

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

PROYECTO 1032

GESTIÓN Y CONTROL DE TRANSITO Y TRANSPORTE

PLAN DE DESARROLLO “BOGOTA MEJOR PARA TODOS 2016-2020”

SEGUNDO PILAR: DEMOCRACIA URBANA

PROGRAMA: MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS

PROYECTOS ESTRATEGICOS:

CONSTRUCCION Y CONSERVACION DE VIAS Y CALLES COMPLETAS PARA LA CIUDAD

GESTION Y CONTROL DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTOS PARA LA MOVILIDAD

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

1. DIAGNOSTICO

1.1. Análisis de la situación actual

La ciudad requiere que exista gestión y control al tránsito y al transporte de la misma; es así como con el Plan de Desarrollo 2016-2020 Bogotá Mejor para Todos, la participación ciudadana se convierte en un eje fundamental para lograr ser mejores, en una mejor ciudad y con mejores condiciones de vida que como el slogan lo indica, sea mejor para todos.

En el entendido que todos los actores viales hacen parte de la solución, se podrá lograr una Bogotá distinta y mejor; pues como lo menciona el objetivo central del Acuerdo 645 de 2016, el propósito es aprovechar el momento histórico para reorientar el desarrollo de la ciudad, pues se tendrá especial interés por atender prioritariamente a la población más vulnerable de acuerdo al principio constitucional de igualdad de todos ante la Ley, de manera que se hizo importante y primordial el atender, orientar, informar e incentivar a los Bogotanos para hacerlos miembros activos de las diferentes alternativas de solución que contribuyan con la mejora en las condiciones de movilidad en la ciudad.

Teniendo como referencia que experiencias anteriores, la gestión en terreno, y las diferentes figuras operativas de orientación, asistencia y acompañamiento a los usuarios de las vías, demostraron ser altamente eficaces, tanto para mejorar las condiciones generales de movilidad de la ciudad, como para persuadir al usuario ante los riesgos a los que están expuestos diariamente en las vías, se ha continuado con la tarea de incentivar cambios en comportamientos negativos arraigados en lo profundo de la mentalidad del Bogotano y el ciudadano en general, como parte de la cultura y la idiosincrasia de nuestro territorio. Entre los comportamientos nocivos más frecuentes están: zizagear entre carriles, obstaculizar intersecciones, no ceder el paso así el otro tenga la prioridad, transitar por carriles exclusivos, parquearse en zonas indebidas, pasar una vía por debajo del puente peatonal o entre los carros o sin observar las mínimas normas.

Es así, como la información, formación, concientización y hasta interiorización para el uso adecuado de la infraestructura vial, dispuesta en la ciudad para el disfrute de toda la ciudadanía forma parte integral de los aspectos que se deben enfatizar a la ciudadanía, de manera que se pueda lograr un cambio de mentalidad del ciudadano del común, haciendo que la autogestión y el autocontrol ayuden a fomentar soluciones viables, continuas y permanentes que contribuyan para mejorar la movilidad de la ciudad y que al final redunden en bienestar para todos.

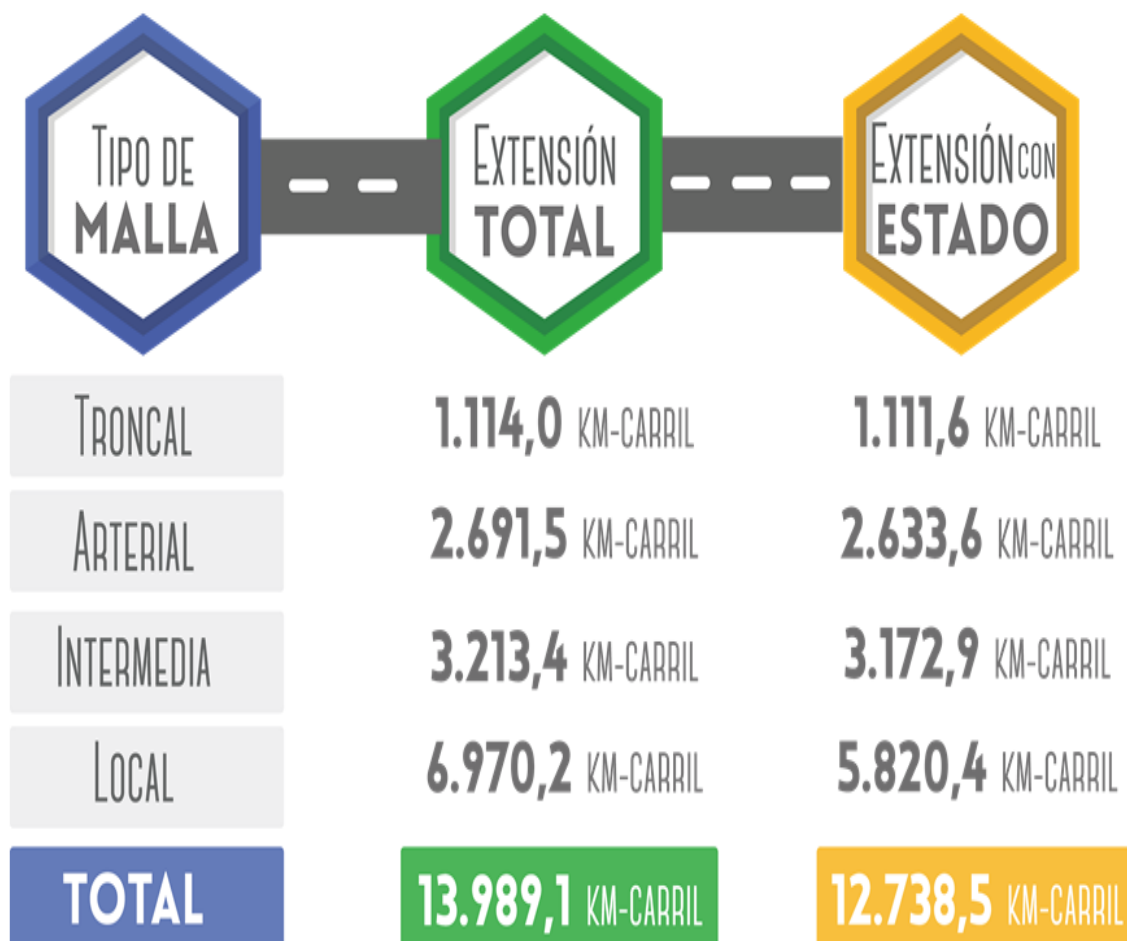
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía

A lo anterior se suma el hecho que según datos del IDU la extensión total de la malla vial en la ciudad, con datos a 30 de junio de 2017 era de 13.989.10 kilómetro carril distribuidos de la siguiente manera:

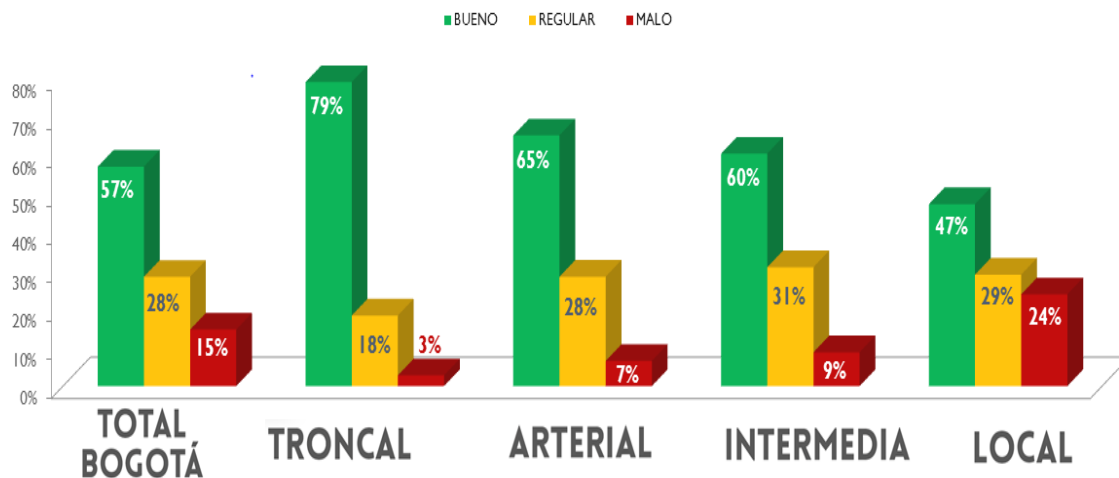
 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



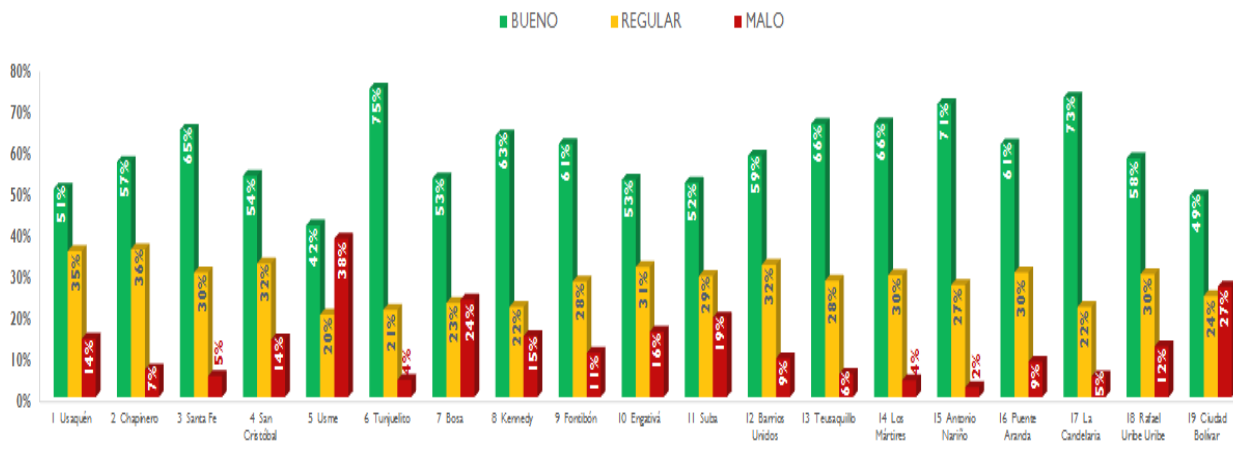
Fuente: Sistema de Información Geográfica – SIGIDU - Junio 30 de 2017

Sin embargo, se debe tener en cuenta que el estado de la malla vial de acuerdo con la misma fuente de información se encuentra distribuido así:

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Sistema de Información Geográfica – SIGIDU - Junio 30 de 2017



Fuente: Sistema de Información Geográfica – SIGIDU - Junio 30 de 2017

De manera tal, que tan solo para poder realizar la demarcación de los kilómetros carril existente en buen estado en la ciudad, es decir el 57% de los 13.989,10 kilómetros, que equivalen a 7.973,78 tendría un costo aproximado de \$ 200.000.000.000, esto tan solo demarcando las vías que se encuentran en buen estado y calculando el costo del kilómetro carril promedio de \$25.000.000, de manera tal que los recursos necesarios para invertir en

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

solo materia de demarcación resultan ser una cifra demasiado elevada que la ciudad no posee y la cual el proyecto de inversión no ha tenido disponible, y menos aún para atender una sola de las metas que tiene establecidas.

Así mismo, es necesario tener en cuenta la distribución por localidad del estado de la malla vial en buenas condiciones, pues se utiliza con el fin de hacer demarcación en condiciones óptimas y poder hacer uso adecuado de las garantías sobre la intervención efectuada, que de alguna manera hacen que se reduzca la intervención a realizar en cantidad.

