



CBN 1090

**INFORME DE GESTIÓN Y
RESULTADOS SECRETARÍA
DISTRITAL DE MOVILIDAD SDM
DIC. 2010**



INDICE

INTRODUCCIÓN

1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

2. PLAN ESTRATÉGICO

2.1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

3. GESTIÓN Y RESULTADOS DE LA SDM VIGENCIA 2010

3.1. OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES

3.1.1. Logros estratégicos transversales

3.1.2. Acciones y productos 2010

3.1.2.1. Comunicación Externa

3.1.2.2. Comunicación Interna

4. OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

5. OFICINA DE CONTROL INTERNO

5.1. Actividades realizadas

6. OFICINA DE CONTROL DISCIPLINARIO

6.1 Estrategia

6.2. Actividades y Metas 2010

6.3. Resumen de logros

6.3. Observaciones generales

7. SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA

7.1. DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

7.1.1 Gestión documental

7.1.2. Gestión ambiental

7.1.3. Plataforma y soporte tecnológico

7.1.4. Sistema de Información de Contravenciones SICON

7.1.5. Proyecto SI-CAPITAL

7.2. SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA

7.2.1. Talento humano

7.2.2. Eventos de bienestar 2010

7.2.3. Comité operativo de emergencias de la SDM

7.2.4. Brigada de emergencias

7.3. SUBDIRECCIÓN FINANCIERA

7.3.1. Contabilidad

7.3.2. Presupuesto

7.3.3. Financiación de presupuesto

7.3.4. Trámite de pagos



7.3.5. Plan anual de caja – PAC

7.4. DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES

7.4.1. Contratación

7.4.2. Contratos

7.4.3. Representación judicial

7.4.4. Acciones positivas adelantadas

8. SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL

8.1. DIRECCIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

8.1.1. Sistema de Transporte Público Colectivo - SITP

8.1.2. Proyecto METRO

8.1.3. Campañas de capacitación a los conductores

8.1.4. Gerencia Séptima

8.1.5. Ordenamiento de carga

8.1.6. Zonas amarillas de la ciudad

8.1.7. CABLE

8.1.8 Bahías

8.1.9. Optimización de la red de Ciclorutas

8.1.10. Estacionamientos

8.1.11. Agenda Local de Movilidad

8.1.12. Autopistas Urbanas

8.1.13. Modificación de rutas de transporte público colectivo

8.1.14. Transporte ilegal

8.2 OFICINA DE INFORMACIÓN SECTORIAL

8.2.1. Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional - SIMUR:

8.2.3. Inteligencia de negocios

8.2.4. Construcción de boletín de cifras

8.2.5. Portal de obras del distrito (www.portaldeobras.gov.co)

8.2.6. Link de desvíos Pagina Web de la Secretaría

8.2.7. SI CAPITAL

8.2.8 Infraestructura integrada de datos espaciales para el Distrito Capital - IDEC@

8.2.9. Plan Estratégico de Sistemas – PESI

8.3. DIRECCION DE SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO DEL TRANSITO

8.3.1. Seguridad vial

8.3.1.1. Plan Distrital de Seguridad Vial

8.3.1.2. Semana de la Seguridad vial

8.3.1.3. Movilidad Reducida

8.3.2 Comportamiento del tránsito



8.4. DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES Y DE SERVICIOS

9. SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD

9.1. DIRECCIÓN DE CONTROL Y VIGILANCIA.

- 9.1.1. Componente planes de manejo de tráfico**
- 9.1.2. Componente transporte público**
- 9.1.3. Componente semaforización**
 - 9.1.3.1. Proyecto Sistema Inteligente de Transporte – SIT**
- 9.1.4. Componente señalización**
- 9.1.5. Componente eventos y aglomeraciones**
- 9.1.6. Grupo ciclo ruta**
- 9.1.7. Grupo escolares**
- 9.1.8. Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional**

9.2. DIRECCIÓN DE SERVICIO AL CIUDADANO.

- 9.2.1. Seguimiento a la operación de servicio de patio para los vehículos particulares inmovilizados**
- 9.2.2. Supervisión de los servicios concesionados (consorcio SIM)**
- 9.2.3. Gerencia del servicio al ciudadano**
 - 9.2.3.1 Centros locales de movilidad**
 - 9.2.3.2 Sistema de P.Q.R de la Secretaría Distrital de Movilidad**

9.3. DIRECCIÓN DE PROCESOS ADMINISTRATIVOS.

- 9.3.1. Subdirección de Investigaciones al Transporte.**
- 9.3.2. Subdirección de Contravenciones.**
- 9.3.3. Subdirección de jurisdicción Coactiva.**

10. INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU

10.1. Metas estratégicas

11. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL - UMV

11.1. Metas estratégicas

12. TRANSMILENIO S.A.

- 12.1. Principales logros**
- 12.2. Mejoras en Infraestructura**
- 12.3 Gestión Ambiental**
- 12.4. Sistema Integrado de Transporte Público**
- 12.5 Metas estratégicas**

13. TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

- 13.1. Terminal del Sur**
- 13.2. Terminal del Norte**
- 13.3. Terminal de Oriente**



SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

INFORME DE GESTIÓN 2010

INTRODUCCIÓN

Como resultado de la Reforma Administrativa aprobada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 257 del 30 de Noviembre de 2006, se crea la Secretaría Distrital de Movilidad, como entidad líder del sector, del cual hacen parte también el Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y Fondatt en Liquidación, como entidades adscritas, así como Terminal de Transportes de Bogotá y Transmilenio S.A., como entidades vinculadas.

Como cabeza del Sector Movilidad, “tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior” (Acuerdo 257 de 2006).

Como parte de las directrices fijadas en el PMM (Decreto 319 de 2006), el sector de movilidad tiene a su cargo la determinación de las acciones prioritarias para la articulación de todos los modos de transporte que componen el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), así como la adopción de estrategias y acciones que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de la ciudad que se traduzcan en disminución de índices de accidentalidad.

Desde su creación, la Secretaría de Movilidad ha generado las condiciones para garantizar la actuación coordinada de las diferentes entidades que hacen parte de su sector. En tal sentido, esta Secretaría participa en las distintas juntas o consejos directivos de las entidades adscritas y vinculadas, espacios donde se toman decisiones para el ejercicio de las competencias institucionales.



1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

El Decreto 567 del 29 de Diciembre de 2006 “Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones” en su artículo 3º, define la estructura de la Secretaría Distrital de Movilidad, la cual se ve representada en el siguiente organigrama:

ORGANIGRAMA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD





2. PLAN ESTRATÉGICO

El planeamiento estratégico es el camino a través del cual la institución revisa su razón de ser y define cuál va a ser su visión de futuro, cuáles deben ser sus principales objetivos, convirtiéndose en el marco de referencia para la toma de decisiones y la ejecución de planes y actividades.

- **Misión**

La SDM formula, orienta, lidera y ejecuta las políticas del sector que garanticen mejores condiciones de movilidad en la ciudad e integran las distintas formas de transporte y su infraestructura con el desarrollo regional de manera armónica, sostenible y equilibrada entre las necesidades de desplazamiento de las personas, su calidad de vida y el medio ambiente.

- **Visión**

Consolidarse como una entidad reconocida a nivel nacional por la efectiva, transparente y oportuna formulación y ejecución de políticas sectoriales y la prestación de servicios de movilidad, soportadas en la coordinación interinstitucional, tecnología de punta, capacidad técnica, personal calificado y un modelo de gestión con calidad orientado a alcanzar altos niveles de satisfacción en nuestros usuarios y generando en todo el país y el mundo un ejemplo de cultura ciudadana para la movilidad y la seguridad vial.

2.1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

I. FORMULAR Y EJECUTAR POLÍTICAS SECTORIALES, ENFOCADAS AL CUMPLIMIENTO DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y EL PLAN DE DESARROLLO.

- Formular y adoptar políticas, programas y proyectos para el mejoramiento de la movilidad, garantizando la seguridad, agilidad y disminución del impacto ambiental, mejorando la calidad de vida, el crecimiento económico y la competitividad.
- Fortalecer el control y ejecutar las estrategias, planes y programas en materia de vigilancia de tránsito, transporte y seguridad vial en la ciudad de Bogotá.
- Diseñar e implementar el sistema de Información Integrado de Movilidad urbano – regional y la priorización técnica en intervenciones de infraestructura vial, espacio público y transporte, orientados hacia la movilidad sostenible.



- Formular, desarrollar e implementar políticas, planes, programas, proyectos y mecanismos sectoriales que garanticen un transporte urbano regional sostenible, integrado, amigable con el medio ambiente y accesible para toda la ciudad-región.

II. MEJORAR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD

- Prestar atención integral al ciudadano, incorporando estándares de gestión de calidad en los servicios ofrecidos por la Secretaría de Movilidad, bajo los principios de oportunidad, celeridad y economía.
- Crear y liderar en conjunto y con el apoyo de entidades competentes los programas de Cultura ciudadana y cultura para la movilidad y seguridad vial y el fortalecimiento de los Centros Locales de Movilidad.
- Elaborar estudios sectoriales de carácter técnico, económico, financiero, social y ambiental, que sirvan de sustento a las políticas orientadas al cumplimiento de los objetivos del Plan Maestro de Movilidad.
- Estructurar, expandir e implementar el Sistema Integrado de Transporte Público.
- Evaluar el grado de satisfacción de los usuarios, la conveniencia económica y demás aspectos relacionados con el servicio prestado, aplicando estándares de gestión de calidad enfocados al mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

III. FORTALECER LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

- Formular, implementar, certificar y mejorar continuamente el Sistema de Gestión de Calidad y de Control Interno MECI de la Secretaría.
- Dotar y adecuar a la Secretaría Distrital de Movilidad de los recursos tecnológicos, informáticos, ambientales, locativos y de transporte que garanticen la adecuada prestación de sus servicios.
- Diseñar, evaluar y promover las políticas y estrategias del plan estratégico de comunicaciones de la entidad y velar por el correcto uso de la imagen y reconocimiento institucional.
- Fortalecer la gestión financiera de la Secretaría con el fin de adelantar los procesos persuasivos y coactivos de cobro de multas y comparendos de manera oportuna.
- Gestionar recursos físicos y financieros tanto a nivel nacional como internacional que apoyen la consolidación de los proyectos en beneficio de la ciudad.



3. GESTIÓN Y RESULTADOS DE LA SDM VIGENCIA 2010

3.1. OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES

Conscientes de la importancia de la comunicación y la información en el marco de un gobierno transparente, y entendiendo que la Constitución fija como derecho el informar y ser informado, la SDM como cabeza de sector, a través de la OAC, desarrolla acciones encaminadas a materializar este mandato, acciones que responden al programa del Plan de Desarrollo, Bogotá Positiva, Sistema Distrital de Información para la Movilidad.

La comunicación pública no sólo le permite mantener informada a la ciudadanía sobre su gestión, además, en ella reposa en gran medida, el éxito o fracaso de las acciones y planes implementados para mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad. Sobre la comunicación se construye la percepción ciudadana y su respuesta materializada en cambios culturales frente a las condiciones de la malla vial, el tránsito, el sistema de transporte, etc.

El cambio de hábitos y de percepciones en torno a la movilidad es una tarea que parte ante todo de la comunicación, de la generación de opinión pública favorable y de la movilización y participación agenciada en todos los espacios de la ciudad

Proyectando la acción de comunicaciones en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Positiva” en el marco del proyecto “Sistema Distrital de información para la movilidad” y atendiendo las directrices de la Alcaldía Mayor sobre el tema, los principales avances y logros estratégicos de gestión desarrollados durante el 2010 por la Oficina Asesora de comunicaciones de la Secretaría de movilidad se describen a continuación.

3.1.1. Logros estratégicos transversales

Todas las acciones y productos realizados se traducen en impactos y reconocimientos a la gestión. Los logros trascendentes y sostenibles están fundados esencialmente en la implementación de un nuevo modelo de gestión de la comunicación desarrollado por la OAC, que da sus frutos en hechos concretos del día a día.

Los cinco principales logros son:

- **Implementación de un modelo de gestión en comunicación exitoso**

Al asumir la comunicación como un derecho y además como soporte fundamental de las acciones de la Secretaría, por la movilidad de la ciudad, se le dio la importancia capital que realmente tiene, en el marco de la administración y la acción de Gobierno. De forma coherente con esta visión de



la comunicación la OAC ha desarrollado un modelo de gestión en comunicación integral basado en el desarrollo de políticas y protocolos diseñados exclusivamente para la Secretaría y que conjugan armónicamente todos los productos y acciones tanto internas como externas que se complementan entre sí para lograr el mayor la mejor percepción ciudadana y el mayor beneficio para los servidores públicos que en ella trabajan.

Este modelo parte de una estricta planeación y etapa de diagnóstico para el desarrollo de las acciones, el seguimiento y medición de las mismas y la sistematización de las experiencias adquiridas para constituir las en legado de prácticas positivas sostenibles, efectivas y replicables en cualquier entidad pública.

- **Consolidación del liderazgo como cabeza de sector:**

En el 2010, la oficina de comunicaciones de la Secretaría de Movilidad, consolidó su liderazgo estratégico como cabeza de sector fortaleciendo los procesos comunicacionales emprendidos, a través de un sistema organizado, estable y con políticas establecidas y una metodología común a todo el sector, con el fin de lograr mayor eficiencia en la entrega de información a los ciudadanos y la coherencia y unicidad en la información proyectando una imagen unificada y legítima como sector.

Este liderazgo se evidencia en la coordinación de las grandes estrategias transversales, por ejemplo las acciones comunicacionales en torno al SITP, y en las acciones cotidianas como la realización de ruedas de prensa conjuntas con el IDU y Transmilenio por temas coyunturales.

De igual manera es importante destacar la organización y proyección del trabajo comunicacional del sector a través de un comité estable y la implementación de mecanismos como matrices de riesgo o metodologías conjuntas de planeación, que permiten obtener más eficacia y formas de medición de los resultados.

- **Reconocimiento de la gestión por actores externos**

La Oficina Asesora de Comunicaciones de la Secretaría de Movilidad han sido reconocida como el mejor trabajo en este campo no solo por la Alcaldía Mayor y la oficina de comunicaciones del Alcalde, a través de galardones como el premio CIDE y la continua consulta como ejemplo para las demás entidades en procesos y productos, sino por los actores externos con los cuales la Oficina tiene trabajo y contacto continuo, esto se traduce en que por segundo año consecutivo la oficina de comunicaciones de la Secretaría de Movilidad ha sido elegida por los periodistas que cubren Bogotá, como la mejor de todo el Distrito.



Otro indicador de logro importante en este tema es el reconocimiento y visibilidad de todas las acciones y productos externos, hecho reflejado en la buena percepción ciudadana sobre la entidad y en la aceptación, consulta y consumo de la información generada desde la OAC. Según la última encuesta de efectividad en el tema comunicacional realizada por la entidad el 60% de los encuestados califica como clara, oportuna y accesible la información brindada por la Secretaría. Ejemplo de buena percepción es la campaña sobre prevención de accidentes ocasionados por alcohol, la cual tiene una aceptación del 84%.

Esto ha contribuido enormemente a la divulgación de los logros de la Secretaría y de sus entidades adscritas y vinculadas y a aumentar el nivel de conocimiento que tiene la ciudadanía frente a la SDM.

- **Consolidación de la imagen y la percepción interna**

Sin duda el desarrollo de estrategias, campañas y productos de comunicación destinados al fortalecimiento del buen clima laboral dentro de la Secretaría y para la información y motivación de los servidores ha sido una de las fortalezas de la gestión de la OAC en el 2010.

Optimizar los procesos de comunicación descendente, ascendente y entre las áreas ha sido uno de los grandes logros de este año, consolidando productos como el boletín interno, el noticiero virtual, la emisora radial propia, el sistema de información vía internet y los eventos institucionales como espacio de encuentro y socialización institucional.

El indicador de logro más importante de estas acciones está en la participación de los servidores en todas las iniciativas y estrategias planteadas por la OAC, el entusiasmo y el reconocimiento que expresan a través de correos y visitas a la oficina.

- **Optimización de recursos y generación de valores agregados para la entidad**

El éxito de las acciones de comunicación implementadas, se evidencia también en los ahorros y valores agregados que la gestión realizada por la OAC trae para la entidad a través del free press, las alianzas estratégicas de responsabilidad social, la coordinación de eventos conjuntos y actividades de comunicación directa cuyo impacto genera mayores beneficios comparados con la inversión realizada.



A través de gestión de prensa gratuita la entidad ahorró en el año un aproximado de 35.000 millones de pesos encontrando en temas como el SITP y la rotación del pico y placa los temas de mayor acogida.

Igualmente en alianzas con empresas privadas y otras entidades del Distrito coordinando estrategias como la de Carro compartido, Ola Naranja o el informativo de Televisión, la entidad ha dejado de invertir recursos valiosos, que pudieron fortalecer otras áreas de la comunicación.

3.1.2. Acciones y productos 2010

3.1.2.1. Comunicación Externa

- ***Gestión de Prensa***

Este es uno de los tópicos más importantes del trabajo de la OAC y una de sus grandes fortalezas gracias al esquema de relación con los medios de comunicación y la sólida y eficaz metodología establecida.

la gestión de prensa abarca la investigación de los temas, la redacción de boletines de prensa e informes especiales, la organización y convocatoria a las ruedas de prensa, la respuesta a solicitudes de información y el monitoreo y seguimiento de publicaciones en medios de comunicación.

En el 2010 la OAC produjo **290** boletines de prensa, atendió **163** solicitudes de información formuladas por los medios y organizó y convocó **98** ruedas de prensa, sobre temas tan diversos como la Adjudicación del SITP, el metro, los servicios del SUPERCARDE, el pago electrónico de comparendos entre otros.

Un ejemplo claro del gran efecto del free press en la gestión de la secretaría, es lo logrado con el tema del Sistema Integrado de Transporte público, el cual logro durante el año **274** notas en radio, prensa y televisión gratuitas, logrando un ahorro de por lo menos **2.000** millones de pesos si se traduce en lo que se deja de invertir gracias a esta gestión.

- ***Red de medios propios***

Informativo de televisión Movilidad la Hacemos Todos

Se fortaleció la imagen del servicio informativo para televisión “Movilidad la Hacemos Todos”, que se emite por Canal Capital tres veces al día de lunes a viernes. Hoy se le reconoce como un medio que informa a los ciudadanos sobre las novedades en la movilidad. El informativo es manejado como una red interna de información circulante del Sector de Movilidad y se alimenta con los resultados del monitoreo de páginas web, noticieros, información de la sala de radio de la Policía Metropolitana de Tránsito y boletines de prensa emitidos por



la Secretaría Distrital de Movilidad, IDU, TransMilenio, UMV y la Terminal de Transportes,

La información que llega a la ciudadanía a través de este canal de divulgación tiene relación con: eventos en vía, obras, movilidad de las calles, funcionamiento de TransMilenio, accidentes de tránsito y situaciones extraordinarias que afecten la movilidad de la ciudad. Además, se informa sobre las alternativas que tienen los conductores a la hora de movilizarse por las calles capitalinas a través de mapas e imágenes virtuales, y notas periodísticas con información pertinente a desvíos y cierres.

