiciones técnicas, legales, financieras y sociales de los procesos de implementación y operación.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN DEL RÉGIMEN TARIFARIO PARA ESTACIONAMIENTOS FUERA DE VÍA DE ACCESO PÚBLICO	CÓDIGO: O4_E3_P2_2
DESCRIPCIÓN: <p>Este proyecto busca revisar las políticas de ajuste a las tarifas de los estacionamientos fuera de vía, especialmente su liberalización, para promocionar estrategias de gestión de la demanda. Esto se propone teniendo en cuenta que las fijaciones actuales de los montos máximos de la tarifa para estacionamientos fuera de vía se atribuyen a la administración y no a las condiciones del mercado, generando inconformidades en los operadores y pérdida de los objetivos que se persigue con estos aumentos con relación a la gestión de la demanda.</p> <p>Es necesario señalar que se entiende por estacionamientos fuera de vía lo señalado en el artículo 1 del Decreto Nacional 1855 de 1971 que indica que <i>“se entiende por aparcadero o garaje público el local urbano que con ánimo de lucro se destina a guardar o arrendar espacios para depositar vehículos automotores dentro de una edificación construida para tal fin o dentro de un predio habilitado con el mismo objeto”</i>. Así mismo, el artículo 2 del Decreto ibidem señala que corresponde a los alcaldes reglamentar el funcionamiento de los mismos y fijar los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación del servicio.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Revisar los mecanismos normativos que permitan implementar la liberalización de la tarifa de estacionamientos fuera de vía y que sus montos se autorregulan de acuerdo con las variaciones de la demanda que tengan lugar, particularmente con los cupos de estacionamiento en vía ya dispuestos. 2. Promocionar un sistema de estacionamientos dinámico, en el que la demanda se ajuste a las necesidades que se identifiquen y se promueva una libre competencia entre los dueños y administradores de los establecimientos. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Revisión de normatividad a nivel nacional y articulación con entes nacionales para ajustar las atribuciones de los alcaldes para la liberalización tarifaria. 	

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input 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 INVOLUCRADAS ⁶³ Secretaría Distrital de Movilidad	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Decreto 1855 de 1971 Acuerdo 193 de 2004 y el Decreto 445 de 2004 Decreto 268 de 2009 Ley 1801 de 2016		COSTO ESTIMADO \$1000 ⁶⁴			
INDICADORES					
INDICADOR	Acto administrativo autorizando la liberalización vigilada de tarifas emitidas para estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital			Meta plazo inmediato (2024)	0
LÍNEA BASE	0			Meta corto plazo (2027)	0
FUENTE	Secretaría Distrital de movilidad			Meta mediano plazo (2031)	0
FÓRMULA	Cantidad de actos administrativos de liberalización de tarifas emitidas			Meta largo plazo (2035)	1

⁶³ 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.

⁶⁴ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: CONSOLIDACIÓN DEL REGISTRO DISTRITAL DE ESTACIONAMIENTOS - RDE		CÓDIGO: O4_E3_P2_3
DESCRIPCIÓN: <p>El Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) <i>“es el sistema de información del Sistema Inteligente de Estacionamientos –SIE que comprende el conjunto de elementos tecnológicos para centralizar y estandarizar la información asociada a su oferta y demanda”</i>. (Art. 2, Decreto Distrital 769, 2019). Mediante el uso de la plataforma digital disponible, los operadores, propietarios, administradores que prestan servicios de estacionamientos en la ciudad, realizan el respectivo registro del componente de oferta, tarifas y de operación relacionada con el servicio.</p> <p>Este proyecto busca consolidar el Registro Distrital de Estacionamientos - RDE como herramienta fundamental en el Sistema Inteligente de Estacionamientos –SIE para optimizar, centralizar y estandarizar, el proceso de recopilación de información relacionada con los estacionamientos de uso público en la ciudad, que se encuentran autorizados igualmente por la Secretaría Distrital de Gobierno, teniendo en cuenta las dificultades encontradas en la información que reposa en los inventarios de cada una de las alcaldías locales.</p>		
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar los procesos de inspección, vigilancia y control sobre los servicios de estacionamiento en la ciudad que realiza la Administración Distrital. 2. Centralizar la información asociada al estacionamiento en vía, fuera de vía y valet parking. 3. Generar decisiones de política pública sobre sus componentes. 		
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover el RDE como la herramienta primaria para la planeación, recolección y actualización de la información asociada al estacionamiento en vía, fuera de vía y valet parking y migrar los inventarios a esta herramienta. 2. Poner a disposición de la ciudadanía una plataforma web de acceso público con información acerca del estado de los cupos de estacionamiento en el marco de lo establecido por el SIE, con datos actualizados y en tiempo real. 		
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 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 INVOLUCRADAS: Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Gobierno Secretaría Distrital de Hacienda Alcaldías Locales

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Acuerdo 695 de 2017 Decreto Distrital 769 de 2019		COSTO ESTIMADO \$ 137 ⁶⁵	
INDICADORES			
INDICADOR	Índice de estacionamientos de uso público registrados en el RDE * Se ponderarán según cada período los estacionamientos de uso público en vía, los estacionamientos de uso público fuera de vía y cajones autorizados de Valet Parking	Meta plazo inmediato (2024)	25%
LÍNEA BASE	10%	Meta corto plazo (2027)	100%
FUENTE	Registro Distrital de Estacionamientos Inventario de estacionamientos - SDG	Meta mediano plazo (2031)	100%
FÓRMULA	$\{[(ZPP \text{ registrados en RDE} / ZPP \text{ totales en operación}) * 100] * (\text{Porcentaje de ponderación de ZPP})\} + \{[(EFV \text{ registrados en el RDE} / EFV \text{ totales según inventario distrital}) * 100] * (\text{Porcentaje de ponderación de EFV})\} + \{[(Cajones autorizados registrados en el RDE / cajones totales en operación) * 100] * (\text{Porcentaje de ponderación de Cajones autorizados})\}$	Meta largo plazo (2035)	100%

⁶⁵ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE ZONAS DE VALET PARKING EN BOGOTÁ D.C.	CÓDIGO: O4_E3_P2_4
DESCRIPCIÓN: <p>Este proyecto busca consolidar y organizar la actividad de valet parking en la ciudad, la cual se encuentra catalogada como una actividad de Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital y consiste en un servicio prestado por personas naturales o jurídicas que reciben vehículos en vía pública y los ubican en un estacionamiento.</p> <p>La SDM como entidad gestora de la malla vial y de dicha actividad, estará encargada de definir los puntos y cantidad de cajones autorizados para entregar en operación a las empresas interesadas, a partir de la demanda y oferta del servicio, dándole prelación al uso eficiente del espacio público y en línea con la política de medidas de gestión de la demanda que busca minimizar el favorecimiento de condiciones que promuevan el uso del vehículo particular.</p> <p>Para tal fin, la SDM revisará las condiciones de localización y operación establecidas en el protocolo adoptado por la Resolución 151742 de 2022 en distintas zonas de la ciudad, buscando regular la actividad existente en los casos en los que sea viable, priorizando de cualquier manera, proyectos y medidas que promuevan y beneficien a los modos de circulación sostenibles.</p> <p>Así mismo, y en acompañamiento de las Alcaldías Locales, se deberá adelantar el seguimiento y control a la actividad sobre el espacio público en los puntos otorgados y en aquellos en los que se siga presentando la actividad de manera irregular.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer la organización de la actividad de valet parking en Bogotá con el fin de mitigar el conflicto que existe entre la actividad y los diferentes actores viales. 2. Mitigar los siniestros viales disminuyendo los conflictos existentes entre los diferentes actores viales. 3. Gestionar el uso del espacio público, apoyando la reactivación económica de las empresas dedicadas a la prestación del servicio y en línea con las medidas de gestión de la demanda del vehículo particular que se promueven desde la Administración. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener la organización de la actividad de valet parking en Bogotá. 2. Identificar y definir las zonas potenciales de la ciudad autorizadas para la prestación del servicio, a partir de un diagnóstico de demanda de la actividad, la normatividad vigente y en línea con las medidas de gestión de la demanda de vehículo particular. 3. Estructurar la estrategia de control con el fin de regular la actividad en toda la ciudad. 	

ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input 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 INVOLUCRADAS: Secretaría Distrital de Hacienda Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público Alcaldías Locales	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Resolución 151742 de 2022 Decreto 555 de 2018 Código Nacional de Tránsito Ley 1421 de 1993		COSTO ESTIMADO \$2.500 ⁶⁶			
INDICADORES					
INDICADOR	Cajones autorizados para operación de valet parking en vía pública en Bogotá D.C.			Meta plazo inmediato (2024)	50
LÍNEA BASE	45			Meta corto plazo (2027)	75
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad			Meta mediano plazo (2031)	100
FÓRMULA	Número de cajones totales autorizados para operación de valet parking			Meta largo plazo (2035)	150

⁶⁶ Costo estimado de los contratistas asociados al proyecto durante la vigencia del Plan. Al ser una actividad misional de la Entidad, no implica asignaciones presupuestales adicionales dentro del Plan. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ZONAS AMARILLAS CUIDADORAS Y DINAMIZADORAS DE BOGOTÁ D.C.	CÓDIGO: O4_E3_P2_5
DESCRIPCIÓN: <p>En la actualidad, las zonas amarillas son entregadas mediante convenios de coadyuvancia a las empresas de taxi de la ciudad, esto hace que dichas empresas concentren la operación de estos espacios en sus vehículos vinculados, por lo que no se puede garantizar la igualdad de condiciones a los conductores de taxi de todas las empresas, adicionalmente las empresas de taxi no tienen un beneficio tangible por la administración de las zonas amarillas, que compense los costos en los que deben incurrir para cumplir la normatividad vigente, esta situación implica reevaluar el modelo actual, de manera que se promueva el cuidado de los actores (prestadores del servicio y usuarios) y del espacio público de la ciudad.</p> <p>Es importante posicionar el uso y funcionalidad de las zonas amarillas en la ciudad, como una estrategia para mejorar la eficiencia y la seguridad en la prestación del servicio de taxi, a partir de un nuevo modelo de operación competitivo y sostenible, en el que los prestadores del servicio y los usuarios dispongan de espacios para acceder fácilmente al vehículo en un entorno seguro para todos y que resulte, al mismo tiempo, en un elemento dinamizador del espacio público en las áreas en las que se ubique en el que se debe reevaluar el papel de las empresas del servicio de taxi y actores externos que puedan aportar al desarrollo de estos espacios. En este sentido, se buscará la manera de incluir el proyecto dentro de los protocolos de aprovechamiento económico de los que puede disponer la ciudad para el beneficio de la misma y articularlo con los proyectos de modernización del servicio de taxi que se desarrollen y los espacios de integración multimodal.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidar un nuevo modelo de operación y administración de zonas amarillas para la ciudad de Bogotá D.C. 2. Posicionar el uso y funcionalidad de las zonas amarillas cuidadoras y dinamizadoras con servicios necesarios para la mejora del servicio tanto para usuarios como para sus prestadores. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar estudios de estructuración a detalle para la implementación del nuevo modelo de operación de las Zonas Amarillas en la ciudad. 2. Identificar el tipo de zonas amarillas a implementar en la ciudad, de acuerdo con su funcionalidad y los servicios que lo requieran como zona del centro expandido, zona de rumba, de servicios de salud etc. 3. Evaluar y viabilizar la implementación de las zonas amarillas, como parte de la integración modal de la ciudad, enfocado en espacios como las Áreas de Integración Multimodal (AIM) 4. Implementación de zonas amarillas priorizadas para zonas de alta demanda de viajes de transporte público individual de pasajeros. 	

<p>5. Establecer un esquema o mecanismo de seguimiento, control y mantenimiento para la Zonas Amarillas implementadas y/o transformadas de zonas amarillas existentes.</p> <p>6. Coordinar con el proyecto de Implementación de zonas de estacionamiento en vía pública regulado, los puntos de administración del espacio destinado a estacionamiento en vía en los que se dé el uso compartido con vehículos del servicio de transporte público individual que hacen uso temporal para el estacionamiento.</p>		
<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i></p> <p>Zona receptora de VIS</p> <p>Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i></p> <p>Zona generadora de soportes urbanos</p> <p>Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i></p> <p>No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS⁶⁷</p> <p>Secretaria Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaria Distrital de Planeación</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>Decreto 567 de 2006</p> <p>Decreto 1253 de 1997</p> <p>Resolución 103 de 2011</p> <p>Resolución 079 de 2016</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p> <p>\$67.804⁶⁸</p>	<p>Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público</p>

⁶⁷ 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.

⁶⁸ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
INDICADOR	Zonas amarillas con concepto favorable para implementación	Meta plazo inmediato (2024)	50
LÍNEA BASE	20	Meta corto plazo (2027)	90
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	140
FÓRMULA	Sumatoria de zonas amarillas con concepto favorable para implementación	Meta largo plazo (2035)	220

INDICADOR	Zonas amarillas implementadas y/o transformadas con nuevo modelo de operación	Meta plazo inmediato (2024)	10
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	36
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	70
FÓRMULA	Sumatoria de zonas amarillas implementadas y/o transformadas con nuevo modelo de operación	Meta largo plazo (2035)	165

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

PROGRAMA: ASCENSO TECNOLÓGICO DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN BOGOTÁ D.C.		CÓDIGO: O4-E3-P3 Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Este programa tiene como propósito acelerar el ascenso tecnológico de los vehículos particulares a partir de pedagogía, medidas de impacto y la iniciativa desde lo público. A partir de la pedagogía se busca ampliar el conocimiento de las ventajas de vehículos motorizados de cero y bajas emisiones, así como reducir información imprecisa que afecta la masificación de estos vehículos. Con las medidas de impacto, se promoverán incentivos para la adquisición de vehículos automotores de cero y bajas emisiones, así como desincentivos a la utilización de vehículos contaminantes mediante la cooperación del sector público y privado. Por su parte, la iniciativa desde lo público tiene como propósito consolidar la movilidad limpia de Bogotá mediante la renovación de la flota de transporte escolar y transporte oficial.	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Generación de incentivos y desincentivos económicos y no económicos para facilitar el ascenso tecnológico en vehículos motorizados de cero y bajas emisiones 2. Identificación, mitigación y prevención de las emisiones y residuos generados del sector transporte 3. Ascenso tecnológico de la flota de transporte escolar en instituciones educativas públicas. 4. Ascenso tecnológico del transporte oficial. 	

TÍTULO DE PROYECTO: GENERACIÓN DE INCENTIVOS Y DESINCENTIVOS ECONÓMICOS Y NO ECONÓMICOS PARA FACILITAR EL ASCENSO TECNOLÓGICO EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE CERO Y BAJAS EMISIONES	CÓDIGO: O4_E3_P3_1
DESCRIPCIÓN: <p>Desarrollo de incentivos y desincentivos, económicos y no económicos, en toda la cadena de valor de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones. Se busca establecer incentivos generales y específicos para facilitar la transición de los vehículos hacia las tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones en todos los medios de transporte, y que, a través de una plataforma de cooperación entre el sector público, el sector privado, y la banca internacional, se pueda consolidar la movilidad limpia en la ciudad. Por lo tanto, es crucial incorporar incentivos en los diferentes niveles de la cadena, así como en la regulación, que premien la introducción de estas nuevas tecnologías, ya sea utilizando recursos públicos y/o subsidios de diferentes fondos público-privados.</p> <p>Así las cosas, y con el fin de generar el ascenso tecnológico del parque vehicular de Bogotá, se define una estrategia que busque incentivar la consolidación de flotas de tecnologías de cero y bajas emisiones en el corto plazo, y desincentivar las flotas de tecnologías de combustión a mediano y largo plazo. Es clave que se definan incentivos y desincentivos para los diferentes actores de la cadena de valor y los diferentes modos de transporte, con especial énfasis en los taxis y en el transporte privado (motocicletas, automóviles, camionetas y camperos, transporte de carga), ya que se considera la forma más efectiva de incidir en la transición de estos segmentos. Dentro de esta estrategia se contemplan los siguientes incentivos y desincentivos.</p> <p><u>Incentivos económicos a corto plazo</u></p> <p>Tributarios:</p> <p>Se sugieren los siguientes incentivos tributarios, que han sido evaluados preliminarmente en conjunto con la Secretaría Distrital de Hacienda, teniendo en cuenta que son incentivos asociados a la inversión del privado, tienen un plazo definido, y son competencia del Distrito, sin embargo, es posible promover otros que cumplan las condiciones anteriores y que sean viables:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Descuento al Impuesto de Industria y Comercio a empresas que realicen inversiones para la habilitación de estaciones de recarga de acceso público. 2. Descuento al Impuesto de Industria y Comercio a empresas de transporte de carga, de pasajeros o de mensajería que adquieran vehículos eléctricos y un descuento inferior para flotas de bajas emisiones. 	