Pese lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad, está obligada por ley a garantizar la seguridad vial efectuando demarcación, incluso en algunas oportunidades sin poder tener en cuenta el estado de la malla vial, pues existen sentencias judiciales o solicitudes legales que obligan a intervenir, motivo por el cual el trabajo en materia de demarcación resulta enorme y costoso, pues al tener en algunas ocasiones que realizar demarcación en pavimentos que no se encuentran en las mejores condiciones, hace que la durabilidad de los materiales utilizados y por ende su garantía no son las mejores.

Otro aspecto importante a tener en cuenta en materia de seguridad vial, es el control de tráfico en la ciudad, el cual está conformado por diferentes sistemas de regulación y control, como lo son los de señalización y semaforización, mediante los cuales se regula la circulación de vehículos, bicicletas y/o peatones en intersecciones, asignando y dando indicaciones sobre el derecho de paso o prelación de cada flujo. En el caso concreto del sistema semafórico, el mismo está constituido por un conjunto de dispositivos que por medio de indicaciones de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad electrónica de control, asignan de manera secuencial y segura el derecho de paso en las intersecciones reguladas.

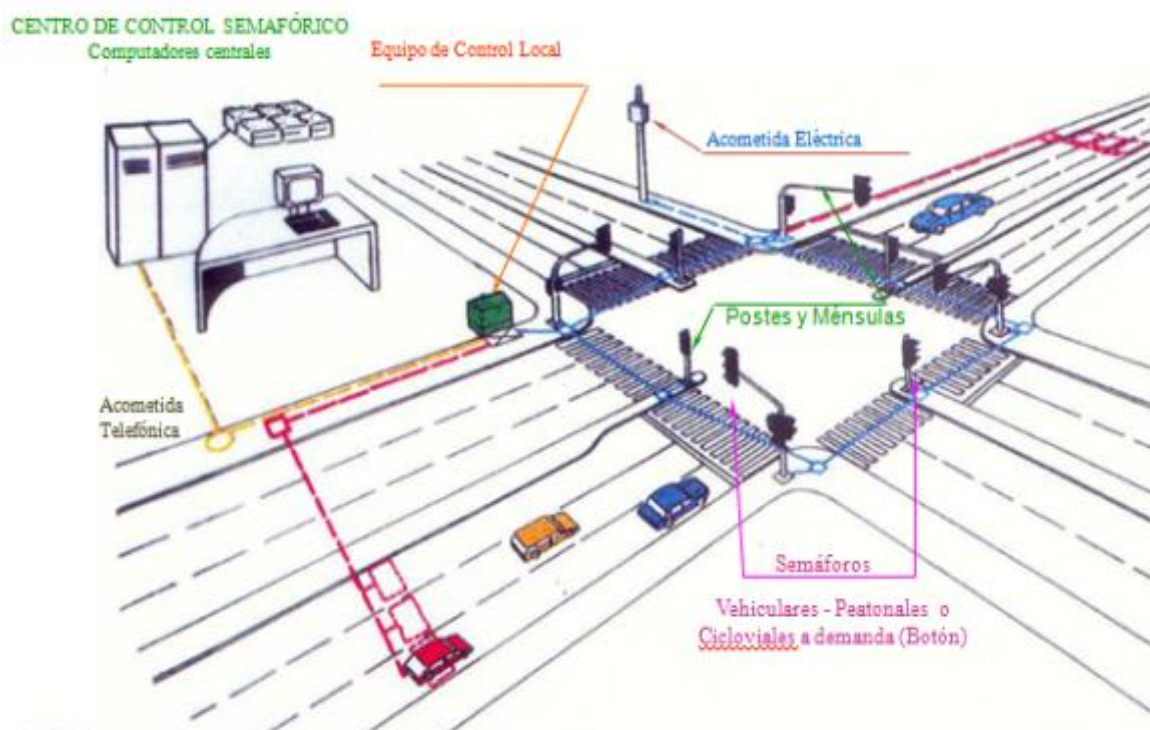
Es así como para mantener los componentes del sistema semafórico en óptimas condiciones de operación y garantizar a la ciudadanía la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio, requiere de la Entidad que cuente con los recursos suficientes para mantener en perfecto estado y en funcionamiento los equipos de planta interna, equipos y elementos de planta externa (semáforos, postes, equipos de control, canalizaciones, cajas de inspección, etc.), así como el enlace para gestión y supervisión entre ellos.

Considerando que las intersecciones semaforizadas son utilizadas para la regulación del tránsito con el fin de ordenar los movimientos vehiculares para que se comporten de manera segura y así evitar accidentes en la zona de conflicto, es necesario atender los requerimientos para expandir la red de semaforización y ampliar la cantidad de intersecciones que cuenten con control semafórico.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Actualmente el sistema semafórico está constituido en forma general por tres (3) centros de control semafórico: Chico (Zona Norte), Paloquemao (Zona Centro) Muzu (Zona Sur), desde donde se controla y monitorea el estado de operación y funcionamiento de todos los componentes tanto de la planta interna como externa del sistema de semaforización, con el fin de coordinar las acciones oportunas para asegurar la continuidad del servicio. A cada centro de control, están asociados dispositivos en vía que permiten la regulación semafórica en las intersecciones, como se muestra en el siguiente gráfico:

Esquema general de una intersección regulada por semáforos



Fuente: Subdirección de semaforización

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

CANTIDAD INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS POR DISPOSITIVO BOGOTÁ D.C.						
LOCALIDAD	BOTÓN	SONORO	BUCLE	RADAR	VIDEO DETECTOR	TOTAL INTERSECCIONES
USAQUEN	10	10	0	0	2	103
CHAPINERO	20	15	2	0	2	138
SANTA FE	10	10	0	0	0	95
SAN CRISTOBAL	6	6	2	1	0	31
USME	5	3	0	1	1	24
TUNJUELITO	8	7	1	0	1	47
BOSA	4	4	0	1	1	53
KENNEDY	20	20	0	0	0	119
FONTIBON	10	9	0	0	1	64
ENGATIVA	12	11	0	1	1	113
SUBA	27	26	4	1	0	127
BARRIOS UNIDOS	4	4	3	0	1	96
TEUSAQUILLO	6	6	0	0	2	127
LOS MARTIRES	3	3	0	0	0	75
ANTONIO NARINO	8	6	1	0	0	52
PUENTE ARANDA	15	12	0	0	1	84
CANDELARIA	7	7	0	0	0	27
RAFAEL URIBE	6	6	0	0	1	44
CIUDAD BOLIVAR	6	6	0	0	0	21
TOTAL	187	171	13	5	14	1440

Fuente: Subdirección de semaforización

La ciudad actualmente cuenta con 1.434 intersecciones semaforizadas implementadas, de las cuales 1.197 tiene configurado el paso peatonal protegido y 153 cuentan con dispositivos sonoros para accesibilidad para personas en condición de discapacidad visual; se estima necesario realizar la complementación a todas las intersecciones existentes, excepto aquellas que permiten conexión operacional del sistema masivo donde no debe existir paso peatonal.

Vehicular	Peatonal	Ciclista	Sonoro Conectado	Botón	Total Intersecciones
243	1197	86	153	187	1440

Fuente: Subdirección de semaforización

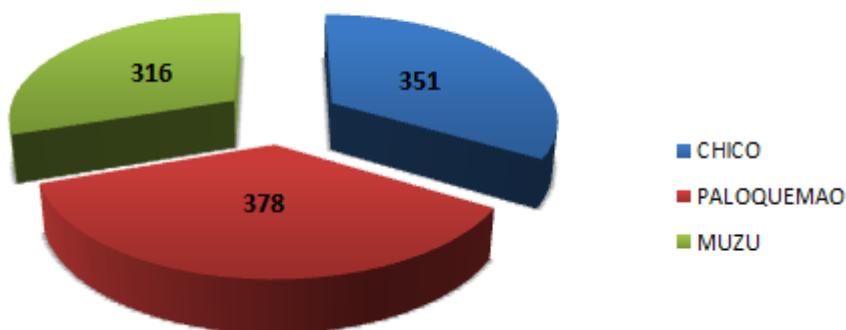
[illegible]

La distribución de las intersecciones semaforizadas por centrales, se distribuye así:

Fuente: Subdirección de semaforización

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

CON PASO PEATONAL ZONAS



Fuente: Subdirección de semaforización

Para la regulación semafórica es necesario contar con Equipos de control que ubicados en cada intersección e interconectados con la respectiva central, permiten el control, monitoreo y gestión de la operación semafórica. El sistema actual está conformado por diferentes referencias de equipos.

Los equipos de nueva tecnología permiten la conexión de periféricos de última tecnología, como son semáforos con dispositivos luminosos tipo LED y detectores de tráfico peatonal o vehicular. Es de anotar, que existen unos equipos de tecnología “intermedia” (Referencia MR) que admiten también la conexión de este tipo de dispositivos.

A partir de esta información, se pueden clasificar los equipos de control como de tecnología antigua “intermedia” y de tecnología nueva, tal como se muestra en la siguiente tabla:

CANTIDAD EQUIPOS DE CONTROLADORES POR TECNOLOGÍA					
TECNOLOGIA	CHICO	PALOQUEMA	MUZU	BOGOTA D.C	%
NUEVA	184	152	202	538	46,02%
ANTIGUA	223	231	177	631	53,98%
TOTAL	407	383	379	1169	100,00%

Fuente: Subdirección de semaforización

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

CANTIDAD INTERSECCIONES POR BOMBILLERIA Y ZONA DE PLANEAMIENTO BOGOTÁ D.C.					
BOMBILLERIA	CHICO	PALOQUEMA	MUZU	BOGOTÁ D.C.	%
LED	242	213	234	689	47,85%
OTROS	256	274	221	751	52,15%
TOTAL	498	487	455	1440	100,00%

Fuente: Subdirección de semaforización

En los equipos de tecnología nueva e intermedia se cuenta con semáforos tipo LED, los cuales tienen un menor consumo energético, una mayor vida útil y por ende requieren menor mantenimiento y son amigables con el medio ambiente. Actualmente el 47,85% de las intersecciones tiene algunos o todos sus semáforos tipo Leds.

Así mismo, se cuentan con sensores o detectores de tránsito capaces de registrar presencia de vehículos o peatones, que se emplean para optimizar la asignación de tiempos de verde de manera proporcional de acuerdo a la demanda y movimientos permitidos. En 116 intersecciones de la ciudad, se cuentan con sensores de presencia vehicular (Lazos inductivos, cámaras de video detección, radares, dispositivos de radio frecuencia –RF- de demanda para Transmilenio) o botones de demanda que permiten a los peatones solicitar el derecho de paso, o de ambos.

Finalmente, se considera necesario precisar que para la optimización del planeamiento semafórico se cuenta con software y personal especializado que permanentemente hace las modificaciones necesarias dada la dinámica de tráfico, el crecimiento del parque automotor, obras y planes de manejo de tránsito que impactan la operación de la regulación semafórica.

Se debe tener en cuenta que el sistema de semaforización de la ciudad también se ve afectado por las fallas en el suministro de energía de cada una de las intersecciones distribuidas por toda la ciudad, pues la misma depende del circuito del proveedor (Codensa) y por esta razón se está supeditado a las fallas propias del sistema eléctrico.

Adicionalmente otros temas que afectan la operación del sistema de semaforización es el robo de cable tanto de suministro como de interconexión, siniestros por accidentes de tránsito, vandalismo y daños por obras. En todo caso cualquier eventualidad es alertada por los centros de control y se cuentan con grupos de mantenimiento para la atención oportuna y restablecimiento de condiciones en el menor tiempo posible.