Por último, su recibo positivo en la ciudad ha facilitado la gestión para realizar convenios estratégicos con **11** canales de internet, de televisión y comunitarios de la ciudad, que retransmiten la información de la movilidad de forma rápida, oportuna y gratuita. En total en el 2010 se realizaron **1047** emisiones.

Magazín de radio movilidad la hacemos todos

Se fortaleció en contenidos y apoyo periodístico. Movilidad la hacemos todos se emite por la emisora de LAUD estéreo 90.4 los miércoles a las 7:30 a 8:00 de la noche para informar a los ciudadanos sobre las novedades, campañas y estrategias en la movilidad de la ciudad. Con su esquema: música, tips y secciones que obligan la reportería en calle se busca llegar a la población joven universitaria. En Total durante 2010 se emitieron **42** magazines.

Informativo de radio movilidad la hacemos todos

Se fortaleció la imagen y los contenidos. “Movilidad la Hacemos Todos” se emite por la emisora de LAUD estéreo 90.4 una vez por semana los miércoles de 7:00 a 7:30 de la mañana. Informa novedades, campañas y estrategias en la movilidad de la ciudad.

Se destaca que en 2010 se ha fortalecido la presencia de las distintas entidades que hacen parte del Sector Movilidad en el desarrollo de los programas semanales (IDU, UMV, Transmilenio y Terminal de Transportes). En total durante el 2010 se emitieron 42 informativo y se lograron **42** retransmisiones los jueves entre las 6 y las 8 a.m. en el Noticiero Popular de Voz de Bogotá y el mismo día entre 3:30 y 4:30 p.m. en el Noticiero la Gran Ciudad de Radio Única.

Página web de la entidad

El principal logro a este respecto, fue el rediseño total de la página web de la entidad como herramienta fundamental de interacción y servicio al ciudadano. Con las innovaciones realizadas se ha logrado mejor navegación, lecturabilidad y opciones de trámites en línea, como el pago virtual de comparendos, hecho de gran recibo por parte de los ciudadanos.



En lo corrido del año 2010 se han publicado en la página web **308** noticias de movilidad, **48** planes de manejo de tránsito de alta interferencia, **48** planes de manejo de tránsito de baja interferencia, **48** cierres programados por eventos, se han implementado banners publicitarios en la página web de todas las campañas internas y externas.

Se han colgado **116** publicaciones Invitación de Contratación de Menor cuantía, 116 Publicaciones de Justificación de Contratación de Menor cuantía, **116** Publicaciones de Adjudicación de Contratación de Menor cuantía, diseño e implementación de carteleros 6, Publicación de periódico Interno del Sector a la Intranet **11**

Implementación de periódico virtual interno del sector a la Intranet **6**

Se han publicado en la página Web **229** programas de Tv

Acciones en redes sociales

Este año, se ha buscado Integrar a través de Facebook y Twitter al mayor número posible de seguidores de todas las actividades en y sucesos en materia de movilidad en Bogotá, convirtiéndonos en un servicio de información en tiempo real de gran útil para el ciudadano en la calle. Hasta el momento nuestro grupo en facebook contamos con **557** amigos y **2152** seguidores en twitter, que contribuyen con información compartida a otros usuarios.

- ***Estrategias y campañas de comunicación externa***

La Oficina Asesora de Comunicaciones, diseña, desarrolla e implementa estrategias y campañas de información, comunicación, sensibilización y pedagogía que integran medios masivos tradicionales, comunicación y pedagogía en calle y acciones alternativas en medios no tradicionales.

La OAC ha desarrollado en el 2010 más de **20** campañas y estrategias de comunicación externa, las más destacadas fueron las siguientes:

Estrategia de comunicación y sensibilización Sistema integrado de Transporte público

En el proceso de estructuración e implantación del SITP, la Socialización es fundamental pues sólo brindada información clara, oportuna y veraz se logra equidad en la participación de todos los actores involucrados.

La SDM capacitó a 60 dinamizadores y facilitadores para que replicaran el contenido pedagógico en las localidades y con los principales líderes comunales, logrando una sensibilización directa a 16.000 personas.

Por medio del programa OLA NARANJA, la SDM está brindando información a los conductores de servicio público, en los principales paraderos de buses (como los paraderos de METROVIVIENDA, CIUDADELA EL RECREO,



ENGATIVÁ PUEBLO, BOSA PALESTINA, NARANJOS, LEÓN XII, Usme. Suba Compartir y la Gaitana), de manera directa se ha logrado llegar a 100.000 personas en toda la ciudad.

La SDM con apoyo de las alcaldías se han creado centros locales de movilidad, en donde hemos socializado el SITP con más de 1.900 líderes comunitarios. Como resultado se conformaron 18 comités locales de información del SITP, se ha contado con la participación y nombramiento de 176 miembros para los respectivos comités. Junto con la comunidad, se ha iniciado la validación de rutas (se destacan las localidades de chapinero, Santafé y Usaquén), y se cuenta con dos buses SITP circulando dentro de las 19 localidades con el fin de explicar el sistema integrado de una manera didáctica y clara a la ciudadanía.

Se capacitó a más de 4.000 propietarios y pequeños propietarios en el tema Se diseño, imprimió y distribuyó un total de 600.000 unidades de material pedagógico entre cartillas, juegos, comics, fotonovelas y videos.

Se ha acudido a 6 eventos masivos como el Festival Iberoamericano de Teatro y el concierto de los 40 principales, en donde se ha brindando información a diferentes tipos de poblaciones, en los cuales vale resaltar a los estudiantes como unos de los principales usuarios del transporte público masivo. Con la estrategia de eventos se ha llegado a 70.000 personas.

Se han divulgado contenidos del SITP en alrededor de 100 eventos de mediano y pequeño formato como encuentros con trabajadores de Fenalco, vendedores ambulantes, servidores públicos etc.

Gracias al apoyo de la ETB hemos enviado 1.600.000 volantes informativos en las facturas telefónicas con un impacto ponderado de 4.800.000 Ciudadanos.

Para fortalecer los conocimientos de los periodistas sobre el tema y cualificar la información generada sobre el mismo, se realizó un seminario intensivo de dos días para los comunicadores sobre diferentes aspectos como la licitación, la operación y los tiempos de implementación, este evento ha contribuido enormemente a la positiva divulgación del tema.

Campaña comunicacional censo de Vehículos de Tracción Animal

El objetivo fue divulgar el censo que busca identificar la población de Bogotá que utiliza los vehículos de tracción animal como medio de trabajo y analizar escenarios para la sustitución de los VTA contemplando proyectos económicos viables, factibles y sostenibles para la población dedicada a esta labor.

Juego limpio sea legal

La divulgación de la campaña busca que los conductores de servicio público individual (taxi) tengan conciencia y sean legales a la hora de cobrar lo que realmente marca el taxímetro. El lema de campaña, en los taxis hay muñecos con los que no se debe jugar, se debe a el mecanismo por el cual modifican el taxímetro que es conocido como “muñeco”, así se pretende tener mayor recordación entre los taxistas invitándolos a jugar limpio



No es sólo cuestión de moda, es por seguridad

Se busca concientizar a los motociclistas y parrilleros que circulan en Bogotá D.C. de la vulnerabilidad del cuerpo y la necesidad de protegerlo mediante el uso adecuado de los elementos de seguridad.

Ruta pila

Se buscó la divulgación de los operativos en vía realizados en Bogotá, en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito, con el objetivo de vigilar las condiciones de seguridad del transporte escolar en procura de garantizar la seguridad de niños y niñas al movilizarse por las vías de la ciudad.

Que no se te enrede la vida

“Qué no se te enrede la vida”, es una campaña que tiene como objetivo sensibilizar al consumidor de alcohol sobre sus consecuencias en el comportamiento más simple como peatón: caminar en la vía. Promover la responsabilidad individual al consumir licor. Estimular la visualización de los efectos del licor en el cuerpo y específicamente en la motricidad gruesa. Divulgar la normatividad vigente sobre el consumo de licor en peatones.

Rotación pico y placa 2010

Cada año en Bogotá se rota por norma el Pico y Placa, por lo tanto es obligación de la Secretaría divulgar ampliamente el cambio realizado a través de estrategias de comunicación de amplio impacto como la realizada en el 2010 para el tema.

Botón de pagos

Esta iniciativa responde al desarrollo de un sistema que permite, a través del sitio web de la secretaría distrital de movilidad, efectuar los pagos en línea mediante la aplicación de este botón. La herramienta permitirá incrementar la eficiencia en el recaudo, y simplificará los trámites que hoy deben hacer los ciudadanos. En adelante no tendrán que desplazarse hasta los sitios autorizados para llevar a cabo sus pagos, generando ahorro en tiempo y dinero.

Abróchame a la vida

Con esta campaña se informa sobre las normas de tránsito relacionadas con el uso de las sillas de retención infantil y el cinturón de seguridad para menores de edad en la parte trasera de los vehículos particulares

Plan navidad

Se realizaron labores pedagógicas e informativas a través de piezas comunicacionales sobre los siguientes tópicos:



- **Navidad Positiva con Carro Compartido:** Acciones lúdico-teatrales que promuevan entre los ciudadanos la importancia de compartir el carro con amigos y familiares.
- **Jornadas Infantiles Itinerantes:** Actividades lúdico-pedagógicas como títeres, juegos de mesa y cuentos navideños, que promovieron en los niños, niñas y adolescentes, la importancia en los desplazamientos seguros en vía.
- **Vacaciones Seguras:** Se Impactó las Localidades con mayor índice de accidentalidad por medio de talleres de sensibilización de juegos.
- **Novenas con obras positivas:** Por medio de las novenas navideñas se reforzarán entre los habitantes del sector, el uso adecuado de la nueva infraestructura que fue entregada a los capitalinos en el último trimestre.
- **Mapa de la Ciudad:** Se suministraron 700.000 plegables a la ciudadanía en general que detallan y relacionan la ubicación de Centros Comerciales, Zonas Comerciales, Parques Navideños, sectores con iluminación navideña, y 797 parqueaderos públicos.
- **Planee su ruta positiva:** En los puntos de rumba de la ciudad se abordaron a las personas antes de entrar a los establecimientos comerciales para que seleccionar a al conductor elegido y éste a su vez planee su ruta de regreso.

Detección electrónica de infractores

Con el fin de informar a los ciudadanos sobre la entrada en vigencia del cobro de comparendos producto de infracciones registradas por las cámaras de vigilancia ubicadas en diversos sitios de la ciudad, se implementó la campaña cuyo slogan es “a los conductores modelo, no le toman la foto”. Esta campaña se desarrolló en un tiempo corto (25 de noviembre al 16 de diciembre)

- **Diseño y producción de piezas comunicacionales**

En lo corrido del año se han atendido **301** solicitudes para diseño de piezas de comunicación en las que se pueden enumerar: Diseño de volantes y mapas de cierres viales, avisos de prensa legales y de campañas, Material POP para campañas, diseño de uniformes e indumentaria, diseño de señalización entre otros.

- **Campañas en medios de comunicación**

La Oficina de Comunicaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad ha gestionado procesos relacionados con la divulgación de diferentes campañas que maneja la entidad en medios de comunicación y la publicación de materiales necesarios para la gestión de todas las dependencias que lo han solicitado.

Cabe anotar que todas estas inversiones se han realizado a través de un contrato con Central de Medios elegida a través de proceso licitatorio y



especializada en el manejo de la publicación y emisión de las distintas piezas y mensajes institucionales.

La utilización de los servicios de esta central ha representado un ahorro del 15% frente a los valores del mercado en los diferentes tipos de piezas.

3.1.2.2. Comunicación Interna

Se ha buscado aumentar el sentido de pertenencia, compromiso, responsabilidad e identidad de los funcionarios.

Medios internos

- **Noticiero virtual Somos movilidad**

Noticiero de televisión virtual interno para el fortalecimiento de la cultura organizacional, donde se destaca el trabajo de los funcionarios proyectos y actividades relacionadas. 24 emisiones en el año.

- **Periódico interno Somos Movilidad**

Periódico interno mensual cuyo contenido destaca los principales temas de la gestión y coyuntura en movilidad. **12** ediciones, **7200** ejemplares distribuidos en todas las entidades del sector.

- **Campañas internas**

Como parte de la estrategia integral de comunicación interna la OAC ha diseñado, desarrollado e implementado más de **15** campañas comunicacionales sobre diversos temas de interés de los funcionarios, las principales son:

Con el corazón en Haití

Se buscó despertar la solidaridad de los funcionarios y funcionarias de la entidad frente a la tragedia vivida en la isla a comienzo de año.

Dejar de archivar es dejarse enredar

El objetivo de esta campaña fue fortalecer el compromiso de los funcionarios y contratistas de la SDM frente a la adopción de hábitos que conduzcan al cuidado de los documentos de archivo en la entidad y que conozcan las herramientas básicas para administrar sus archivos.

Que un caso de emergencia, no lo coja en las nubes.

Se pretende enseñar gráficamente por medio de señales preventivas los 11 pasos primordiales a seguir en caso de sismo, terremoto o ataque terrorista, mostrando la forma correcta de actuar en estas situaciones de crisis en las que es mejor *“estar en la movida”* y de esta forma evitar accidentes lamentables o irreparables.



Nuestra movilidad florece con respeto y responsabilidad

Se busca divulgar los Principios y Valores Éticos para que el compromiso institucional se refleje en conductas deseables para satisfacer las necesidades de nuestros usuarios y generen confianza entre la ciudadanía en general.

Súbale a la vida, bájele al consumo de energía

Lo que busca la campaña es que los funcionarios al interior de la entidad conozcan las ventajas de ahorrar energía, reducir consumo de recursos y de ejercitarse en su espacio laboral, mientras que por otra parte se disminuye el uso del ascensor como medio de desplazamiento en el edificio de la SDM.

Conoce el sistema integrado de gestión

Se busca reforzar los imaginarios colectivos en los clientes internos respecto a los procesos que se manejan dentro del *sistema integrado de gestión*, el cuál controla y evalúa nuestros lineamientos de acción y operación como entidad.

Este fortalecimiento conceptual apalanca la estrategia que convoca a los tres procesos (servicio al ciudadano, oficina asesora de comunicaciones y asuntos legales) elegidos para representar a la SDM en la evaluación anual de servidores del estado.

Campaña de consumo responsable: Ahorra agua

Generar sentimiento de pertenencia y amabilidad con el manejo de los recursos no renovables y renovables que el medio ambiente nos provee para la ejecución de nuestras labores diarias.

4. OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

La Oficina Asesora de Planeación (OAP) a diseñado y coordinado la aplicación de mecanismos que garantizan la planeación integral en la Secretaría, ha dirigido la preparación, formulación, ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de la Entidad y ha determinado, en conjunto con las demás áreas de la Entidad, la programación de la inversión, los Planes de Acción y los planes operativos de las dependencias.

Se elaboró el anteproyecto y proyecto de Presupuesto Anual de Gastos e Inversión de la Secretaría y se presentó ante el Concejo Distrital para su aprobación el pasado 9 de Diciembre.

Se realizó un seguimiento continuo a la ejecución presupuestal, logrando que a 31 de diciembre de 2010, el presupuesto de inversión de \$226.032.461.294 se haya ejecutado en un 97% y se hubiera girado a la misma fecha un 55%. Cifras muy superiores a la alcanzada en la vigencias 2009, en la cual los compromisos ascendieron al 72%.

De la misma forma la OAP ha asesorado y apoyado en la formulación y adopción de políticas, planes y programas para el cumplimiento de los objetivos



institucionales y ha consolidado y presentado los informes de avance de los compromisos, en el marco del balance de gestión de la Administración Distrital y de los procesos de rendición de cuentas.

Se han realizado programas de sensibilización, actualización y mejora continua del Sistema de Gestión de Calidad y del Modelo Estándar de Control Interno MECI y la organización de estos en el marco del Sistema Integrado de Gestión.

Permanentemente se ha actualizado el Manual de Procesos y procedimientos ajustándose a las exigencias de nuestros usuarios, a la normatividad vigente y al desarrollo de nuevas tecnologías

La OAP ha coordinado con las diferentes dependencias de la Secretaría la conformación y análisis de estadísticas de gestión y la formulación y aplicación de indicadores de gestión y ha realizado periódicamente el seguimiento correspondiente para mejorar la eficacia, eficiencia y efectividad.

Igualmente se actualizó la matriz de riesgos en conjunto con los procesos, haciéndola más ágil al momento de detectar y corregir las desviaciones que puedan afectar negativamente el cumplimiento de los requisitos y el nivel de satisfacción de los usuarios, destinatarios o beneficiarios.

A continuación detallaremos las actividades más relevantes de la vigencia 2010

Seguimiento al Plan Operativo Anual de Inversiones – POAI

El presupuesto de inversión directa de la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con 9 proyectos de inversión, distribuidos en 2 unidades ejecutoras, de responsabilidad de las Subsecretarías de la siguiente forma:

PROYECTO DE INVERSIÓN		RESPONSABLE
UNIDAD EJECUTORA 01		
339	Implementación Plan Maestro de Movilidad	Subsecretaría de Política Sectorial
1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial	Subsecretaría de Política Sectorial
6094	Fortalecimiento institucional	Subsecretaría de Gestión Corporativa
585	Sistema Distrital de información para la movilidad	Subsecretaría de Gestión Corporativa (en coordinación con la Oficina de Comunicaciones)
UNIDAD EJECUTORA 02		
348	Fortalecimiento de servicios concesionados	Subsecretaría de Servicios de Movilidad
6219	Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional	Subsecretaría de Servicios de Movilidad
7132	Sustanciación de procesos recaudo y cobro de cartera	Subsecretaría de Servicios de Movilidad



7253	Movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	Subsecretaría de Servicios de Movilidad
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito	Subsecretaría de Servicios de Movilidad

De esta manera y considerando las funciones de la Oficina, se realizó el diseño, operativización y seguimiento al Plan Operativo Anual de Inversiones – POAI de la SDM en conjunto con las dependencias ejecutoras del gasto.

Esta labor implica un constante apoyo a las dependencias y validación de cada una de las solicitudes de disponibilidad presupuestal a fin de llevar un estricto control al gasto de inversión directa.

Con la información de seguimiento al POAI se elabora el informe de ejecución del presupuesto de inversión directa que debe ser enviado a la SDH trimestralmente, de igual manera se realizan cortes periódicos de seguimiento a la ejecución consolidada por proyecto, que es enviada a los ordenadores de gasto para su información.

A 31 de diciembre de 2010, la Secretaría Distrital de Movilidad contaba con un presupuesto de inversión de \$226.032.461.294, del cual alcanzó una ejecución presupuestal del 97% y giros del 55%. Cifras muy superiores a la alcanzada en la vigencia 2009, en la cual los compromisos ascendieron al 72%.

PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO 2010	COMPROMISOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2010	%	GIROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2010	%
339	IMPLEMENTACIÓN PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	26.580.000.000	21.113.330.580	79,43%	9.596.087.728	45,45%
1165	PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SEGURA Y PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL	11.124.000.000	10.463.830.430	94,07%	6.768.391.986	64,68%
6094	FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	14.848.295.000	14.338.623.051	96,57%	10.279.061.952	71,69%
585	SISTEMA DISTRITAL DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD	5.496.677.000	5.457.558.822	99,29%	3.275.632.692	60,02%
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 01		58.048.972.000	51.373.342.883	88,50%	29.919.174.358	51,54%
348	FORTALECIMIENTO DE SERVICIOS CONCESIONADOS	3.751.261.386	3.751.261.386	100,00%	1.759.141.915	46,89%
6219	APOYO INSTITUCIONAL EN CONVENIO CON LA POLICIA	20.882.534.614	20.872.534.614	99,95%	14.306.679.284	68,54%
7132	SUSTANCIACIÓN DE PROCESOS RECAUDO Y COBRO DE CARTERA	9.184.000.000	9.183.800.530	100,00%	6.170.238.261	67,19%
7253	MOVILIDAD CON SEGURIDAD COMPROMETIENDO AL CIUDADANO EN EL CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO	4.319.000.000	4.315.596.771	99,92%	2.847.509.868	65,98%
7254	MODERNIZACIÓN, EXPANSIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DE TRÁNSITO	129.846.693.294	129.786.762.456	99,95%	68.447.683.603	52,74%
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 02		167.983.489.294	167.909.955.757	99,96%	93.531.252.931	55,68%
TOTAL SDM		226.032.461.294	219.283.298.640	97,01%	123.450.427.289	54,62%



Este presupuesto incluye compromisos importantes para la gestión del sector, dentro de los cuales se destacan el apoyo para la implantación del SITP, el plan de implementación día a día del SITP, la señalética para el SITP, la contratación de los estudios requeridos por el CONPES para el Metro, la encuesta de movilidad, la Fase I del Sistema Inteligente de Tránsito, entre otros proyectos.

El saldo sin comprometer a 31 de diciembre, correspondiente a 3 % se explica principalmente por los procesos financiados con recursos BID que quedaron en curso para ser comprometidos en el 2011.

Elaboración de anteproyecto de presupuesto de inversión 2011

Tal como lo establecen los lineamientos de elaboración de presupuesto, desde el mes de junio de 2010 la OAP solicitó a las dependencias ordenadoras de gasto y en general a todos los directivos de la entidad, que proyectarán sus requerimientos de inversión para la vigencia 2011.

Al mismo tiempo se revisaron las proyecciones de ingresos de la SDM, a través de los cuales se ejecutarán las necesidades de inversión directa de la vigencia 2011, dentro de las cuales debía tenerse en cuenta el requerimiento de recursos adicionales para las contingencias del SITP, el cual asciende a aproximadamente \$145 mil millones. El equipo tuvo presencia de funcionarios de la Dirección de Estudios Sectoriales, Dirección de Procesos Administrativos, Subdirección Financiera y Oficina Asesora de Planeación. El resultado de las proyecciones fue el siguiente:

DESCRIPCIÓN DE INGRESOS SDM (Cifras en Millones de Pesos)	PROYECCIÓN 2011		
	PROYECCIÓN 2011 ESCENARIO PESIMISTA	PROYECCIÓN 2011 ESCENARIO ESPERADO	PROYECCIÓN 2011 ESCENARIO OPTIMISTA
TOTAL INGRESOS NO TRIBUTARIOS	235.303	301.820	342.736
MULTAS	130.215	196.732	236.714
Multas de Tránsito	81.717	100.132	104.040
Multas de Transporte			
Detección Electrónica	48.078	96.180	132.254
Otras Multas	420	420	420
DERECHOS DE TRÁNSITO (SIM)	33.264	33.264	33.264
Derechos de Tránsito	33.264	33.264	33.264
INMOVILIZACIONES	8.296	8.296	9.231
Inmovilización Patio Público	2.322	2.322	3.055
Inmovilización Patio Particular & Gruas	5.974	5.974	6.176
SEMAFORIZACIÓN	36.000	36.000	36.000
PARQUEO EN VÍA	27.528	27.528	27.528
VENTA DE BIENES, SERVICIOS Y PRODUCTOS			
TOTAL OTROS INGRESOS	11.963	11.963	11.963
TRANSFERENCIA ADMON CENTRAL	3.897	3.897	3.897
Crédito BID	3.897	3.897	3.897
RECURSOS DE CAPITAL	8.066	8.066	8.066
Fondo cuenta reorganización del transporte	1.120	1.120	1.120
Reaforo SIM 2008	2.041	2.041	2.041
Reaforo SIM 2009	2.277	2.277	2.277
Reaforo SIM 2010	-2.665	-2.665	-2.665
Reaforo Semaforización 2010	5.530	5.530	5.530
Reaforo Otros	-238	-238	-238
TOTAL INGRESOS	247.266	313.783	354.699
VERSIÓN 31 DE AGOSTO DE 2010			



Teniendo en cuenta lo anterior, la distribución del presupuesto de inversión directa 2011 que fue presentado a la SDH fue la siguiente:

PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO 2011
339	IMPLEMENTACIÓN PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	28.839.679.000
1165	PROMOCION DE LA MOVILIDAD SEGURA Y PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDA VIAL	11.022.953.000
6094	FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	12.208.845.000
585	SISTEMA DISTRITAL DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD	5.195.500.000
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 01		57.266.977.000
348	FORTALECIMIENTO DE SERVICIOS CONCESIONADOS	3.562.135.000
6219	APOYO INSTITUCIONAL EN CONVENIO CON LA POLICIA	21.000.000.000
7132	SUSTANCIACIÓN DE PROCESOS RECAUDO Y COBRO DE CARTERA	9.000.000.000
7253	MOVILIDAD CON SEGURIDAD COMPROMETIENDO AL CIUDADANO EN EL CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO	4.863.108.000
7254	MODERNIZACIÓN, EXPANSIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA INTEGRAL DE CONTROL DE TRANSITO	110.387.780.000
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 02		148.813.023.000
TOTAL SDM		206.080.000.000

Todo el trabajo fue realizado de manera coordinada y discutida ampliamente con cada Subsecretaría y en especial con la Subsecretaría de Gestión Corporativa, por ser la dependencia encargada de la elaboración del presupuesto de funcionamiento y con la cual es necesario consolidar el ejercicio.

Cabe mencionar que la OAP lideró el proceso de consolidación de la información del Sector que fue presentada ante el Concejo de Bogotá por parte del Secretario Distrital de Movilidad.

Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial POT

Durante la vigencia 2010 se continuó con el proceso de revisión del POT del Sector Movilidad, esto ha implicado realizar la coordinación y consolidación de



la información sectorial relacionada con las políticas y directrices que deben quedar actualizadas en el POT.

De acuerdo con la metodología propuesta por la SDP, el Sector Movilidad ha adelantado las siguientes tareas:

- Elaboración del diagnóstico
- Revisión detallada del articulado del documento existente
- Formulación de propuestas de nuevo articulado
- Construcción del modelo de movilidad
- Construcción de la propuesta de documento técnico de soporte
- Presentaciones de documentación a entes interesados
- Participación en foros.
- Revisión de la propuesta de SDP a presentar a la CAR

Todos los productos desarrollados han sido entregados a los equipos de revisión del POT designados por la SDP.

Planes de Acción e Indicadores de gestión

A fin de realizar el seguimiento continuo a la gestión de la SDM, la OAP realizó el acompañamiento en la definición de los indicadores de gestión y Planes de Acción de cada una de las dependencias, en el cual participaron los Subsecretarios y sus equipos de trabajo.

El resultado de esta labor arrojó la formulación de 158 indicadores, de los cuales 120 miden la gestión de los 9 de Proyectos de Inversión de la SDM, consolidados en 15 Planes de Acción y 38 evalúan el cumplimiento de compromisos de los procesos estratégicos, de apoyo y de evaluación.

El seguimiento se reporta mensualmente a la OAP a través del diligenciamiento de las hojas metodológicas por parte de los responsables de cada indicador. La OAP consolida los resultados en un tablero de control, tipo semáforo, a través del cual el despacho realiza el monitoreo de cumplimiento de metas establecidas.

Actualmente las hojas metodológicas y el tablero de control se alimentan manualmente, pero se trabaja para contar con estas herramientas en línea (Intranet) a fin de que los reportes sean más rápidos y la información más confiable.

La información obtenida del reporte de cada uno de los indicadores sirvió como insumo para la elaboración de los siguientes informes:

- Seguimiento a los compromisos de la SDM para el cumplimiento del Plan de Desarrollo - Base de datos SEGPLAN – SDP (trimestral)



- Consolidación de la información relacionada con los compromisos sectoriales de los Programas “Tráfico Eficiente” y “Sistema Integrado de Transporte Público” del Plan de Desarrollo
- Informe Bogotá como vamos (anual)
- Informe Acuerdo 67 de 2002 (anual)
- Productos, Metas y Resultados – PMR, base de datos PREDIS – SDH (mensual)
- Contraloría de Bogotá – Aplicativo SIVICOF
 - CB-0404 Indicadores de gestión (Semestral)
 - CB-0406 Plan estratégico (Semestral y Anual)
 - CBN 1013 Informe de avance sobre la ejecución del Plan Indicativo de Gestión (Semestral)
 - CBN-1014 informe sobre el Plan de Desarrollo (Semestral)
 - CBN-1040 Informe de gestión y resultado (Anual)
 - CBN-1103 Informe Balance Social (Anual)
 - Diligenciamiento del reporte a la Secretaria Distrital de Ambiente sobre la ejecución de la matriz PACA de acuerdo con los programas y proyectos de carácter ambiental de la Entidad

Seguimiento al Sistema de Gestión de Calidad y al Modelo Estándar de Control Interno MECI

La Oficina Asesora de Planeación tiene a su cargo la representación de la dirección en la implementación del Sistema de Gestión de Calidad y el Modelo Estándar de Control Interno MECI por lo que lideró más de 17 jornadas de capacitación a todos los funcionarios de la entidad sobre los temas específicos de ambos sistemas.

Igualmente, lideró la contratación de una firma especializada que realizó la formación y certificación de 15 auditores líderes y 35 auditores internos de calidad, que apoyan los procesos de implementación y seguimiento del Sistema de Gestión de Calidad bajo la norma NTCGP 1000 – 2004 y el Modelo Estándar de Control Interno MECI 1000 - 2005, y a su vez brindan las suficientes herramientas en técnicas de auditoría para la efectividad de las mismas.

Como parte del proceso de mejoramiento continuo, la OAP lideró y acompañó el desarrollo de las siguientes actividades:



Revisión y Actualización del Manual de Procesos y Procedimientos

La SDM cuenta actualmente con 140 procedimientos y un inventario de aproximadamente 125 indicadores debidamente clasificados. A la fecha la entidad ha documentado e implementado el 100% de los elementos exigidos por el Modelo Estándar de Control Interno MECI y los requisitos de la Norma Técnica de Calidad en la Gestión Pública NTCGP 1000.

Los integrantes del Grupo Operativo MECI-Calidad de la Oficina Asesora de Planeación realizan acompañamiento metodológico a los representantes de los procesos que están interesados en mejorar o adoptar un procedimiento.

Una vez revisado minuciosamente el procedimiento se realiza una reunión con el representante de la dirección en la implementación del SGC y el MECI en la entidad para aprobar por medio de acta las actualizaciones, modificaciones o adopciones de procedimientos y su inclusión en el manual de procesos y procedimientos de la entidad.

En la vigencia 2010 se han mejorado los siguientes procedimientos de la entidad:

PROCEDIMIENTOS ACTUALIZADOS		
Control y Vigilancia	Servicio al ciudadano	Estudios Sectoriales
PM05-PR05	PM07-PR09	PM04-PR01
PM05-PR09	PM07-PM03	PM04-PR02
PM05-PR23	PM07-PM04	Seguridad Vial
Comunicaciones	PM07-PR08	PM03-PR01
PE02-PR01	PM07-PR05	Gestión Administrativa
Control Disciplinario	PM07-PR08	PA01-PR09
PV02-PR02	PM07-PR09	

PROCEDIMIENTOS MODIFICADOS		
Control y Vigilancia		Investigaciones Administrativas
PM05-PR01	PM05-PR27	PM06-PR05
PM05-PR03	PM05-PR29	PM06-PR10
PM05-PR04	PM05-PR30	Gestión Administrativa
PM05-PR10	PM05-PR31	PA01-PR15
PM05-PR11	PM05-PR32	PA01-PR15



PROCEDIMIENTOS MODIFICADOS		
PM05-PR14	PM05-PR33	PA01-PR20
PM05-PR15	PM05-PR34	PA01-PR21
PM05-PR16	PM05-PR24	PA01-PR23
PM05-PR17	PM05-PR25	PA01-PR21
PM05-PR18	PM05-PR26	Seguridad Vial
PM05-PR19		PM03-PR02
Asuntos Legales		PM03-PR03
PA03-PR01	PA03-PR06	Gestión Financiera
PA03-PR02	PA03-PR07	PA02-PR01
PA03-PR03	PA03-PR08	PA02-PR03
PA03-PR05		PA02-PR07

PROCEDIMIENTOS ADOPTADOS		
Servicio al ciudadano	Asuntos Legales	Gestión Administrativa
PM07-PR11	PA03-PR09	PA01-PR22
PM07-PR12	Seguridad Vial	PA01-PR23
PM07-PR13	PM03-PR06	PA01-PR24
PM07-PR14	Comunicaciones	
PM07-PR15	PE02-PR04	
PM07-PR16	PE02-PR05	

PROCEDIMIENTOS ELIMINADOS		
Control y Vigilancia		Gestión Financiera
PM05-PR24,	PM05-PR12	PA02-PR10
PM05-PR25,	PM05-PR13	PA02-PR22
PM05-PR26	PM05-PR20	
PM05-PR28	PM05-PR21	
PM05-PR36	PM05-PR22	



Premio Distrital a la Gestión

La Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la Dirección de Desarrollo Institucional realiza cada año el Premio Distrital a la Gestión, el cual está dirigido a todas las entidades distritales con el propósito de que la Administración avance en la mejora de su gestión y aumente los niveles de satisfacción de sus usuarios.

En su versión 2010 “*Año de la consolidación y el impacto*”, las entidades tenían que mostrar las mejores prácticas desarrolladas, la valoración de los usuarios sobre los bienes o servicios, y la participación de servidores y directivos.

La SDM participó con los Procesos de Comunicaciones, Asuntos Legales y Servicio al ciudadano como sus mejores practica, quedando éste último como líder en el Distrito en la prestación con calidad de servicios y atención al ciudadano.

Coordinación convenio PNUD – SDM

En virtud del Acuerdo 04 de 1999, mediante el cual se autorizó al Alcalde Mayor para constituir, reglamentar y destinar los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el *Decreto 542 del 18 de agosto de 1999* creó y organizó el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, el cual estaría a cargo de la STT.

En razón a lo anterior, la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte destinó \$18.400 millones para suscribir un convenio (Col00012) con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD en el mes de Octubre de 2000, a través del cual se daría cumplimiento a lo establecido en la normatividad mencionada.

Durante el período 2000-2008 se realizaron inversiones relacionadas con estudios, consultorías, asesorías y préstamos a empresas transportadoras. Por diferencias con PNUD, en el 2008 se le solicitó el reintegro de los recursos bajo su administración, los cuales correspondían a USD 8.509.242,88 sin incluir los réditos de los años 2007 y 2008, los cuales fueron devueltos a la Tesorería Distrital para ser incorporados en el presupuesto de la SDM 2009. Los trámites mencionados fueron realizados por la OAP.

Así las cosas, en enero de 2009 la SDM contaba con \$18.105 millones para ser utilizados de acuerdo con lo establecido en el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte, incorporados dentro del Proyecto de Inversión 0339 – Implementación del Plan Maestro de Movilidad. De estos recursos se comprometió el 100%.

La gestión de la OAP durante la vigencia 2010 se centró entonces en cerrar los temas pendientes del convenio con PNUD:

- Cobro de la deuda del crédito otorgado a una de las empresas transportadoras desde el año 2000: Para esto se tiene contratado a un



abogado desde el año 2006. En el 2010 se obtuvo el fallo de segunda instancia, en el que se confirma la sentencia de primera instancia.

- Solicitar la devolución de los réditos 2007, 2008 y 2009 generados por los recursos bajo la administración del PNUD, los cuales fueron programados en el presupuesto de la SDM en el 2011.

5. OFICINA DE CONTROL INTERNO

Se prestó Asesoría a la Alta Dirección en el establecimiento de métodos y mecanismos de prevención, ejecución y mejoramiento continuo para el logro de la misión y objetivos institucionales, mediante evaluación independiente y auditorías internas programadas, generando cultura de autocontrol, control estratégico, de gestión y evaluación a través de los principios de eficiencia, eficacia y efectividad.

5.1. Actividades realizadas

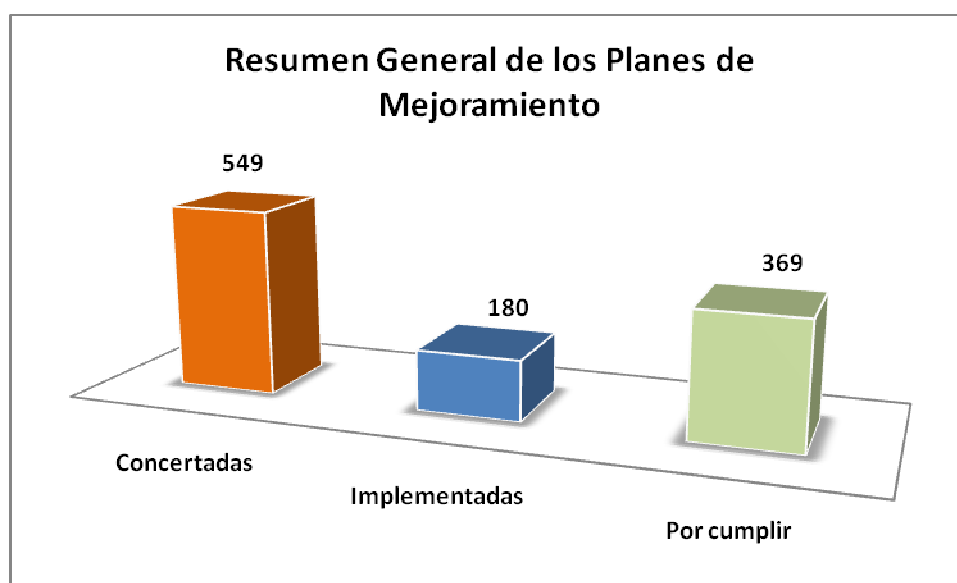
- Evaluación de la Gestión Institucional y los compromisos de los procesos de la SDM
- Apoyo en el desarrollo, implementación y aplicación de los sistemas MECI y Gestión de Calidad en la SDM.
- Formulación y presentar para su aprobación del Plan Anual de Evaluación y Auditorías Internas – PEAI de la SDM.
- Evaluación e informe de seguimiento a la implementación, desarrollo y sostenibilidad del MECI y SGC.
- Elaboración del Informe Ejecutivo Anual de Control Interno a través de la evaluación y seguimiento al Sistema de Control Interno y al Sistema de Gestión de la Calidad NTCGP1000 de la SDM vigencia 2009 presentado al Departamento Administrativo de la Función pública – DAFP.
- Desarrollo de Auditorías Internas a los procesos de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, Asuntos Legales – procedimiento de contratación (primer y segundo semestre de 2010), Información Sectorial, Estudios Sectoriales y de Servicios, Planes de Manejo de Tráfico de Alto Impacto y Estudios de Tránsito, Gestión Coactiva, Dirección de Procesos Administrativos, Gestión Financiera, Sanciones a Empresas de Transporte Público y Colectivo, Patios y Grúas y procedimiento de pagos con las respectiva concertación de acciones de mejora.
- Elaboración y consolidación de Planes de Mejoramiento por Procesos (Producto de las Auditorías Internas de Calidad, Evaluación de la Sostenibilidad, Autoevaluación del Control, Auditoría Regular de la Oficina de Control Interno), a partir de las observaciones, recomendaciones, concertación de acciones preventivas y correctivas.