Igualmente, se trabajará en la exploración y generación de otros incentivos tributarios en la ciudad y en la nación en articulación con las entidades del gobierno nacional.

No tributarios:

Adicionalmente se deben implementar otros incentivos económicos y no económicos, que, en conjunto con los tributarios, dinamicen la economía y el sistema proinversión para la modernización de la movilidad sostenible. Se relacionan a continuación, los incentivos que deberán ser promovidos para su aplicación:

3. Identificar y promover fuentes alternativas de financiamiento, fondos para el ascenso tecnológico y/o creación de convenios para la movilidad de cero y bajas emisiones que resulten en alternativas financieras con un enfoque diferencial.
4. Se deberá buscar que el sector privado promueva incentivos en toda la cadena de valor que sean aptos para cada modo de transporte y sus propietarios, es decir que se deben promover modelos de negocio con enfoque diferencial.
5. Evaluar la implementación de incentivos como descuentos en las tarifas de parqueadero, o tarifas o cupos preferenciales, cupos de publicidad exterior visual para taxis eléctricos, subsidios de acuerdo al tipo de flota y con enfoque diferencial, facilidades de financiación, descuentos en seguros y trámites, entre otros.

Desincentivos a mediano plazo a los vehículos de combustión

En paralelo, es necesario desincentivar el uso de energías fósiles. Ahora bien, en razón que los desincentivos tributarios que mayormente impactan a los vehículos contaminantes, provienen del orden nacional, el Distrito, a través de sus diferentes entidades, deberá gestionar y apoyar a través de conceptos técnicos y legales, proyectos de ley generados relacionados con:

6. Impuesto o cobro por contaminación para vehículos que utilizan combustibles fósiles o por estándar de emisión.
7. Tarifas superiores de Impuesto de Industria y Comercio por la comercialización de vehículos contaminantes

Adicional a esto es necesario promover acciones de competencia del Distrito como:

- Circulación restringida a vehículos de combustibles fósiles a través del control de la circulación con base en el nivel de emisiones contaminantes.
- Fortalecer las medidas de gestión de la demanda del transporte en virtud de las emisiones vehiculares.
- Identificar y formular desincentivos tributarios de competencia del Distrito.
- Registro exclusivo de vehículos particulares de cero emisiones en la ciudad.

Para posibilitar la implementación de algunos de estos incentivos y desincentivos es necesario desarrollar herramientas que posibiliten su adopción y control. En particular, para las medidas de restringir la circulación o implementar medidas de gestión de la demanda con base en los niveles de emisión de los vehículos, es estratégico contar con una etiqueta ambiental vehicular que sea una herramienta a través de la cuál se controle el cumplimiento de estas medidas.

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.

Para el desarrollo de esta herramienta, el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Transporte podrán reglamentar la clasificación de los vehículos con base en su nivel de emisiones a nivel nacional, por medio de etiquetas. Sin embargo, en conjunto con la Secretaría de Ambiente se está reglamentando la etiqueta ambiental vehicular que clasificará los vehículos de acuerdo a su nivel de emisiones.

En el marco de lo anterior, a continuación, se relacionan los siguientes productos incluidos en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PBCE):

- IP # 1.1.2. Consolidación del fondo de reposición de carga urbana para Bogotá
- IP # 1.1.3. Etiqueta ambiental vehicular
- IP # 1.1.4. Proyectos para la promoción del transporte de carga de último kilómetro a través de la ciclo logística y otros vehículos cero emisiones
- IP # 1.1.5. Medidas especiales de circulación para el transporte de carga, articuladas a desarrollos en infraestructura para Bogotá
- IP # 1.2.1. Esquema de cobro por externalidades asociadas al uso del vehículo particular
- IP # 1.2.2. Esquema de zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares
- IP # 1.2.3. Registro exclusivo para vehículos particulares de cero y bajas emisiones en la ciudad
- IP # 1.2.4. Plazas de parqueo preferenciales para vehículos eléctricos
- IP # 1.5.3. Consolidación del fondo de renovación de taxis
- IP # 1.5.4. Medidas para la gestión de la demanda del sector taxi en la ciudad
- IP # 1.5.5. Tarifa diferencial para vehículos cero emisiones del sector taxi en la ciudad
- IP # 1.6.1. Esquema de cobro por externalidades asociadas al uso de motocicletas particulares
- IP # 1.6.2. Esquema de zonas de restricción a la circulación de motocicletas de uso particular
- IP # 1.6.3. Registro exclusivo para motocicletas de uso particular de cero y bajas emisiones en la ciudad

OBJETIVOS:

1. Formular y adoptar incentivos económicos y no económicos en el corto plazo para la promoción y masificación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.
2. Formular y adoptar desincentivos económicos y no económicos en el mediano plazo para los vehículos de combustión.
3. Apoyar el desarrollo de herramientas que faciliten la adopción e implementación de los incentivos para la movilidad motorizada de cero emisiones y desincentivos para los vehículos de combustión.

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.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Promover la circulación y accesos preferenciales de los vehículos de cero y bajas emisiones a través de la exención de medidas que restrinjan la circulación como pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, cobros por congestión, accesos preferenciales a terminales, aeropuertos o centros comerciales, entre otros.
2. Incentivar puntaje adicional a licitaciones y procesos de contratación que prioricen vehículos eléctricos en diferentes procesos como flota escolar, vehículos de contratistas del Distrito para obras, entre otros.
3. Promover programas de autorregulación ambiental, para el corto plazo, por parte de propietarios de vehículos de la ciudad, bien sea por medio de pilotos o como complemento de otros proyectos de regulación de ambiente y movilidad.
4. Reglamentar las tecnologías de cero y bajas emisiones y los aspectos de clasificación obligatoria del parque automotor de la ciudad bajo el estándar de las etiquetas ambientales vigentes.
5. Reglamentar las condiciones de registro de vehículos de cero y bajas emisiones en cada tipología vehicular.
6. Adecuar los esquemas e instrumentos de control tanto de la clasificación vehicular como de las reglamentaciones que la usen como herramienta de gestión de la demanda.
7. Definir y articular medidas de restricción de la circulación acordes con los proyectos de movilidad con base en la etiqueta ambiental, como por ejemplo las Zonas Urbanas por un Mejor Aire, las restricciones vigentes del transporte de carga y el pico y placa solidario, cobros por externalidades, entre otros.
8. Generar los actos normativos para la definición de los plazos para registro y circulación máximos para los vehículos de combustión en las flotas de carga, taxis, vehículos particulares y motos, con el fin de cumplir con las metas de descarbonización del transporte.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁶⁹
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	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	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Hacienda

⁶⁹ 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 de Aire 2030 Plan de acción climática de Bogotá Ley 1964 de 2019 Acuerdo 790 de 2020 Acuerdo 811 de 2021 CONPES 3934 de 2018 Política de crecimiento verde		COSTO ESTIMADO \$232.253 ⁷⁰	
INDICADORES			
INDICADOR	% de implementación de Incentivos para promover la masificación de tecnologías de cero y bajas emisiones y desincentivos a los vehículos de altas emisiones	Meta plazo inmediato (2024)	100% de incentivos nuevos implementados
LÍNEA BASE	100% (Exención medida pico y placa a vehículos híbridos y eléctricos)	Meta corto plazo (2027)	100% de incentivos nuevos implementados
FUENTE	Reporte de las entidades que han implementado incentivos	Meta mediano plazo (2031)	100% de incentivos nuevos implementados
FÓRMULA	Incentivos/ para promover la masificación de tecnologías de cero y bajas emisiones y desincentivos a los vehículos de altas emisiones en todos los segmentos de transporte que sean institucionalizados (incentivos implementados/ incentivos planificados) *100	Meta largo plazo (2035)	100% de incentivos nuevos implementados

⁷⁰ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IDENTIFICACIÓN, MITIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LAS EXTERNALIDADES GENERADAS POR EL SECTOR TRANSPORTE	CÓDIGO: O4_E3_P3_2
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Se busca identificar y cuantificar las externalidades negativas generadas por el sector transporte en términos de residuos, emisiones atmosféricas, exposición a contaminantes y contaminación auditiva. Por consiguiente, diseñar e implementar metodologías unificadas y validadas entre las entidades del Distrito, en las cuales se permita cuantificar las externalidades ambientales, así como identificar los impactos del sector transporte en términos ambientales, sociales, de salud y económicos, teniendo en cuenta enfoques diferenciales tanto en la actividad de transporte como en sus potenciales impactos.</p> <p>Con esta cuantificación, incluyendo la estimación de la línea base de los impactos, se deben proponer y diseñar medidas y programas de mitigación y prevención e integrar la identificación de estos impactos en la formulación de proyectos de movilidad. En este sentido, es prioritaria la incorporación de la exposición al material particulado como criterio de diseño y operación del sistema de movilidad. Igualmente, bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital de Ambiente, y en articulación con el Subprograma <i>Implementación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones</i>, se debe diseñar e implementar el Programa de manejo de residuos del sistema de transporte, en particular relacionado con la gestión integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEES) generados por la flota eléctrica de transporte de pasajeros, de carga y vehículos de movilidad individual.</p> <p>Adicionalmente, es clave hacer pública la información para la ciudadanía y los diferentes actores y segmentos de transporte facilitando la toma de decisiones. Del mismo modo, informar a los principales generadores de contaminantes y residuos sobre su participación, con el fin de plantear metas y compromisos para reducir su impacto al medio ambiente.</p> <p>Con base al seguimiento realizado a estas medidas, se podrá considerar la actualización de la normativa distrital referente a los estándares ambientales aceptables con relación a la contaminación atmosférica y auditiva, teniendo en cuenta que las regiones y ciudades tienen la facultad de definir estándares más estrictos respecto a los definidos en la normativa nacional. Es recomendable que este proyecto se integre dentro de una instancia interinstitucional entre las Secretarías de Movilidad, Salud y Ambiente para realizar el seguimiento a estas actividades.</p> <p>Para la definición de metas se estima que las metodologías aborden las siguientes temáticas para cada año de corte:</p> <ul style="list-style-type: none"> -2024 - GEI y contaminantes locales -2027 - Estudio de residuos y salud (exposición) -2031 - Ruido 	

OBJETIVOS:

1. Establecer la línea base de los aportes del sector transporte a la contaminación atmosférica, auditiva y generación de residuos.
2. Realizar estimaciones periódicas a los diferentes impactos ambientales generados por el sector transporte e implementar medidas de mitigación de dichos impactos.
3. Informar a la sociedad civil de posibles riesgos a la salud por la contaminación del aire y brindar información a grandes operadores de transporte y usuarios de modos motorizados sobre los aportes de contaminación y generación de residuos.
4. Incluir en los planes, programas y proyectos de movilidad, alternativas que minimicen la exposición personal de los usuarios ante la contaminación atmosférica y auditiva.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Creación e implementación del Programa de manejo de residuos del sistema de Transporte:
 - a. Gestión Integral de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEES) generados por la flota eléctrica de transporte de pasajeros, de carga y vehículos de movilidad individual
 - b. Gestión Integral de Residuos Peligrosos y Especiales.
2. Identificación de las externalidades ambientales del transporte diferenciadas por:
 - a. Calidad del Aire
 - b. Cambio climático
 - c. Exposición al material particulado (donde a partir del seguimiento y las mediciones se expedirán lineamientos como criterios de diseño operación del sistema de movilidad)
 - d. Ruido

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁷¹
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	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	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Salud

⁷¹ 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 de Acción Climática de Bogotá Plan de Aire 2030		COSTO ESTIMADO \$7.995 ⁷²	
INDICADORES			
INDICADOR	Metodologías estandarizadas para identificar, cuantificar, mitigar y/o prevenir las externalidades negativas del sector transporte sobre el ambiente y la salud	Meta plazo inmediato (2024)	2
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	4
FUENTE	Reporte de la SDM sobre estudios y consultorías realizadas	Meta mediano plazo (2031)	5
FÓRMULA	Sumatoria de metodologías definidas	Meta largo plazo (2035)	5

⁷² Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: ASCENSO TECNOLÓGICO DE LA FLOTA DE TRANSPORTE ESCOLAR EN INSTITUCIONES EDUCATIVAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ D.C.	CÓDIGO: O4_E3_P3_3
DESCRIPCIÓN: <p>Uno de los sectores prioritarios para realizar el ascenso tecnológico es el del transporte escolar en instituciones educativas públicas, puesto que, a pesar de ser un sector que atiende diariamente una alta proporción de población vulnerable, como son los niños y niñas, su flota se caracteriza por una alta participación de vehículos que operan con combustibles fósiles, generando repercusiones negativas en la salud de la población atendida.</p> <p>Por consiguiente, se evidencia la necesidad de realizar el ascenso tecnológico de esta flota. Para desarrollarlo es necesario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar y caracterizar la flota que presta el servicio escolar para instituciones públicas. • Generar modelos de negocio y de operación alternativos con un alcance interinstitucional. • Desarrollar estudios de prefactibilidad, factibilidad y detalle para realizar el ascenso tecnológico de la flota escolar. • Desarrollar un proyecto piloto de vehículos cero emisiones en instituciones escolares educativas. • Desarrollar espacios de participación interinstitucionales, en los cuales se involucren a los diferentes actores asociados al transporte escolar, con el fin de identificar las principales necesidades, requisitos y oportunidades en términos de provisión, operación, contratación, infraestructura, oferta y demanda, las cuales permitan fomentar el ascenso tecnológico en el sector. • Llevar a cabo actividades intersectoriales con actores involucrados a lo largo de la cadena de valor de las tecnologías de cero y bajas emisiones que permitan contemplar modelos de negocio alternativos y eficientes para el sector del transporte escolar de instituciones públicas, y propender por incluir instituciones educativas privadas e incluso otros segmentos del transporte especial. • Explorar y generar incentivos económicos y no económicos para el ascenso tecnológico de la flota escolar. • Vincular al sector privado para desarrollar un ecosistema colaborativo para la adquisición y operación de la flota escolar eléctrica. • Articular proyectos existentes de movilidad escolar. • Sensibilizar a los actores relevantes del sector sobre la movilidad de cero y bajas emisiones. 	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar estrategias que faciliten el proceso de renovación tecnológica de la flota escolar de instituciones públicas. 2. Reducir la exposición personal de niños y niñas a contaminantes en microambientes asociados al transporte. 3. Reducir las emisiones de contaminantes locales y de gases de efecto invernadero emitidas por la flota escolar. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar y caracterizar la flota que presta el servicio escolar para instituciones educativas públicas ubicadas en la ciudad de Bogotá. 2. Desarrollar estudios de prefactibilidad, factibilidad y detalle para realizar el ascenso tecnológico de la flota escolar. 3. Desarrollar un proyecto piloto de vehículos cero emisiones en instituciones escolares educativas. 4. Desarrollar espacios de participación interinstitucionales, en los cuales se involucren a los diferentes actores asociados al transporte escolar en instituciones educativas públicas, donde se identifiquen las principales necesidades, requisitos y oportunidades en términos de provisión, operación, contratación, infraestructura, oferta y demanda. 	