No obstante todo lo anterior, existe la manifiesta necesidad de actualización tecnológica de las tres centrales de control semafórico actuales, con el propósito de eliminar la vulnerabilidad existente (debido a la obsolescencia tecnológica), por encontrarse hoy en día

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

en los límites permisibles para un óptimo funcionamiento y expansión, así mismo se hace necesario estructurar y adelantar la modernización del actual sistema de computadores de tráfico centrales y ampliar su capacidad, así como reevaluar el medio actual de comunicación por uno más eficiente y con menor costo de mantenimiento y generar un centro de control y su respaldo

Es por lo anterior, que la inversión calculada en materia de semaforización estaba en la vigencia 2016, alrededor de U.S. \$60.500.000 millones de dólares según información del IFC consultor financiero para el Banco Mundial, esto para llevar a cabo la modernización del sistema semafórico de la ciudad, y ejecutar todas las actividades de traslados y puestas en servicio de equipos modernos de manera que se mejore el servicio y las condiciones de disponibilidad en las que se presta el servicio actualmente.

1.2. Identificación de la problemática y/o necesidades

1.3. Causas

La baja percepción del peligro que tienen los ciudadanos cuando transitan por las vías de la ciudad reflejan acciones que se materializan en riesgos potenciales a su integridad y la de los demás actores viales.

Aunado a lo anterior, se suman factores netamente conductuales, la dinámica general del sistema de movilidad de la ciudad, la demanda de acciones de corte operativo, demandan incentivar cambios de comportamiento en vía; es así como la educación, comunicación, información y control con campañas de cultura ciudadana, permitirán a la Secretaría Distrital de Movilidad, reaccionar no solo ante interferencias y riesgos potenciales del sistema, sino ante situaciones de emergencia y/o contingencias que demanden la participación de la entidad.

Adicionalmente, en la ciudad existe sobreoferta de transporte público individual y en contraste existe poca oferta de transporte público colectivo - SITP; así mismo en la medida en que la ciudad ha venido creciendo al igual que su población y las actividades que estos ciudadanos desarrollan han venido incrementándose, se mantiene la misma infraestructura y los espacios que deben compartir, continúan siendo los mismos.

En el caso de los vehículos de transporte individual de pasajeros, a pesar de que su parque automotor por mandato de ley, no puede incrementarse, el número de vehículos resulta ser muy elevado, pues si se toma en consideración la tasa de taxis por persona de la ciudad, se puede inducir que existe sobreoferta de este tipo de transporte, pues de acuerdo con lo recomendado por los expertos en un estudio adelantado en el 2016, debería existir un taxi

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

por cada 200 habitantes en promedio para las ciudades de Colombia, es decir, el número óptimo para Bogotá sería aproximadamente de 40.000 contra 49.645 vehículos con tarjeta de operación registrados en el Registro de Tarjetas de Operación - RTO de los Servicios Integrales para la Movilidad – SIM, con corte a 31 de diciembre de 2018.

De otro lado, el número de taxis superior al recomendado, así como fenómenos de ilegalidad como el denominado gomeleado, junto con los bajos niveles de adecuada prestación del servicio, conllevan a una afectación en la movilidad y al medio ambiente, y genera una percepción negativa en la opinión pública acerca del control y seguimiento tanto de la prestación del servicio público de pasajeros, como de las empresas prestadoras de dicho servicio, lo que hace que requieran más y mejores herramientas de control en la ciudad.

En contraste con lo anterior, el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, no está operando aún al 100%, se encuentra aún en etapa provisional, esto no permite garantizar la prestación del servicio a todos los habitantes de la ciudad, es decir, la demanda no ha sido cubierta en su totalidad o por lo menos en un nivel adecuado, de manera tal, que con esta situación se afianza la necesidad de contar con medidas de control para evitar contrarrestar y combatir fenómenos tales como la ilegalidad, el bicitaxismo, mototaxismo y plataformas informales e ilegales que a la postre dificultan la movilidad en la ciudad y adicionalmente se han convertido en un problema social grave que debe ser abordado por el Distrito con el apoyo y acompañamiento del Gobierno Nacional.

1.4. Efectos

Por los anteriores motivos, los tiempos de desplazamiento en la ciudad se incrementan al igual que los costos de operación de los vehículos, así como el impacto que esto representa sobre la economía y la movilidad de la ciudad, pues existe cada vez menos acceso a las oportunidades que brinda la ciudad y esto repercute directamente en una disminución en los niveles de satisfacción, una baja en la productividad y por ende una desmejora en la calidad de vida de las personas.

Así mismo se debe tener en cuenta que, tal como lo señala el Plan Maestro de Movilidad “...desde la perspectiva Distrital, la gestión de seguridad vial debe superar la concepción de simple estrategia o de programa para convertirse en un proceso regular y continuo de la entidad rectora del tránsito y transporte del Distrito, es decir la SDM. Además de ser una responsabilidad de orden legal, es necesario poner en práctica las disposiciones que generen condiciones de seguridad en la movilidad”.

Por eso se hace necesario y conveniente adentrarse en el diagnóstico propiamente dicho de la situación actual al control de infractores en la ciudad, el cual se compone de los elementos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

que se establecen a continuación, con los efectos negativos que los mismos causan sobre la fluidez de las vías de la ciudad, así:

- Insuficientes elementos de control sobre las vías para verificar el cumplimiento de los conductores de las normas de tránsito.
- Insuficientes instrumentos adecuados para el monitoreo de la velocidad de los conductores sobre las vías.
- La detección de vehículos en estado de irregularidad es muy difícil en las condiciones actuales.
- Existe un alto nivel de omisión de las normas de tránsito por parte de los conductores de la ciudad, sin que tales infracciones sean detectadas por las autoridades de tránsito.

Las situaciones anteriormente descritas crean incentivos perversos para los conductores, quienes se ven estimulados a seguir infringiendo las normas con las consecuencias obvias que ello tiene sobre la circulación y la accidentalidad en la ciudad.

Adicionalmente resulta importante que cualquier tema relacionado con el control y gestión al tránsito y al transporte debe involucrar a la comunidad, pues de lo contrario, existe el riesgo de perder legitimidad y gobernabilidad para enfrentar las dificultades que, durante la implementación y la modificación de la infraestructura vial, y de los modos y medios de transporte, se puedan llegar a presentar.

Sin la inclusión de la ciudadanía, la consecución y puesta de marcha de los aspectos contemplados en Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para todos” 2016-2020 y en el Plan Maestro de Movilidad, entre ellos: el SITP - Sistema Integrado de Transporte Público, los Corredores Logísticos, el Metro, Distritos Verdes, Plan Maestro de Estacionamientos, el desconocimiento de las comunidades que habitan el Distrito Capital, pondría en peligro el efecto positivo que busca la administración a través de estos proyectos en ausencia real de los espacios de diálogo e interacción institución-ciudadano.

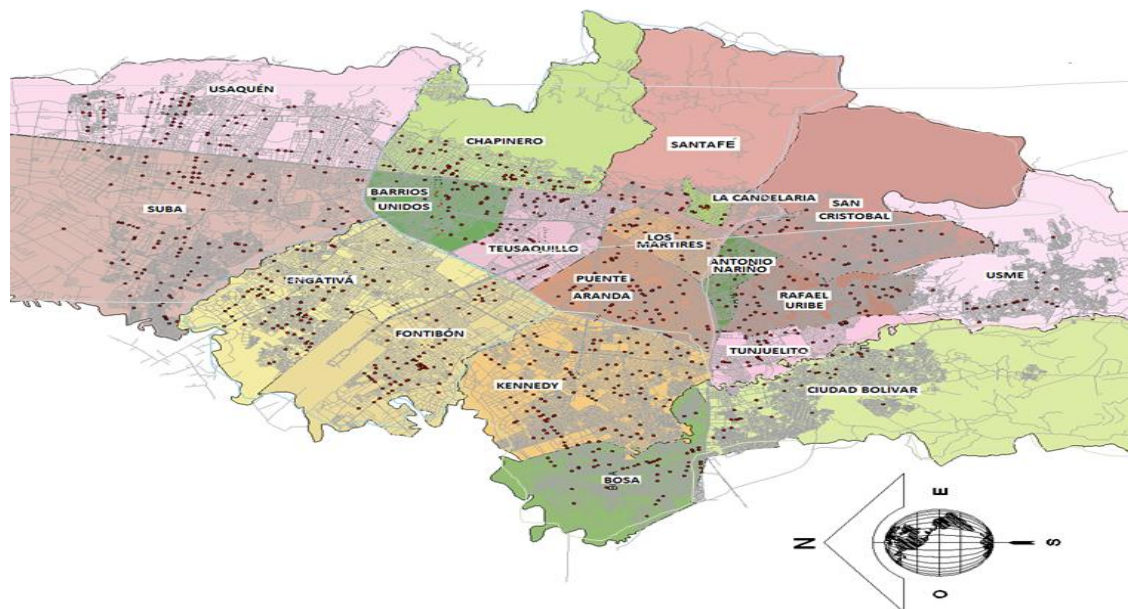
Es así, como se debe incentivar el dialogo de saberes entre la comunidad y la Administración, con el único propósito de concebir proyectos sostenibles, que den respuesta a la ciudad soñada dentro de mecanismos y estrategias de integración y planeación.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Participar en Movilidad, significa hacer parte de consultas, coordinación y concertación, entendido este último como dialogo claro entre los interesados en el fortalecimiento de lo público y en el concepto e implementación de una vida sostenible.

1.5. Georeferenciación

Por tratarse de un proyecto de inversión de gran impacto para la ciudad que abarca temas sensibles para la comunidad y los cuales están acorde con el lineamiento establecido por Plan de Desarrollo 2016-2020 de la “Bogotá Mejor para Todos”, en el segundo pilar que hace referencia a la Democracia Urbana, se considera que es un proyecto Distrital, pues trasciende su desarrollo en la ubicación física de las localidades que conforman la ciudad.



Fuente: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

1.5.1. Población y zona afectadas y/o grupo objetivo

PROYECCION DE LA POBLACION DE BOGOTA D.C. / AÑO					
AÑO	2016	2017	2018	2019	2020
POBLACION	7.980.001	8.080.734	8.181.047	8.281.030	8.380.801

Fuente: DANE. Información estadística Proyecciones de Población Municipales por Área

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Debido a que el proyecto incluye temas que trascienden las localidades y los diferentes grupos poblacionales que forman parte de la población capitalina, pues cualquier acción que se adelante a través de este proyecto de inversión como resultan ser los relacionados con la intervención en materia de señalización, semaforización, el control al transporte, control al desarrollo de intervenciones en vía fruto de los frentes de obra por la ejecución de obras ya sea de infraestructura COI o de Servicios Públicos COOS que cumplan con los requisitos técnicos que mitiguen el impacto para la comunidad de la zona de afectación, así como la gestión en vía por temas de emergencias, contingencias, puntos de congestión, etc, resultan ser temas que competen a toda la ciudadanía pues inciden de manera positiva o negativa en la vida de todos los ciudadanos.

Por lo anterior, para el proyecto de inversión no existe un grupo poblacional que se considere como el grupo objetivo, sino que el mismo se considera que son todos los actores viales que habitan y transitan en algún momento por la malla vial de la ciudad; sin embargo, teniendo en cuenta la reestructuración de las estrategias de intervención de cada una de las dependencias de la entidad, hacia un modelo de trabajo por áreas geográficas, las actividades resultantes de la operación de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, Unidad Ejecutora a la cual se encuentran asociados los recursos económicos del proyecto de inversión, estarán vinculadas a través de sus Direcciones ((Dirección de Ingeniería de Tránsito) y (Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte)) y sus Subdirecciones ((Subdirección de señalización; Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito) y (Subdirección de Gestión e Vía; Subdirección de Semaforización y Subdirección de Control de Tránsito y Transporte) respectivamente, dirigidas a la atención de requerimientos técnico-operativos de la ciudadanía, a lo largo de las veinte (20) localidades que conforman la ciudad y su respectiva área.