- Seguimiento al cumplimiento de las acciones de mejora de los Plan de Mejoramiento concertadas con los procesos suscritos resultante de las Auditorías practicadas a los procesos en los años 2007, 2008, 2009 y 2010.
- Consolidación de las respuestas a los Informes de Auditoría Gubernamental presentados por la Contraloría Distrital con enfoque integral a la Secretaría Distrital de Movilidad y al Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, período auditado 2008. Así como el seguimiento al Plan de Mejoramiento correspondiente al Informe del año 2006, 2007, 2008, 2009.
- Presentación de informes de seguimiento presupuestal.
- Se efectuó la revisión al Manual de Contratación de la Entidad.
- Consolidación de la información para el boletín que emite la Veeduría Distrital “Como Avanza el Distrito Capital en Movilidad año 2010”.
- Seguimiento, consolidación y remisión de los Informes de las Cuentas Mensuales e Intermedia a la Contraloría Distrital, a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal-SIVICOF.
- Seguimiento a los Controles de Advertencia del sector y consolidación del respectivo informe, dirigido trimestralmente a la Secretaría General de la Alcaldía Mayor y al Veeduría Distrital.
- Respuestas y seguimiento a los requerimientos de información efectuados por los Organismos de Control, así como a los derechos de petición solicitados directamente y a las copias de otros, recibidos en la OCI.
- Fomentar la Cultura del Autocontrol y sensibilización sobre los sistemas MECI y CALIDAD con énfasis en los procedimientos y actividades desarrolladas en el proceso de Control y Mejora, mediante capacitaciones a los funcionarios de la SDM y a los de los procesos de Control y Vigilancia, la Dirección de Procesos Administrativos y al Equipo MECI de la SDM.
- Preparación de agenda, convocatoria, y elaboración de las Actas del Comité de Control Interno y Calidad realizados.
Realización, coordinación de las Auditorías Internas de Calidad y consolidación y presentación a la Alta Dirección del informe de auditorías al Sistema de Gestión de Calidad y MECI de la SDM.
- Seguimiento y consolidación del Plan de Mejoramiento suscrito en la Secretaría Distrital del Medio Ambiente sobre la implementación del PIGA en la SDM.
- Realización de la Auditoria (ejecución presupuestal, revisión de documentos en carpetas, informes, actas de liquidación, etc.) a los Contratos suscritos con el Banco Mundial BIRF 7162 CO.
- Auditorías Especiales de seguimiento efectuado a la revisión y aprobación de los estudios de tránsito y de los planes de manejo de tránsito de alto impacto y pagos realizados por los contratistas a los fondos de pensiones y empresas prestadoras de salud.
- Evaluación del Sistema de Control Interno de la SDM con destino al DAFP y presentación del Informe anual de evaluación del Control Interno Contable.
- Seguimiento a 30 de noviembre de las acciones de Mejora implementadas a través del Plan de Mejoramiento a los procesos de Planeación



Institucional, Servicio al Ciudadano, Asuntos Legales –procedimiento de contratación (primer y segundo semestre de 2010), Control Disciplinario, Financiero, Administrativo, Comunicaciones, Control y Vigilancia, Investigaciones Administrativas – Jurisdicción Coactiva, Investigaciones al Transporte Público, Contravenciones al Tránsito, , Comunicaciones, Información Sectorial, Estudios Sectoriales y de Servicios, Transporte e Infraestructura, Planes de Manejo de Tráfico de Alto Impacto y Estudios de Tránsito, Gestión Coactiva, Dirección de Procesos Administrativos, Gestión Financiera, Sanciones a Empresas de Transporte Público y Colectivo, Patios y Grúas y procedimiento de pagos con las respectiva concertación de acciones de mejora.



- Realización de reuniones periódicas de la Oficina de Control Interno para seguimiento de tareas, así como la socialización y estudio de normas, políticas, planes y procedimientos propios y de los demás procesos.
- Acciones cumplidas a los procesos. Cumplimiento por parte de la SDM de acciones correctivas acordadas con la Personería y Contraloría Distrital, derivado del seguimiento permanente a los respectivos compromisos, Planes de Mejoramiento y Controles de Advertencia.
- Los Sistemas MECI y CALIDAD con la mayoría de sus elementos diseñados, implementados, desarrollados, adoptados y difundidos con el aporte y apoyo brindado por la OCI para algunos de ellos.
- Elaboración y divulgación del Código de Buen Gobierno.
- Capacitaciones sobre el subsistema de Control de evaluación - Planes de Mejoramiento para la dirección de Control y Vigilancia y Dirección de procesos administrativos.



6. OFICINA DE CONTROL DISCIPLINARIO

La oficina de Control Disciplinario de la Secretaría Distrital de Movilidad, fue creada por orden de la Ley, con el objeto de atender la gestión y trámite de los asuntos de carácter disciplinario de conformidad con lo establecido en la Ley 734 de 2002, verificando o investigando las conductas antijurídicas de los servidores públicos y fallar en primera instancia.

6.1 Estrategia

La estrategia establecida por la Oficina de Control Disciplinario comprende tres aspectos básicos a saber:

- Atender de manera oportuna y diligente las quejas presentadas contra los funcionarios de la SDM.
- Buscar pronta resolución a los procesos disciplinarios.
- Instruir y fallar procesos disciplinarios ordinarios y verbales

6.2. Actividades y metas 2010

ACTIVIDADES	CUMPLIMIENTO DE METAS
Dar trámite a la queja o informe presentado en la OCD.	100%
Instruir y fallar diecisiete (17) procesos activos de vigencia 2008.	100%
Adelantar el procedimiento conforme a las competencias otorgadas por la Ley 734 de 2002.	100%

6.3. Resumen de logros

PERIODO	PRINCIPALES LOGROS	NÚMERO
	Quejas o informes Recibidos	119
	Apertura de Indagación Preliminar	56
	Auto Inhibitorios	55
	Autos Inadmisorios	2
	Autos de Acumulación	3
	Ampliación de Quejas	28



PERIODO	PRINCIPALES LOGROS	NÚMERO
2010	Versiones Libres	22
	Testimonios	50
	Visitas Administrativas	5
	Apertura de Investigaciones	11
	Autos de Prórroga de Investigaciones	4
	Pliegos de cargos	7
	Citaciones a Audiencia Pública	2
	Autos Decreto de Pruebas	50
	Nulidades	4
	Auto de Remisión por Competencia	6
	Terminación y Archivo	78
	Fallos de Primera Instancia	4
Observaciones de la dependencia: Fecha de corte diciembre 31 de 2010		

6.3. Observaciones generales

La información reportada, fue tomada de la verificación física de las estadísticas mensuales de enero a diciembre de 2010, del Plan de acción fijado por esta Oficina que contiene: Estrategia, actividades, unidad de medida, meta, nombre y formula del indicador y observaciones. Así mismo del Sistema de Distrital de Información Disciplinaria, del cuadro en Excel de control de expedientes que contiene el número de autos y la relación de procesos disciplinarios que se maneja internamente por los profesionales y el Jefe de la Oficina, también de la carpeta de asignación de documentos que es generada por el Sistema de Correspondencia de la Secretaría y por el Sistema de Quejas y Reclamos de la Alcaldía Mayor de Bogotá.



7. SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA

7.1. DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

Los objetivos de la Dirección Administrativa y Financiera son:

- Prestar de manera oportuna los Servicios Administrativos y administrar los recursos físicos de la entidad.
- Administrar el Talento Humano y los planes y programas relacionados.
- Dirigir la administración de los recursos financieros y presupuestales de la entidad.

7.1.1 Gestión documental

La entidad consciente de la importancia de disponer de documentación debidamente organizada y de fácil acceso y consulta, respondiendo de esta forma a las exigencias tanto normativas, como administrativas y de la ciudadanía en general, viene desarrollado con gran empeño el proyecto de Gestión Documental.

En consecuencia, se desarrollo e implementó el Subsistema Interno de Gestión Documental y de Archivos - SIGA, en cumplimiento de la normatividad distrital y nacional, el cual enmarca todas las actividades relacionadas con el buen manejo de archivos.

Por lo anterior se relacionan las más significativas:

1. Consulta en línea de expedientes digitalizados.
Mediante la utilización de una herramienta tecnológica denominada LASERFICHE, los funcionarios pueden consultar desde sus computadores los expedientes, haciendo más ágiles y eficientes los trámites.
2. Organización documental.
Se ha realizado la organización integral, que incluye ordenación, depuración, foliación, rotulado e inventario, a más de 5000 metros lineales (alrededor de 20.000 expedientes).



3. Digitalización de expedientes.



Se han escaneado alrededor de 4 millones de folios que se suman a los expedientes que pueden ser consultados en línea, aportando mayor seguridad, rapidez y economía en su administración.

4. Cultura organizacional.



Durante el año 2010 se realizaron más de **40** sesiones de entrenamiento y capacitación sobre gestión documental con una asistencia de **453** personas. Igualmente se realizaron campañas como “Dejar de archivar es dejarse enredar” en las cuales se involucró a los funcionarios en el buen manejo de los documentos.

5. Ajuste de Tablas de Retención Documental – TRD.

Durante el 2010 se ajustaron las TRD de 32 áreas y grupos de trabajo, siguiendo las metodologías impartidas por el Archivo de Bogotá y el Archivo General de la Nación, con lo que se complementa las herramientas sobre las que se apoya la gestión de documentos en las dependencias.

6. Elaboración y ajuste de nueve (9) procedimientos.

- *PA01-PR15 Diseño e implementación de tablas de retención documental.*
- *PA01 - PR16 Procedimiento transferencias.*
- *PA01-PR17 Procedimiento préstamo y consultas de documentos archivados.*
- *PA01-PR20 Ajuste tabla retención documental.*
- *PA01 - PR21 Administración archivos de gestión.*
- *PA01 - PR22 Recepción y distribución de documentos.*
- *PA01-PR23 Trámite de documentos.*
- *PA01 - PR26 Suministro de copia de comparendos e informes de accidentes.*
- *PA01 - PR27 Procedimiento para el uso de la firma digital.*

7. Microweb del SIGA.

Todas los formatos, procedimientos, tablas de retención, instructivos, noticias e información de los proyectos que adelanta el SIGA en un solo sitio, dentro de la Intranet de la entidad, al alcance de un clic de los funcionarios y contratistas.



8. Consulta y préstamo de documentos de archivo.

La Subsecretaría de Gestión Corporativa atendió alrededor de 6293 solicitudes de préstamo y consulta de los documentos que custodia, realizadas por ciudadanos, funcionarios, entes de control y otras entidades.

9. Política de uso eficiente del papel.



Con el liderazgo de la Subsecretaría de Gestión Corporativa, En el año 2010 la entidad estableció su compromiso con el uso eficiente de sus recursos ambientales y presupuestales mediante la adopción de esta política.

En el marco de su implementación se realizaron campañas enfocadas el buen uso del papel, mediante la reutilización y reciclaje, impresión por doble cara, utilización de herramientas alternativas como el correo electrónico, rediseño de formatos, entre otros.

- Disminución de 6% en el consumo de fotocopias durante el segundo semestre del año.
- Disminución del 11% en el consumo de impresiones durante el segundo semestre del año.

10. Implementación de firmas digitales.

La Secretaría Distrital de Movilidad es pionera en la implementación de firmas digitales para la gestión electrónica de documentos, y ha dado inicio a la implementación de dos proyectos, el primero relacionado con las comunicaciones internas y el segundo enfocado en unas tipologías de actos administrativos, que significarán ahorros importantes en consumo de papel y espacio de almacenamiento, colocando a la entidad a la vanguardia en el uso de tecnología para la gestión de sus archivos.



7.1.2. Gestión ambiental

La Subsecretaría avanza y lidera acciones de protección y cuidado del ambiente, con un importante esfuerzo enfocado en el cambio de la cultura organizacional, a continuación se enuncian algunos de los principales logros durante el 2010.

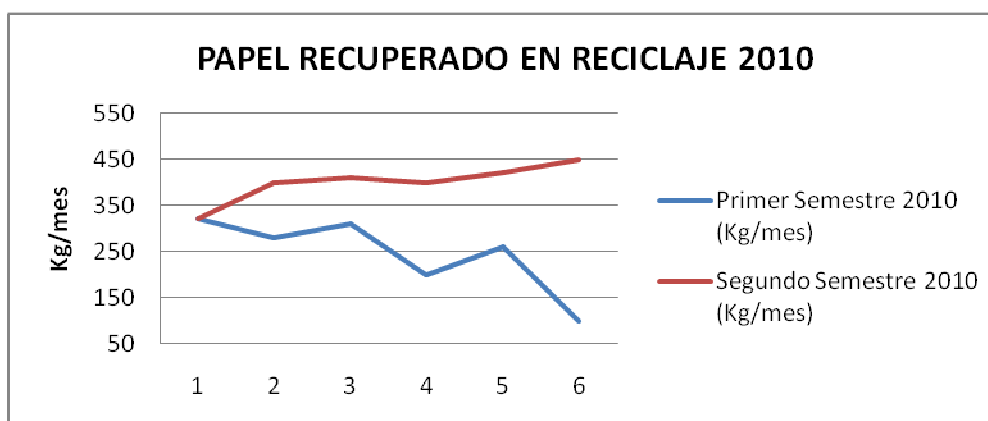
Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por la Autoridad ambiental en cuanto al cumplimiento de los Objetivos de Eco-eficiencia para las Entidades del Distrito, en el periodo 2010 la Secretaría adelanto acciones en caminadas a la reducción de impactos ambientales internos, dentro de las acciones a destacar se encuentran las campañas desarrolladas junto con la OAC.

Se realizó la compra e instalación de dispositivos de ahorro de alta eficiencia para las baterías sanitarias. Con esta actividad se pretende lograr una reducción significativa en los niveles de consumo del recurso entre un 30 a 50%. Esta acción fue inscrita en el programa distrital, O TOMAMOS CONCIENCIA O NO TOMAMOS NADA, del cual se recibió un reconocimiento por su aporte ambiental en la toma de conciencia en Bogotá.



Los residuos generados por el mantenimiento semafórico de la ciudad y que en años anteriores se entregaban para disposición en el relleno sanitario, son recuperados y entregados mediante Acuerdo de Corresponsabilidad N° 122 suscrito entre la Entidad y la Organización GER-8, esta acción fue destacada durante el 2010 por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente quien realizó una nota para el Programa Ambiente de Ciudad destacando la importancia ambiental y social de esta labor.

Implementación de la primera fase de La Política de Uso Eficiente del Papel (Resolución 157 de 2010), que involucra el cambio de hábitos de consumo, reutilización y reciclaje de papel, entre otros. Esto permitió que Durante el segundo semestre de 2010 los niveles de recuperación de papel pasaran de 200 a 400 Kg/mes aprox.



La grafica muestra el crecimiento en los niveles de papel entregado para aprovechamiento durante el 2010.

7.1.3. Plataforma y soporte tecnológico

Durante el año 2010 la Subsecretaria de Gestión Corporativa brindo soporte a las diferentes áreas tanto misionales como de apoyo de la SDM, dentro de las actividades de mayor relevancia encontramos:

- **Canal Dedicado:** Con el fin de integrar la Sede de la Secretaria Distrital de Movilidad Calle 13 con el sistema de cámaras del IDU, se instala y configura un canal dedicado entre las dos entidades lo cual permite al Despacho de la SDM visualizar desde la sede calle 13 el estado de las obras.
- **Consulta Legal:** La firma LEGIS actualiza la base de datos de consulta, para la Dirección de Asuntos Legales.



- Canales de Comunicación: Con motivo de la descentralización de los servicios, se han optimizado las herramientas tecnológicas que dan apoyo a los diferentes puntos de atención, es así como en este periodo se instalaron canales de comunicación entre la Sede principal Calle 13 con los Supercadenas de Suba y Américas lo cual permitió mejorar la calidad del servicio que se le presta al ciudadano.
- La Mesa de Ayuda paso de atender 2960 solicitudes en el primer trimestre de 2010 a 4360 en el último trimestre del año un incremento del 50% en solicitudes atendidas.
- Con el fin de apoyar la implementación del SIMUR los ingenieros especialistas del centro de cómputo aunaron esfuerzos con el grupo asignado por parte de la Subsecretaría de Política Sectorial con el fin de darle prioridad a los requerimientos de configuración a las aplicaciones.
- Uno de los componentes básicos en la implementación de la detección electrónica de infracciones es el envío del comparendo electrónico a la dirección del infractor, para lograr este objetivo Subsecretaría de Gestión Corporativa a través del Contrato de correspondencia va a realizar la impresión y el envío masivo, para lo cual se cruzan direcciones de diferentes bases de datos con el fin de lograr que el comparendo llegue al infractor.
- Implementación del Aplicativo de Inscripción de Vehículos de Transporte de Carga – Sictvc. Dando respuesta al Decreto 034 de 2009 – Circulación de vehículos de carga en malla vial local que se encuentra en su fase III donde se tienen inscritas las empresas y los vehículos que van a ser parte de este proceso y se están realizando pruebas de registro de las movilizaciones que se realiza a diario por parte de las empresas.
- El desarrollo del aplicativo de carga requiere de constantes modificaciones con el fin de optimizar su uso por parte de las empresas de carga, las cuales son dirigidas por la Dirección de Estudios Sectoriales y desarrolladas por el especialista web del outsourcing.
- Con el fin de mejorar la seguridad perimetral y evitar ataques a la red tanto de adentro como de afuera se adquirieron e implementaron dos equipos de seguridad perimetral que permite analizar el correo electrónico y *antispam* y el analizador de internet, verifica que desde internet no accedan a los usuarios con virus o spyware y nos permite asignar permisos de internet y hacer filtrado de contenidos.
- El 31 de diciembre de 2010 se realiza el respaldo anual de la información contenida en los servidores de la Secretaría Distrital de Movilidad y se envían las cintas a custodia fuera de la Entidad.
- Con el inicio del convenio SDM –COVINOC, se activa el servicio para el intercambio de información.