ESCALA <div><input type="checkbox"/> Regional</div> <div><input type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input type="checkbox"/> Local</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS⁷³ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Educación Secretaría Distrital de Ambiente	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan de Aire 2030 Plan de acción climática de Bogotá Política Pública de mujer y Equidad de género		COSTO ESTIMADO \$1.080 ⁷⁴			
INDICADORES					
INDICADOR	Porcentaje de niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar de la SED que son transportados en vehículos de cero y bajas emisiones			Meta plazo inmediato (2024)	0%
LÍNEA BASE	0			Meta corto plazo (2027)	0%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad			Meta mediano plazo (2031)	6%
FÓRMULA	Número de niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar de la SED que son transportados en vehículos de cero y bajas emisiones /Número de niños y niñas que son transportados en vehículos)*100			Meta largo plazo (2035)	18,6%

⁷³ 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.

⁷⁴ Cálculo basado en costo de consultoría actual, recursos humanos. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: ASCENSO TECNOLÓGICO DEL TRANSPORTE OFICIAL	CÓDIGO: O4_E3_P3_4
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Uno de los sectores prioritarios para realizar el ascenso tecnológico es el del transporte especial, en particular, el ascenso de los vehículos utilizados por las entidades del Distrito. El ascenso tecnológico de la flota utilizada por las entidades del Distrito, incluyendo los propios, arrendados, en leasing o contratados (2.225 vehículos, Observatorio Ambiental de Bogotá - Secretaría Distrital de Ambiente), es clave ya que es importante liderar esta transición con ejemplo de las entidades.</p> <p>Frente a la flota de las entidades, es importante mencionar que, a través del Acuerdo del Concejo de Bogotá 811 de 2021, se definieron metas claras para el ascenso tecnológico de algunas tipologías de este segmento de transporte, estableciendo que para 2030 los automóviles, camionetas y camperos, tanto propios como contratados, para uso de las entidades para el transporte de pasajeros deben ser cero emisiones. Sin embargo, teniendo en cuenta el carácter estratégico de esta meta para dinamizar el mercado de estos vehículos e impulsar el cambio de los demás segmentos de flota contemplados en esta política, la Administración Distrital considera que es preciso trabajar de manera coordinada por todas las entidades distritales para cumplir la meta en el año 2028.</p> <p>Bajo este contexto, para posibilitar esta transición y el cumplimiento de las metas, se consideran como mínimo las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar lineamientos técnicos y normativos para optimizar el uso de estos vehículos y facilitar la compra y alquiler de estas tecnologías vehiculares. • Explorar y estructurar esquemas de compra y/o adquisición que incentiven estas tecnologías como las compras conjuntas para aprovechar economías de escala. • Divulgación de mejores prácticas y casos de entidades que comienzan la transición. • Apoyar y capacitar a los líderes de las entidades sobre tecnologías vehiculares cero emisiones y las formas de adquisición de estos vehículos. • Promover la instalación de cargadores de vehículos eléctricos en entidades distritales. • Realizar estudios y análisis para definir metas y la hoja de ruta para el ascenso de las flotas con funciones de seguridad, recolección de basuras, de atención de emergencias y salud, maquinaria amarilla y demás con funciones especiales. • Adecuar las licitaciones de maquinaria o vehículos utilizados por las entidades en obras y adecuaciones de infraestructura para que incentiven el uso de tecnologías de bajas y cero emisiones. <p>Se relaciona con los siguientes productos incluidos en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IP # 1.3.3. Procesos de adquisición y/o contratación que incluyen criterios diferenciales para vehículos cero emisiones 	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

- IP # 1.3.4. Procesos de adquisición y/o contratación que incluyen criterios diferenciales para flota oficial de motos cero emisiones

OBJETIVOS:

1. Promover el ascenso tecnológico de flota propia, comprada, arrendada o alquilada de las entidades Distritales.
2. Consolidarse como pioneros a nivel nacional y liderar el ascenso tecnológico desde el Distrito.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Generar lineamientos técnicos y normativos para optimizar el uso de estos vehículos y facilitar la compra y alquiler de estas tecnologías vehiculares.
2. Explorar y estructurar esquemas de compra y/o adquisición que incentiven estas tecnologías como las compras conjuntas para aprovechar economías de escala.
3. Apoyar y capacitar a los líderes de las entidades sobre tecnologías vehiculares cero emisiones y las formas de adquisición de estos vehículos.
4. Adecuar las licitaciones de maquinaria o vehículos utilizados por las entidades en obras y adecuaciones de infraestructura para que incentiven el uso de tecnologías de bajas y cero emisiones.
5. Comprender de las necesidades técnicas específicas tales como, autonomía en términos de distancia, fuerza y velocidad, de los vehículos de emergencia y reacción rápida (motocicletas para la prestación la gestión del tránsito y la prestación del servicio de seguridad y protección en la ciudad)

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁷⁵
Regional	<i>AA ESTRUCTURANTE</i>	
Distrital	Zona receptora de VIS	Secretaría Distrital de Movilidad
Local	Zona Receptora de actividades económicas	
No Aplica	<i>AA DE PROXIMIDAD</i>	Secretaría Distrital de Gobierno
	Zona generadora de soportes urbanos	
	Zona Receptora de soportes urbanos	Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá
	<i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i>	
	No Aplica	Secretaría Distrital de Hacienda

⁷⁵ 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.

INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan de Aire 2030 Acuerdo 811 de 2021 Ley 1964 de 2019		COSTO ESTIMADO \$86.227 ⁷⁶	Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Secretaría Distrital de Integración Social Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte Secretaría Distrital de Hábitat Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia Secretaría Jurídica Distrital Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría de Educación Distrital Secretaría Distrital de Salud
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de flota oficial para transporte de pasajeros de tecnologías cero emisiones	Meta plazo inmediato (2024)	22%
LÍNEA BASE	2%	Meta corto plazo (2027)	69%
FUENTE	Plan Institucional de Gestión Ambiental - PIGA	Meta mediano plazo (2031)	100%
FÓRMULA	(Vehículos de cero emisiones para transporte de pasajeros en la flota oficial/Total vehículos de flota oficial) *100%	Meta largo plazo (2035)	100%

⁷⁶ El cálculo contempla la renovación de vehículos propios y contratados de las entidades comprometidas. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

PROGRAMA: MOVILIDAD PARTICULAR LIMPIA E INTELIGENTE		CÓDIGO: O4-E3-P4
		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA La lucha contra el cambio climático requiere el liderazgo del sector movilidad debido a la contribución de las fuentes móviles (vehículos), en la generación de emisiones contaminantes. En virtud de dicha contribución, este programa, basado en la gestión de la demanda de transporte, incluye medidas tendientes a reducir las necesidades de viaje y, en los casos en que dichos viajes sean requeridos, utilizar alternativas de desplazamiento sostenibles. La reducción de las necesidades de viaje requiere la participación de entidades y empresas empleadoras o educativas que transformen sus modelos basados en la presencialidad y en horarios convencionales a modelos que admiten la virtualidad y jornadas laborales enfocadas en la productividad. Por su parte, las alternativas de desplazamiento sostenible, además del transporte público y la movilidad activa, también hace referencia a la utilización de tecnologías de cero emisiones en la movilidad particular y a la reducción del número de automóviles en vía a través de la movilidad compartida.	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementación y consolidación de la red de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos 2. Promoción de la cultura de la movilidad responsable 3. Implementación y fortalecimiento de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS 	

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA RED DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	CÓDIGO: O4_E3_P4_1
DESCRIPCIÓN: <p>Se busca promover el uso de vehículos eléctricos a través de una red consolidada de puntos de recarga en la ciudad. La infraestructura de recarga para vehículos eléctricos incluye el cargador para los vehículos, la subestación eléctrica, tableros de control, transformadores, protecciones eléctricas, postes antichoque, elementos publicitarios, entre otros elementos de soporte para el desarrollo de la actividad.</p> <p>El Plan de Ordenamiento Territorial establece que la red de estaciones de recarga para vehículos eléctricos está conformada por las estaciones de recarga de acceso público y privado. Esta red debe estar distribuida en toda la ciudad con el fin de minimizar el rango de ansiedad de los usuarios de vehículos eléctricos y promover diferentes alternativas tecnológicas para que Bogotá sea una ciudad inteligente. Igualmente, debe considerar diferentes tipos de infraestructura de recarga de acuerdo a el tipo de predio, uso del espacio y necesidades de los usuarios.</p> <p>Para consolidar una red de infraestructura de recarga inteligente, accesible y competitiva, se consideran como mínimo las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar, implementar y hacer seguimiento de la estrategia de despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, que determine las necesidades de cargadores lentos, semi rápidos y rápidos y las zonas de implementación de los mismos. • Para la red de acceso público en espacios de propiedad pública se deberán seguir los lineamientos del Decreto Distrital 552 de 2018, la Resolución 218 de 2021 del DADEP, la Resolución 40223 de 2021 del Ministerio de Minas y Energía y demás normatividad que se expida al respecto. Así mismo, se deberán identificar los predios fiscales que en diferentes proyectos de movilidad sostenible de la ciudad tengan posibilidad para instalar estaciones de recarga. Se deberá coordinar con las entidades administradoras de los diferentes espacios públicos para autorizar el desarrollo de la actividad en los mismos (DADEP, IDRD, IDU, entre otras). Se recomienda que en los espacios de propiedad pública se realicen Contratos de Aprovechamiento y Mantenimiento del Espacio Público y/o otras figuras de contratación bien sean convenios, alianzas público privadas, concesiones, entre otros, de acuerdo al tipo de espacio e infraestructura a instalar • En los cupos preferenciales para vehículos eléctricos en estacionamiento en vía se deberá promover la instalación de cargadores para los vehículos, las estaciones de recarga podrán ser lentas, semi rápidas y rápidas • Para los predios compartidos (en propiedad privada, pero de acceso público) se deberán evaluar y generar incentivos tributarios, económicos y no económicos para la promoción de puntos de recarga por parte del sector privado. Se recomienda que estas estaciones de recarga sean semi rápidas y rápidas. • Para este proyecto se debe tener en cuenta la utilización de fuentes no convencionales de energía renovable (FNCER), como, por ejemplo, la energía solar fotovoltaica o vincular las baterías de segundo o tercer uso de vehículos eléctricos para el almacenaje de esta energía. Según lo establecido en el Acuerdo 811 de 2021 la Administración Distrital impulsará la provisión e implementación de sistemas de suministro de energía eléctrica de conexión a la red basada en FNCER o aquella que la derogue o modifique, que permitan la carga de 	

buses eléctricos, vehículos de transporte oficial y públicos, las cuales podrán ser instaladas en portales y/o patios del Sistema Transmilenio y del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP y/u otros lugares estratégicos.

- Esta acción prioritaria incluye el fortalecimiento de la SDM como entidad líder en la facilitación para la proliferación de tecnologías limpias en la movilidad, quien deberá articularse con la SDP, la SDA, el GEB y empresas de distribución de energía eléctrica y de cargadores de vehículos eléctricos para promover la instalación de puntos de recarga de energía eléctrica en la ciudad.
- En el marco del modelo de ciudades y territorios inteligentes, se promoverá la incorporación de aplicaciones tecnológicas para la gestión, control e interrelación con los usuarios de los puntos de recarga de vehículos eléctricos. De igual manera, se deben integrar criterios de interoperabilidad para facilitar el acceso al servicio de recarga de vehículos eléctricos por parte de la ciudadanía
- En lo que respecta a espacios privados de uso privado (hogares, oficinas, etc), la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Hábitat deberán dar cumplimiento al artículo 10 de la ley 1964 de 2019 y al artículo 213 del Decreto Distrital 555 de 2021 por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial.

El indicador se calcula de la siguiente manera: $(\text{Potencia (kW) para recarga de vehículos eléctricos ofrecida en espacios de acceso público} / \text{Potencia (kW) para recarga de vehículos eléctricos demandada en espacios de acceso público}) * 100\%$

La metodología de cálculo se describe en el Anexo II del documento de la Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones.

Para calcular el numerador de la fórmula, la oferta de recarga de acceso público se debe sumar la potencia de todas las estaciones de carga de acceso público en la ciudad. Esta información se obtiene a partir de los reportes que realicen las empresas prestadoras del servicio de recarga de vehículos eléctricos, y la plataforma⁷⁷ que disponga el Ministerio de Minas, en cumplimiento del artículo 3 de la Resolución 40223 de 2021. En caso de que la información disponible en la plataforma se encuentre desactualizada, se podrá complementar con otras fuentes de información o con información primaria que se solicite a los prestadores del servicio.

Para calcular el denominador de la fórmula, la demanda de carga de acceso público se debe estimar con base en los automóviles, camperos y camionetas eléctricas e híbridos y los taxis eléctricos registrados en el RDA.

Se relaciona con los siguientes productos incluidos en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones:

- 4.1.1 Consolidación de la red de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en vía y fuera de vía
- 4.1.2. Descuento en tributo distrital para desarrollo de infraestructura de recarga
- 4.1.3. Proyecto de ley para la eliminación del IVA al servicio de recarga para vehículos eléctricos
- 4.1.4. Proyecto de reglamentación de interoperabilidad de la infraestructura de recarga

OBJETIVOS:

1. Consolidar una red de estaciones de recarga para vehículos eléctricos que sea inteligente, accesible y competitiva en articulación con el sector privado.

⁷⁷ Disponible en: <https://cargamap.minenergia.gov.co/#/pages/maps/leaflet>

2. Promover la instalación de puntos de recarga privada en hogares, oficinas (para sus empleados o miembros de la comunidad) y comercial de uso exclusivo.
3. Promover la instalación de puntos de recarga de acceso público en predios fiscales, espacio público y predios privados de acceso público.
4. Crear el marco regulatorio, los lineamientos técnicos e incentivar la instalación de estaciones de recarga de acceso público
5. Promover espacios de investigación, desarrollo e innovación sobre nuevas alternativas de recarga de vehículos eléctricos y de ser viables implementarlas.
6. Generar un esquema de incentivos económicos y no económicos que promuevan el desarrollo de una red de estaciones de recarga.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Desarrollar, implementar y hacer seguimiento de la estrategia de despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, que determine las necesidades de cargadores lentos, semi rápidos y rápidos y las zonas de implementación de los mismos.
2. Identificar los predios fiscales que en diferentes proyectos de movilidad sostenible de la ciudad tengan posibilidad para instalar estaciones de recarga. Se deberá coordinar con las entidades administradoras de los diferentes espacios públicos para autorizar el desarrollo de la actividad en los mismos.
3. Promover la instalación de cargadores en los cupos preferenciales para vehículos eléctricos del proyecto de estacionamiento en vía.
4. Generar un esquema de incentivos tributarios, económicos y no económicos que promuevan el desarrollo de una red de estaciones de recarga (descuento del Impuesto de Industria y Comercio o descuento en el Impuesto Predial a quienes realicen inversiones para la instalación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, propuesta de reglamentación para eliminación del IVA al servicio de recarga de vehículos eléctricos, propuesta de reglamentación de interoperabilidad del servicio de recarga de vehículos eléctricos).
5. Elaborar una propuesta de ley que apruebe la eliminación del cobro del IVA del 19% al servicio de recarga de vehículos eléctricos. Esto representará un gran beneficio para los usuarios finales, disminuyendo el costo del servicio y así mismo facilitará las inversiones en desarrollo de infraestructura de recarga logrando una sostenibilidad financiera de los sistemas de carga.
6. Elaborar una propuesta de reglamentación para el gobierno nacional sobre la interoperabilidad del servicio de recarga de vehículos eléctricos. Esto representará un gran beneficio para los usuarios finales, puesto que se les facilitará cargar en cualquier tipo de estación sin importar la ciudad o el prestador de servicio, les permitirá acceder a información del servicio de manera más transparente
7. Desarrollar proyectos piloto para promover nuevas tecnologías de recarga de vehículos eléctricos.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁷⁸
Regional	<i>AA ESTRUCTURANTE</i>	Ministerio de Minas y Energía
Distrital	Zona receptora de VIS	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio
Local	Zona Receptora de actividades económicas	Secretaría Distrital de Planeación
No Aplica	<i>AA DE PROXIMIDAD</i>	Secretaría Distrital de Hábitat
	Zona generadora de soportes urbanos	Secretaría Distrital de Ambiente
	Zona Receptora de soportes urbanos	

⁷⁸ 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.