Es así como para el caso de las intervenciones del Grupo de Apoyo para la Prevención de la Accidentalidad y la Seguridad Vial -, las demás Subsecretarías de la Entidad junto con sus Direcciones y Subdirecciones correspondientes, aportan con la priorización de las ubicaciones geográficas más críticas, por congestión, conflictos o accidentalidad, las cuales son incluidas en la proyección de acciones de intervención en vía del Grupo de Apoyo para la Prevención de la Accidentalidad y la Seguridad Vial (Esta distribución corresponde a áreas de trabajo y no es georeferenciable.)

Las áreas de trabajo son las siguientes:

- Área 1: Usaquén
- Área 2: Chapinero
- Área 3: Suba
- Área 4: Barrios Unidos y Teusaquillo

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- Área 5: Engativá y Fontibón
- Área 6: Kennedy
- Área 7: Bosa
- Área 8: Puente Aranda y Antonio Nariño
- Área 9: Santafé, Mártires y Candelaria
- Área 10: Tunjuelito, Rafael Uribe y San Cristóbal.
- Área 11: Ciudad Bolívar.

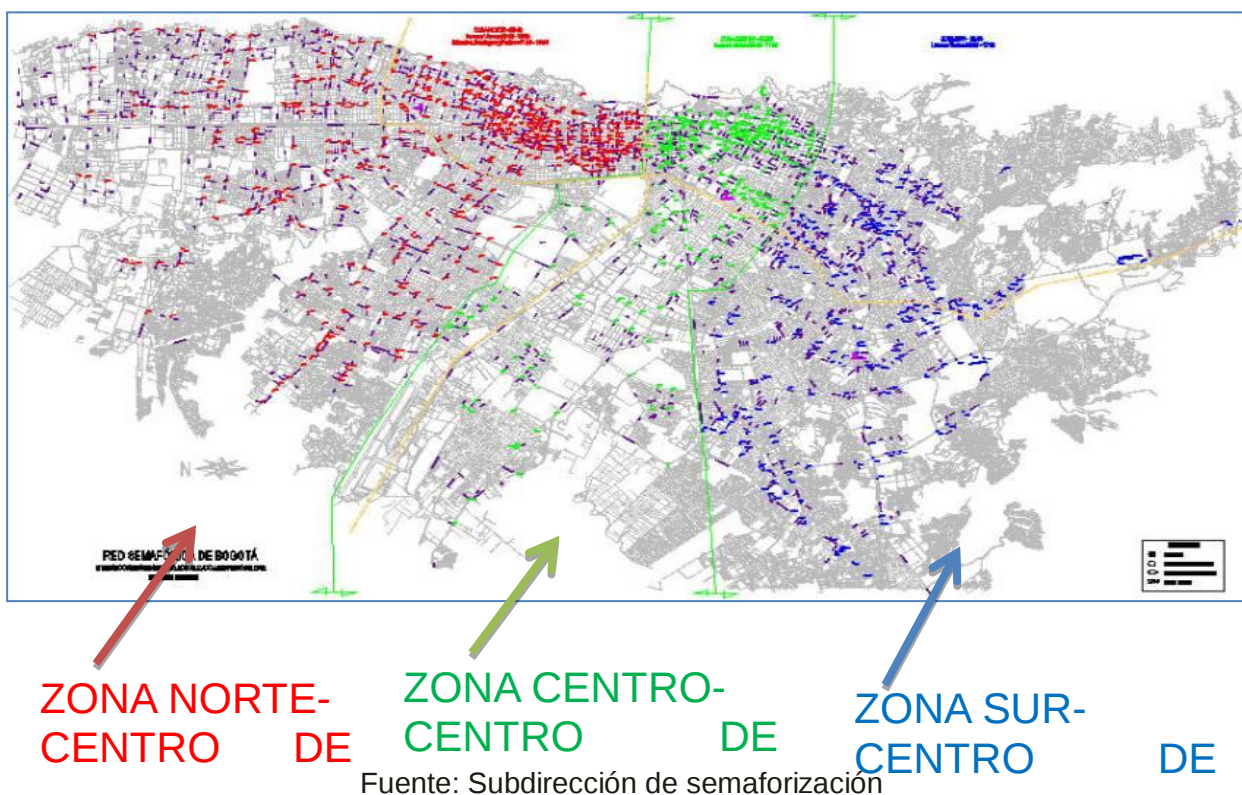
Sin embargo, en materia de inversión de recursos asociados al proyecto de inversión, para el caso concreto de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad en la Dirección de Ingeniería de Tránsito a través de la Subdirección de Señalización tienen distribuida la ciudad para las intervenciones en cinco (5) zonas que constituyen las áreas a intervenir con contratos integrales de manera que se encuentra la ciudad dividida de la siguiente manera:

NUMERO DE ZONA	NOMBRE DE ZONA	LOCALIDADES	
PRIMERA	NORTE	1 11	Usaquén Suba
SEGUNDA	NOR OCCIDENTE	10 12 13	Engativá Barrios Unidos Teusaquillo
TERCERA	SUR OCCIDENTE	6 8 9	Tunjuelito Kennedy Fontibón
CUARTA	ORIENTAL	2 3 14 15 16 17	Chapinero Santafé Los Mártires Antonio Nariño Puente Aranda Candelaria
QUINTA	SUR	4 5 7 18 19 20	San Cristóbal Usme Bosa Rafael Uribe Ciudad Bolívar Sumapaz

Fuente: Subdirección de señalización

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Así mismo, en materia de semaforización la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad en la Dirección de Gestión de Tránsito y Control del Tránsito y Transporte, a través de la Subdirección de Semaforización, tiene distribuida la ciudad de acuerdo con las tres (3) centrales semafóricas existentes de la siguiente manera:



1.6. Aportes de la ciudadanía

De acuerdo con las consultas realizadas a la ciudadanía, en aras de establecer los puntos más importantes para la estructuración del Plan de Desarrollo 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos” se categorizaron las ideas de los ciudadanos y se obtuvo que la movilidad, junto con la seguridad son de los temas que más preocupan a la ciudadanía sin importar su ubicación geográfica, nivel de escolaridad o estratificación social.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Así pues, y con el fin de dar respuesta a las expectativas de la comunidad, se impone la necesidad apremiante de concebir soluciones que permitan enderezar la situación descrita en el corto plazo, produciendo correctivos que permitan dar un aporte esencial al mejoramiento de la cultura ciudadana en lo correspondiente a la convivencia a nivel de tráfico vehicular, con un componente de imposición de sanciones a los infractores de las normas de tránsito.

Es así, como la implementación de un sistema de fiscalización del tránsito que permita entre otros: la integración probatoria y que sea capaz de realizarlo de manera autónoma, se constituye en el sistema enmarcado dentro de lo propuesto por el Plan Maestro de Movilidad - PMM, de acuerdo con unas condiciones técnicas mínimas de cumplimiento.

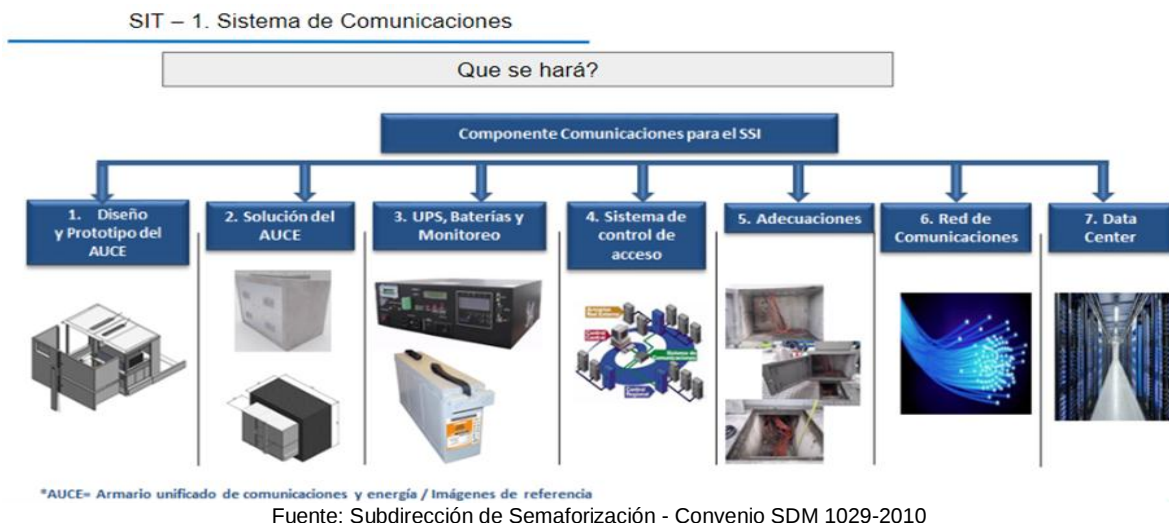
Los equipos de fiscalización del tránsito básicos para un control de la movilidad, están asociados a los sistemas de reconocimiento, medición y seguimiento del tráfico a lo largo de corredores viales y en intersecciones semaforizadas, agrupados de manera general de la siguiente manera; en el área metropolitana y regional, mejorando sustancialmente los tiempos de desplazamiento para los usuarios de los principales corredores viales de la ciudad.

EQUIPOS DE FISCALIZACIÓN DEL TRÁNSITO				
Reconocimiento automático de placas	Sistemas caza infractores	Control de velocidad	Control de paso de luz roja	Control de giros prohibidos

Fuente: Subdirección de Semaforización - Grupo Sistema Inteligente de Tránsito – SIT

En el esquema actual el Sistema de Semáforos Inteligentes – SSI, será independiente del sistema de comunicaciones del sistema semafórico, teniendo en cuenta la implementación de otros Sistemas Inteligentes de Transporte – SIT y que el SSI se deberá integrar con otros SIT, de manera que el sistema de comunicaciones que se maneja actualmente en el proyecto es el siguiente:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Por otra parte, se deben tener en cuenta medidas actuales de la administración tales como disminuir los límites de velocidad en algunos corredores viales, y otras medidas de gestión de tránsito adoptadas actualmente en diferentes sectores de la ciudad, que permiten afirmar que la construcción de infraestructura sobre corredores de la malla vial principal, atiende principalmente viajes de tipo. Sin embargo, a nivel de sectores locales con características de tránsito diferentes, los efectos en movilidad no se perciben de igual manera, dado que las intervenciones en malla vial secundaria y local no constituyen aumentos de capacidad importantes.

Por lo anterior, se hace necesario promover la intervención de estos sectores de manera integral, con el fin de generar alternativas de gestión de tránsito que mejoren los tiempos de desplazamiento a nivel local, organicen el tránsito de manera adecuada y garanticen la integración eficiente de peatones, ciclistas y conductores; estas medidas están enfocadas a intervenir sectores específicos, evaluando de manera integral tránsito, transporte público y flujos peatonales, esta labor dentro del proyecto de inversión se encuentra reforzada a través de la Subdirección de Control al Tránsito y el Transporte que apoya permanente los proyectos puntuales y zonales dentro de cada localidad, las estrategias de mitigación de congestión en corredores, realizando apoyo operativo y coordinación en planes éxodo y retorno, gestión estratégica en gloriets, enlace y gestión en proyectos de transporte no motorizado, gestión de solicitudes realizadas por la comunidad y atendiendo solicitudes recibidas de otras entidades o de terceros.

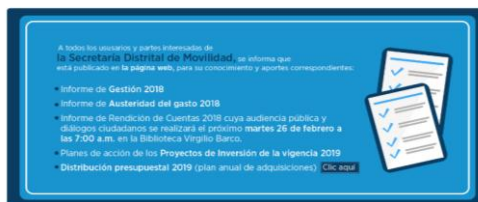
Por ello, que la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con sus Direcciones y Subdirecciones, como Entidad cabeza de sector debe con la

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

formulación de los proyectos de inversión tratar de dar solución a las inquietudes de la comunidad y permitir que sus opiniones y expectativas sean tenidas en cuenta y atendidas por la administración Distrital.