- Se realiza la actualización en equipos y software del Circuito Cerrado de Televisión en la Sede Policía Metropolitana. Equipos que mejoran la resolución y permiten mantener copias de hasta 6 meses de historia.
- Actualización de los equipos de comunicación de la SDM Mayor capacidad de procesamiento y mayor velocidad en la transmisión de la información. Mejores tiempos de respuesta en los aplicativos. Crecimiento de la red de datos a corto, mediano y largo plazo. Evitando costos adicionales a futuro al momento de implementar nuevos servicios sobre la red.
- En Febrero de 2010 se implementa el sistema *McAfee Host Intrusion Prevention* (HIP) en 800 estaciones de trabajo de la SDM. Sistema de seguridad de última tecnología.
- Implementación nueva página web. Para brindar un sitio más amigable al ciudadano con las opciones de búsqueda mejor organizadas que permite al usuario encontrar la información que requiere y realizar más ágilmente sus trámites.

7.1.4. Sistema de Información de Contravenciones - SICON

El Sistema de Información de Contravenciones presento un desarrollo adecuado para atender todos los nuevos requerimientos que solicito la SDM, durante este año se atendieron 4.378 requerimientos frente a 2.072 requerimientos que se atendieron el año inmediatamente anterior. Es importante anotar que las horas de desarrollo que se tienen contratadas (800Horas) en algunos meses no son suficientes para atender con una mayor prontitud todo lo que los usuarios necesitan, demorando algunas veces sus desarrollos.

Con la implementación de la ley 1383 de 2010 el sistema de información misional de la SDM sufrió grandes modificaciones, debido a que se cambiaron 14 módulos del aplicativo, para que soportara dicho ajuste, los módulos a los que se les realizo importantes modificaciones fueron:

- Módulo de Intereses (Calculo de intereses)
- Módulo de Inspecciones (Descuento del 50%)
- Cursos pedagógicos (Eliminación de obligatoriedad de consignación)
- Modulo de Comparendos (Cambio de plazos en las resoluciones)
- Modulo de Comparendos (Generación de formato automático al 31 día hábil)
- Modulo de Comparendos (No duplicidad de las multas con sus respectivas excepciones)
- Modulo de Comparendos (Mantener la ley 769 para los comparendos que por fecha aplicaba)

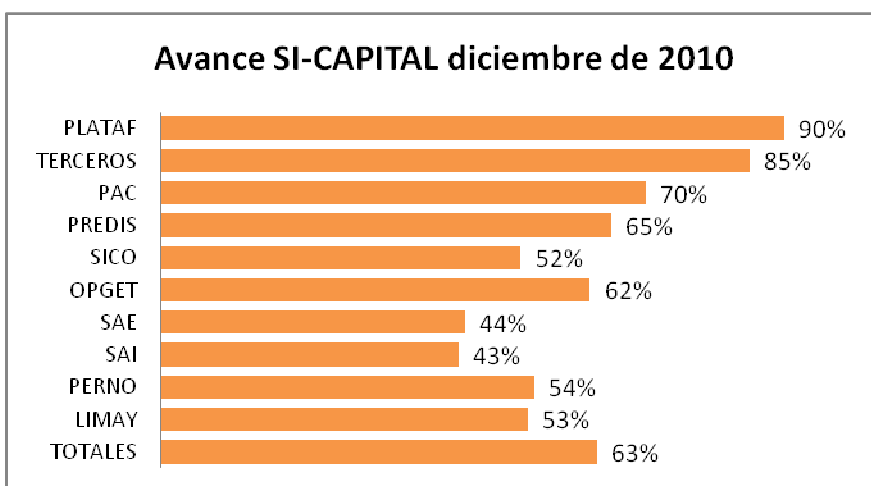


- Implementación del Botón de Pagos en la Página de Internet de la SDM, con esto se brinda la posibilidad al usuario que realice los pagos de sus comparendos desde internet, este desarrollo lo avalo la entidad PSE.
- Desarrollo e Implementación del Volante de Pagos de Comparendos con código de barras aprobado por GS1, para el recaudo de los comparendos, es importante anotar que este se puede generar desde cualquier Supercade o desde cualquier punto SIM, para ser cancelado en los Bancos.
- Implementación de las resoluciones de Cambio del formato de Comparendos y Cambio de Numeración según el RUNT. (Es importante aclarar que el formato anterior manejaba 8 dígitos y ahora es de 20 dígitos y alfanumérico).
- Implementación del Módulo de firmas Digitales en comunicados internos y en fallos automáticos. (Es necesario aclarar que están en la etapa de implementación de dicho módulo).
- Se realizó toda la implementación de reportes en línea para COVINOC.
- Se realizó un desarrollo para que el sistema SICON genere automáticamente las cartas para las siguientes entidades:
- Súper Intendencia, Empresa y Propietario de Transporte Público.

7.1.5. Proyecto SI-CAPITAL

La Subsecretaría de Gestión Corporativa adelanta el proceso de implementación del Sistema Si-Capital, a través del desarrollo del convenio con la Secretaría de Hacienda del Distrito, con el fin de homologar el procesamiento de la información presupuestal, financiera y contable, así como la de inventarios y bienes, durante este periodo se lograron los siguientes avances:

- Instalación de la plataforma base del sistema hacendario SI-CAPITAL basado en las recomendaciones de SDH
- Parametrización de los módulos con los siguientes avances, cumpliendo las metas establecidas



- Presentación de la funcionalidad a funcionarios de CONTRALORIA y CONTROL INTERNO
- A mediados del mes de Enero de 2011 se tiene previsto iniciar las actividades de solución al problema de sincronización de bases de datos entre la SDM y SDH
- Está la funcionalidad integrada en un 63% de los módulos y se avanza en las pruebas generales con casos de uso que cubren la totalidad de la funcionalidad e integración contable de las transacciones.
- Se avanza en el proceso de liquidación de nómina, con datos reales de la situación de la SDM con cargos y novedades
- Se cargaron e implemento la funcionalidad de los terceros de la SDM, conforme se maneja en la SDH.
- Se ha cargado el plan general de cuentas y planes alternos
- Se avanza en el proceso de revisión del catalogo de productos en los módulos CONTRATACION SAE-SAI, integradamente.
- El módulo de contratación se está adecuando conforme la nueva funcionalidad provisionada por SDH.
- Se tiene previsto durante el año 2011 y una vez definido y dimensionado el proyecto de sincronización de bases de datos iniciar los paralelos de funcionalidad con los módulos de PREDIS OPGET PAC Y TERCEROS.



7.2. SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA

7.2.1. Talento humano

Durante la vigencia de 2010 la Secretaría Distrital de Movilidad dando cumplimiento a las listas de elegibles expedidas por la Comisión Nacional del Servicio Civil, en desarrollo de la Convocatoria 001 de 2005, procedió a realizar diecinueve (19) nombramientos en periodo de prueba, contando a la fecha con ciento veinticinco (125) funcionarios de carrera administrativa y un (1) funcionario en periodo de prueba, proceso que ha conllevado a mayor estabilidad laboral, continuidad en los programas y proyectos adelantados por la entidad, ampliación de la cobertura en la capacitación y por ende se ha logrado mayor eficiencia en el cumplimiento de las funciones a cargo de la entidad.

Esta Administración en aras de cumplir de manera efectiva con la misión institucional y a efecto de incentivar a los funcionarios de carrera administrativa que obtuvieron puntaje de evaluación en el nivel de excelencia, previo el cumplimiento de los requisitos de estudios y experiencia, procedió a realizar de conformidad con la prioridad establecida en el Decreto 1227 de 2005 veinticinco (25) encargos a funcionarios de carrera administrativa, contando con la autorización de la Comisión Nacional del Servicio Civil.

Así mismo, por necesidades del servicio y en cumplimiento de algunos fallos judiciales se realizaron las siguientes vinculaciones:

- Se efectuaron nueve (9) nombramientos provisionales, previa autorización de la CNSC.
- Dos (2) nombramientos de libre nombramiento y remoción
- Se realizaron los trámites pertinentes ante el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, Secretaría de Hacienda y Alcaldía Mayor de Bogotá, para llevar a cabo la creación de tres (3) cargos de carrera administrativa con el fin de dar cumplimiento a los fallos del Consejo de Estado donde ordenó el reintegro de tres (3) exfuncionarios de la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte.
- De igual forma y con el fin de dar cumplimiento a dos fallos de tutela se llevó a cabo el reintegro, con carácter de provisionalidad, de dos (2) exfuncionarias del FONDATT en liquidación.
- Así mismo, y con el fin de dar cumplimiento a dos (2) fallos judiciales se reintegraron, con derechos de carrera administrativa a dos (2) exfuncionarias de la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte.

Actualmente la planta de cargos está conformada por doscientos (290) cargos, de los cuales tres (3) fueron creados en la presente vigencia a efecto de dar cumplimiento a los citados reintegros.

La planta de cargos está clasificada así: treinta (30) de libre nombramiento y remoción y doscientos sesenta (260) de carrera administrativa.



DISTRIBUCIÓN PLANTA PERSONAL A 31/12/2010	
Cargos provistos	253
• De libre nombramiento y remoción	25
• De carrera administrativa	125
• Provisionales	99
• Periodo de Prueba	4
Vacantes	37
TOTAL CARGOS	290

7.2.2. Eventos de bienestar 2010

EVENTOS	BENEFICIARIOS
Reconocimiento en el día de la mujer	250
Entrega de estímulos a los funcionarios que cumplen años	280
Reconocimiento por el Distrito a quienes ejercen como secretarías y secretarios.	11
Día de la secretaria en la SDM	40
Obra de teatro	1085
Vacaciones recreativas para hijos de funcionarios junio	66
Salida a parque Panaca	300
Reconocimiento a los conductores	34
Caminata ecológica a Suesca	80
Concurso Travesía ética	340
Día de los niños	500
Aguinaldo hijos funcionarios de planta	120
Vacaciones recreativas diciembre	80
Novena Navideña	312
Curso de vitrales	40
Evento Cierre de Gestión	1130

7.2.3. Comité operativo de emergencias de la SDM

En el marco de la Resolución 092 DE 2010 "Por la cual se crea el Comité de Emergencias en la SDM", durante la vigencia 2010 se ha convocado al Comité en varias oportunidades para tratar temas como los siguientes:

- Evaluar el plan de emergencia y/o de Contingencia, con el fin de probar los procedimientos establecidos.
- Identificar la organización de la entidad y su capacidad de gestión ante situaciones de emergencia.
- Evaluar tiempos de respuesta ante una emergencia.



- Establecer los recursos y mecanismos de respuesta para actuar adecuadamente ante los posibles siniestros.
- Evaluación de Métodos de prevención y control implementados para administración de la emergencia.
- Elaboración del Reglamento de la Brigada de Emergencia.
- Elaboración de pasos a seguir en caso de evacuación
- Elaboración de volantes de prevención “Que no lo coja en las nubes”
- Elaboración de Campañas promoviendo la Brigada de Emergencia.
- Realización de ceremonia de graduación de los Brigadistas de la Entidad.
- Preparación del Plan de Acción para la vigencia 2011.

7.2.4. Brigada de emergencias

Con el apoyo de la Administradora de Riesgos Profesionales – COLMENA, se conformó la Brigada de Emergencias de la entidad, a la cual se le inició la capacitación correspondiente en los siguientes temas:

- Primeros Auxilios nivel Básico
- Primeros Auxilios nivel Avanzado
- Control de Incendios – Extintores
- Evacuación

Procedimientos de emergencia

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 332 de 2004 se realizó lo siguiente:

- SIMULACION, ejercicio desarrollado en coordinación con la DPAE, en el que participan directivos y actores involucrados en la atención de emergencias, en donde se establece un escenario de entrenamiento mediante ejercicios de mesa.
- SIMULACRO DE EVACUACION, situaciones sobre cómo se debe actuar en caso de emergencia, siguiendo un plan previamente establecido basado en procedimientos de seguridad y protección, poniendo a prueba la capacidad de respuesta de los funcionarios. Este ejercicio permite reevaluar y realimentar los planes.

Prácticas de entrenamiento

Se llevaron a cabo dos (2) prácticas de entrenamiento con el apoyo de la ARP COLMENA en aras de mejorar las destrezas alcanzadas en las capacitaciones sobre temas específicos mediante la participación activa en competencia frente



a brigadas de otras empresas, actividad que sin lugar a dudas mejora la capacidad de respuesta frente a una emergencia, en los siguientes temas:

Primeros auxilios. Realizar el manejo adecuado de víctimas en un ejercicio que ordenara el instructor aplicando maniobras de RCP

Incedios, mangueras y extintores. Realizar cinco maniobras de tendido” lanzado” de línea de mangueras y recogerla, avance y retroceso con manguera extinción y rescate de víctima en incendio el cual debe ser extraído por el segundo piso, realizar primeros auxilios

Rescate en río. Realizar búsqueda y rescate de víctimas en río aplicando la técnica adquirida, implementando las medidas de seguridad y el manejo de víctimas improvisando las camillas

Rescate en alturas “Torre”. Realizar adecuadamente la postura de los EPP de los brigadistas que realicen el rescate, aplicación de nudos y anclaje a utilizar, manipulación de víctimas

Rescate en montaña. Realizar búsqueda y rescate de víctimas en montaña aplicando la técnica adquirida, implementando las medidas de seguridad y el manejo de víctimas improvisando las camillas

Rescate en estructura colapsada. Ubicar víctimas dentro de una estructura que acaba de colapsar aplicando los métodos adquiridos durante las capacitaciones, nudos, inmovilización y primeros auxilios a la víctima.

7.3. SUBDIRECCIÓN FINANCIERA

7.3.1. Contabilidad

En el año 2008, la entidad inició la implementación de un plan de acción para poder incorporar toda la información contable en el programa SIIGO lo cual permite contar con los libros oficiales y auxiliares de contabilidad que no se tenían, cumpliendo así con las normas de contabilidad generalmente aceptadas y subsanando las observaciones efectuadas por los entes de control.

La Entidad cuenta con una contabilidad montada en el software SIIGO, actualizada, sistematizada y armonizada con los procesos de presupuesto y tesorería, labor que se desarrollo durante este periodo.

Otros importantes logros que se han obtenido en el último periodo son:

- Se subsanaron las observaciones efectuadas por los Órganos de Control en materia de comprobantes de contabilidad, impresión de libros oficiales, auxiliares y manejo adecuado del Software contable. En la Actualidad se está incorporando en tiempo real las transacciones de Contabilidad.
- Se recibieron contablemente todos los derechos y obligaciones liquidadas por el extinto FONDATT lo cual ha ocasionado un gran impacto a la Secretaria de Movilidad

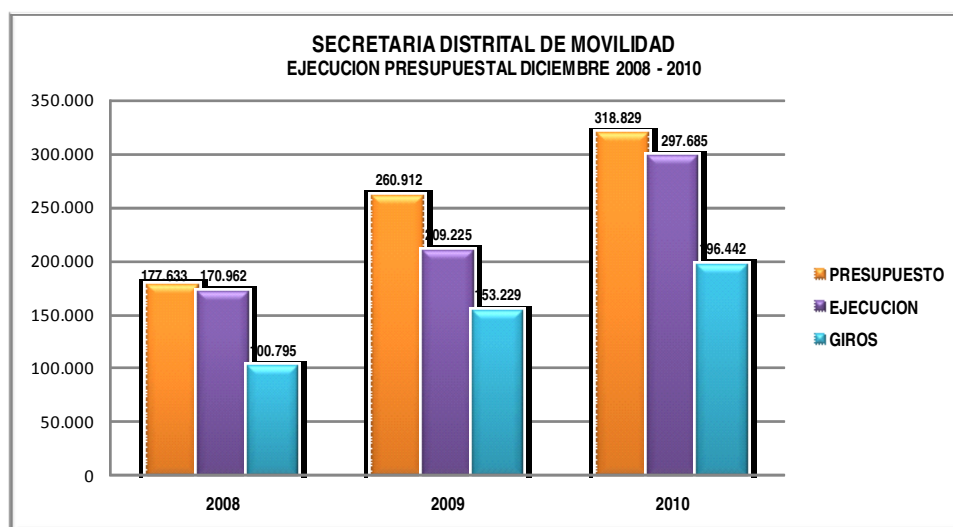


- Se han efectuado medidas tendientes a depurar la Cartera de multas y comparendos de Procesos Administrativos, con el propósito de efectuar la revisión del recaudo de sanciones a empresas de transporte público.
- Se ha realizado un seguimiento diario a los recaudos efectuados por el Concesionario SIM, Parquederos Bogotá y Parquedero Publico.

7.3.2. Presupuesto

Los logros coordinados desde la Subsecretaría de Gestión Corporativa son:

- Se trabajó de la mano con cada una de las áreas para lograr pagos mensuales por encima del 90% de conformidad con los indicadores exigidos por la Secretaría de Hacienda Distrital, pasando de 4996 órdenes de pago que se efectuaron durante la vigencia de 2008, a 15944 durante el 2010, lo que representa un incremento del 219.1%.
- Se implementó una metodología para la proyección de ingresos de la SDM, permitiendo argumentar de manera contundente la financiación del presupuesto 2011 ante la Secretaría de Hacienda. De igual manera se creó la cultura de hacer seguimiento a nuestros ingresos lo que permite que desde el área misional se fortalezcan políticas de imposición de multas y comparendos. Hoy se cuenta con indicadores que permiten evidenciar el comportamiento y mostrar las alertas.
- Se implementó una metodología para la elaboración del presupuesto de funcionamiento de la entidad por centros de costos y basado en los consumos reales. Se tiene proyectado el gasto del año 2.011 con datos verificables y soportados.
- Coordinación en la estimación eficiente del nivel de reservas presupuestales que se constituirán al final de esta vigencia





CONCEPTO	2008					2009					2010				
	PPTO	EJEC.	%	GIROS	%	PPTO	EJEC.	%	GIROS	%	PPTO	EJEC.	%	GIROS	%
TOTAL ENTIDAD	177.633	170.962	96%	100.795	59%	260.912	209.225	80%	153.229	73%	318.829	297.685	93%	196.442	66%
FUNCIONAMIENTO	24.300	21.206	87%	18.952	89%	25.715	24.544	95%	22.349	91%	30.268	28.867	95%	27.038	94%
INVERSION UNIDAD 01	44.890	43.653	97%	12.375	28%	107.870	90.271	84%	60.436	67%	92.639	77.178	83%	52.687	68%
INVERSION UNIDAD 02	108.442	106.103	98%	69.468	65%	127.327	94.410	74%	70.444	75%	195.922	191.641	98%	116.717	61%

7.3.3. Financiación de presupuesto

El comportamiento de los últimos 2 años es el siguiente:

Rubro	2008*	Diciembre, 2010*
Multas y Comparendos	69.730	103.755
Semaforización	18.274	35.530
Derechos de Transito	38.918	41.226
Concesiones		
TOTAL INGRESOS	127.922	180.511
<i>*Millones de Pesos</i>		

7.3.4. Trámite de pagos

Se presenta una evolución importante en el volumen de las órdenes de pago realizados, con respecto al año 2008, como quiera que a Diciembre de 2010 se han realizado 15.944 pagos frente a los 4.996 que se efectuaron durante la vigencia de 2008, presentando un incremento del 219.1 % . Este incremento ha ido acompañado de una reducción sustancial en el número de días, que se requieren para realizar un pago respecto a su fecha de radicación. Se pasó de efectuar un pago en promedio de 15 días hábiles a solo 5 días hábiles.