	A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS No Aplica		Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Secretaría Distrital de Hacienda Secretaría Distrital de Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano Terminal de Transportes S.A. Operadora Distrital de Transporte S.A.S (La Rolita) Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público Instituto Distrital de Recreación y Deporte
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO \$1.254 ⁷⁹		
Plan de Ordenamiento Territorial Documento CONPES 3934 de 2018 Política de crecimiento verde Plan de Aire 2030 Plan de acción climática de Bogotá Ley 1964 de 2019 Resolución 40223 de 2021 - MinMinas Decreto 191 de 2021- Mintransporte			
INDICADORES			
INDICADOR	Potencia Instalada de Recarga de Acceso público (kW).	Meta plazo inmediato (2024)	2.390 kW
LÍNEA BASE	1.640 kW (2021)	Meta corto plazo (2027)	17.649 kW
FUENTE	Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones	Meta mediano plazo (2031)	55.765 kW
FÓRMULA	Potencia (kW) para recarga de vehículos eléctricos ofrecida en espacios de acceso público	Meta largo plazo (2035)	133.612 kW

⁷⁹ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: PROMOCIÓN DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD COMPARTIDA	CÓDIGO: 04_E3_P4_2
DESCRIPCIÓN: <p>Este proyecto busca comprender e identificar alternativas para promover la movilidad compartida a nivel de política pública, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de incentivos y desincentivos. • Reconocimiento de soluciones que facilitan los viajes compartidos. • Alternativas de promoción de la cultura de la movilidad compartida a nivel de ciudad. • Trabajo conjunto con comunidades específicas como empresas, entidades y universidades (a través de la Red Muévete Mejor). • Caracterización de los hábitos de viaje de personas usuarias de diferentes alternativas de movilidad compartida. • Prácticas de reconocimiento y divulgación (redes sociales, eventos, medios de comunicación). • Intervenciones y definición de reglas de uso de infraestructura. • Implementación de zonas, corredores o carriles para el tránsito exclusivo de vehículos con alta ocupación. • Generación de espacios de participación que posibiliten el intercambio de experiencias y puntos de vista de diferentes actores. 	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Incrementar la ocupación vehicular en la ciudad, reduciendo así el número de viajes en vehículo particular. 2. Explorar alternativas de movilidad compartida adicionales al carpooling, de tal manera que se tenga un enfoque de movilidad de personas que no implique crecimientos acelerados del parque automotor. 3. Reducir los niveles de congestión y siniestros viales mediante la promoción de una cultura del uso eficiente del espacio público destinado para el tránsito vehicular mixto. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Analizar la información recopilada durante el piloto y la consultoría para ajustar la normatividad sobre Movilidad Compartida. 2. Promover el uso eficiente de la infraestructura vial e incentivar el uso de medios de transporte sostenibles, incluyendo la promoción de la movilidad compartida a través de la Red Muévete Mejor. 3. Revisión de resultados identificados en consultoría para plantear incentivos de movilidad compartida. 4. Definición de incentivos económicos/financieros aplicables dentro del marco normativo Distrital para promoción de movilidad compartida. 5. Identificar partes interesadas en desarrollar alternativas de movilidad compartida e implementar metodologías de control para su uso. 6. Ajuste normativo para posibilitar la integración de viajes compartidos con distintos puntos de origen y destino. 7. Realizar el análisis de la normatividad que se debería ajustar o desarrollar para esta oferta de transporte, e integración de alternativas de movilidad compartida. 8. Evaluar posibles reducciones en los tiempos de desplazamiento debido a la oferta de esta infraestructura. 9. Evaluar los ajustes normativos necesarios para la operación de la infraestructura exclusiva para vehículos con alta ocupación. 10. Evaluar a la luz de los resultados de análisis la conveniencia de la implementación de la infraestructura. 11. Implementar diferentes metodologías de control para la verificación de la ocupación vehicular. 	

12. Generar estadísticas en donde se identifique la relación de número de carros circulando con número de siniestros presentados en las vías.

ESCALA <div><input checked="" type="checkbox"/> Regional</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS⁸⁰ Secretaría Distrital de Movilidad	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Distrital de Desarrollo Decreto Distrital 183 de 2022 Resolución Distrital 21096 de 2021 Resolución Distrital 173157 de 2021		COSTO ESTIMADO \$2.453 ⁸¹			
INDICADORES					
INDICADOR	Porcentaje de usuarios de automóvil que utilicen alternativas de movilidad compartida		Meta plazo inmediato (2024)	5%	
LÍNEA BASE	0% (En promedio, 207.154 vehículos se registraron mensualmente, en el permiso de movilidad compartida)		Meta corto plazo (2027)	15%	
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad		Meta mediano plazo (2031)	20%	
FÓRMULA	100*(Número de usuarios del automóvil que realicen viajes usando alternativas de movilidad compartida / Número total de usuarios diarios del automóvil calculado a partir de la encuesta de movilidad)		Meta largo plazo (2035)	30%	

⁸⁰ 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.

⁸¹ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

TÍTULO DE PROYECTO: IMPLEMENTACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LOS PLANES INTEGRALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS	CÓDIGO: O4_E3_P4_3
DESCRIPCIÓN: <p>El proyecto buscará involucrar a entidades públicas, empresas privadas y universidades, en la presentación e implementación del Plan Integral de Movilidad Sostenible -PIMS. Este Plan es un instrumento de planeación operacional, sectorial y organizacional de la movilidad que facilita a las organizaciones la promoción de estrategias orientadas a fomentar la movilidad sostenible y mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados con motivo de trabajo o estudio. Dentro de las acciones a implementar, las organizaciones pueden incluir la reducción de viajes (teletrabajo, semanas comprimidas), el fomento del uso de modos de transporte activos (caminar, usar la bicicleta, usar el transporte público), optimizar y racionalizar el uso de los modos de transporte motorizados (carro compartido) y promover la transición hacia tecnologías limpias. El PIMS se encuentra reglamentado mediante el Decreto Distrital 037 de 2019.</p> <p>Un porcentaje significativo del total de viajes diarios que se realizan en la ciudad de Bogotá corresponden a los viajes con motivo trabajo y estudio; si estos viajes se redujeran o se realizaran de manera más sostenible, tendrían un impacto transformador de la situación actual de movilidad, así como en la distribución del espacio, en la siniestralidad vial, en la salud, en el cuidado del medio ambiente y en general, en la calidad de vida de las personas. Para facilitar en empresas privadas, entidades públicas y universidades la promoción de un cambio de hábitos de viaje en sus colaboradoras/es y estudiantes, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Red Muévete Mejor, acompaña la creación e implementación de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir el número de viajes que realizan las personas hacia sus lugares de trabajo o estudio. 2. Fomentar el uso de modos de transporte activos (caminar, usar la bicicleta, usar el transporte público). 3. Optimizar y racionalizar el uso de los modos de transporte motorizados. 4. Disminuir siniestros viales. 5. Promover la transición hacia tecnologías limpias. 6. Promover los comportamientos seguros en los viajes con motivo trabajo o estudio. 	
ACCIÓN PRIORITARIA:	

<p>1. Promover mediante asesoría, capacitación y reconocimientos, la presentación e implementación de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entidades públicas del nivel central, descentralizado y de las localidades del Distrito Capital. - Empresas privadas con 200 o más colaboradores/as. - Instituciones de Educación Superior con sede en Bogotá 		
<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><i>AA ESTRUCTURANTE</i></p> <p>Zona receptora de VIS</p> <p>Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><i>AA DE PROXIMIDAD</i></p> <p>Zona generadora de soportes urbanos</p> <p>Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i></p> <p>No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS⁸²</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>Acuerdo 660 de 2016</p> <p>Acuerdo 663 de 2017</p> <p>Decreto Distrital 037 de 2019</p> <p>Resolución 108 de 2019</p>	<p>COSTO ESTIMADO</p> <p>\$6.414⁸³</p>	
<p>INDICADORES</p>		

⁸² 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.

⁸³ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADOR	Número de PIMS aprobados.	Meta plazo inmediato (2024)	161
LÍNEA BASE	141 PIMS aprobados (a enero 2023).	Meta corto plazo (2027)	191
FUENTE	Base de datos de la Red Muévete Mejor	Meta mediano plazo (2031)	231
FÓRMULA	Sumatoria de documentos PIMS aprobados (acumulativo desde 2017, año en que las organizaciones empezaron a presentar el PIMS a la SDM).	Meta largo plazo (2035)	271

*Cálculo elaborado por la Red Muévete Mejor

OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	CÓDIGO: O4-E4
	Versión: septiembre 2023
ESTRATEGIA: CONSTRUIR UNA CULTURA DE APROPIACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA INCIDENTE HACIA UNA MOVILIDAD EQUITATIVA Y SOSTENIBLE.	
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA <p>Una movilidad sostenible y segura requiere el desarrollo y la consolidación de una cultura de apropiación en la cual los ciudadanos reconozcamos la incidencia del espacio público y del sistema de transporte en la transformación positiva de una ciudad y, por lo tanto, nuestros comportamientos reflejen cuidado y respeto por los elementos que posibilitan la reducción de brechas, el goce de derechos y la construcción de una ciudad equitativa.</p> <p>Aunado a lo anterior, es determinante construir un entorno en que se privilegie la participación ciudadana, mediante mecanismos y espacios de diálogo con la ciudadanía que fortalezcan la toma de decisiones del sector público mediante ejercicios de co-creación, teniendo en cuenta el reconocimiento diferenciado de cada uno de los actores que hacen parte de dicho sistema. En este sentido, se requiere mejorar la calidad, disponibilidad y oportunidad de la información, así como los servicios ofrecidos a la ciudadanía, en el marco del rol de autoridad de tránsito que ejerce la Secretaría Distrital de Movilidad.</p> <p>Implementar esta cultura de apropiación y participación ciudadana implica fortalecer los intercambios de conocimientos por medio de procesos de formación con la ciudadanía sobre temáticas de la movilidad donde se compartan conocimientos técnicos del sector y saberes que fomenten la corresponsabilidad y autorregulación en el espacio público</p>	PROGRAMAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Cultura ciudadana y pedagogía para un mejor transporte público. 2. Servicios y atención a la ciudadanía

PROGRAMA: CULTURA CIUDADANA Y PEDAGOGÍA PARA UNA MOVILIDAD EQUITATIVA, SEGURA Y SOSTENIBLE		CÓDIGO: O4-E4-P1 Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA <p>La consolidación de una movilidad sostenible y segura es afectada por comportamientos que no solo pueden afectar al individuo que los desarrolla, sino también a quienes rodean a dicho individuo e incluso a toda la sociedad. Ejemplo de ello, es el uso del transporte público sin el pago de las tarifas establecidas, lo cual reduce los ingresos del SITP afectando la calidad de la prestación del servicio.</p> <p>Otros comportamientos individuales que impactan de forma negativa a la sociedad corresponden a las conductas de riesgo en la vía, las cuales, además de poner en peligro a quien las ejerce, puede afectar la integridad de terceros inocentes. Situación similar ocurre con prácticas en la conducción de vehículos automotores que incrementan las emisiones contaminantes, lo cual afecta la calidad del aire y por tanto incrementa los riesgos de enfermedades respiratorias en la población. Teniendo en cuenta el impacto que tienen en la sociedad las decisiones que tomamos en el libre ejercicio de nuestra movilidad, este proyecto tiene como propósito promover la cultura ciudadana de sostenibilidad y seguridad. Lo anterior, mediante actividades de comunicación y pedagogía que generen conocimiento en todos los actores de la movilidad referente a prácticas que, bien sea como usuarios del SITP o conductores, nos corresponde ejercer para lograr la transformación de la movilidad de la ciudad.</p>	PROYECTOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento de la cultura de pago en el SITP, Cultura del cuidado para los usuarios y de la infraestructura. 2. Fortalecimiento de la cultura vial y promoción del cambio de comportamiento para la seguridad vial 3. Fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana en asuntos de movilidad con enfoque territorial 4. Aumento del conocimiento y las prácticas de conducción sostenible en la ciudadanía. 5. Fortalecimiento de la formación integral de prestadores del sistema de transporte público. 6. Pedagogía para la transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones. 	

TÍTULO DEL PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA DE PAGO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, CULTURA DEL CUIDADO PARA LOS USUARIOS, Y DE LA INFRAESTRUCTURA	CÓDIGO: O4_E4_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>A diario, Transmilenio moviliza a 3.7 millones de personas aproximadamente y se estima que el 29 % de los pasajeros evitan pagar el pasaje, generando una pérdida semanal de entre 8.000 a 10.000 millones de pesos al Sistema. Este fenómeno ha ido en aumento a través de los años. En el 2019, el porcentaje era menor, estaba en el 16,7 %, lo que evidencia que el número de colados se ha más que duplicado en tan solo tres años, frente al segundo semestre del 2021 hubo un aumento cercano al 20 %.</p> <p>Los días con mayor evasión son los fines de semana, principalmente, los domingos y festivos con un 45,5%. Respecto a las franjas horarias, las de mayor evasión son las comprendidas en tipo transición con el 32.6 %</p> <p>Esta evasión del pago, además de generar un perjuicio financiero para el Sistema y la sostenibilidad del mismo, afecta la operación porque altera los datos para la programación de las frecuencias y los aforos en los buses del Sistema.</p> <p>Respecto al componente social y cultural, esta actuación se ha convertido en una moda o tendencia, en ciertos grupos sociales se apela a que se puede ser tonto o miedoso por no hacerlo, generando una presión social que conlleva a irrespetar el Sistema. Con este propósito, la administración distrital deberá implementar acciones enfocadas en establecer la cultura de pago en el SITP, respeto a usuarios, funcionarios, operadores y a la infraestructura del sistema, comportamientos seguros en las vías, capacitación de conductores y conductoras del transporte público y fortalecimiento de espacios de participación ciudadana.</p> <p>En este sentido, las estrategias de comunicación, cultura ciudadana y pedagogía sensibilizan sobre los comportamientos adecuados en el transporte público, lo que podría ayudar a modificar esas conductas o percepciones negativas. La Administración Distrital ha realizado diferentes intervenciones y campañas para mejorar estos comportamientos, sin embargo, se hace necesario que este tipo de estrategias tengan continuidad por un largo tiempo para tener mayor alcance.</p> <p>Es importante que desde el Plan de Movilidad Segura y Sostenible - PMSS se realice un esfuerzo articulado y permanente para el desarrollo de la cultura ciudadana en el transporte público, para que se puedan obtener resultados contundentes a un mediano y largo plazo, y se vea reflejado en la apropiación y cuidado de la infraestructura de transporte público existente, la que se está construyendo y la que se tiene planeada.</p>	
OBJETIVOS:	

1. Implementar estrategias de comunicación y cultura ciudadana permanentes con alcance pedagógico que fortalezcan la apropiación y cuidado del sistema de transporte y mitiguen la evasión de pago.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Realizar un diagnóstico sobre los comportamientos sociales y culturales que llevan a esta evasión del pago de la tarifa del transporte público, que permita focalizar las acciones a este grupo objetivo.
2. Diseño e implementación de estrategias de comunicación, pedagogía y cultura ciudadana que promuevan la apropiación y sentido de pertenencia del sistema de transporte público para evitar la evasión del pago y el cuidado de buses y estaciones, respeto a funcionarios y operadores como beneficio para todos los ciudadanos.
3. Desarrollar mediciones semestralmente sobre la percepción que tienen los ciudadanos frente al transporte público que permita evaluar los cambios en la percepción y las necesidades para la nueva infraestructura.