Esto permite concluir que el proyecto de inversión resulta ser importante para el buen desarrollo de la ciudad y para el bienestar de la comunidad y que las diferentes Direcciones y Subdirecciones asociadas a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad junto con los grupos de trabajo que la conforman requieren ser fortalecidos pues en la medida que la ciudad crece, crecen al unísono las necesidades y requerimientos de la ciudad, teniendo que robustecer los equipos técnicos para estar a la par del avance de la ciudad y no dejar que se rezague por falta de inversión, es así como gran parte del avance que muestra la ciudad en los últimos años se debe a los logros obtenidos a través de este proyecto de inversión y que hacen que ya se ubique Bogotá como una de las capitales más importantes a nivel mundial y que permita aspirar con certeza a contribuir notablemente al logro de la visión de la Entidad que dice: “A 2038 la Secretaría Distrital de Movilidad será un referente mundial en movilidad sostenible, cultura ciudadana, generando credibilidad y confianza para Bogotá y su región, mediante innovación, creatividad, un equipo humano comprometido y competente, y un sistema de transporte multimodal que salvaguarda la vida en las vías”.

Adicionalmente, se indica que, en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, se encuentra publicada la planeación de la entidad, a través de sus planes de acción de todos los proyectos de inversión, incluyendo el presente, así como la distribución presupuestal correspondiente, para ser observados por todas las partes interesadas, esto es, ciudadanos, academia, gremios, entes de control, etc.



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

2. JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta que la calidad de vida de las personas depende directamente de la oportunidad que las mismas tengan de disfrutar el entorno y relacionarse con los demás actores viales, entiéndanse peatones, ciclistas, motociclistas, conductores y acompañantes y que esa oportunidad de disfrute está directamente relacionada con el tiempo y la seguridad que cada quién gasta y siente en sus desplazamientos a realizar las diferentes actividades que componen su vida y forman su entorno debe ser lo más adecuado posible.

Por lo anterior y teniendo como base el Plan de Desarrollo de la Bogotá Mejor para Todos 2016-2020 en donde se hace referencia a que la ciudad de Bogotá presenta una de las mayores densidades poblacionales por hectárea del mundo (200 habitantes/Ha), se busca dotar a la ciudad de una herramienta que le permita tener un crecimiento ordenado a través de un urbanismo eficiente que sea compacto y que incorpore los principios de democracia urbana.

Democracia urbana en relación a que todos los habitantes de la ciudad, pueden y deben hacer uso de la infraestructura en igualdad de condiciones, promoviendo de esta manera una mejora en los tiempos de desplazamiento y aumentando los espacios públicos creados y recuperados, para el disfrute de la ciudadanía, organizando el sistema de movilidad actual de manera que resulte mejor para todos.

La democracia urbana se materializa dando prioridad al uso del transporte público y de medios sostenibles de transporte, que primen sobre el uso de vehículos particulares, de manera tal que la movilidad este orientada a lograr un transporte urbano – regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red jerarquizada y la regulación del tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen.

Dentro de la mejora en la movilidad se ha incluido el ordenamiento de estacionamientos, ampliando el concepto actual del uso del espacio público para estacionamientos en vía, peajes urbanos y la oportunidad de generar una nueva fuente de ingresos para el Distrito con base en el uso del vehículo particular en los horarios restrictivos actuales de Pico y Placa.

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza de sector a través de las diferentes Subsecretarías pero principalmente tal como su nombre lo indica, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, con sus Direcciones y Subdirecciones, será la Entidad encargada de realizar acciones coordinadas de análisis integral regional que permita una visión de planeación a largo plazo sobre los subsistemas viales, de transporte y de regulación y control del tráfico, con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, de manera articulada y actualizada de acuerdo con los sistemas de información multivariado y multinivel.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Para ello la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con sus Direcciones de Ingeniería de Tránsito y Dirección de Gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte, será la encargada de ejecutar y controlar las políticas relacionadas con el tránsito y el transporte en el Distrito Capital de manera tal que se encarga de regular y vigilar, a través de las Subdirecciones de Señalización y la Subdirección de Semaforización los sistemas de señalización y semaforización de la ciudad, así como de asumir las funciones de medidas de control, a través de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte para fomentar la accesibilidad de todos los actores viales a la infraestructura de la ciudad y ejercer control y seguimiento a los prestadores del servicio público de transporte de manera que se promueva una gestión inteligente de la demanda del transporte; así mismo a través de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito se autorizan Planes de Manejo de Tránsito (PMT), los cuales son las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general), causados por la ejecución de una intervención y/u obra de infraestructura (COI) o una obra de infraestructura de servicios públicos (COOS); también a través de la Subdirección de Gestión en Vía se realizan acciones operativas tendientes a mejorar las condiciones de tránsito mitigan el riesgo en vía para los diferentes actores viales y promoviendo estrategias de seguridad vial.

Es así como en aras de atender el cumplimiento de la normatividad existente y proyectándose hacia el cumplimiento de las metas planteadas en el Plan de Desarrollo se requiere contar con un proyecto armónico y estructurado que permita avanzar en la gestión y el control al tránsito y al transporte, manteniendo y expandiendo los componentes que lo integran.

La Secretaría Distrital de Movilidad desde su creación ha venido ejecutando acciones enmarcadas en el fortalecimiento del sistema integral de control del tránsito de la ciudad; sin embargo, las mismas deben ser continuas y coordinadas pues el tráfico en la ciudad no se detiene como tampoco se pueden detener las acciones tendientes a su mantenimiento, mejora y expansión.

Por ello, entre las actividades relevantes a desarrollar con este proyecto de inversión se encuentra la expansión de la señalética que pretende garantizar en cierta medida la seguridad en las vías, pues se espera que al contar con una señalización funcional que cubra desde la fase de la visita técnica al sitio que lo requiera, pasando por el dibujo, diseño, suministro e instalación y continuando con el mantenimiento permanente de la misma, que incluye tanto la señalización horizontal o de marcas viales como la instalación de señales de tránsito verticales y elevadas que cumplan con la normatividad vigente, la misma en

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

concordancia con la cultura ciudadana preste la función para la cual ha sido creada e implementada.

Así mismo la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, aporta a la gestión del control y la gestión del tránsito y el transporte a través de la Subdirección de Gestión en Vía de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, ejecutando jornadas de intervención en vía que contribuyan con la Prevención de la Accidentalidad y la Seguridad vial - como estrategia para la intervención en la generación de cambios de comportamiento mitigando interferencias operativas para la correcta dinámica del tránsito.

Esta Subdirección promueve la inclusión de comportamientos, valores y hábitos de autoprotección y autorregulación en los diferentes usuarios del sistema de movilidad, con el propósito de mejorar el uso de la infraestructura, el transporte y disminuir el número de eventos viales que se presentan en el sistema de movilidad de la ciudad.

Adicionalmente, se ha constituido como un importante cuerpo operativo, de acción, reacción y de presencia institucional en vía de la Entidad, en escenarios de elevada conflictividad, congestión o riesgo de accidentalidad. Dada su capacidad de reacción inmediata, la presencia en vía, facilita el correcto funcionamiento de la movilidad en puntos neurálgicos, así como permite dar respuesta ante situaciones contingentes en las que se presente una alteración y/o afectación de las condiciones habituales de movilidad en determinado sector, como aporte a los propósitos de mejoramiento de la movilidad establecidos como lineamientos para el sector en el Plan Maestro de Movilidad, el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá y el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor para todos” 2016-2020.

De acuerdo con el Decreto 672 de 2018, las funciones otorgadas a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con sus Direcciones y Subdirecciones son las siguientes:

1. Asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos estratégicos relacionados con la gestión de la movilidad en Bogotá D.C., en especial con la gestión. del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.
2. Liderar la formulación y ejecución del Plan Estratégico de la Secretaría Distrital de Movilidad en los componentes relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y el transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.
3. Liderar la formulación de proyectos institucionales y de inversión de las dependencias a su cargo, para la óptima gestión de la entidad.
4. Definir lineamientos para la implementación de la señalización y semaforización en la ciudad, así como para la aprobación y seguimiento a los planes de manejo de tránsito.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

5. Definir lineamientos para la regulación y vigilancia del sistema de gestión del tránsito y control del tránsito y del transporte.
6. Liderar la implementación y operación del Sistema inteligente de Transporte de Bogotá D.C.
7. Apoyar a la Secretaría Distrital de Movilidad en el ejercicio de la autoridad única de tránsito y transporte.
8. Implementar políticas, directrices, proyectos y estrategias definidas por la Subsecretaría de Política de Movilidad y la Oficina de Seguridad Vial, orientadas a la gestión del tránsito y control del tránsito y del transporte.
9. Hacer seguimiento a la implementación de las políticas, programas, proyectos y planes relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.
10. Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.

En el marco del plan de desarrollo de la Bogotá mejor para todos, la administración distrital ha planteado el desarrollo de campañas de socialización y concientización a los diferentes actores viales sobre el adecuado comportamiento, utilización y promover la seguridad en vía, por lo anterior, la Subdirección de Gestión en Vía, tiene como objetivo general ejecutar actividades que permitan cambios de comportamiento en los ciudadanos mejorando la movilidad y seguridad vial, para lograr el cumplimiento del objetivo, este grupo desarrollara las siguientes acciones:

1. Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con las acciones en vía que sean necesarias para mejorar las condiciones de tránsito, mitigar el riesgo en vía de los diferentes actores y promover la aplicación de las estrategias de seguridad vial.
2. Dirigir y operar el Centro de Gestión de Tránsito y efectuar la gestión de comunicación y reacción con las diferentes entidades competentes, para mejorar las condiciones de movilidad.
3. Ejecutar las actividades de gestión del tránsito de los actores viales para el mejoramiento de las condiciones de movilidad.
4. Definir y aplicar estrategias e instrumentos de operación en vía y verificar los resultados de su implementación.
5. Implementar en vía las directrices, proyectos y estrategias definidas por las diferentes áreas de la entidad, orientadas al mejoramiento de las condiciones de movilidad.
6. Recopilar y consolidar datos y estadísticas de operación de tránsito para la toma de decisiones institucionales.
7. Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

En el entendido que la prevención de la accidentalidad requiere de actividades de control y gestión del tránsito, las labores operativas del grupo, permiten accionar, de la mano de intervenciones de sensibilización, operativos de control en puntos críticos (recuperación de espacio público, atención de puntos críticos de accidentalidad, trabajo en intersecciones), así como operativos de reacción frente a contingencias en vía (fallos semafóricos, aplicación de planes de desvío por eventos, contingencias o emergencias).

Es así como se puede definir que Cultura Vial y Cultura para la participación en Movilidad, implica un conjunto de costumbres y actitudes individuales y colectivas que generan un uso apropiado y positivo del espacio público, donde la corresponsabilidad debe existir. Es un ejercicio individual para asumir compromisos de interacción social fundada en el respeto y la responsabilidad. Por ello, es fundamental cumplir con las normas de tránsito y facilitar las condiciones para la transformación de la ciudad.

Las intervenciones del equipo de la Subdirección de Gestión en Vía, son llevadas a cabo de manera focalizada, su operación posee un carácter transversal, con lo que se busca alcanzar que el margen de acción trascienda el fuero de lo local para que abarque la esfera de lo Distrital.

Desde la propuesta de construir un sistema de movilidad dinámico, eficiente y sostenible, se hace énfasis en una atención oportuna y de calidad, donde esté presente una nueva forma de hacer gestión pública, interacción y acompañamiento respecto a la comunidad. De manera tal que se susciten cambios culturales a partir de la conceptualización de lo vial, participativo y por supuesto, desde el servicio, que permitirá la accesibilidad de los ciudadanos a los espacios ofrecidos por la ciudad, como derecho fundamental de la población.