Se giraron durante el periodo 2010 5.218 órdenes de pago por \$ 104.351 millones, de la unidad 01, y 10.726 órdenes de pagos de la unidad 02 por \$ 105.755

UNIDAD/ TIPO	NUMERO DE OP´S	VALOR
Unidad 01	5.218	104.351
Unidad 02	10.726	101.755
<i>*Millones de Pesos</i>		



7.3.5. Plan anual de caja – PAC

Se destaca el avance obtenido en la ejecución del Programa Anual de Caja. En el año 2010 se ejecuto el 97.2% comparado con el año 2008, el cual estuvo alrededor del 66%, demostrando la eficiencia entre la programación y la ejecución de su flujo de caja.

7.4. DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES

De conformidad con el Sistema de Gestión de Calidad, los objetivos dentro de la caracterización del proceso de la Dirección Asuntos Legales son:

- Conceptuar sobre los proyectos de normas de competencia de la Entidad.
- Defender oportunamente los intereses de la Secretaría ante las diferentes jurisdicciones
- Adelantar y coordinar los procesos de selección contractuales.

Tomando como base en los objetivos de la DAL se proceden a presentar de manera estadística las labores de apoyo adelantadas durante el 2010;

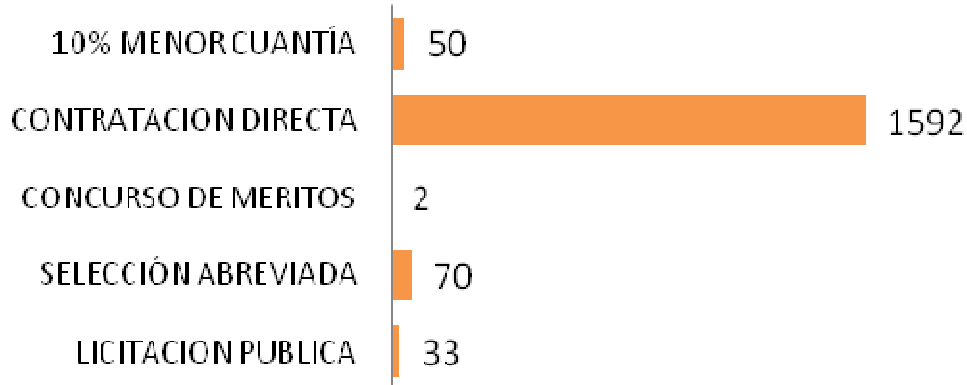
7.4.1. Contratación

Durante el año 2010, la Dirección de Asuntos Legales adelantó 201 procesos de selección (sin incluir contratación directa) solicitados por las diferentes direcciones y subdirecciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales abarcan tanto las áreas misionales como las áreas de apoyo de la entidad.

La discriminación de los procesos adelantados se muestra a continuación;

PROCESOS DE SELECCIÓN 2010	
Licitación publica	33
Selección abreviada	70
Concurso de meritos	2
Contratación directa	1592
10% menor cuantía	50
TOTAL	1747

PROCESOS DE SELECCIÓN 2010



7.4.2. Contratos

Para el año 2010, la Dirección de Asuntos Legales elaboró 1703 contratos. El 88% de los contratos corresponden a la modalidad de Contratación de Prestación de Servicios, lo cual constituye el grueso del trabajo y a su vez el apoyo que presta la Dirección al resto de las dependencias.

CONTRATACIÓN 2010			
Compraventa	70	Cto administrativos	16
Obra publica	6	Arrendamiento	4
Orden de compra y/o suministro	11	Prestación de servicios	1502
Conv. Interadministrativo	11	Seguros	2
Otros convenios	1	Suscripción	1
Consultoría	63	Acuerdo de asociación	1
Cesiones	15		
TOTAL 1703			



La siguiente gráfica muestra el detalle de los contratos celebrados como resultado de los procesos de selección llevados a cabo en la anterior vigencia fiscal:



7.4.3. Representación judicial

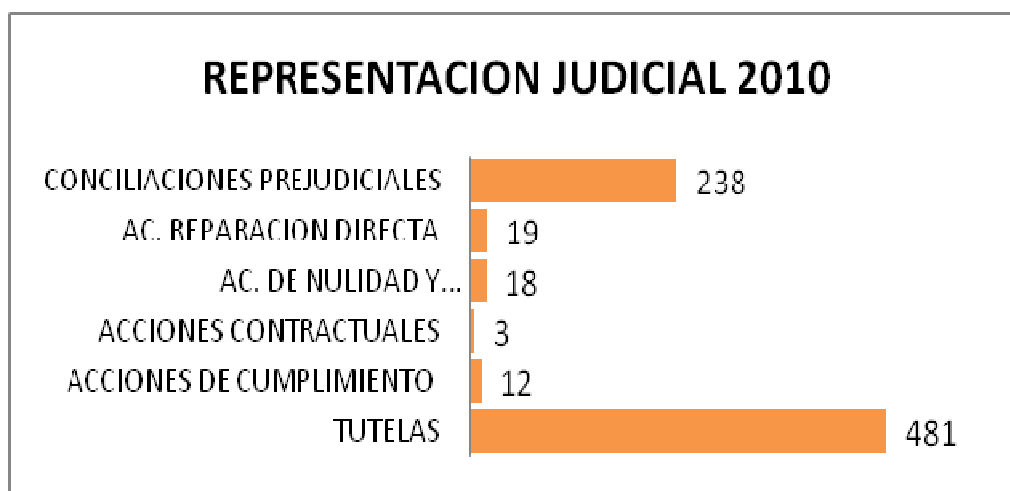
Como resultado de la labor de la defensa de los intereses de la Secretaría, la DAL atendió un total de 481 tutelas, para un promedio de 1.3 tutelas diarias. Igualmente, es importante destacar que el equipo de abogados atendió durante el último trimestre del año 238 audiencias de conciliación prejudicial, que como requisito de procedibilidad constituirán 238 nuevas demandas por atender, debido a que el Comité de Conciliación y Defensa Judicial estableció políticas específicas de no-conciliación para los asuntos pretendidos por los solicitantes. Por consiguiente la Dirección enfrenta un gran reto en la consolidación y capacitación del equipo de defensa judicial.

La gráfica enseguida enseña el número de procesos actuales de la entidad:

REPRESENTACION JUDICIAL 2010	
Tutelas	481
Acciones de cumplimiento	12
Acciones contractuales	3
Ac. De nulidad y reestablecimiento	18



REPRESENTACION JUDICIAL 2010	
Ac. Reparación directa	19
Conciliaciones prejudiciales	238
TOTAL	771



7.4.4. Acciones positivas adelantadas

Con el fin de prevenir y reducir el número de tutelas que recibe la entidad, se adelantó una jornada de sensibilización vía web para todos los funcionarios de la entidad sobre la importancia de la respuesta oportuna de los derechos de petición, durante 4 semanas en el mes de noviembre. La campaña contó con el apoyo de la Oficina de Comunicaciones quien diseñó la estrategia de comunicación y la publicó en los escritorios de todos los computadores de la entidad, así como publicó un artículo al respecto.

Para efectos de dar cumplimiento al Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría se realizaron cuatro (4) capacitaciones a supervisores, en las cuales se hizo énfasis en las obligaciones de éstos, en sus deberes y responsabilidades y en la importancia y trascendencia de su labor.

Se llevó a cabo la actualización en el SIPROJ de todos los procesos contra la entidad, y la creación de bases de datos para el seguimiento y vigilancia judicial de tutelas, acciones contenciosas y conciliaciones prejudiciales.

Se elaboraron por la DAL y aprobaron en el Comité de archivo las Tablas de Gestión Documental



Se efectuaron 3 capacitaciones en el Sistema de Gestión Documental para los funcionarios de la DAL: sistema de correspondencia, sistema de digitalización de contratos y manejo de documentos y expedientes.

Se continuó con el proceso de archivo y digitalización contratos; se recibió los contratos digitalizados en el marco del convenio COLVATEL, y se inició una nueva organización y digitalización de contratos con el grupo de Gestión Documental. Se inició el archivo de Representación Judicial

Se trabajó en la unificación de criterios en materia de contratación y defensa judicial a través de reuniones semanales con el grupo de abogados de contratación y con el grupo de abogados de representación judicial.

Se elaboró y entregó a la OAP el Mapa de Riegos de la DAL

Se llevó a cabo la sensibilización para el cumplimiento de las normas SICE de la Contraloría a través de la Directiva 02 de 2010 y comunicaciones para la designación de funcionarios responsables.

Se estandarizó el proceso de contratación de prestación de servicios y su mejoraron en tiempos de respuesta.

8. SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL

8.1. DIRECCIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

La Dirección de Transporte e Infraestructura además de adelantar directamente estudios, investigaciones y contrataciones ha sido apoyo fundamental en el desarrollo de proyectos claves para la ciudad pero que cuentan con Gerencias específicas, tal es el caso del PROYECTO METRO, PROYECTO SITP y GERENCIA CARRERA 7ª.

En este sentido a continuación se presenta un resumen de las actividades adelantadas por la Dirección de Transporte e Infraestructura durante la vigencia 2010.

8.1.1. Sistema de Transporte Público Colectivo - SITP

El Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.



Actividades Desarrolladas 2010

- Supervisión a los contratos de prestación de servicios de todo el equipo de la gerencia del SITP.
- Seguimiento al desarrollo de los procesos licitatorios emprendidos por TRANSMILENIO S.A. para la adjudicación de las 13 zonas de operación del SITP y del concesionario del SIRCI
- Ajustes en la distribución de rutas de la ciudad
- Revisión y verificación de los puntos de parada para el futuro sistema de transporte
- Revisión y verificación de los patios del actual sistema de transporte
- Acompañamiento a la concesión del DADEP de paraderos EUCOL, y acompañamiento a TRANSMILENIO S.A. en la georeferenciación, visitas a campo y estructuración de estudios previos para la licitación de paraderos futuros del SITP.
- Elaboración de términos de referencia para la contratación de proyectos anexos al funcionamiento del sistema
- Programa de divulgación, socialización y capacitación a los diferentes actores
- Seguimiento y atención de las respuestas a todos los requerimientos de los entes de control y del concejo de la ciudad, corporaciones, instituciones, comunidad en general, etc.
- Notificación de revocatoria de rutas a todas las empresas de transporte público colectivo.

Logros y/o avance

En consideración a que a finales del 2008, se dio por terminado de manera anticipada el Contrato de Consultoría No. 227 de 2009, que adelantaba el diseño del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D.C., y que los productos entregados durante el desarrollo de este estudio no se encontraban culminados en su totalidad, la Administración Distrital conformó un equipo de implementación del SITP integrado por funcionarios de la Dirección de Transporte e Infraestructura y asesores de la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. e IDU principalmente, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la ejecución de la Cooperación Técnica (CT) ATN/OC-11321-CO “*Apoyo al Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá*”; equipo que se encargó de revisar, ajustar y terminar la estructuración técnica, legal y financiera de la operación y el recaudo del SITP, así como de la planeación de la implementación del sistema y que realizó el acompañamiento en el proceso de selección a través de licitación pública de los operadores del SITP y del concesionario del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario – SIRCI.



De esta manera, para el 2009, el equipo de implementación del SITP, adelantó la revisión y ajuste de los componentes técnico-operacional, legal, tarifario, financiero y del SIRCI del SITP. Los resultados obtenidos en cada uno de los componentes son el soporte para iniciar con los procesos de selección para la contratación de los operadores y de SIRCI. Algunos de estos documentos hacen parte de la documentación de consulta pública para los interesados en los procesos de licitación y para la ciudadanía en general.

Así las cosas, la Administración Distrital, en el primer semestre de 2009, expidió el Decreto 309 "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá..." cuya finalidad es establecer acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Con base en los análisis realizados por el equipo de implementación del SITP se formuló y publicó el pre-pliego de condiciones para la licitación No. TMSA-LP-004 de 2009, cuyo objeto fue "Seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme.", la cual está a cargo de TRANSMILENIO S. A. por ser el Ente Gestor del SITP.

Desde finales del 2009 y primer semestre del 2010, la Dirección de Transporte e infraestructura apoyo todo el proceso de licitación con el acompañamiento a las audiencias de aclaraciones y respuestas a entes de control, Concejo de Bogotá, Corporaciones, Universidades y ciudadanos en general.

Dicha licitación se cerró el 8 de julio de 2010 a la cual se presentaron 11 proponentes con 53 ofertas (15 principales y 38 subsidiarias).

PROPONENTES		
TRANZIT S.A.	Promesa Sociedad Futura Masivo Capital S.A.S.	ETIB S.A.S
Organización Suma S.A.S	Este es Mi Bus	GMóvil
Alianza Fénix	Consortio Express S.A.S	Ego Bus
Alianza de Occidente	COOBUS	

Como resultado de la evaluación de dichas ofertas fueron adjudicadas 12 de las 13 zonas de operación del SITP, llevándose a cabo la segunda ronda prevista para el ajuste de propuestas de la zona de Perdomo y cuyo cierre finalizó el pasado 22 de diciembre.



En este orden de ideas, a la fecha se tienen los siguientes adjudicatarios para la operación del SITP:

Zona de Operación del SITP	Adjudicatario
Usaquén	Consortio Express S.A.S.
San Cristóbal	Consortio Express S.A.S.
Engativá	GMóvil S.A.S.
Fontibón	Promesa de sociedad futura Operador Solidario de Propietarios Transportadores COOBUS S.A.S
Usme	Transporte Zonal Integrado S.A.S. – TRANZIT S.A.S.
Ciudad Bolívar	Organización SUMA S.A.S.
Suba Centro	Promesa de sociedad futura EGOBUS S.A.
Bosa	Empresa de Transporte Integrado de Bogotá S.A.S. ETIB S.A.S.
Kennedy	Promesa de sociedad futura Masivo Capital S.A.S.
Suba Oriental	Promesa de sociedad futura Masivo Capital S.A.S.
Calle 80	Promesa de sociedad futura de objeto único Concesionaria Este es Mi Bus S.A.S.
Tintal – Zona Franca	Promesa de sociedad futura de objeto único Concesionaria Este es Mi Bus S.A.S.

De los 13.881 propietarios del transporte público colectivo existentes en Bogotá, según información registrada en el SIM a corte de julio de 2009, 11.586 que corresponden al 83%, participaron en las propuestas que se presentaron al cierre de la licitación.

Como se mencionó anteriormente, dentro de las actividades de la Dirección se dio soporte y seguimiento en la contratación de los siguientes proyectos que son parte fundamental para la implementación del sistema:

Proyectos	Desarrollo
Contratación Sistema Integrado de Recaudo, Control, Información y Servicio al Usuario SIRCI	En el año 2010, se adelantaron los procesos precontractuales del diseño del Sistema Integrado de Recaudo, Control, Información y Servicio al Usuario - SIRCI, dando como resultado que en el mes de julio fue publicado el proyecto de pliego de condiciones de la Licitación TMSA-LP-001 de 2010, mediante la cual se pretendía la adjudicación de la concesión del SIRCI. El 19 de agosto se abrió el proceso de licitación pública TMSA-LP-001 de 2010. Sin embargo y de acuerdo con la solicitud efectuada por la Procuraduría General de la Nación, mediante la Resolución No. 473 del 12 de noviembre de 2010, se revocó la Resolución 334 del 19 de agosto de



Proyectos	Desarrollo
	2010 que ordenó la apertura de dicho proceso. En este sentido para el año 2011 debe abrirse un nuevo proceso de selección. El SIRCI hace parte fundamental de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, el cual de manera positiva impactará a la ciudad en términos de mejora en la calidad del servicio público, ya que implica la integración tarifaria y el poder realizar un control eficiente y efectivo de la operación de la flota. Finalmente, proporcionará elementos para obtener un sistema moderno de información al usuario.
Plan de Implementación Detallado del SITP (día a día)	Elaboración de pliegos, publicación, evaluación y selección de lista corta, evaluación de propuestas. Se llegó a un acuerdo de negociación con la firma Logit-Logitrans. En el mes de diciembre de 2010 se suscribió el contrato de consultoría para el acompañamiento de la implementación y diseño del día a día del SITP. Se proyecta el inicio del contrato para principios del 2011.
Estudio de necesidades de discapacitados en el SITP	Elaboración de pliegos, publicación, evaluación y selección de lista corta, evaluación de propuestas. En el mes de Junio se realizó la selección de la lista corta. En el mes de julio se envió la solicitud de presentación de propuestas a las empresas de la lista corta. La Lista corta quedo conformada por 6 empresas internacionales de consultoría. Al cierre del proceso se recibieron 4 propuestas y se adelantó la evaluación técnica de las mismas. Se realizó evaluación técnico - económica con dos firmas potenciales adjudicatarios. En el mes de noviembre se surtió el proceso de negociación del contrato; En el mes de Diciembre de 2010 se suscribió el contrato, actualmente se adelanta el proceso de legalización del contrato, se proyecta inicio del mismo los primeros meses del 2011.
Diseño de un sistema de información y señalética del SITP	Elaboración de pliegos, publicación, evaluación y selección de lista corta, evaluación de propuestas. Se contrató a la firma STEER DAVIES & GLEAVE. Se realizó la revisión del informe No 1 del contrato 038 de 2010 para el diseño de la señalética del SITP



Proyectos	Desarrollo
	a cargo de la firma STEER DAVIES & GLEAVE. Se acordó la metodología, formatos y grupos objetivos para la aplicación de la toma de información primaria del contrato. Se inicio la toma de información propuesta. Se realizó un taller de presentación del informe 1 (Situación Actual) Se avanza en el análisis de posibles alternativas para la señalética del SITP. Se encuentra en revisión el informe No 2.
Estudio para la estructuración de terminales SITP (Pacios)	Elaboración de términos de referencia, en colaboración con Transmilenio y la Secretaría Distrital de Planeación. La gerencia del SITP, informa del aplazamiento de la contratación debido a que la estructuración depende de algunas decisiones que los operadores del SITP tomarán en la etapa pre-operativa de las concesiones, a comienzos del año 2011.
Estructuración técnica, legal y financiera de la concesión de paraderos para el SITP	El grupo de la gerencia SITP elaboró el proyecto de términos de referencia para iniciar la contratación, se envió a la Dirección de Transporte, y está en proceso de revisión del asesor de la Subsecretaría de Política Sectorial para iniciar la fase precontractual en enero de 2011
Línea base estadística de indicadores del SITP	A la fecha todos los productos descritos en la hoja de vida del indicador han sido entregados. Sin embargo, el contrato está en estudio para liquidación por mutuo acuerdo, debido a que los productos no cumplieron con las expectativas de la entidad, y no se realizaron los ajustes necesarios.