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 <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 INVOLUCRADAS⁸⁴ TRANSMILENIO S.A. Empresa Metro Operadora Pública de Transporte La Rolita Instituto de Desarrollo Urbano Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte Secretaría Distrital de Gobierno
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Informe de Evasión en el Componente Troncal de Transmilenio 2022-II	COSTO ESTIMADO \$3.000 ⁸⁵	

⁸⁴ 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.

⁸⁵ Valores en millones de pesos, a precios constantes a 2023

INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y acciones pedagógicas que promuevan el cuidado del SITP	Meta plazo inmediato (2024)	100%
LÍNEA BASE	100% (Estrategias de comunicación implementadas a la fecha por TMSA que promueven cuidado del TP)	Meta corto plazo (2027)	100%
FUENTE	TRANSMILENIO S.A. Número de estrategias de comunicación y cultura ciudadana que promuevan el cuidado de transporte público ejecutadas / Número de estrategias de comunicación y cultura ciudadana que promuevan el cuidado de transporte público planeadas * 100	Meta mediano plazo (2031)	100%
		Meta largo plazo (2035)	100%

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA VIAL Y PROMOCIÓN DE CAMBIO DE COMPORTAMIENTO PARA LA SEGURIDAD VIAL	CÓDIGO: O4_E4_P1_2
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>A partir de la adopción del modelo del sistema seguro y del enfoque de Visión Cero, la administración distrital y en particular la Secretaría Distrital de Movilidad han adoptado la Cultura ciudadana como uno de los fundamentos para el análisis, diseño y fomento de planes y proyectos tendientes al fortalecimiento de hábitos y prácticas seguras en el espacio público y de modo particular en las vías y en el sistema de la movilidad de la ciudad.</p> <p>El mencionado enfoque plantea que el comportamiento humano está constituido por un conjunto de conocimientos, habilidades, creencias, emociones, actitudes, sesgos, prejuicios y representaciones sociales que se sitúan y organizan en función de circunstancias precisas, lo cual da cuenta de modos de percepción, adopción y adaptación a las condiciones del entorno en función de necesidades individuales y colectivas.</p> <p>Las estrategias de interconexión y organización de dichos elementos dan lugar a la estructuración y adopción de esquemas normativos, sean estos de tipo social, moral o formal que regulan el comportamiento en circunstancias situadas. En muchos casos la configuración de estos esquemas normativos, lejos de plantear situaciones de protección o fomento de la apropiación del espacio público, así como de los derechos y libertades que protegen y regulan su uso, terminan por constituir barreras para la implementación y apropiación co-regulada y autorregulada del sistema de la movilidad por parte de la ciudadanía.</p> <p>Las estrategias de comunicación, cultura ciudadana y pedagogía identifican esas barreras que impiden el comportamiento deseado de los individuos y les ofrece alternativas para que se lleve a cabo o para que se cambie la actitud o la creencia hacia el comportamiento deseado. Desde el Plan Distrital de Seguridad Vial, se adoptan componentes y acciones que se alinean con la formulación del proyecto y se promueve el compromiso de abordar esta línea en la seguridad vial de una forma más integral, contando con la articulación de diversas entidades distritales. Sin embargo, es importante que desde el Plan de Movilidad Segura y Sostenible se aúnen esfuerzos para el desarrollo de cultura vial para que en un mediano y largo plazo, resulte en un cambio de comportamiento para una mejor convivencia en el sistema de movilidad y respeto por las normas de tránsito, desligadas al enfoque exclusivo de control de conductas de riesgo.</p> <p>La generación de las estrategias de seguridad vial debe tener un enfoque diferencial y considerar las particularidades de los diferentes usuarios viales. Los retos en movilidad luego de la pandemia de COVID 19, han estado marcados por la necesidad de proponer soluciones innovadoras y que consideren las necesidades de cada actor vial, por ello, adquiere importancia para afrontar los retos en materia de seguridad vial la investigación permanente, así como la efectiva transferencia de conocimientos sobre experiencias a nivel nacional e internacional.</p>	

Por lo que es importante que, para el diseño, testeo, implementación y evaluación de intervenciones de cultura ciudadana, estrategias de comunicación y pedagogía, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) articule sus oficinas de datos (Dirección de Inteligencia para la Movilidad), Seguridad Vial (Oficina de Seguridad Vial) y Comunicaciones (Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad). Además, estas estrategias pueden involucrar a más actores externos a la SDM, para fomentar el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana orientadas a preservar la vida en la vía.

Como elemento adicional a este proyecto, en el proceso de evaluación es clave entender la percepción de seguridad (ligado a siniestralidad vial) en el sistema de movilidad por parte de los usuarios viales, por lo que parte del proyecto debe incorporar el desarrollo de encuestas de percepción vial, para una mejor comprensión sobre la sensación de seguridad vial en el sistema de movilidad. Cabe anotar, que podrá evaluarse mecanismos alternos para la evaluación de estrategias de cultura vial y cambio de comportamiento, midiendo la percepción de seguridad vial de los diferentes usuarios en la vía. Así mismo, es importante generar documentación de lecciones aprendidas sobre las acciones implementadas, de modo que sean un mecanismo para la mejora continua y fortalecimiento de una estrategia de cultura vial y cambio de comportamiento en el largo plazo y como acción permanente que soporte de forma transversal las diversas acciones que promuevan la preservación de la vida.

OBJETIVOS:

1. Diseñar estrategias de comunicación y cultura ciudadana permanentes con alcance pedagógico para promover cambios comportamentales en los diferentes roles de los usuarios viales.
2. Medir e implementar estrategias y/o acciones de cultura vial asociadas a cambios de comportamientos de riesgo y seguridad vial.
3. Generar campañas y acciones de cultura ciudadana que influyan en la reducción de siniestros de tránsito asociados a comportamientos riesgosos, como el exceso de velocidad, maniobras de riesgo, uso de elementos de protección, entre otros.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Diagnóstico y sistematización sobre documentación referida a la percepción de seguridad vial en Bogotá, especialmente a lo referido a exceso de velocidad y maniobras peligrosas.
2. Conformación de equipo articulador para desarrollo de acciones de cultura y cambio de comportamiento de riesgo de seguridad vial a nivel institucional.
3. Diseño e implementación de estrategias de cultura ciudadana basadas en información y datos, para evidenciar la magnitud de la problemática, los principales riesgos asociados al comportamiento de los usuarios viales en la ciudad y proponer acciones pedagógicas y de cambio de comportamiento que los contrarresten.
4. Desarrollo de encuestas de percepción vial o instrumento que permita evaluación de cambios en la percepción sobre seguridad vial.
5. Documentación de lecciones aprendidas sobre acciones de cambio de comportamiento y cultura vial.

ESCALA <div><input checked="" type="checkbox"/> Regional</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <div><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</div> <div><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</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>		ENTIDADES INVOLUCRADAS ^{86 87} Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría de Cultura Recreación y Deporte	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026		COSTO ESTIMADO \$47.300 ⁸⁸			
INDICADORES					
INDICADOR	Mejora en percepción de seguridad vial por parte de ciudadanía con respecto al año 2022			Meta plazo inmediato (2024)	30%
LÍNEA BASE	27%			Meta corto plazo (2027)	50%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad			Meta mediano plazo (2031)	65%
FÓRMULA	Diferencia entre el porcentaje de ciudadanos encuestados que manifestaron mejora en percepción de seguridad vial con respecto a 2022 medido en el año <i>n</i> y el porcentaje de ciudadanos encuestados que manifestaron mejora en percepción de seguridad con respecto a 2022 en el año 2024.			Meta largo plazo (2035)	70%

⁸⁶ Contempla también Demás entidades públicas distritales y de orden nacional que puedan involucrarse incluyendo al Sector privado, Academia e investigadores

⁸⁷ 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.

⁸⁸ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LOS ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN ASUNTOS DE MOVILIDAD CON ENFOQUE TERRITORIAL	CÓDIGO: O4_E4_P1_3
DESCRIPCIÓN: Reconociendo la vital importancia de los aportes de la ciudadanía para la construcción de ciudad-región, el sector público debe proporcionar las condiciones para que ese diálogo pueda darse de una manera corresponsable y fluida. En este sentido, este proyecto propone aunar esfuerzos para fortalecer las instancias y espacios de participación, en términos de convocatoria, apropiación e incidencia de los aportes ciudadanos, a partir de un arreglo normativo que empodere los espacios, así como de una convocatoria diversa y plural. Igualmente, robustecer los canales de diálogo con los que cuenta el sector movilidad brindando, por un lado, unos Centros Locales de Movilidad amigables, que inviten a la ciudadanía a realizar un acercamiento con la institucionalidad pública y que generen dinámicas de apropiación por parte de la comunidad; por otro lado, son necesarias oportunidades de diálogo permanentes paralelas a las audiencias públicas de rendición de cuentas con un enfoque diferencial y territorial, que abarque diferentes formas de contacto con la ciudadanía, tanto virtuales, como presenciales. Este proyecto contempla: <ol style="list-style-type: none"> 1. Intercambio de saberes y procesos de formación con la ciudadanía y grupos de interés que apoyen ejercicios de co-gestión: 2. Mediación comunitaria 3. Gestión social para la co - creación en el sector movilidad 	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer los canales presenciales y virtuales de diálogo del sector movilidad con la ciudadanía, desde un enfoque territorial. 2. Mitigar los impactos sociales frente a la implementación de las políticas del sector movilidad. 3. Gestionar conflictos que afecten la movilidad de la ciudad-región 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Definición de mecanismos de corresponsabilidad entre la ciudadanía y las entidades del sector movilidad para la valoración e identificación de oportunidades de mejora de las 20 instancias locales de la entidad (Consejos locales de la bicicleta), según las particularidades de cada Consejo. 2. Acciones de involucramiento de la ciudadanía en la formulación de políticas, planes y proyectos del sector movilidad 3. Diálogos ciudadanos y audiencias públicas de Rendición de Cuentas del Sector Movilidad 4. Compartir conocimientos técnicos y saberes con la ciudadanía, lideresas y líderes sociales en temas actuales del sector movilidad con enfoques territorial y diferencial, que fomenten la corresponsabilidad y autorregulación en el espacio público durante las dinámicas de movilidad. 5. Procesos de formación sobre temáticas de la movilidad. 	

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.

6. Diálogos preventivos con grupos de interés y ciudadanía que se ven impactadas/os por la implementación de los planes, programas y proyectos de la SDM.
7. Mitigación de impactos sociales negativos frente a la implementación de las políticas del sector movilidad.
8. Gestión de los conflictos que afecten la movilidad de la ciudad-región

ESCALA <div><input type="checkbox"/> Regional</div> <div><input type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input type="checkbox"/> Local</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>		ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT <div><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</div> <div><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</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>		ENTIDADES INVOLUCRADAS⁸⁹ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Gobierno Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal Unidad de Mantenimiento Vial Instituto de Desarrollo Urbano Terminal de Transporte S.A. Empresa Metro de Bogotá TRANSMILENIO S.A.	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Ley 134 de 2011		COSTO ESTIMADO \$ 7.103 ⁹⁰			
INDICADORES					
INDICADOR	Instancias y espacios de participación fortalecidos a partir de las oportunidades de mejora identificadas			Meta plazo inmediato (2024)	4

⁸⁹ 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.

⁹⁰ Estos costos son una estimación de lo comprometido en 2023 para 2035, por tanto, está sujeto a confirmación de valores en los años posteriores. Expresados en millones de pesos constantes a 2023

LÍNEA BASE	2 (Comisiones locales de movilidad y secretarías técnicas del consejo de la Bici)	Meta corto plazo (2027)	15*
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	35*
FÓRMULA	Σ de instancias y espacios de participación fortalecidos a partir de las oportunidades de mejora identificadas	Meta largo plazo (2035)	55*

*Nota: corresponde a instancias de participación fortalecidas por el sector movilidad, contando con 5 instancias de participación fortalecidas anualmente.

TÍTULO DE PROYECTO: AUMENTO DEL CONOCIMIENTO Y DE LAS PRÁCTICAS DE CONDUCCIÓN SOSTENIBLE EN LA CIUDADANÍA	CÓDIGO: O4_E4_P1_4
DESCRIPCIÓN: <p>Implementación de medidas para fortalecer las prácticas de conducción sostenible en el Distrito Capital, la cual se define como un estilo de conducción que proporciona prácticas de manejo más eficientes y seguras, permitiendo generar ahorros de combustible, reducción en las emisiones de contaminantes atmosféricos y mejora de la seguridad vial. Para lograr una adecuada técnica de conducción sostenible, es necesario capacitar a la ciudadanía en aspectos técnicos, así como en su adecuada operación, mantenimiento y alistamiento de los vehículos.</p> <p>Incentivar la conducción sostenible en la ciudadanía reduce las emisiones de contaminantes locales y de gases de efecto invernadero, los niveles de ruido, genera mayor comodidad en los conductores y permite generar ahorros en los costos de mantenimiento. Este propósito surge como una estrategia para atender los Acuerdos 472 de 2011 y 689 de 2017, los cuales establecen los lineamientos de la política pública de Conducción Ecológica Bogotá, D.C. Los ejes de la estrategia son:</p> <p>Este proyecto se relaciona con los siguientes productos incluidos en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.2.1 Procesos de aprendizaje de Conducción Sostenible • 4.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS) 	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar la Estrategia de Conducción Sostenible la cual incentive el cambio de hábitos de conducción reduciendo el consumo de combustible y las emisiones contaminantes de los vehículos. 2. Incrementar el conocimiento de la ciudadanía en conducción sostenible. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ul style="list-style-type: none"> • Restructuración del curso de conducción sostenible de vehículos eléctricos y convencionales. • Actualización y generación de material pedagógico asociado a la conducción sostenible. • Educación continua a las instituciones para cambiar hábitos de los conductores a través de los diferentes planes y redes de la Secretaría de Movilidad y Secretaría de Ambiente, así como, con flotas como el transporte de carga, el Sistema Integral de Transporte Público, transporte público intermunicipal, flota oficial y taxis. • Incentivar y articular la conducción sostenible en estrategias como beneficios en permisos de circulación, accesos preferenciales, autorregulación y otros proyectos. • Crear la obligatoriedad a las empresas pertenecientes a las redes: Red Muévete Mejor, Red de Logística Urbana y Red de Seguridad Vial de que realicen el curso de conducción sostenible periódicamente. 	

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.

<ul style="list-style-type: none">Estudiar la viabilidad de crear o vincularse a una aplicación - APP que contenga una estrategia de gamificación con el fin de recolectar datos con telemática y crear un algoritmo para realizar el seguimiento de los impactos de la conducción sostenible y las metas de la estrategia y de crear la obligatoriedad de que las empresas pertenecientes a las redes se vinculan a la misma.			
ESCALA <div><input checked="" type="checkbox"/> Regional</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		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 INVOLUCRADAS⁹¹ Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: Plan de Aire 2030		COSTO ESTIMADO \$3.572 ⁹²	
INDICADORES			
INDICADOR	Personas capacitadas en conducción sostenible	Meta plazo inmediato (2024)	1.090
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	4.540
FUENTE	Secretaría Distrital de Ambiente - Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual	Meta mediano plazo (2031)	9.630
FÓRMULA	Número de personas capacitadas en conducción sostenible	Meta largo plazo (2035)	15.350

⁹¹ 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.