Es así como surge la necesidad de implementar mecanismos y/o estrategias tendientes a efectuar acciones de monitoreo, atención, orientación y acompañamiento a los diferentes usuarios de las vías, y los escenarios que les sirven de medio, como una forma de optimizar y replantear las formas de servicio e interacción entre las instituciones y la comunidad.

3. OBJETIVO

3.1. Objetivo general

Contribuir con el mejoramiento de la movilidad de Bogotá, a través de la gestión y el control del tránsito y el transporte, generando conciencia del adecuado uso del espacio público y de los dispositivos de control en vía, incrementando la disponibilidad de los mismos y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

3.2. Objetivos específicos

- Realizar el mantenimiento, demarcación e instalación de señalación vial en la ciudad.
- Gestionar la operación, mantenimiento y complemento de la red semafórica de la ciudad.
- Ejecutar acciones en vía, para la prevención, regulación y gestión del tránsito
- Realizar el control y seguimiento a los prestadores de transporte público individual y al sistema integrado de transporte.
- Autorizar y hacer seguimiento a los planes de manejo de tráfico que se presenten en la ciudad para obras de servicios públicos, infraestructura, intervenciones por emergencia y eventos especiales.
- Realizar el monitoreo al tránsito y transporte mediante la toma de información en campo, para la toma de decisiones en materia de gestión de tránsito
- Implementar nuevas tecnologías para la gestión de tránsito en tiempo real con el objeto de mitigar los incidentes en vía.
- Implementar nuevas tecnologías para el control al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.
- Identificar y monitorear puntos críticos de congestión y accidentalidad para implementar acciones de gestión para la movilidad.
- Generar procesos de corresponsabilidad frente a la Movilidad Segura.

4. PLANTEAMIENTO Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

Es importante mencionar que para la formulación del proyecto de inversión no existe ningún estudio técnico específico que lo soporte, sin embargo, todo su contenido se encuentra sustentado en el cumplimiento de las funciones misionales establecidas en el Decreto 672/18, así como también en la formulación del plan de desarrollo Bogotá Mejor Para Todos 2016 – 2020.

Para cumplir con ese propósito la ciudad y los ciudadanos primero deben realizar una inversión importante en las vías de la capital y luego deben concientizarse del buen uso que debe dársele a la misma, pues requiere de constante revisión y mantenimiento debido a que se trata de elementos que sufren deterioro por el simple hecho de estar en la vía en contacto directo con los elementos naturales y contaminantes.

Esto algunas veces aunado al inadecuado uso que sufren y que hace que los elementos deban tener reposición, ya sea por mal estado debido al deterioro natural, por cumplimiento de su vida útil, por vandalismo o por ausencia física debido al hurto o accidentes.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Subdirección de señalización



Fuente: Subdirección de Semaforización

Así mismo la semaforización que resulta ser otro tipo de señalización, la cual contiene componentes electrónicos, forma parte de un sistema que en procura de garantizar la prestación del servicio continuo en las intersecciones de la ciudad las 24 horas del día los 365 días de cada año debe contar con elementos que permitan dar sostenibilidad al sistema actual, al mismo tiempo que soporte la expansión y migración a nuevas tecnologías que estén a la par con las expectativas de la ciudadanía, las necesidades de la ciudad y los cambios tecnológicos.

En aras de mejorar las condiciones de la movilidad de la ciudad, también se hace necesario prestar especial atención a la labor de control y seguimiento a la prestación de servicio público de transporte, pues se debe entender que en algunos casos existe sobreoferta y en otros la demanda no alcanza a atenderse.

Otra de las labores necesarias para mantener el sistema de movilidad de la ciudad operando de manera adecuada consiste en ejercer control y hacer el seguimiento a los PMT de alto impacto tanto para intervenciones y/u obras de servicios públicos, infraestructura y obras de construcción de urbanizadores y contratistas externos, con el fin de comprobar la correcta

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

implementación de los mismos, así como las condiciones seguras de operación sobre el corredor y área de influencia de la obra.

Así mismo, es importante tener en cuenta que de todas las acciones ejecutadas dentro del proyecto de inversión y toda la información generada por las mismas, debe ser georreferenciada y contenida en un sistema de información robusta que permita mantener de manera articulada y actualizada el análisis integral regional que sirva como herramienta base para la planificación a largo plazo.

Planificación estructurada, que contribuya con un crecimiento ordenado, con urbanismo eficiente, compacto y que una vez más incorpore los principios de democracia urbana, llevando de esta forma a la ciudad a un nivel de regulación y control del tráfico eficiente de manera que el mismo pueda hacer de los desplazamientos y el entorno de la ciudad un lugar más seguro en materia de seguridad vial, al igual que viajes más ágiles y económicos, pues la planificación permitirá responder a las problemáticas presentadas en un momento determinado en menor tiempo y adelantarse a las situaciones recurrentes de contingencia o las emergencias que puedan presentarse.

En el entendido que la gestión y el control al tránsito y al transporte resultan ser un compendio de múltiples acciones, a través de la Subdirección de Gestión en Vía se adelantan las siguientes actividades, en búsqueda de comportamientos hacia la movilidad.

1. Acciones informativas – formativas en vía. Desarrollo de procesos de información, educación y Sensibilización orientados a la generación de comportamientos seguros en vía, de autorregulación y autoprotección, que permitan incentivar los valores por el respeto a la vida e integridad de los ciudadanos, motivando actitudes de cooperación y corresponsabilidad con la movilidad de la ciudad sobre temáticas de fomento de la seguridad vial y el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito. Como eje transversal para las actividades informativas en materia de seguridad vial, se tiene el fortalecimiento de la cultura para la movilidad.
2. Gestión de la Movilidad. Se fundamenta en la Implementación de acciones de gestión de tránsito, de manera temporal en atención a contingencias o permanente, en algunos puntos críticos en materia de conflictos, congestión o seguridad vial. Las acciones de gestión en vía, permiten dar respuesta en el corto plazo a situaciones desfavorables al correcto funcionamiento del sistema de movilidad, contribuyendo así al mantenimiento o restablecimiento de sus condiciones habituales para el gozo de los usuarios y/o actores viales, en los diversos escenarios de intervención. Se incluyen procedimientos de reacción ante contingencias que requieran intervención inmediata de la Secretaría Distrital de Movilidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

3. Promoción de medios alternativos de transporte. Apoyo a las estrategias de promoción y fomento del uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta, así como el uso adecuado y seguro del Sistema Integrado de Transporte Publico en la ciudad. Con referencia a la promoción de uso de la bicicleta, la Subdirección cuenta con un grupo especializado de Guías de Ciclo ruta, encargados de fomentar el uso seguro de la bicicleta a lo largo de la red de ciclo rutas instaladas en la ciudad. Apoya la canalización de ciclousuarios en zonas de elevado riesgo de accidentalidad, así como la reacción ante contingencias presentadas en estos corredores.
4. Socialización de medidas: Presta su apoyo logístico y operativo a la ejecución de acciones de la Dirección de Control de Tránsito y Gestión del Tránsito y el Transporte y demás dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad que requieran de presencia institucional en vía (Difusión de campañas de alto impacto o socialización en vía de medidas adoptadas por el sector para el mejoramiento de la movilidad).

4.1. Descripción del proyecto

El proyecto relacionado con la gestión y el control al tránsito y transporte en la ciudad de Bogotá, D.C. permitirá regular el tránsito de los diferentes actores viales que se desplazan por la malla vial de la ciudad, contribuyendo con el mejoramiento de la movilidad.

En la formulación del proyecto se tuvo claro que debido al continuo crecimiento de la ciudad y aumento de la población se incrementa la actividad económica y los desplazamientos, esto continuará generando conflicto debido entre otros aspectos a que el sistema de semaforización está desactualizado, la señalización es inadecuada y vandalizada, el control de infractores y las sanciones resultan ser insuficientes, existe inadecuada oferta de estacionamientos, parqueo descontrolado en vía, aumento de la motorización y pobre gestión de respuesta a incidentes.

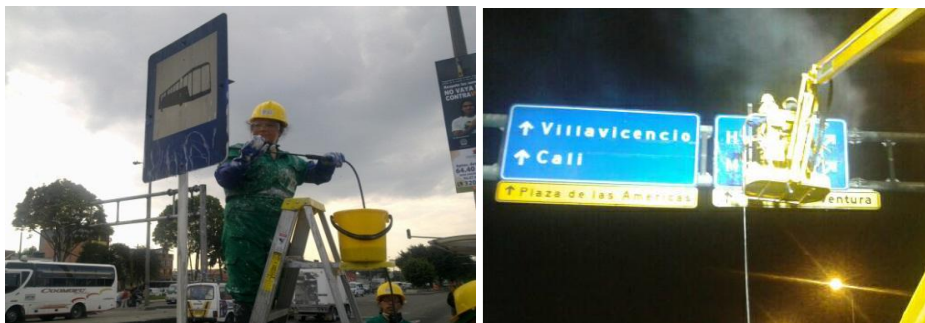
Es por esto que las actividades que ejecutan en desarrollo del proyecto atenderán necesidades de la comunidad y la ciudad, identificadas técnicamente en las veinte (20) localidades del Distrito Capital y estarán enmarcadas dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con las Direcciones que la componen como son la Dirección de Ingeniería de Tránsito que está conformada por las Subdirecciones de Señalización y la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito; así como la Dirección de gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte conformada por las Subdirecciones de Gestión en Vía, Subdirección de Semaforización y la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, que tienen dentro de las labores a desarrollar las siguientes:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- **SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD**

- **DIRECCIÓN DE INGENIERIA DE TRÁNSITO**

- **Subdirección de Señalización:** Se encarga del suministro, instalación y mantenimiento de señales verticales de pedestal e informativas elevadas, al igual que la implementación de demarcación horizontal y de todo los dispositivos de control de velocidad que se encuentran disponibles en el mercado y cumplan con el Manual; así mismo se adelantaran los estudios de obra y consultoría sobre el tema, incluidas las interventorías a los contratos que se suscriban para desarrollar las labores aquí descritas.



Fuente: Subdirección de Señalización– mantenimiento de señales

- **Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito – PMT:** A través de esta Subdirección, se formula, orienta, lidera, ejecuta, verifica y hace seguimiento a las solicitudes que llegan a la entidad en temas relacionados con PMT para las distintas obras de infraestructura y de servicios públicos que se adelantan en la ciudad; de tal manera que se mitigue el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclousuarios y comunidad en general), debido al uso del espacio público para ejecutar una intervención y/u obra.

Es de aclarar, que para la autorización de los PMT se tienen en cuenta los parámetros establecidos en el concepto técnico 16 de 2017 y conceptos técnicos 17 y 18 de 2009; así mismo, cuando el impacto de la obra requiera modelación para la selección de la alternativa más favorable para la movilidad, la entidad cuenta con software especializado tal como VISSIM, VISUM, TRANSCAD y TRASMODELER para verificar la veracidad de las alternativas planteadas y en este sentido tomar las decisiones más favorables para la movilidad de la ciudad.

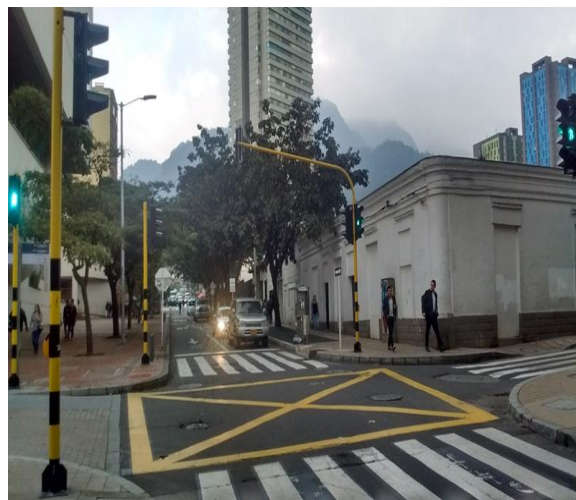
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito – seguimiento diurno y nocturno PMT.