8.1.2. PROYECTO METRO

La Administración Distrital, de acuerdo con las políticas de movilidad, la complementación futura del Sistema Integrado de Transporte Público con el componente férreo (Metro y Tren de Cercanías), contrató en el año 2008 la consultoría para el “Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea en el marco del sistema integrado de transporte público-SITP- para la ciudad de Bogotá”, para continuar con los diseños básicos de detalle y su construcción.

Dicho proyecto tiene como propósito suministrar a la Administración Distrital un análisis actualizado de las condiciones de movilidad en la ciudad y su articulación con la planeación urbana, una evaluación de alternativas de redes de transporte público con el objetivo *primordial* de proporcionar un servicio



económicamente eficiente y de alta calidad, la priorización de la Primera Línea del Metro, y el acompañamiento necesario para el desarrollo de los diseños de infraestructura y la implementación del sistema.

Actividades Desarrolladas 2010

- Supervisión a los contratos de prestación de servicios de todo **EL** equipo de la gerencia del Metro.
- Supervisión al contrato de consultoría de diseño conceptual
- Revisión del modelo de transporte
- Estructuración y seguimiento de las respuestas a todos los requerimientos de los entes de control y del concejo de la ciudad, corporaciones, instituciones, etc. Principalmente a los requerimientos del Gobierno Nacional y del grupo de validadores
- Participación y seguimiento en los procesos de contratación de proyectos anexos al proyecto metro.
- Elaboración del documento CONPES 3677, participación en el Comité de Seguimiento y estructuración de procesos en cumplimiento de los requerimientos establecidos
- Suscripción convenio de cooperación IDU-SDM del 9 de diciembre de 2010 para la evaluación del proceso de Diseño para la PLM en el marco del SITP

Logros

De acuerdo con lo previsto, el proyecto de “Diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y dimensionamiento y estructuración técnica, legal y financiera de la primera línea en el marco del sistema integrado de transporte público-SITP- para la ciudad de Bogotá” se recibió por parte de la interventoría los productos de las tres primeras etapas, a saber:

Etapas 1: Línea base de diagnóstico y definición de escenarios, productos 1 al 12

Etapas 2: Evaluación de alternativas y prioridad de implementación, productos 13 al 24

Etapas 3: Diseño Operacional de la Primera Línea del Metro, productos 25 al 30

Etapas 4: Ajustes al diseño operacional y dimensionamiento legal y financiero (en simultáneo con esta etapa otros ejecutores llevaran a cabo la ingeniería de detalle, los estudios ambientales, predial y social, y los demás estudios que la Administración considere necesarios, en esta etapa se estructuró el documento CONPES 3677 de 2010 y están en revisión por la interventoría documentos del componente financiero



- **Etapas 5:** Estructuración legal y financiera de los contratos y su acompañamiento precontractual y contractual.

Los productos del diseño conceptual son básicamente el documento de diagnóstico, el modelo de transporte, matrices de viaje, escenarios actual y futuro, marco legal y normativo, resumen ejecutivo, análisis y recomendaciones financieras del sector movilidad, documento técnico-económico de tecnologías, evaluación de las alternativas de la red metro del SITP, selección de la red de metro del SITP, priorización de líneas de la red metro del SITP, base de datos, planos de trazado de la Primera Línea de Metro - PLM y su área de influencia, pliegos para contratación estudios ingeniería, ambientales y socio-prediales PLM Bogotá, términos de referencia para el diseño de la infraestructura PLM y análisis de la estructura tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

Entre tanto, se avanza en la adjudicación del proceso de contratación con normas del Banco Mundial, de la ingeniería básica de la PLM, así como en el proceso para la contratación de los respectivos estudios ambiental y socio – predial de la PLM, necesarios en el año 2011 para acometer a futuro el diseño de detalle y la obra.

8.1.3. Campañas de capacitación a los conductores

De acuerdo con lo formulado en el Plan Maestro de Movilidad, en su artículo 67 estipula que la Secretaria de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Educación, “Promoverá la realización de programas de capacitación para los conductores de vehículos de servicio público, tendientes a mejorar de manera integral, su formación y competencia, sin perjuicio de la iniciativa que en el mismo sentido y de forma coordinada con esa entidad, realicen las empresas de transporte”.



Una vez expedido el Decreto 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D. C. y se dictan otras disposiciones”, se definieron unas características funcionales para el sistema de transporte, tales como: Nuevo esquema de rutas jerarquizadas y optimizadas, operación zonal, utilización de lo mejor de la flota actual, integración tarifaria y medio de pago electrónico, sistema Integrado de recaudo, control e información, cambio del esquema empresarial a operadores de transporte, participación activa de propietarios y transición para la implantación gradual, las cuales se traducirán en mayores estándares de calidad en la operación y el servicio del transporte de pasajeros.

El esquema empresarial exige a las operadoras que contraten los conductores de los vehículos que prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y de acuerdo con las condiciones establecidas en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente.

Se pretende mejorar la calificación de los actores que participan en la prestación del servicio público, desde el proyecto de Reorganización del Transporte Público que inició el programa de profesionalización de conductores, desde entonces se han adelantado acciones para que los conductores se modernicen y adapten al proceso de cambio y se dignifique y profesionalice la actividad que desarrollan, su labor será un referente en la calidad del servicio del SITP.

Se considera necesario entonces, continuar con la promoción del fortalecimiento de las competencias laborales de los conductores, para lograr la profesionalización de su labor, con lo que obtendrán mejores condiciones laborales y calidad de vida.

Es así que la Secretaría Distrital de Movilidad contrató en el año 2008 la capacitación en los ciclos de educación básica II (Primaria), III (Grados 6º y 7º de secundaria) y IV (Grados 8º y 9º de secundaria), cuyo resultados fueron la inscripción y matrícula de 1664 estudiantes de los cuales cumplieron con las horas de asistencia y obtuvieron resultados aprobatorios 1038 en el Ciclo III y 826 en el Ciclo IV. En el año 2010 y desde agosto de 2009, culminó una nueva etapa en la capacitación de conductores, en los ciclos de educación básica primaria y secundaria y media, cuyos resultados fueron la inscripción y matrícula de 1975 estudiantes, de los cuales 1594 cumplieron con las horas de asistencia y obtuvieron resultados aprobatorios en los diferentes ciclos. Se considera significativo resaltar que 1035 se graduaron como bachilleres académicos.

Este programa ha contado con el acompañamiento técnico de la Secretaría de Educación del Distrito Capital, mediante la suscripción de convenios de cooperación.

Atendiendo la implementación del SITP y considerando el alto nivel de los estándares de calidad en la operación y el servicio del nuevo sistema de transporte, la Secretaría de Movilidad prevé la continuidad de estos programas para brindar capacitación a conductores de transporte público.



8.1.4. Gerencia Séptima

En el año 2009, la Secretaría Distrital de Movilidad creó la Gerencia en Vía, en el marco del Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006) y en transición a la implementación del Sistema Integrado de Transporte.

La Gerencia empezó operaciones el 1 de junio de 2009 y se constituye en un modelo de gestión sostenible, socialmente responsable, promotor de estrategias que priorizan el transporte público, racionalizan el uso del vehículo particular, protegen al peatón y hacen uso de tecnologías de punta para la detección electrónica de placas vehiculares. Dichas estrategias integradas responden así a lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad.

La Gerencia en Vía es un producto del proyecto de inversión 339 “Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá”, tiene como objeto formular y poner en marcha estrategias dirigidas a mejorar la movilidad, reducir la accidentalidad y promover el cumplimiento voluntario de las normas, involucrando activamente a peatones y conductores. La meta del proyecto es establecer un modelo de gestión replicable a otras vías de la ciudad.

En este programa se han formulado e implementado estrategias que priorizan el transporte público, racionalizan el uso del vehículo particular, protegen al peatón y hacen uso de tecnologías de punta para la detección electrónica de placas vehiculares. Dichas estrategias integradas responden así a lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad.

La Gerencia en Vía centraliza en un equipo específico de la Secretaría de Movilidad la responsabilidad de atender en tiempo real problemáticas específicas de movilidad, busca la participación de la ciudadanía y la construcción de acuerdos con las organizaciones sociales, entidades distritales, empresa privada y demás actores vinculados con la carrera 7; bajo el esquema de respeto a la norma, del impacto en el bienestar general y la construcción de autorregulación, responsabilidad ciudadana porque en Bogotá, *Movilidad la Hacemos Todos*.

Actividades Desarrolladas 2010

Supervisión y seguimiento a la implementación de portales con cámaras que registran placas. (Contrato Interadministrativo con ETB 1496).

Supervisión y seguimiento a los contratos de prestación de servicio de la fuerza G7 y el resto del equipo de la gerencia.

Supervisión y seguimiento a los contratos de suministro de materiales y equipos para la utilización en vía por la fuerza G7.

Logros y/o avance

A partir de Octubre de 2009 hasta la fecha, la Gerencia Carrera 7 desarrolló las siguientes estrategias:



- Dispositivo de Autorregulación del Transporte Público Colectivo,
- Estacionamiento en vía y Cargue y descargue
- Vía Express (Carro compartido)
- Mitigación de impacto por obras de TransMilenio Fase III

Dispositivos de Autorregulación del Transporte Público

El dispositivo empezó a operar el 15 de octubre de 2009 y se ha ido extendiendo de manera progresiva, pasando de dos a cinco horas y ahora a una jornada de 13 horas.

Con la colaboración de Acootranscol, Asotur, Conaltur, Fecoltran y ProBogotá se ha regulado las frecuencias desde el punto de despacho y se promovió el ascenso y descenso de pasajeros en zonas de paradero definidas en la carrera 7 entre Museo Nacional y la Calle 116.

La participación activa de los gerentes, jefes de tráfico e inspectores de las empresas que prestan el servicio de transporte público en la Carrera 7, la Policía de Tránsito, la Ola Naranja y la Fuerza G7 ha sido la garantía del sostenimiento de la operación.

Estacionamiento en vía y Cargue y descargue

Los objetivos primordiales de esta estrategia son:

- El cumplimiento voluntario del Decreto 034 del 2009.
- Cumplimiento de las disposiciones referentes a estacionamiento en vías arterias, Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito (Artículos 75–80).
- Firma de pactos con comerciantes y dueños de establecimientos.
- Dentro de las actividades desarrolladas se pueden mencionar las siguientes:
- Contacto personalizado: entrega de cartas informativas y de llamado a cumplimiento de normas referentes a estacionamiento y cargue y descargue de mercancía.
- Reuniones con distribuidores (Insumos y servicios).
- Disuasión: Grúas y unidades de tránsito en la vía.
- Sanción: Imposición de comparendos inmovilización de vehículos, con grúas.

De esta forma se establecieron los puntos críticos como se desglosan a continuación:

- Edificio de Juzgados Menquetevea, calles 15 y 14
- Almacén Ley: Calle 11
- City TV: Calle 15



- Parque Santander: Calles 16
- Corte Suprema de Justicia
- Zona entre las calles 32 / 33
- Universidad Javeriana
- Torres de San José, Calle 82
- Edificio Calle 99-100, Banco Santander.

Vía Express

Para promover el carro compartido y el uso racional del vehículo particular en el corredor carrera 7 y de acuerdo a las cifras establecidas en la línea base, desde el 15 de octubre opera la iniciativa pedagógica Vía Express que consiste en destinar una calzada exclusiva para vehículos que transiten con mínimo dos pasajeros (conductor y pasajero) en el horario pico de 7:30 a.m. a 8:30 a.m., entre las calles 92 y 32 de norte a sur.

Mitigación de Impacto Fase III

La Gerencia Carrera 7 trabaja conjuntamente con el Instituto de Desarrollo Urbano, el contratista y la interventoría de TM Fase III en Centro Internacional y la Asociación San Diego para establecer y adelantar acciones de mitigación de impacto de las obras en esta zona de la ciudad. Se estableció adelantar un trabajo de socialización y entrega puerta a puerta de información a los establecimientos comerciales, empresas, restaurantes y demás vecinos que se encuentran en la zona sobre las bondades de la obra, en primera instancia. Una vez aprobado el Plan de Manejo de Tráfico se repetirá el esquema de socialización. Así mismo, avanza el diseño y puesta en marcha de acciones complementarias a las obligaciones del contratista, la gestión de los puntos Crea y las Oficinas de Comunicaciones del sector, como Estacionamientos Periféricos - Rutas Circulares, Zonas Amarillas, Corredores de entrada y salida al centro y corredores peatonales seguros.

A la fecha, la Gerencia adelanta una agenda de reuniones con las empresas afectadas en el Centro Internacional como son BanColombia, Torre Colpatria, Edificio Tequendama, entre otras.

Otros programas que acompañan las estrategias anteriormente mencionadas desarrolladas por la Gerencia Séptima para mejorar la movilidad, reducir la accidentalidad y promover la corresponsabilidad y autorregulación ciudadana, se encuentran:

Fuerza G7

La Secretaría Distrital de Movilidad creó un equipo de salvaguarda y asistencia en vía, denominado Fuerza G7. Este grupo de motorizados son actores cívicos y disuasores en el corredor que invitan al cumplimiento de la norma y en forma rápida y efectiva ayudan en la resolución problemáticas que repercuten en la



movilidad del corredor. No obstante, la Fuerza G7 desde mediados de octubre adelanta acciones de control, educación y prevención en vía.

Control de Placas con ayudas tecnológicas

Probadas las bondades del sistema, la Secretaría de Movilidad determinó establecer portales en puntos específicos de la carrera 7 que más adelante se integrarán con el SIAT.

Plan Centro: Por la movilidad, seguridad y convivencia

Para abordar los temas de seguridad que afectan la movilidad y establecer un plan de acción para mitigar las problemáticas específicas relacionadas con los horarios y zonas de cargue y descargue, estacionamiento y ocupación de andenes destinados al tránsito de peatones, la Gerencia Carrera 7 estableció una mesa de trabajo con la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Integración Social, Cámara de Comercio Centro, Fenalco Centro, Instituto para la Protección de la Niñez y la Juventud, Instituto para la Economía Social, Alcaldías Locales y Juntas Administradoras Locales de Candelaria y Santa Fe y comerciantes de la carrera 7 entre Plaza de Bolívar y Calle 32.

Como resultado de esta mesa de trabajo se establecieron los siguientes planes pilotos: Conformar y activar Frentes de Seguridad Local de Comerciantes, constituir pactos con los comerciantes, crear brigadas de ornato.

Pasos seguros y seguridad vial

Los usuarios de la carrera 7 entre calles 6 y 193 pueden constatar que las líneas de borde y líneas carril, así como las cebras, intersecciones, senderos peatonales en bocacalles y líneas de pare están debidamente demarcadas. En simultánea, se instalaron 14 nuevos pasos seguros semaforizados. Lo anterior, gracias al trabajo coordinado con la Dirección de Control y Vigilancia.

Puntualmente, respecto de cada una de las estrategias adelantadas por la Gerencia se han realizado actividades de socialización, acercamiento y concertación con instituciones y empresarios sobre el eje del corredor y con las empresas de transporte público colectivo.

Los resultados presentados desde el inicio de la gerencia carrera 7ª, se determinan en los siguientes puntos:

- Mejora de la Movilidad en el corredor
- Cumplimiento voluntario de las normas sobre el corredor
- Reducción de la accidentalidad
- Mejora en la infraestructura (Instalación de señales, demarcación...)

Ajuste de rutas de transporte público sobre el corredor de la carrera 7ª

La reorganización de rutas de la carrera 7ª fue un proceso adelantado y coordinado por la Dirección de Transporte e Infraestructura como soporte a las estrategias de la gerencia de la carrera 7ª, y fue construido y concertado con



Acootranscol, Asotur, Conaltur, Fecoltran, ProBogotá y las empresas afiliadas a estos gremios, entre las que se encontraron las cuarenta y cuatro (44) que prestan el servicio de transporte público en el corredor de la carrera séptima.

Para la reorganización, se realizaron mesas de trabajo con los representantes de las agremiaciones de transportadores, cuyo objetivo fue el de definir la restructuración de las rutas de transporte público colectivo como una medida para el mejoramiento de la movilidad en el corredor de

Para llevar a cabo el proceso de reestructuración de las rutas de la Av. Cra. 7ª, se desarrollaron las siguientes actividades las cuales fueron expuestas y discutidas con los transportadores:

Definición y diagnóstico de la situación actual de la Cra 7ª en términos de transporte: demanda y oferta. Identificación de las rutas autorizadas a circular por el corredor e identificación de las empresas de transporte involucradas.

Análisis de información en campo, específicamente de registros de frecuencia y ocupación de los vehículos de transporte (informe de Análisis No.15, del contrato No. SDM-084-2007 de “Toma de Información de campo para el programa de monitoreo, seguimiento y planeación del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C”, con el Consorcio Monitoreo Tránsito y Transporte Urbano Bogotá 2008).

Realización de mesas de trabajo y de discusión entre los representantes del gremio transportador y profesionales de la Secretaría, en las que se revisaron las propuestas de modificación y de cancelación de rutas presentadas.

Identificación de zonas sin cobertura para la propuesta de nuevos recorridos que atiendan estos sectores.

Identificación de rutas de transporte público a las cuales se les traslada la flota de operación de una ruta propuesta para cancelar. Revisión de los parámetros operativos de las rutas: flota de operación definitivo, Intervalo de despacho en hora pico y en hora valle.

Realización de recorridos en campo, revisión de las modificaciones y actualización de la nomenclatura.

Elaboración de Estudio de Transporte

Elaboración de los actos administrativos

Resultados obtenidos: El propósito de la reorganización de la carrera séptima tuvo como objetivos principalmente:

- Eliminar los recorridos cortos en los tramos más conflictivos
- Disminuir el paralelismo
- Minimizar la circulación de microbús
- Traslado de flota a otros sectores con baja cobertura

De acuerdo a la reorganización de las rutas de Transporte Público de la Avenida Carrera séptima, se tiene el siguiente cuadro de modificación:



	ACTUALMENTE	CON REORGANIZACIÓN
Empresas de transporte autorizadas por Carrera Séptima	44	41
Rutas autorizadas	165	129
vehículos autorizados:	6172	5098
microbuses	1.207	858
busetas	1.722	1466
Buses y bus-buseta	3.243	2774

Las empresas de transporte que salieron de la Avenida Carrera 7ª son: Nueva Transportadora de Bogotá S.A, Transportes Bermúdez S.A. y Transportes Santa Lucía S.A.

El número de vehículos que salen con la reestructuración de la Carrera Séptima son 1124 vehículos, que corresponden a 36 rutas de transporte público colectivo. Estos vehículos fueron redistribuidos en otras rutas de la ciudad procurando dar cobertura a otros sectores y mejorar la frecuencia.

Se emitieron 75 actos administrativo que modifican rutas de Transporte Público Colectivo, las cuales ya fueron notificadas a las empresas.

En el cuadro se resume el número de rutas eliminadas y modificadas en la reestructuración de la Carrera séptima.