⁹² Valores en millones de pesos, a precios constantes

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LA FORMACIÓN INTEGRAL DE PRESTADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO (CONDUCTORES Y CONDUCTORAS)	CÓDIGO: O4_E4_P1_5
DESCRIPCIÓN: <p>Cualificar la labor de conductoras y conductores de transporte público (Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, del Transporte Público Individual, de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido, entre otros), mediante el desarrollo de un programa de formación integral, en el que se fortalezcan sus competencias como prestadores del servicio de transporte público de pasajeros para el desempeño de su labor y que les de reconocimiento a nivel distrital como conductoras y conductores de un servicio de calidad. La formación está soportada en un plan integral de educación, formación y calidad de vida, promovido desde las entidades del sector y que sea gestionado por una entidad de educación como el SENA u otras instituciones educativas.</p> <p>La propuesta de formación está sustentada en el enfoque de competencias y en los principios de la andragogía. A través del enfoque de competencias es posible capacitar a las personas para el pleno desarrollo de su rol como conductoras y conductores, de modo que su desempeño personal mejore el servicio, enfocándose en la experiencia del usuario, generar comportamientos que mejoren la seguridad vial y ciudadana, dar herramientas para reconocer los riesgos inherentes a la labor, entre otros aspectos.</p> <p>Es interesante aplicar metodologías desde el enfoque mencionado, pues contrasta con modelos tradicionales en los que el centro del proceso es la transmisión de contenidos por parte de los instructores. Por el contrario, precisamente, se trata de implementar metodologías que permitan construir conjuntamente aprendizajes significativos que llamen la atención de los participantes, sean significativos y tengan aplicación real para actuar a partir de sus propios saberes, buscando saber hacer y saber ser. Por supuesto, los contenidos parten del reconocimiento de los participantes y de sus saberes previos, puesto que muchos de ellos han adquirido experiencia, información y destreza a lo largo de su desempeño en diferentes actividades ligadas a la conducción en transporte público. Por una parte, es imprescindible que se dispongan espacios para la interacción, que incluso involucren tecnologías en línea que resulten agradables e interesantes para la población objetivo en los que se exploren situaciones concretas y alternativas de resolución de problemas con los participantes, para identificar sus vivencias, sus opiniones y sus conocimientos como actores relevantes, además que permitan hacer seguimiento en línea a los avances grupales e individuales del proceso. Por otra parte, es importante brindar herramientas a los conductores para que puedan identificar condiciones que no son de inferencia natural o de conocimiento general y que por la naturaleza de la conducción pueden repercutir en ciertas situaciones como la siniestralidad vial, que también puede tener factores externos que la agudizan y que podrían ser mitigados mediante una conducción preventiva.</p>	

Para el caso particular de los conductores de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido, se cuenta con un reto mayor debido a la normatividad expedida recientemente y que puede surgir a propósito de la formalización de este tipo de servicio por la Nación. Lo anterior, sumado a las particularidades propias de este tipo de servicio, en un nuevo contexto de formalización, requieren de un esquema de capacitación y de creación de competencias que minimice las posibles externalidades negativas de este servicio. Este es un ejemplo de nuevas modalidades de transporte público que puedan surgir y que requieran de formación particular, porque los programas de formación deben ser dinámicos y acoplarse con los requerimientos de la operación de las diferentes modalidades de transporte, reconociendo los riesgos viales que sean producto de su operación.

De acuerdo con las condiciones señaladas, los retos para el proyecto radican en la capacidad institucional para generar interés por parte de los prestadores del servicio para participar en este tipo de experiencias, diseñando incentivos atractivos para que se involucren en los procesos, proponiendo alianzas con las empresas, formulado convenios con entidades especializadas en este tipo de experiencias y estructurando proyectos que redunden en la cualificación de los conductores de transporte público y, por supuesto, se refleje en la calidad del servicio que se presta en las vías de la ciudad, con usuarios y usuarias satisfechos y cada vez más interesados en optar por el uso del transporte público en sus diferentes modalidades.

OBJETIVOS:

1. Posicionar la formación del Distrito como el instrumento con el que los conductores de transporte público tienen la posibilidad de cualificarse y ofrecer el mejor servicio mediante procesos de capacitación adecuados a sus necesidades e intereses de aprendizaje para desempeñar de la mejor manera su labor.
2. Fortalecer la formación y la idoneidad de los conductores para la mejora de la experiencia del usuario y de la calidad del servicio de transporte público.
3. Establecer incentivos para la formación periódica de conductores de servicio de transporte público de pasajeros, que beneficie a los conductores ejemplares que presenten índices favorables como operación sin siniestros, conducción segura, y buen desempeño en la prestación del servicio.
4. Establecer requisitos a empresas debidamente habilitadas y autorizadas para prestación del servicio de transporte público, para promover su vinculación a los programas de formación de conductores que deberán implementar al interior de sus organizaciones y los mecanismos de verificación y medición de resultados.
5. Adelantar ante instituciones educativas las acciones correspondientes de diseño, planeación, implementación de programas de formación integral dirigido a conductores de transporte público de pasajeros. Para cada modo de transporte, estará sujeto a la reglamentación sobre la materia y las necesidades particulares de cada modo.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Realizar la caracterización de los prestadores del servicio de transporte público en las diferentes modalidades, incluyendo los tricimóviles (gremios, coordinadores, conductores y vehículos) con el fin de identificar, en cada caso, medidas y necesidades de formación adicionales a las establecidas desde la normatividad.
2. Realizar un diagnóstico del estado de los programas de formación e identificación de la oferta de los mismos, impartidos actualmente a las conductoras y conductores de transporte público por parte de las empresas prestadoras del servicio, ya sean públicas, privadas o de tipología mixta.
3. Definir necesidades y expectativas de educación y formación para las conductoras y conductores, considerando la percepción de los usuarios, perspectiva de ciudad y movilidad sostenible.
4. Diseñar un programa de formación de conductores que mejore sus condiciones de vida, la cualificación de su labor y su rol como prestadores de un servicio público para el Distrito, de cara al usuario, incluyendo el enfoque de seguridad vial acorde con cada tipología vehicular y los potenciales riesgos viales que se deriven de dicha operación, integrando los diferentes actores y diseñando los mecanismos necesarios para su acceso, control y efectividad del programa, en conjunto con las demás entidades involucradas en el proyecto.
5. Difundir, posicionar y vincular a las empresas, organizaciones y al gremio en general los procesos de formación del Distrito, como una oportunidad para que los conductores de transporte público se cualifiquen y ofrezcan mejor servicio.
6. Implementar procesos de formación y mantener una actualización constante de las ofertas educativas para la cualificación de la labor de los conductores, mediante la suscripción de alianzas, convenios, etc., con las instituciones especializadas en la materia.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS ⁹³
<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	Secretaria Distrital de Movilidad SENA Agencia Nacional de Seguridad Vial. Secretaría Distrital de Desarrollo Económico,

⁹³ 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: Ley 336 de 1996 Ley 105 de 1995 Resolución 3256 de 2018 Código Nacional de Tránsito Terrestre Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (Decreto 1430 de 2022) Plan Distrital de Seguridad Vial 2016-2026 (Decreto 813 de 2017)	COSTO ESTIMADO \$1.900 ⁹⁴	Secretaría Distrital de Salud Instituto Distrital de Turismo Secretaría Distrital de la Mujer Secretaria Distrital de Educación Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.
--	--	--

INDICADORES			
INDICADOR	Número Conductores con certificación de formación de Conductor de Bogotá D.C"	Meta plazo inmediato (2024)	0 conductores
LÍNEA BASE	Número Conductores con certificación de formación de Conductor de Bogotá D.C" 2022: 0 conductores	Meta corto plazo (2027)	8.000 conductores
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	15.000 conductores
FÓRMULA	Sumatoria de conductores con "Certificación de formación de conductor de Bogotá D.C"	Meta largo plazo (2035)	30.000 conductores

INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de conductores formados respecto al número de conductores registrados	Meta plazo inmediato (2024)	30%
LÍNEA BASE	0%	Meta corto plazo (2027)	70%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	100%
FÓRMULA	(Sumatoria de Número de conductores formados en el año/Nro de conductores registrados vigentes en el año) *100	Meta largo plazo (2035)	100%

⁹⁴ El total del costo se discrimina de la siguiente manera: Formación taxi: (\$800.000.000). Incluye recursos humanos y recursos logísticos para el desarrollo de las capacitaciones. Formación tricimóviles: \$400.000.000. Formación SITP: \$700.000.000. Valores en millones de pesos, a precios constantes a 2023

TÍTULO DE PROYECTO: TRANSICIÓN HACIA LA MOVILIDAD DE CERO Y BAJAS EMISIONES	CÓDIGO: O4_E4_P1_6
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Uno de los objetivos específicos de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones es desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones. Esto buscando, por un lado, romper los mitos y barreras de información que existen dado el desconocimiento y la novedad de estas tecnologías, y por otro, desarrollar las capacidades técnicas necesarias para soportar el desarrollo del mercado de estas tecnologías. Igualmente, es clave fortalecer relaciones de cooperación internacional para posicionar a Bogotá como un referente en la promoción y uso de las tecnologías vehiculares de cero emisiones, enmarcado en un esfuerzo más amplio por promover de manera integral la movilidad sostenible en la ciudad. A continuación, se exponen las actividades necesarias para cada una de estas líneas de acción:</p> <p>Gobernanza, comunicación y participación ciudadana;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar herramientas comunicacionales que le permitan a la ciudadanía, las organizaciones y demás actores relacionados con la 2. Consolidar la Alianza por la Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones como espacios de planeación y generación y gestión de información relacionada con la movilidad eléctrica en la ciudad. 3. Constituida la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca (RMBC), se proyecta generar acciones de cooperación y facilitar la articulación entre los municipios y organizaciones, sobre la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones y la formulación de estrategias para la transición de los diferentes medios motorizados. <p>Desarrollo de capacidades y habilidades requeridas para las nuevas tecnologías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover el desarrollo de espacios de formación y desarrollar capacidades necesarias tanto de formación complementaria como técnica, y tecnológica relacionada con movilidad motorizada de cero emisiones en toda la cadena de valor, como el manejo de accidentes, riesgos, infraestructura de recarga, entre otros. • Desarrollar capacidades, en conjunto con Secretaría Distrital de Ambiente, en torno a los residuos, manejo, segundo y tercer uso, aprovechamiento y disposición final de baterías, de acuerdo a los diferentes segmentos de transporte; micromovilidad, vehículos livianos y vehículos pesados. • En conjunto con la Secretaría Distrital de la Mujer, promover una transición más inclusiva que identifique las barreras para la incorporación de mujeres en estos sectores y generar acciones focalizadas en el desarrollo de capacidades y empleabilidad para mujeres en el sistema de Transporte Público de la ciudad y la cadena de valor de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones. 	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

Fortalecimiento de las relaciones y cooperación internacionales:

- Generación de alianzas y espacios de intercambio de conocimiento consolidados con otras ciudades y organizaciones especializadas,
- Consolidación de un espacio de diálogo internacional institucionalizado y periódico sobre movilidad de cero y bajas emisiones, liderado desde Bogotá.

Se relaciona con los siguientes productos incluidos en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones:

- IP # 2.1.1. Guía para el manejo de las baterías de vehículos eléctricos.
- IP # 2.1.2. Estrategia de promoción a la gestión adecuada de las baterías de vehículos eléctricos.
- IP # 2.2.1. Compromisos por la Movilidad Eléctrica
- IP # 2.2.2. Comisión intersectorial de transición energética en el transporte
- IP # 2.2.3. Acciones de cooperación técnica en el marco de Bogotá y la Región Metropolitana
- IP # 2.2.4. Eventos de intercambio de conocimiento en torno a la movilidad de cero y bajas emisiones con participación directa del Distrito.
- IP # 2.2.5. Reconocimientos aliados de la movilidad eléctrica.
- IP # 3.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana.
- IP # 3.1.3. Procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones.
- IP # 3.1.4. Formación y cualificación de mujeres en movilidad de cero y bajas emisiones.

OBJETIVOS:

1. Fomentar la transición de la cadena de valor de vehículos de combustión y promover la generación de nuevas oportunidades de empleo alrededor de las tecnologías de cero y bajas emisiones con enfoque diferencial y de género.
2. Desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones.
3. Apoyar la identificación y desarrollo de capacidades y habilidades necesarias para soportar la transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones con enfoque diferencial y de género.
4. Fortalecer las relaciones externas y de cooperación internacional buscando posicionar a Bogotá como referente a nivel mundial en movilidad motorizada de cero emisiones.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Comunicación y participación ciudadana (herramientas comunicacionales que eliminan las barreras culturales y comunicacionales para adoptar nuevas tecnologías).
2. Capacidades técnicas, sin perder de vista la oportunidad laboral, equidad, acceso a oportunidades, entre otras.
3. Fortalecer las relaciones internacionales y cooperación internacional del sector movilidad.
4. Consolidar un instrumento para realizar mediciones continuas de la percepción sobre movilidad eléctrica en la ciudad.