➤ **DIRECCION DE GESTION DE TRANSITO Y CONTROL DE TRANSITO Y TRANSPORTE**

- **Subdirección de Semaforización:** La labor encomendada consistirá en el mantenimiento, operación y expansión del sistema semafórico de la ciudad, fomentando la inversión en la modernización y ampliación de los centros de control semafórico (adquisición y mantenimiento de equipos, redes eléctricas, repuestos, planeamiento de tráfico, obras civiles, entre otros).



Fuente: Subdirección de Semaforización– Intersecciones semafóricas

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Es así, como a través del Sistema Inteligente de Transporte - SIT integra diferentes componentes que buscan suministrar información para gestionar y planificar integralmente la movilidad de Bogotá y su área de influencia. Su primer componente, el Centro de Gestión de Tránsito, se encarga de gestionar los recursos con que cuenta la SDM (Policía, grupo operativo en vía) para responder ante los incidentes que se presentan en la vía; utiliza elementos tecnológicos para recibir información y comunicarse con las unidades desplegadas en la vía.

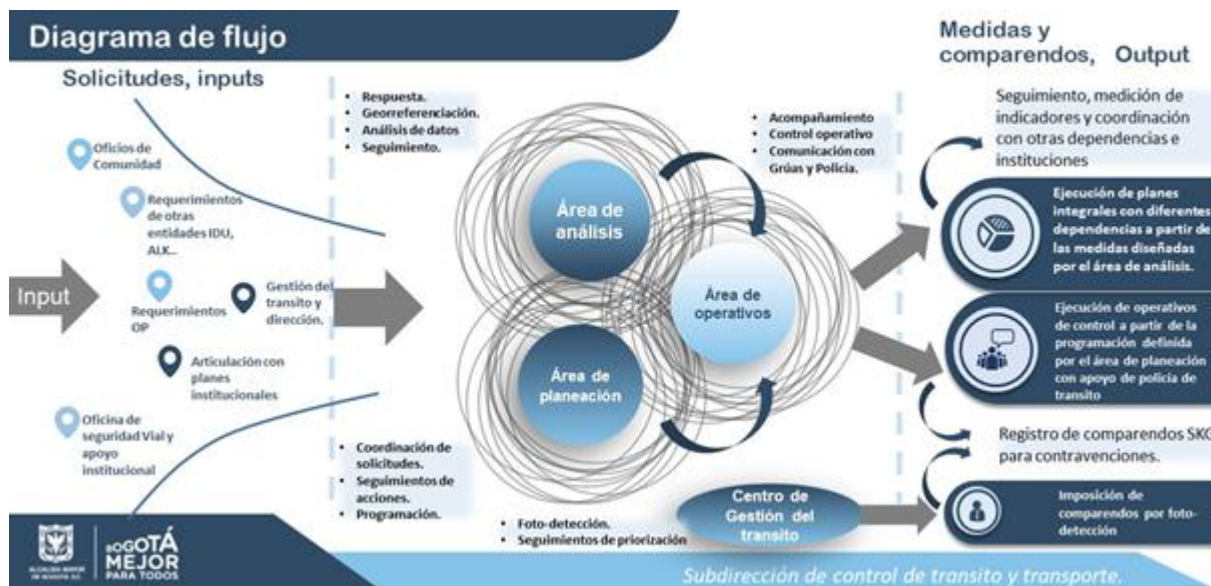
Los demás componentes y la forma en que se integraran con el SIT se siguen actualizando a medida que la tecnología sigue avanzando. Entre estos componentes se deberá incluir el sistema de semáforos inteligentes, el sistema de detección electrónica de infracciones, los sistemas de cobro electrónico vehicular (por congestión, por parqueadero y por autopistas urbanas), la conexión con flotas privadas para tomar información de movilidad, y la conexión con otras fuentes de información para tener información en tiempo real de la movilidad de Bogotá y su área de influencia.

- **Subdirección de Control de Tránsito y Transporte:** Se encarga de atender las necesidades y requerimientos de control al tránsito y al transporte, para buscar cambios de conductas de comportamiento de los diferentes actores viales por medio de la ejecución de operativos en vía en la ciudad de Bogotá D.C.

La subdirección la integran los equipos de: Operativos, Convenio con la Policía de Tránsito y el Archivo de Informes Policiales de Accidentes de Tránsito - IPAT.

El equipo de operativos está compuesto por las áreas de: 1. Análisis, gestión y seguimiento de propuestas para mitigar problemáticas que desde la subdirección se puedan atender; 2. Planeación, coordinación de solicitudes que allegan a la subdirección y seguimiento a las acciones que adelantan los equipos; 3. Operativos; en coordinación con la Policía de Tránsito se enfoca en atender las necesidades de control operativo de la entidad y la ciudad.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte – Acompañamiento a operativos

El convenio con la Policía de Tránsito busca coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el distrito capital, a través del cuerpo especializado de tránsito de la seccional de tránsito y transporte de Bogotá, propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del Distrito Capital.

El archivo de los IPAT se encarga de custodiar y administrar los informes de accidentes, garantizando el acceso a los documentos públicos de copias simples y auténticas para responder a los requerimientos de personas naturales o jurídicas que recibe la Secretaría Distrital de Movilidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte – Acompañamiento a operativos

- **Subdirección de Gestión en Vía:** En consonancia con los lineamientos del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para todos” 2016-2020, el proyecto busca fortalecer los mecanismos para suscitar un cambio cultural, de cara a la transformación de la ciudad.

Las acciones de participación, formación e información, establecen espacios de interacción y diálogo continuo entre la ciudadanía y la Administración, como el pilar fundamental para la concertación de agendas compartidas, donde la comunidad se empodere del rol que le corresponde, desde el fuero individual hasta la esfera de lo colectivo.



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía – Acciones de gestión en vía

Finalmente, resulta importante mencionar que la información generada por los diferentes grupos de trabajo se debe almacenar, estructurar y centralizar de manera alfanumérica y geográfica georreferenciada, con el fin de garantizar su disponibilidad a los usuarios internos y externos a través de la plataforma SIG_MOVILIDAD; estableciendo las actividades necesarias para la revisión de la georreferenciación y vinculación a la base de datos de los proyectos de señalización, planes de manejo de tránsito, rutas de transporte público, monitoreo, transporte ilegal y planes operativos de tránsito, realizando la respectiva integración, estandarización, normalización, control y producción de información geográfica para planificar y conducir al aprovechamiento óptimo de los recursos de la Entidad en dicha temática para que la misma se encuentre disponible como suministro básico para la toma de decisiones acorde con el sistema de tránsito y transporte de la ciudad.

4.2. Beneficios del proyecto

Los principales beneficios que se van a obtener por la ejecución del proyecto, se resumen a continuación:

- Mayor fluidez en la movilización sobre los ejes viales y en consecuencia minimizar los tiempos de desplazamiento y costos asociados.
- Adecuado sistema de señalización de las vías de la ciudad de manera tal que el cumplimiento y acatamiento de las mismas redunde en una mejora en las condiciones de seguridad y desplazamiento de la movilidad en la ciudad.
- Adecuado planeamiento semafórico.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- Control del servicio irregular e ilegal de transporte público de pasajeros en la ciudad.
- Condiciones de seguridad vial necesarias para el tránsito seguro de todos los usuarios de la malla vial de la ciudad en todos sus desplazamientos.
- Mitigación de efectos negativos que sobre la movilidad pueden generar las obras de servicios públicos e infraestructura que se adelantan en un momento determinado en la ciudad.
- Información georeferenciada actualizada de los componentes viales de la ciudad con el fin que sirvan para la toma de decisiones que afectan el sistema de tránsito y transporte de la misma.
- Mejoramiento en la gestión en tiempo real para atender a los incidentes que afectan el tránsito en Bogotá y su área de influencia.
- Acciones locales concertadas y legitimadas con y por la comunidad.
- Comunidad informada sobre las políticas de Movilidad a implementarse en la ciudad.
- Comunidad empoderada frente a sus responsabilidades sociales en temas de movilidad.

4.3. Aspectos institucionales y legales.

El proyecto formará parte de los proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad y estará a cargo de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad directamente soportado en las Direcciones de Ingeniería de Tránsito y la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, las cuales ejercerán sus funciones a través de las Subdirecciones que las conforman como son: Subdirección de Señalización y Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito para el caso de la Dirección de Ingeniería de Tránsito y las Subdirecciones de Gestión en Vía, Subdirección de Semaforización y Subdirección de Control de Tránsito y Transporte para la Dirección de Gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte.

El gerente de proyecto es quien ejerza las funciones de Ordenador de gasto, es decir, el Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad y sus funciones son las contenidas en el Decreto 672 de 2018, “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Los pilares, ejes transversales y proyectos estratégicos en los cuales se enmarca este proyecto forman parte del Plan de Desarrollo 2016-2020, “Bogotá Mejor para Todos”, el cual proporciona una base para la definición del alcance del mismo y sus productos forman parte de la estrategia para conformar una estructura funcional y de servicios para Bogotá, donde uno de sus componentes resulta ser el sistema de movilidad.

Este proyecto se relaciona con el pilar dos del Plan de Desarrollo “Democracia Urbana” con el cual se pretende incrementar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá mediante la ejecución de programas orientados a materializar en acciones concretas el principio constitucional de igualdad para todos.

4.4. Aspectos ambientales.

Teniendo como norte el aspecto ambiental, resulta claro que cualquier mejora o disminución en la congestión vehicular, lograda a través de diferentes medidas ya sea de tipo restrictivo tal como es el caso de la reducción en los límites de velocidad en algunos corredores principales de la ciudad, así como el Pico y Placa ya sea para vehículos particulares, vehículos de servicio público, vehículos de carga o pesados; al igual que otro tipo de medidas que se encuentren orientadas a la optimización del sistema integral de dispositivos de control de tránsito y el mantenimiento de los mismos, o medidas que promuevan el uso de medios alternativos de transporte tendrán una consecuencia positiva sobre el medio ambiente.

Lo anterior, toda vez que las sumas de todas estas contribuyen con la reducción de la huella de carbono que resulta ser la suma absoluta de todas las emisiones de Gases de Efecto Invernadero- GEI causadas directamente indirectamente por un individuo, organización, evento o producto.

Esto debido a que la disminución de los tiempos de desplazamiento, significa una disminución en el consumo de combustible y en el costo de mantenimiento de los vehículos, lo que se traduce en menor concentración de contaminantes en las emisiones generadas por la combustión, lo que redundará en el mejoramiento de la calidad atmosférica de la ciudad y a la final se traduce en una mejor y mayor calidad de vida de los ciudadanos del Distrito Capital.

Así mismo con medidas tales como la reducción en los límites de velocidad está demostrado que permite a los conductores reaccionar en el momento de presentarse una siniestralidad y esto reduce los índices de accidentalidad y de mortalidad y morbilidad de los diferentes actores viales que confluyen en un momento determinado en la vía.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

También vale la pena resaltar que a través de este proyecto de inversión se realizan seguimientos a operativos de control ambiental a fuente móviles con el fin de entrar a revisar los niveles de opacidad que los diferentes vehículos que transitan por la ciudad emiten, de manera que se pueda llegar a sancionar o incluso a inmovilizar aquellos que presenten niveles por encima de los permitidos.

Es así como la movilidad sustentable, eco-sostenible y segura, garantiza que se cumplan los derechos y deberes de los ciudadanos dentro del ámbito de la corresponsabilidad y la autoprotección.

Adicionalmente, el Plan Maestro de Movilidad-PMM, hace referencia a las deficiencias propias del ejercicio de Control en Campo, en tanto que “(...) los recursos asignados a esta labor son insuficientes, los cuales permitirían una mayor cobertura del servicio, con mayor calidad (...)”. Por lo tanto, plantea que “la adquisición de mayor tecnología de punta, que sirva de apoyo automático en el control del tránsito y sus actores, debe ser una de las prioridades, como es el caso de instrumentos electrónicos como los comparendos electrónicos y las tarjetas electrónicas de operación” ¹ para lo que se requiere el cumplimiento de las normas de tránsito y la distinción entre riesgo, vulnerabilidad y amenaza, temas estos que son prioritarios para la administración y que forman parte de las producto metas de resultado-PMR, del Plan Operativo anual - POA para el proyecto de inversión que se encuentran lideradas por la Subsecretaría de gestión de Movilidad en la Dirección de Gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte y la Subdirección de Semaforización.

Por todo lo anterior, el proyecto de inversión contribuye de manera directa con una mejora en las condiciones favorables de medio ambiente.

4.5. Sostenibilidad del proyecto.

El proyecto basa todo su soporte tanto financiero como normativo y de planeación estratégica basado en el Plan de Desarrollo 2016-2020, “Bogotá Mejor para Todos” en el Pilar 2 denominado “Democracia Urbana”, aportando al Programa No. 18 de “Mejor Movilidad para Todos” puesto que a través del proyecto de inversión se busca mejorar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura existente, con acciones concretas que permitan materializar medidas con planes y programas accequibles a toda la ciudadanía, asumiendo el espacio público natural y construido como un escenario en donde prime el principio constitucional de la igualdad de todos ante la ley en donde el interés general se ubique sobre el particular.

¹ Ibídem, 2006 (3-pág 27)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Esto lo logra el proyecto ejecutando acciones que fomenten el sentido de pertenencia y autocuidado de todos los actores viales al igual que del entorno y la infraestructura, y mejorando las condiciones y elementos de regulación, control y seguridad instaladas y/o implementadas en la ciudad como beneficio directo para los diferentes actores viales, contribuyendo con la mejora en la movilidad.

5. METAS FÍSICAS DEL PROYECTO

PROYECTO DE INVERSIÓN		MAGNITUD TOTAL VIGENCIA 2020		ACTUALIZACION DE LA ANUALIZACION				
		ACTUAL	NUEVA	2016	2017	2018	2019	2020
1032 - 143	1 - Demarcar 2600 Kilómetros Carril en vía	680,75	680,75	104,25	765,72	527,10	522,18	680,75
	2 - Instalar 35.000 señales verticales de pedestal	6.432	6.432	2.414	6.218	11.457	8.479	6.432
	3 - Realizar el 100% de las actividades orientadas a la instalación de 50 señales elevadas	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
	4 - Demarcar 26.222 zonas con dispositivos de control de velocidad	4.757	4.757	1.355	4.256	7322	8.532	4.757
	5 - Realizar mantenimiento a 304.956 señales verticales de pedestal	3.098	3.098	-	90.593	50.950	160.315	3.098
	6 - Realizar mantenimiento a 289 señales elevadas	10	0	0	106	171	2	10
	21 - Realizar el 100% de las acciones que permitan instalar señales verticales elevadas	100%	100%	0%	0%	100%	100%	0%
	22 - Realizar el 100.00 % del pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas	100%	100%	0%	0%	0%	100%	100%
1032 - 144	8 - Mantener en operación el 99% del sistema semafórico	99%	99%	99,83%	99,73%	99,71%	99,54%	99,79%
	9 - Semaforizar 128 intersecciones nuevas	8	8	21	50	33	16	8

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

PROYECTO DE INVERSIÓN		MAGNITUD TOTAL VIGENCIA 2020		ACTUALIZACION DE LA ANUALIZACION				
		ACTUAL	NUEVA	2016	2017	2018	2019	2020
	10 - Complementar 157 intersecciones semaforizadas existentes	1	1	0	5	12	24	1
	11 - Realizar el 100% de las actividades para la segunda fase del sistema inteligente de tránsito - SIT	45%	45%	5%	14%	25%	55%	1%
	12 - Realizar el 100% de las actividades para la segunda fase de semáforos inteligentes	42%	42%	1%	15%	42%	41,95%	0,05%
	13 - Realizar el 100% de las actividades para la primera fase de detección electrónica DEI	55%	55%	1%	10%	30%	58%	1%
1032 - 146	7 - Soportar el 100% de la gestión y control de tránsito y transporte	100%	100%	100%	96,02%	95%	99.09%	100%
	14 - Realizar 133 visitas administrativas y de seguimiento a empresas prestadoras del servicio público de transporte	0	0	59	74	0	0	0
	15 - Realizar la verificación de 28.569 vehículos de transporte especial escolar	0	0	3.670	8.069	8570	8434	0
	16 - Realizar seguimiento al 90 por ciento de los PMT'S de alto impacto	90%	90%	93,70%	91,50%	94.77%	97.91%	90%
	17 - Realizar 9.400 jornadas de gestión en vía	2.500	991	497	2.648	2490	2774	991
	19 - Realizar 1.567.674 viajes de acompañamiento y control del tránsito a los biciusuarios de la estrategia "Al Colegio en Bici" en el Distrito Capital.	442.787	27.779	-	562.191	222.301	755.403	27.779

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

PROYECTO DE INVERSIÓN		MAGNITUD TOTAL VIGENCIA 2020		ACTUALIZACION DE LA ANUALIZACION				
		ACTUAL	NUEVA	2016	2017	2018	2019	2020
	22 - Realizar el 100.00 % del pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas	100%	100%	0%	0%	0%	88.92%	100%
	23. Realizar 6.174 viajes de acompañamiento y/o seguimiento en sus planes de movilidad escolar a los colegios donde se desarrolle la modalidad y promoción de la actividad física desde la caminata en los estudiantes. participantes.	6174	6174	0	0	0	0	6174

Fuente: Subsecretaria de Gestión de la Movilidad - SEGPLAN

6. FINANCIAMIENTO

A continuación, se relacionan el flujo financiero, los conceptos de gasto y las fuentes de financiación del proyecto.

PROYECTO DE INVERSIÓN		2016	2017	2018	2019	2020
1032	GESTIÓN Y CONTROL DE TRANSITO Y TRANSPORTE	\$ 72,457	\$162,806	\$217,852	\$278,232	\$245,828

	COMPONENTES	2016	2017	2018	2019	2020
1032	INFRAESTRUCTURA	63,260	89,509	173,572	197,464	176,508
	DOTACIÓN	4.032	43.680	23.434	60.911	44,015
	RECURSO HUMANO	2.264	24.535	18.060	19.632	25,299
	INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS	2.051	4.441	2.121	93	6
	ADMINISTRACIÓN INSTITUCIONAL	850	641	665	132	0

Fuente SEGPLAN, 31 de mayo de 2020

7. OTROS ASPECTOS

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad dejó en cabeza de las Direcciones de Ingeniería de Tránsito, y Dirección de Control de Tránsito y Gestión del Tránsito y Transporte, contribuir con los compromisos pactados en el Plan de Ordenamiento Territorial en relación a la Estructura Funcional y de Servicios – EFS; puesto que a través de este proyecto pretende mejorar las condiciones de las vías de la ciudad y contribuir a su conservación, fomentando la Democracia Urbana en la ciudad.

Es así como se ha llevado a cabo la ejecución del contrato interadministrativo 2015 - 1127, cuyo objetivo era contar con un diagnóstico actualizado acerca del estado actual y de las necesidades presentes y de un futuro cercano en materia de señalización elevada, de manera que se tenga un panorama claro y real para proceder a adelantar la labor de instalación y mantenimiento de este tipo de señalización, como parte de las labores que se deben desarrollar como parte de la puesta en marcha del Plan de Desarrollo de la Bogotá Mejor para Todos, contribuyendo considerablemente con el Plan de Ordenamiento Territorial y todos los compromisos adquiridos en materia de señalización turística y de destino que se tienen con el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura.

Así mismo las Direcciones cuentan con una base de datos actualizada de las necesidades y requerimientos de la comunidad, en materia de señalización y semaforización y al mismo tiempo se también se tiene una base de requerimientos que ya han sido evaluados y que cumplen con los criterios técnicos para proceder a una próxima implementación, quedando a la espera de viabilidad de tipo económico, pues se debe tener claro que los recursos son limitados de manera que se busca realizar las acciones que causen el mayor impacto en relación al menor costo de inversión posible.

El desarrollo de este proyecto se encuentra enmarcado en el cumplimiento de las funciones que por el Decreto 672 de 2018 le fueron otorgadas a la Subsecretaría de Gestión de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector Movilidad y el cumplimiento del Decreto 319/06 Plan Maestro de Movilidad.

- Vale la pena resaltar, que el proyecto de inversión, se encuentra alineado con el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030-ODS, toda vez, que, con las metas asociadas al mismo, se contribuye con el logro del Objetivo ODS No. 11 *“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”*, específicamente con la meta No. 92 *“Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*. De igual manera, se aporta al Objetivo ODS No. 3 *“Garantizar una vida sana y*

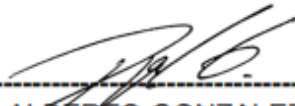
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

promover el bienestar para todos en todas las edades” meta No. 21” Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.

Lo anterior, puesto que las metas del proyecto desarrollan acciones en materia de señalización, semaforización, gestión del tránsito y acciones en vía, orientadas a fortalecer y mejorar la estructura física y tecnológica del sistema de tránsito y transporte en la ciudad, mejorar la seguridad vial, disminuir la accidentalidad en actores viales, y reducir número de infractores, pues se genera consciencia en uso adecuado de las vías.

- Conforme a los lineamientos de las Secretarías Distritales de Hacienda y Planeación, el manejo de los pasivos exigibles para inversión se hará a través de los proyectos de inversión. En consecuencia, se hace necesario proceder con la creación de una meta proyecto que esté relacionada con el pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas. Así mismo, es preciso indicar, que a este proyecto se incorporan los pasivos exigibles del proyecto 7254 denominado “Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral del control del tránsito”, proyecto anterior al 1032.
- A través de los decretos 672 del 22 de noviembre de 2018 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”*, Decreto 673 del 22 de noviembre de 2018 *“Por medio del cual se modifica la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad”* y la Resolución 236 del 13 de diciembre de 2018 *“Por medio de la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad”*, la Secretaría Distrital de Movilidad, adelantó el proceso de Rediseño Institucional para fortalecer la capacidad operativa de la Entidad. En consecuencia, se fortalecen funciones claves de la entidad como son: inteligencia para la movilidad, planeación de la movilidad, gestión de la movilidad, servicios a la ciudadanía, seguridad vial, cultura para la movilidad, gestión social y la gestión jurídica como soporte transversal de todos los procesos de la Entidad.

RESPONSABLES DEL PROYECTO

Firma	:	
Gerente del proyecto	:	RAFAEL ALBERTO GONZALEZ RODRÍGUEZ
Entidad	:	Secretaría Distrital de Movilidad
Cargo	:	Director de Gestión de Tránsito y Control del Tránsito y Transporte
Teléfono	:	3649400 Ext 4310

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

Firma : 
Gerente del proyecto : ADRIANA MARCELA NEIRA MEDINA
Entidad : Secretaría Distrital de Movilidad
Cargo : Directora de Ingeniería de Tránsito
Teléfono : 3649400 Ext 4310

12/07/2020

X 

JONNY LEONARDO VÁSQUEZ ESCOBAR
Subsecretario de Gestión de la Movilidad
Firmado por: JONNY LEONARDO VASQUEZ ESCOBAR

Firma :
Ordenador del gasto :
Entidad :
Cargo :
Teléfono :

LEONARDO VASQUEZ ESCOBAR
Secretaría Distrital de Movilidad
Subsecretario de Gestión de la Movilidad
3649400 Ext 4301

Fecha de elaboración : **31/05/2020** (Actualización I trim_2020)