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. Diseñar e implementar una estrategia comunicacional, de cultura ciudadana y de participación periódica para reducir los mitos y barreras frente a la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.
6. Divulgar el avance de la ciudad en materia de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones, así como contar con una herramienta que permita a la ciudadanía comparar y evidenciar los beneficios de estas tecnologías. Como mínimo se deberá contar con un micrositio que consolide la información e integre dicha herramienta de análisis beneficio-costos, con enfoque de género y población diferencial, que facilite la toma de decisiones frente a la adopción de estas tecnologías.
7. Trabajar de la mano con el SENA, la Secretaría de Desarrollo Económico y los actores de la cadena de valor de vehículos a combustión para la identificación de las habilidades y capacidades necesarias a desarrollar hacia vehículos eléctricos.
8. Incluir la oferta desarrollada dentro de los convenios Distritales que se firmen con el SENA y focalizar el desarrollo de capacidades a la población de mecánicos, mecánicas y demás profesiones de carácter informal o empírica que trabajan en la cadena de valor de vehículos de combustión con enfoque de género y población diferencial.
9. La divulgación y socialización de los esfuerzos de Bogotá en movilidad eléctrica en eventos y espacios internacionales.
10. Obtención de recursos de cooperación internacional financiera y técnica no reembolsables hacia la movilidad eléctrica.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁹⁵
Regional Distrital Local No Aplica	<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	Secretaría Distrital de Movilidad SENA Secretaría Distrital de Mujer Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

⁹⁵ 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 de Aire 2030 Plan de acción climática de Bogotá Política Pública de mujer y Equidad de género		COSTO ESTIMADO \$63.344 ⁹⁶	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de Personas formadas	Meta plazo inmediato (2024)	90
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	270
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	510
FÓRMULA	Sumatoria de personas formadas	Meta largo plazo (2035)	750

INDICADOR	% de la ciudadanía que conoce sobre movilidad motorizada de cero emisiones en encuestas de percepción ciudadana	Meta plazo inmediato (2024)	34%
LÍNEA BASE	32%	Meta corto plazo (2027)	40%
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	54%
FÓRMULA	(Personas que conocen sobre movilidad motorizada de cero emisiones en encuestas de percepción ciudadana/personas encuestadas) *100	Meta largo plazo (2035)	74%

⁹⁶ Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

PROGRAMA: SERVICIOS Y ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA		CÓDIGO: 04-E4-P2
		Versión: Septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA El ejercicio de la movilidad conlleva la realización de trámites que permiten dar cumplimiento a la normatividad nacional y distrital que rige el tránsito. Ofrecer a los ciudadanos un canal eficiente a través del cual puedan realizar dichos trámites es el propósito del programa de atención al ciudadano, de tal forma que, entre otros aspectos, se reduzcan los desplazamientos innecesarios, así como los tiempos invertidos en el trámite y mediante la tecnología, se mejore la prestación de los servicios al ciudadano.	PROYECTOS: 1. Ampliación, innovación, virtualización e interoperabilidad de los servicios a la ciudadanía - VUS	

TÍTULO DE PROYECTO: AMPLIACIÓN, INNOVACIÓN, VIRTUALIZACIÓN E INTEROPERABILIDAD DE LOS SERVICIOS A LA CIUDADANÍA - VUS	CÓDIGO: O4_E4_P2_1
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>La Ventanilla Única de Servicios de la Secretaría de Movilidad de Bogotá (VUS) es la estrategia de gestión institucional que da respuesta a las necesidades de atención a la ciudadanía de parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. La misma facilita a la ciudadanía realizar trámites y servicios, así como obtener información relacionada con la movilidad de manera rápida, sencilla y eficiente. La VUS se compone del conjunto de acciones institucionales que orientan la atención y los servicios prestados a la ciudadanía por parte de la Secretaría y tiene la intención de consolidar todos los procesos de ampliación, innovación, virtualización e interoperabilidad que se den desde el Sector hacia la ciudadanía.</p> <p>Es un marco en el que uno de sus componentes principales se opera desde la concesión de servicios y trámites, sin embargo, también reúne las apuestas operacionales en los temas de innovación y virtualización de trámites que se manejan directamente desde la Secretaría Distrital de Movilidad y la complementariedad de los servicios prestados desde la Secretaría, que articula las apuestas de territorialización, transversalización de enfoques diferenciales e interoperabilidad de los servicios prestados.</p> <p>Desde el componente de atención a la ciudadanía se puede acceder a una variedad de servicios presenciales y en línea, tales como la consulta de infracciones de tránsito, la renovación de licencias de conducción, entre otros. El enfoque general de la estrategia apunta a simplificar y agilizar los trámites relacionados con la movilidad en Bogotá, reduciendo los tiempos de espera, evitando desplazamientos innecesarios y mejorando la atención institucional brindada.</p> <p>La apuesta principal de la Ventanilla Única de Servicios de la Secretaría de Movilidad, como estrategia general de atención a la ciudadanía dentro del Plan Maestro de Movilidad de la ciudad de Bogotá es la territorialización y ampliación de la presencia de la institucionalidad del Sector en el grueso de los territorios de la ciudad. Como parte de lo anterior se pueden esperar varios avances relevantes en los siguientes ámbitos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En primer lugar, la territorialización de la Ventanilla Única permitiría una mayor cercanía con los ciudadanos, facilitando el acceso a los servicios y trámites relacionados con la movilidad. Esto se traduciría en una mejor atención al usuario, menos tiempos de espera y menos desplazamientos innecesarios, lo que a su vez tendría un impacto positivo en la congestión vehicular y la contaminación relacionada. 2. La ampliación de la presencia de la Ventanilla Única en los territorios permitiría una mayor integración con otras entidades y servicios públicos, lo que a su vez podría redundar en una mayor eficiencia y coordinación en la gestión de la movilidad en la ciudad. Asimismo, la ampliación de la 	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

presencia de la Ventanilla Única permitiría abordar de manera más eficaz los desafíos específicos que se presentan en cada territorio de la ciudad en materia de movilidad, lo que contribuiría a una gestión más efectiva y sostenible.

Para concretar el objetivo de territorialización de la Ventanilla Única de Servicios, se hace necesario facilitar un arreglo institucional que permita una mayor coordinación y colaboración entre las diferentes entidades y dependencias públicas de la ciudad, especialmente con aquellas que tienen una mayor atención a la ciudadanía en el marco de los espacios territoriales locales de la ciudad. En este sentido, desde la Secretaría se va a trabajar en el fortalecimiento de los mecanismos de articulación y cooperación interinstitucional, promoviendo la participación activa de los diferentes actores involucrados en la atención y los servicios a la ciudadanía, tales como las Alcaldías Locales, las demás entidades del Sector, la Secretaría General, entre otras. Asimismo, es fundamental contar con un marco normativo claro y coherente que permita la integración de los diferentes servicios y trámites relacionados con la movilidad en una sola plataforma, garantizando la transparencia y la eficiencia en la gestión de los recursos públicos. De esta manera, se podrán establecer las bases para una gestión más efectiva, coordinada y sostenible de los servicios a la ciudadanía al respecto de la movilidad en la ciudad de Bogotá.

Adicional a lo anterior, otra de las apuestas importantes que debe concretar la Ventanilla Única de Servicios como parte del Plan Maestro de Movilidad, consiste en fortalecer la inclusión de los enfoques diferenciales y de género en todos sus servicios y trámites. Es necesario partir de reconocer que el transporte y la movilidad afecta de manera diferente a personas de diferentes géneros, a personas con discapacidad, a personas mayores, a niños y niñas, entre otros grupos poblacionales, y por lo tanto, la Ventanilla debe tener la capacidad de fortalecer los servicios y trámites que respondan a las necesidades específicas de cada uno de estos grupos.

Para ello, la Ventanilla Única de Servicios deberá articularse a las apuestas de identificación de las necesidades y demandas de estos grupos poblacionales, que realizan diferentes instancias de la Secretaría que promueven la participación activa de las comunidades y organizaciones, para fortalecer la definición de los servicios y trámites que se ofertarán. Como parte de lo anterior, la Ventanilla deberá garantizar el acceso y la disponibilidad de la información en todos los formatos y medios necesarios, incluyendo la accesibilidad digital para personas con discapacidad. Además, será fundamental contar con personal capacitado y sensibilizado en temas de género y diversidad para brindar una atención adecuada y respetuosa a todos los ciudadanos. De esta manera, se podrán garantizar servicios y trámites que sean equitativos y justos para el conjunto de la ciudadanía.

OBJETIVOS:

1. Ampliación de servicios en línea y presenciales: La Ventanilla Única de Servicios deberá seguir expandiendo su oferta de servicios en línea para que los ciudadanos puedan realizar una mayor cantidad de trámites desde la comodidad de sus hogares o lugares de trabajo así como en espacios presenciales cerca de trabajo y casa. Esto reduciría la necesidad de desplazamientos innecesarios o que los

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.

mismos sean largos y haría los trámites más accesibles, fortaleciendo la imagen institucional de eficiencia, pertinencia y agilidad de la Administración Distrital frente a la ciudadanía.

2. Implementación de tecnologías innovadoras: La plataforma debería aprovechar las nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia y la seguridad de los servicios que ofrece. Como parte de lo anterior se espera que se puedan implementar sistemas de inteligencia artificial para automatizar algunos procesos, o utilizarlos para aumentar la transparencia y la confiabilidad en los procesos.
3. Interoperabilidad con otras entidades: La Ventanilla Única de Servicios deberá buscar la interoperabilidad con otras entidades gubernamentales y del sector privado, para que los ciudadanos puedan realizar trámites relacionados con la movilidad de manera más integrada y eficiente. Esto en diferentes niveles y ámbitos: entre otros deberá ser las bases de datos, sistemas de información y de protocolos y esquemas de atención.
4. Personalización de servicios: La Ventanilla apuntará a generar servicios más personalizados, adaptados a las necesidades específicas de cada usuario. Esto apunta a lograrse mediante la implementación de sistemas de recomendación o mediante la recopilación y análisis de datos para identificar patrones y tendencias, así como desde los procesos de identificación y cruces de bases de datos entre los datos disponibles con los que pueda contar la Administración Distrital.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Fortalecer las apuestas de deslocalización y de territorialización que presta la Secretaría a través de la Ventanilla Única de Servicios.
2. Fortalecer las capacidades institucionales de la Secretaría para concretar las apuestas de virtualización, pertinencia y de enfoques diferenciales.
3. Fortalecer las condiciones de acceso a los servicios de parte de la ciudadanía para limitar la intermediación de tramitadores informales de los mismos, con herramientas virtuales y presenciales.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS⁹⁷
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> <i>AA ESTRUCTURANTE</i> <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> <i>AA DE PROXIMIDAD</i> <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Instituto de Desarrollo Urbano

⁹⁷ 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: CONPES 03 del 2019 Política Pública Distrital de Servicio a la Ciudadanía.		COSTO ESTIMADO \$734,170 ⁹⁸	Terminal de Transporte S.A. Empresa Metro de Bogotá Operadora Distrital de Transporte TRANSMILENIO S.A. Secretaría General.
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas como parte del contrato de concesión de la implementación de la Ventanilla Única de Servicios	Meta plazo inmediato (2024)	29,1%
LÍNEA BASE	15,4%	Meta corto plazo (2027)	58,2%
FUENTE	Contrato 2519 de 2021 – Consorcio Circulemos	Meta mediano plazo (2031)	97%
FÓRMULA	(Etapas cumplidas en el tiempo de ejecución del contrato / Etapas total definidas en el contrato) *100	Meta largo plazo (2035)	100%

⁹⁸ Valor definido de contrato de Concesión firmado entre la SDM y el Consorcio Circulemos que opera la Ventanilla Única de Servicios. Valores en millones de pesos, a precios constantes a 2023

OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	CÓDIGO: 04-E5
	Versión: septiembre 2023
ESTRATEGIA: INCORPORACIÓN DEL ENFOQUE DE GÉNERO EN LA PLANEACIÓN Y OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ D.C.	
DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA La transversalización del enfoque de género en el transporte público en la ciudad parte del reconocimiento de que las mujeres y personas sexualmente diversas viven experiencias de viaje diferentes por lo cual es necesario implementar acciones preventivas y correctivas de seguridad en el transporte público para garantizar el acceso al mismo, con acciones que permitan la disminución de la violencia de género, el abuso de poder, las desigualdades y la vulneración de derechos basados en el género o identificación sexual de la personas dentro del transporte público. Por otro lado se busca promover la participación de mujeres y personas diversas en el sector transporte y la construcción de información con enfoque de género para la toma de decisiones frente a la planeación de la movilidad para las mujeres y personas diversas.	PROGRAMAS: 1. Enfoque diferencial y de género en el transporte público de pasajeros.

PROGRAMA: ENFOQUE DIFERENCIAL Y DE GÉNERO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS		CÓDIGO: O4-E5-P1
		Versión: septiembre 2023
OBJETIVO 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	ESTRATEGIA: Incorporación del enfoque de género en la planeación y operación del transporte público de la ciudad	
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Para incluir el enfoque de género en la planeación y evaluación de la movilidad es necesario ampliar la visión enfocada en la movilidad individual, unidireccional, motorizada, motivada por el trabajo o el estudio y entender la complejidad de la movilidad derivada de la cotidianidad de las personas. En el caso de las mujeres, la movilidad está ligada a sus roles productivos y reproductivos, por lo que hay que considerar viajes motivados en el trabajo doméstico, la gestión del hogar, las relaciones afectivas y comunitarias, así mismo se ve afectada por las relaciones de poder y el contexto sociocultural. Por este motivo, el presente programa involucra la recolección de información con perspectiva de género para contribuir a la elaboración de políticas de movilidad con enfoque diferencial y de género, así como acciones dirigidas a cerrar la brecha de género existente en el sector transporte buscando transformar dicho mercado laboral, dominado tradicionalmente por hombres. Aunado a lo anterior, el programa se enfoca en la seguridad de las mujeres y las personas diversas en sus viajes en transporte público a través de acciones de prevención, atención y sanción social, contribuyendo con el logro de una vida libre de violencias para estas poblaciones.	PROYECTOS: 1. Prevención de violencias en el transporte y en el espacio público. 2. Fortalecimiento del mercado laboral del sector del transporte público diverso y equitativo. 3. Fortalecimiento de la participación equitativa de las mujeres en el transporte público individual.	

TÍTULO DE PROYECTO: PREVENCIÓN DE VIOLENCIAS EN EL TRANSPORTE Y EN EL ESPACIO PÚBLICO	CÓDIGO: O4_E5_P1_1
DESCRIPCIÓN: <p>Incorporar el enfoque de género en la movilidad implica entender que las mujeres y personas sexualmente diversas viven experiencias de viaje diferentes, por lo cual es necesario ampliar el concepto de seguridad ya que los patrones de género impactan en la percepción de la misma por parte de las mujeres, así como en las prácticas de conducción, la siniestralidad y las violencias contra las mujeres. El proceso de socialización fomenta en las mujeres el temor frente a ciertos horarios y lugares, y adicionalmente las estadísticas demuestran que la mayoría de mujeres han sido víctimas de acoso callejero, así como de discriminación y violencias las personas sexualmente diversas, lo cual limita el goce efectivo del derecho a la ciudad y a una vida libre de violencias. Por otra parte, los estereotipos de género naturalizan prácticas de conducción agresivas que impactan las relaciones entre actores viales y la siniestralidad en la ciudad.</p> <p>Las situaciones de violencia que afectan a las mujeres en su diversidad, en los diferentes roles que ejercen en el sector de movilidad, sea como actores viales o como parte de los equipos laborales deben ser tenidas en cuenta en la gestión y evaluación de la movilidad, para lo cual existe el <i>Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público en Bogotá</i>, como instrumento de articulación interinstitucional dirigido a abordar las violencias contra las mujeres en el ámbito público como una situación que afecta la forma en que ellas habitan la ciudad. El Protocolo plantea que el abordaje de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público se realizará a través de tres componentes: 1. Prevención, 2. Atención, 3. Sanción social y promoción del acceso a la justicia, bajo el enfoque de género y derechos humanos de las mujeres.</p>	
OBJETIVOS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Definir e implementar estrategias para la prevención y atención de violencias basada en género, y violencias contra poblaciones históricamente excluidas en el sistema de transporte y los espacios públicos, de manera diferenciada. 2. Mejorar la movilidad del cuidado en Bogotá, mediante un enfoque territorial y de género; para lo cual se desarrollarán acciones que permitan identificar situaciones que afecten la seguridad y la convivencia en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, identificando las condiciones, situaciones y acciones de mejora. 	
ACCIONES PRIORITARIAS: <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar acciones de intervención interinstitucional territorial que inciden en el control y prevención del hurto a personas en Sistema Transmilenio y SITP en los entornos de mayor concentración programadas. 2. Realizar jornadas pedagógicas para informar y asesorar a la ciudadanía sobre las diversas violencias y violencia basada en género, prevención, rutas y líneas de atención a víctimas. 	

<ol style="list-style-type: none"> Desarrollar estudios y herramientas de captura de información, con enfoque de género y diferencial, para identificar necesidades y barreras de género, relacionadas con el uso del sistema de movilidad en Bogotá; y el uso y goce del espacio público, de manera complementaria.. Diseñar programas de sensibilización, formación y capacitación dirigido a las y los colaboradores de las entidades adscritas o vinculadas al sector en el marco de los derechos a una cultura libre de sexismo y una vida libre de violencia. Ejecutar estrategias de divulgación y sensibilización dirigidos a las y los funcionarios o agentes del sistema en el marco del derecho a una cultura libre de sexismo, discriminaciones contra las mujeres y estereotipos de género en el transporte público. Realizar acciones pedagógicas, de comunicación y cultura ciudadana dirigidas a promover el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, en el sistema de movilidad, especialmente en el sistema de transporte; así como en el espacio público, de manera complementaria. Implementar programas de capacitación y formación sobre temas de movilidad, espacio público y género. Definir un plan de acción a aplicar durante la vigencia del PMSS donde se identifiquen las causas de las diversas violencias y violencias basadas en género que experimentan las mujeres y poblaciones diferenciales y las acciones necesarias para solucionar dichas violencias, en el transporte público y el espacio público. 		
ESCALA <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input 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 INVOLUCRADAS⁹⁹ Secretaría Distrital de Movilidad Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Instituto de Desarrollo Urbano Terminal de Transporte S.A. TRANSMILENIO S.A. Secretaría Distrital de Mujer Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: CONPES 14 del 2020 - PPMYEG 2020-2030	COSTO ESTIMADO \$14.480 ¹⁰⁰	

⁹⁹ 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.

¹⁰⁰ Cálculo de costeo realizado desde la consultoría de Actualización del Plan Maestro de Movilidad realizada por Steer en 2019.

INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de mujeres que consideran que el sistema de TransMilenio es inseguro	Meta plazo inmediato (2024)	80%
LÍNEA BASE	81%	Meta corto plazo (2027)	40%
FUENTE	Encuesta de percepción, OMEG, SDMujer.	Meta mediano plazo (2031)	20%
FÓRMULA	Mujeres que perciben el Sistema Transmilenio como inseguro / Mujeres encuestadas	Meta largo plazo (2035)	10%

TÍTULO DE PROYECTO: FORTALECIMIENTO DEL MERCADO LABORAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO DIVERSO Y EQUITATIVO	CÓDIGO: O4_E5_P1_2
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>El mercado laboral de conductores/as de transporte es un área crucial dentro del sector transporte en atención a que se constituye como uno de los roles seminales en el desarrollo de la operación. Sin embargo, actualmente, es un mercado laboral poco diverso y equitativo. Según cifras y diagnósticos realizados por parte de TMSA, solo el 3% de las personas que trabajan en este sector como conductores son mujeres, lo que refleja una clara desigualdad de género y la necesidad de tomar medidas integrales para cambiar esta situación.</p> <p>Para lograr estos objetivos vinculados con una mayor participación de mujeres en el mercado laboral del transporte público, es fundamental contar con políticas que promuevan la formación y capacitación de las mujeres y las personas de géneros diversos. La formación les permitiría adquirir habilidades técnicas y conocimientos necesarios para desempeñarse en diferentes roles del sector, lo que les abriría más oportunidades laborales y facilitaría la respuesta de la demanda que hoy está requiriendo y que se ampliará en la medida que se den aumentos en la cobertura del sistema así como las ampliaciones de modos (nuevas troncales, nuevos cables aéreos). Además, es fundamental adelantar procesos de recategorización de las licencias para permitirles un acceso a categorías más altas de vinculación al sistema.</p> <p>La formación también es importante porque facilita en parte la eliminación de los estereotipos de género que históricamente han limitado la participación de las mujeres en el sector del transporte público. Al brindar formación especializada, las personas de géneros diversos evidencian la posibilidad de los roles sobre los cuales han estado históricamente excluidos. La formación a su vez puede ayudar a superar barreras culturales y sociales que han impedido a las mujeres ingresar en este sector y, por ende, aumentar su participación en él.</p> <p>Asimismo, adelantar procesos de recategorización de las licencias para permitirles un acceso a categorías más altas de vinculación al sistema, es crucial para garantizar que las mujeres tengan igualdad de oportunidades en todas las categorías y cargos disponibles dentro de este mercado laboral. Muchas veces, la falta de licencias y certificaciones necesarias impide que las mujeres accedan a trabajos mejor remunerados y con mayor fortaleza jerárquica dentro del sector. Por ello, es necesario que se promuevan políticas de recategorización que permitan a las mujeres ascender en la jerarquía laboral y tener acceso a mayores oportunidades de desarrollo personal y profesional dentro de los diferentes operadores de transporte.</p> <p>Otro de los retos principales para lograr un mercado laboral del sector del transporte público más diverso y equitativo es el arreglo institucional asociado a la gestión del talento humano. Es necesario fomentar políticas y programas que fomenten la igualdad de oportunidades y que</p>	

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.

incentiven a los empleadores a contratar a personas de diferentes géneros, razas y orígenes. Además, se deben establecer normas claras para garantizar que se respeten los derechos laborales y la igualdad de género en todos los niveles de la cadena de suministro del sector.

El último desafío asociado a esta temática es la eliminación de estereotipos en el sector del transporte público. La cultura laboral actualmente se inclina hacia la masculinidad y es comúnmente asociada con trabajos físicos y de mecánica. Debido a esto, muchas mujeres pueden sentirse desalentadas a buscar empleo en este sector. Para superar esto, es necesario promover activamente lugares de trabajo equitativos y seguros para la diversidad, así como fomentar la participación de las mujeres en los espacios de toma de decisiones y proporcionar formación y capacitación a los empleados para ayudarles a reconocer y evitar los estereotipos de género.

La diversificación y equidad del mercado laboral del sector del transporte público puede traer muchas ventajas, tanto económicas como sociales. Aumentar la participación de mujeres y otros grupos históricamente excluidos puede mejorar la productividad y la eficiencia, y fomentar la innovación y la creatividad. Además, la igualdad de género en el lugar de trabajo puede mejorar la calidad de vida de los empleados y mejorar la imagen y reputación del sector en general.

En resumen, las intenciones de generar un mercado laboral del sector del transporte público diverso y equitativo debe abordar los desafíos de formación y recategorización de las mujeres y personas de géneros diversos, el arreglo institucional y la eliminación de estereotipos de género para fomentar una cultura laboral más igualitaria. La diversificación del mercado laboral del sector puede tener beneficios económicos y sociales, y es fundamental para concretar objetivos de movilidad y cuidado que se establecen en el presente Plan.

OBJETIVOS:

1. Promover la participación activa y significativa de las mujeres y personas de géneros diversos en el mercado laboral del transporte público de la ciudad, aumentando su representatividad en diferentes roles y categorías laborales.
2. Fomentar acciones que tiendan y ayuden a la eliminación de estereotipos y prejuicios que históricamente han limitado la participación de las mujeres y otros grupos diversos en el sector del transporte público.
3. Fortalecer la competitividad del sector del transporte público en Bogotá, mediante la promoción de la diversidad y la inclusión en la composición de los equipos de trabajo.
4. Mejorar la calidad del servicio del transporte público en Bogotá, a través del fomento de la capacitación y formación de los trabajadores del sector.
5. Aumentar la empleabilidad y la calidad de vida de las mujeres y otros grupos diversos, mediante el acceso a empleos dignos y bien remunerados en el sector del transporte público.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Promover la formación y capacitación de las mujeres y otros grupos diversos en el sector del transporte público, brindando herramientas técnicas y conocimientos necesarios para desempeñarse en diferentes roles del sector.
2. Adelantar procesos de recategorización de las licencias de conducción, para permitir a las mujeres y otros grupos diversos acceder a categorías más altas de vinculación al sistema de transporte público de pasajeros y pasajeras de Bogotá (SITP y transporte público individual de pasajeros).
3. Establecer programas de incentivos para promover la contratación de mujeres y otros grupos diversos en el sector del transporte público.
4. Desarrollar campañas de sensibilización y concientización para la eliminación de estereotipos y prejuicios de género en el sector del transporte público.
5. Establecer programas de seguimiento y monitoreo para evaluar el impacto de las políticas y programas de diversidad e inclusión en el sector del transporte público.

<p>ESCALA</p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</p> <p><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</p> <p><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</p> <p><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</p> <p><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</p> <p><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p>ENTIDADES INVOLUCRADAS¹⁰¹</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría Distrital de Mujer</p> <p>Unidad de Mantenimiento Vial</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Terminal de Transporte S.A.</p>
<p>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</p> <p>CONPES 14 del 2020 - PPMYEG 2020-2030</p>	<p>COSTO ESTIMADO*</p>	<p>TRANSMILENIO S.A.</p>

¹⁰¹ 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.

	\$19.200 ¹⁰²	Operadora Distrital de Transporte - La Rolita	
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de participación de mujeres y personas de géneros diversos en el mercado de conductores/as del transporte público de Bogotá D.C.	Meta plazo inmediato (2024)	10%
LÍNEA BASE	3%	Meta corto plazo (2027)	30%
FUENTE	Registros Administrativos, TMSA.	Meta mediano plazo (2031)	40%
FÓRMULA	Cantidad de mujeres y personas de géneros diversos vinculadas como conductores en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad / Cantidad total de personas vinculadas como conductores en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad.	Meta largo plazo (2035)	50%

*Cálculo de costeo a partir de contratos relacionados con la temática

¹⁰² Cálculo de costeo a partir de contratos relacionados con la temática. Valores en millones de pesos, a precios constantes a 2023

TÍTULO DE PROYECTO: PARTICIPACIÓN EQUITATIVA DE LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL	CÓDIGO: O4_E5_P1_3
<p>DESCRIPCIÓN:</p> <p>Fomentar la participación y vinculación de las mujeres en la modalidad del transporte público individual en Bogotá, mediante la realización de acciones afirmativas, que promuevan su liderazgo, autonomías y cualificación de conocimiento necesarios para la exigibilidad de sus derechos y goce de los mismos. Así se promueve el realizar socializaciones y sensibilizaciones en temas orientados a la garantía del derecho a una vida libre de violencias y al derecho a una cultura libre de sexismo como se cita en la Política Pública de Mujer y Equidad de Género-PPMyEG aprobada con el CONPES 14 de 2020 de Bogotá, aportando al desarrollo de entornos libres de discriminaciones contra las mujeres y de estereotipos de género que conllevan violencias basadas en género en espacio como el transporte público. Dichas sensibilizaciones están dirigidas a todos los actores de la cadena de valor del sector de taxi, tal como: conductoras y conductores, propietarios, representantes legales de las empresas y personal vinculado a las mismas, incorporando el enfoque de género en su desarrollo e implementación y respondiendo a las necesidades evidenciadas de la población objetivo.</p> <p>El desarrollo de una estrategia integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y seguridad de mujeres y prestadoras de servicio de transporte público individual de la modalidad taxi, busca generar acciones de promoción tales como campañas de comunicación, sensibilización y de pedagogía, orientadas a incidir y así mejorar las condiciones de seguridad de las mujeres prioritariamente cuando viajan en taxi. Lo anterior se encuentra fundamentado en que las mujeres realizan 391.272 viajes en taxi frente a los 259.893 viajes que hacen los hombres (Encuesta Movilidad - 2019), además de que el 60% de usuarios de taxi son mujeres (Encuesta Movilidad - 2019). De igual manera el énfasis en la seguridad está justificado mediante la Encuesta de Percepción a usuarios del 2020 (Encuesta de Percepción SDM - STPu, 2020), que arroja que dicho factor es el tercero más importante a trabajar para mejorar la calidad del servicio de taxi. Con base en la Encuesta de Percepción a usuarios del 2021, el 47.8% considera que los eventos de acoso ocurren frecuente y muy frecuentemente (Encuesta de Percepción SDM - STPu, 2021). Por lo anterior incorporar el enfoque de género en la movilidad, implica entender que las mujeres viven experiencias de viaje diferentes y que se hace necesario ampliar el concepto de seguridad ya que los patrones de género impactan en la percepción de la misma por parte de las mujeres, así como en las prácticas de conducción, la siniestralidad y las violencias contra las mujeres en el transporte público como es el caso en mención.</p> <p>Así mismo, las acciones de cualificación y fortalecimiento propuestas, son una respuesta a las necesidades específicas manifestadas por el colectivo de mujeres conductoras de taxi: <i>Mujeres Guerrera al Volante</i>, en donde expresan la urgencia de capacitaciones en temas inherentes del servicio de taxi, así como el deseo de eliminación de la discriminación por el hecho de ser mujeres, pero así mismo a la necesidades e intereses de las mujeres que participan en un sector “ históricamente masculinizado” que presenta barreras de género para la cualificación de estas y su</p>	

Secretaría Distrital de Movilidad

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

permanencia en el sector; y brindar estas herramientas de cualificación responde al PDD 2020-2024, que tiene como uno de sus objetivos avanzar hacia la igualdad de oportunidades de todas las personas que habitan Bogotá, y garantizar los derechos de todas aquellas personas que han sido históricamente excluidas como las mujeres.

Por último, la promoción y desarrollo de acciones que inciden en el bienestar físico, mental y social de las y los conductores de taxi, está fundamentada, de igual manera que el punto anterior, en el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024, en donde se busca impactar positivamente la experiencia de viaje de las y los prestadores del servicio de transporte público individual, y se armoniza con la apuesta inicial de generar contextos laborales libres de violencia, y de manera específica de las violencias basadas en género, reconociendo los roles, estereotipos y asimetrías de poder que existen entre mujeres y hombres, y que conllevan diferentes cargas laborales, sociales y económica, a tramitar y distribuir, para garantizar espacios de ocio y bienestar para todas las personas.

OBJETIVOS:

1. Promover habilidades y disposiciones para hacer del taxi un espacio seguro para la población usuaria, con énfasis en la prevención de violencias basadas en género.
2. Brindar a las mujeres conductoras de taxi herramientas y conocimientos para reconocer las violencias y sus derechos, para incidir en la prevención y atención de las situaciones de violencia, así como en fortalecer la cualificación de mujeres conductoras.

ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Desarrollar una estrategia integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de taxi de Bogotá con acciones priorizadas a implementar con enfoque de género.
2. Diseñar e implementar acciones de cualificación y fortalecimiento de Mujeres conductoras de taxi para ampliar sus conocimientos y autonomía (empoderamiento) en la labor de conducción.
3. Promover acciones de bienestar físico, mental y social para las y los conductores de taxi con enfoque de género.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS¹⁰³
---------------	-------------------------------------	---

¹⁰³ 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.

Regional Distrital Local No Aplica	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	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Mujer SENA Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE: CONPES 14 del 2020 - PPMYEG 2020-2030	COSTO ESTIMADO \$ 4.000 ¹⁰⁴		
INDICADORES			
INDICADOR	Porcentaje de acciones cumplidas de la Estrategia Integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de taxi de Bogotá.	Meta plazo inmediato (2024)	100% (5 semilleros)
LÍNEA BASE	3 semilleros que hacen parte de la Estrategia	Meta corto plazo (2027)	100% (8 semilleros)
FUENTE	Registros administrativos	Meta mediano plazo (2031)	100% (12 semilleros)
FÓRMULA	Acción 1. (Número de acciones cumplidas de la Estrategia Integral) / Número de acciones programadas de la Estrategia Integral) n) *100	Meta largo plazo (2035)	100% (15 semilleros)
INDICADOR	Porcentaje de acciones realizadas de cualificación y fortalecimiento de Mujeres conductoras de taxi.	Meta plazo inmediato (2024)	100% (3 Talleres)
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	100% (6 Talleres)

¹⁰⁴ El costo corresponde al valor mensual para el desarrollo del proyecto y su Cálculo de costeo corresponde a partir de contratos relacionados con la temática para la ejecución. Valores en millones de pesos, a precios constantes a 2023

FUENTE	Registros administrativos	Meta mediano plazo (2031)	100% (8 Talleres)
FÓRMULA	$\frac{\text{(Número de acciones cumplidas)}}{\text{(número de acciones proyectadas)}} \times 100$	Meta largo plazo (2035)	100% (12 Talleres)

INDICADOR	Cantidad de acciones para promover acciones de bienestar físico, mental y social para las y los conductores de taxi con enfoque de género.	Meta plazo inmediato (2024)	3 intervenciones
LÍNEA BASE	0	Meta corto plazo (2027)	6 intervenciones
FUENTE	Registros administrativos	Meta mediano plazo (2031)	8 intervenciones
FÓRMULA	Sumatoria (creciente) de acciones para promover el bienestar	Meta largo plazo (2035)	12 intervenciones