ACTIVIDAD	No. Rutas
Rutas eliminadas de la 7ª	10
Rutas que modifican su recorrido y salen definitivamente de la 7ª	16
Rutas trasladadas a corredores alternos	10

8.1.5. Ordenamiento de carga

Este proyecto tiene por objeto caracterizar cuantitativamente el transporte de carga al interior de la ciudad, como un insumo para la definición de la red vial de corredores de movilidad de carga o corredores logísticos de la ciudad y



orientar las acciones para la gestión de tráfico sobre dichos corredores en el corto, mediano y largo plazo.

Una vez caracterizados los flujos de carga al interior de la ciudad y establecida la red de corredores logísticos para la organización del transporte de carga, se evaluarán las medidas de regulación actuales y se propondrán nuevas medidas de regulación al tráfico de la carga.

Actividades Desarrolladas 2010

Análisis periódico del comportamiento del tránsito de vehículos de carga y reporte de los indicadores definidos, para la retroalimentación de la regulación del tránsito de vehículos de carga.

Gestión por parte de la entidad con los generadores de carga, para que sus predios se regulen en el marco de lo establecido en el PMM en lo relacionado con las operaciones asociadas al transporte y manejo de la carga que generan sus actividades económicas.

Como resultado del contrato de estructuración de la matriz OD de carga, se cuenta actualmente con el diagnóstico de la circulación de vehículos de carga en la ciudad, la Identificación, definición y caracterización de diseño de la red vial jerarquizada de corredores de movilidad de carga y de acciones en el corto, mediano y largo plazo para la regulación y gestión del transporte de carga en la ciudad y distribución de mercancías.

Logros y/o avance

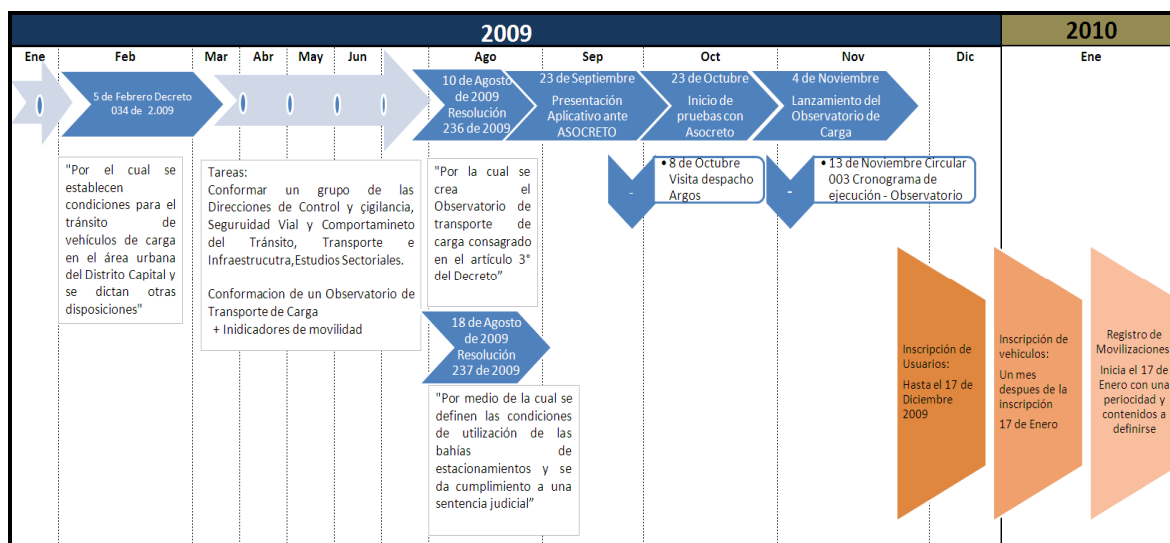
Dentro de la formulación y ejecución de políticas sectoriales en cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo, durante el año 2009 se ejecutaron acciones por parte de la Dirección de Transporte e Infraestructura orientadas al ordenamiento de la logística del transporte de carga y distribución de mercancías en la ciudad de Bogotá. Lo ejecutado en relación con este tema, pretendió el avance en el uso racional de la infraestructura y el espacio público por parte de los vehículos de carga y la promoción de mejores prácticas logísticas por parte de los generadores y transportadores, para obtener beneficios en la movilidad, seguridad vial, productividad y competitividad de la ciudad, guardando los principios de consolidación del modelo de ordenamiento, integración territorial y sostenibilidad, entre otros.

El Despacho de la Secretaría Distrital de Movilidad venía realizando la estructuración de la actualización del Decreto 112 de 1994 y estableciendo las condiciones para el tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital, esta Dirección basada en el Plan de Ordenamiento Logístico del PMM (2006) y los resultados de la consultoría del Sistema de Centros de Actividad Logística de Carga (2007-2008), elaboró la Exposición de Motivos del decreto, donde elaboró la introducción, recopiló los antecedentes y el diagnóstico, indicó los alcances de la modificación y presentó los fundamentos jurídicos del caso.



Es así que en el mes de Febrero de 2009 la entidad expidió el Decreto 34 de 2009 “Por el cual se establecen condiciones para el tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, el cual empezó a regir a partir del 16 de Febrero de 2009.

Un cronograma síntesis del desarrollo llevado a cabo en el año se presenta en la siguiente figura, donde se observa como para mediados de enero del 2010, aproximadamente, se espera comenzar a registrar las movilizaciones respectivas.



Desde la implementación de la medida y previendo la conformación del observatorio y el cumplimiento de las funciones que debe cumplir, se establecieron unos indicadores relacionados con el impacto sobre las condiciones de movilidad y seguridad vial, entre otras, es así que cada mes la Dirección de Transporte e Infraestructura reporta la variación de la velocidad promedio acumulada hasta el mes evaluado con respecto a un valor de referencia que equivale a la velocidad promedio del año inmediatamente anterior al de implementación de la medida, es decir la velocidad promedio del 2008.

En cumplimiento de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad ha puesto sus esfuerzos en el desarrollo del aplicativo www.movilidadbogota.gov.co/sictvc, la Dirección de Transporte e Infraestructura ha contribuido con la formulación de los requerimientos que contempla la herramienta y ha participado en las actividades para su definición.

Matriz Origen-destino de Carga

Considerando que la gestión de la infraestructura para el transporte de carga, requiere de la caracterización de los flujos de carga al interior de la ciudad, se estructuró el proceso licitatorio del proyecto de estructuración de la matriz



origen destino de carga, que permitirá además de contar con la base de datos del movimiento de la carga en la ciudad, teniendo en cuenta el marco del ordenamiento territorial de la ciudad, definir las vías de transporte de carga jerarquizadas, así como también revisar y proponer nuevas medidas para su regulación.

La Dirección de Transporte e Infraestructura elaboró los estudios previos, los pliegos de condiciones y dio el soporte técnico en el proceso de concurso de méritos conformando lista corta, definiendo los pliegos de condiciones para la selección y adjudicación del contrato de consultoría.

Objetivo general de la consultoría: Contratar un estudio que determine la matriz origen destino de carga y desarrollo de acciones para la regulación de la logística de carga interna en la ciudad.

Objetivo específico: Este proyecto tiene por objeto caracterizar cuantitativamente el transporte de carga al interior de la ciudad, como un insumo para la definición de la red vial de corredores de movilidad de carga o corredores logísticos de la ciudad y orientar las acciones para la gestión de tráfico sobre dichos corredores en el corto, mediano y largo plazo.

De acuerdo a las fases establecidas en el contrato de consultoría, se entregó y aprobó por parte de la interventoría, los productos relacionados con la fase 0, plan de trabajo y recopilación, revisión, selección, análisis y síntesis de la información existente y planeación, levantamiento, procesamiento y análisis de información primaria, fase 1 Diagnóstico y matriz origen destino de carga, fase 2 Identificación, definición y caracterización de diseño de la red vial jerarquizada de corredores de movilidad de carga y fase 3, Acciones en el corto, mediano y largo plazo para la regulación y gestión del transporte de carga en la ciudad y distribución de mercancías.

La ciudad ha contado con este tipo de herramientas para el transporte público y recientemente para el transporte privado, pero solo hasta ahora a través de este proyecto se empieza a contar con un instrumento que permite modelar escenarios futuros para los proyectos que incluyan proyecciones a mediano y largo plazo

De esta forma la entidad cuenta con el diagnóstico y matriz origen destino de carga para la ciudad, insumo importante para la toma de decisiones.

Concesión de la Avenida Calle 13 entre el límite del Distrito Capital y Puente Aranda

En la gestión de la infraestructura vial para el mejor desempeño del tránsito en la ciudad, está prevista la promoción y estructuración de proyectos de concesiones viales urbanas y vías para el transporte de carga.

Es así que dada la importancia de la Av. Cl 13 como corredor vial de interconexión regional, por donde ingresa y sale el mayor número de vehículos



de carga de la ciudad y como vía de acceso a la zona industrial consolidada en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, dicha avenida se perfila como la primera concesión urbana en Bogotá.

La Dirección de Transporte e Infraestructura asistió a reuniones en el IDU y aportó información valiosa para el desarrollo de esta consultoría.

8.1.6. Zonas amarillas de la ciudad

El alcance de este proyecto es convocar y acercar a las empresas y gremios del transporte público individual con el fin de retroalimentar las políticas, proyectos y programas adelantados por la administración distrital relacionados con las zonas amarillas.

Logros y/o avance

Mediante el contrato 1252 de 2009 suscrito con la Universidad Francisco Jose de Caldas se adelantaron convocatorias, reuniones y mesas de trabajo con los empresarios del Transporte Público Individual y representantes sindicales del sector, con el fin de conocer su percepción y expectativas frente a las propuestas del Plan Maestro de Movilidad, en especial lo relacionado con la operación de zonas amarillas.

Se recibieron varias propuestas de los transportadores que han sido analizadas por la SDM.

Se recibió el informe final de la Actividad que fue aprobado por la SDM.

Actualmente a partir de los resultados obtenidos con la Universidad Distrital, se prepara al interior de la SDM la estructuración de una posible zona piloto.

8.1.7. CABLE

Identificar la viabilidad técnica y de costos preliminares para implementar líneas de transporte público por cable para las localidades de Usaquén, Santa Fe, Chapinero, San Cristóbal, Usme y Ciudad Bolívar, definiendo la priorización de implementación de las líneas factibles (basado en análisis multicriterio) y estableciendo para la línea de mayor prioridad, los estudios de nivel de perfil.

Logros y/o avance

Identificación de 8 trazados en las seis localidades del distrito (Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme y Ciudad Bolívar).

Selección de la línea Portal El Tunal – Paraíso en la localidad de Ciudad Bolívar como el trazado prioritario.

Realización de algunos estudios técnicos a nivel de perfil de dicho trazado seleccionado.



Este estudio pretende identificar la viabilidad desde el punto de vista técnico, de implementar sistemas de transporte público por cable en seis localidades de la periferia oriental de la ciudad, Usaquén, Santa Fe, Chapinero, San Cristóbal, Usme y Ciudad Bolívar, en el marco del Sistema Integrado de Transporte.

En una primera fase, se hizo un estudio preliminar de los posibles trazados para la construcción de un sistema de transporte urbano de pasajeros por cable aéreo. Se realizó una definición técnica de las alternativas de trazado que podrían implementarse en cada uno de los seis sectores a evaluar, partiendo un análisis global de las características de cada una de las localidades. A través de este estudio se obtuvo la red de líneas de cables que se requieren y las características básicas de cada uno de los trazados seleccionados. A través de un análisis multicriterio, se determinó la línea de cable de mayor prioridad y se procedió a realizar el estudio técnico a nivel de perfil de esta línea.

Durante el 2009, se adelantaron las conversaciones y la coordinación interinstitucional con TRANSMILENIO S.A. y con Metro de Medellín con el fin de establecer los alcances del proyecto.

Una vez surtida la etapa precontractual y cumplidos los requisitos del aporte de la documentación, a finales del mes de octubre se suscribieron los siguientes contratos para el desarrollo del este proyecto:

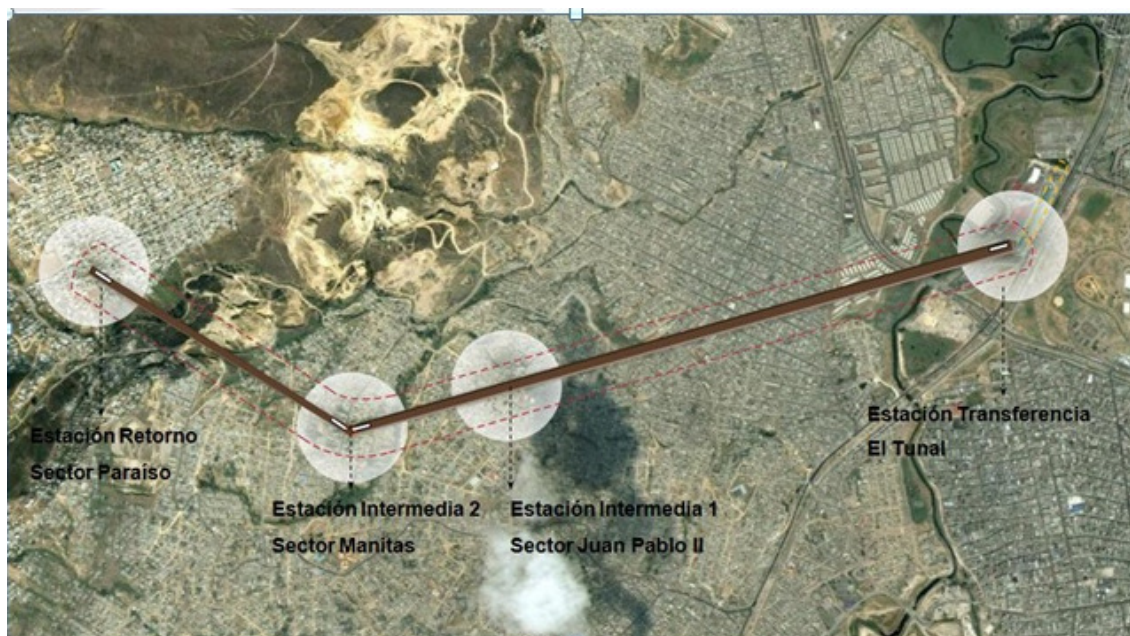
- Contrato Interadministrativo No. 1457 de 2009. Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. Realizar los análisis y estudios de demanda en las localidades en la periferia sur y oriental de la ciudad (Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme y Ciudad Bolívar), para implementar una tecnología de transporte tipo cable.
- Contrato Interadministrativo No. 1463 de 2009: Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. – Metro de Medellín. Identificar la viabilidad técnica y de costos preliminares para implementar líneas de transporte público por cable para las localidades de Usaquén, Santa Fe, Chapinero, San Cristóbal, Usme y Ciudad Bolívar, definiendo la priorización de implementación de las líneas factibles (basado en análisis multicriterio) y estableciendo para la línea de mayor prioridad los estudios de nivel de perfil.

En lo corrido del 2010, se adelantó la fase 1, se identificaron 8 trazados para las localidades evaluadas y según la clasificación mediante análisis multicriterio, se obtuvo que el trazado Portal El Tunal - Paraíso en la localidad de Ciudad Bolívar, que fue el escogido como prioritario.

Se adelantaron algunos estudios técnicos a nivel de perfil para este trazado entre los que se encuentran:

- Topografía básica
- Estudio ambiental, social y de suelos
- Prediseño electromecánico

- Preanteproyectos estructurales, eléctricos, hidráulicos y arquitectónicos
- Gestión predial
- Estimación preliminar de costos del proyecto.



Longitud	Desnivel	Demanda final esperada	Demanda Inicial	Número de estaciones	Número de cabinas iniciales	Costo aprox. inversión
3.430 m	270	3.200 pax/hora	2.400 pax/hora	4	112	\$123.000 millones de pesos

8.1.8 Bahías

El Concejo de Bogotá expidió el Acuerdo 294 el 4 de diciembre de 2007, “Por medio del cual se autoriza el estacionamiento transitorio de los vehículos en las bahías construidas en el Distrito Capital”.

Por otra parte, el Congreso de la República, mediante la Ley 1287 de 2009 autorizó el uso de las bahías como estacionamiento de vehículos, para personas con movilidad reducida.

El señor MANUEL ALBERTO RESTREPO MEDINA, instaura contra la SDM la acción de cumplimiento 2009-0123. La pretensión del señor Restrepo es que se le ordene a la SDM el cumplimiento inmediato del artículo 4º de la Ley 1287 de 2009 y como consecuencia habilite las bahías de estacionamiento clausuradas (retiro de señales y obstáculos que impiden su utilización).



El Tribunal Administrativo de Cundinamarca en sentencia de fecha 23 de junio de 2009 proferida dentro de la Acción de Cumplimiento No. 2009-0123, con ponencia de la Magistrada BEATRIZ MARTÍNEZ QUINTERO, ordenó a la Secretaría Distrital de Movilidad que “mediante el instrumento jurídico que sea pertinente, y en asocio de las demás autoridades competentes, habilite las bahías de estacionamiento que para la fecha de entrada en vigencia de la Ley 1287 de 2009 habían sido clausuradas”, lo anterior, con el propósito de “reglamentar en beneficio de las personas con movilidad reducida el uso de las bahías de estacionamiento”.

La orden del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, no ha reemplazado el carácter de autoridad de tránsito en el Distrito Capital, razón por la cual subsiste la facultad de la autoridad de tránsito para definir las condiciones de ese estacionamiento y ajustarlo a normatividad superior.

En consecuencia, esta Secretaría emitió la Resolución 238 de 2009 “Por medio de la cual se definen las condiciones de utilización de las bahías de estacionamiento y se da cumplimiento a una sentencia judicial”.

Para la habilitación de las bahías se estableció un procedimiento y un plan de trabajo y se contrato por orden de prestación de servicios el personal requerido para llevar a cabo el inventario y su respectiva georreferenciación.

Actividades desarrolladas 2010

- 6.391 visitas técnicas de las bahías localizadas en 19 localidades
- Inventario de 3.312 bahías existentes.
- De estas bahías existentes, el 57,46% (1.903 bahías) ya cuenta con el concepto de habilitación, previa verificación del cumplimiento de los criterios técnicos de movilidad, urbanismo y seguridad vial, establecidos en el marco de la normatividad vigente.

Logros y/o avance

La Secretaría Distrital de Movilidad, en cabeza de la Dirección de Transporte e Infraestructura, adelanta mediante contratos de prestación de servicios, el Inventario de las bahías existentes en Bogotá, el cual toma como base el inventario de bahías suministrado por el Instituto de Desarrollo Urbano.

Se verifica el cumplimiento de los criterios técnicos de movilidad, urbanismo y seguridad vial, establecidos en el marco de la normatividad vigente (conforme con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito, del Plan de Ordenamiento Territorial y del Plan Maestro de Movilidad), que definirán si la bahía en cuestión es habilitable o no para el estacionamiento temporal.

La implementación se llevará a cabo en dos etapas:

- Etapa 1: Inicialmente serán habilitadas las bahías inventariadas que desde el punto de vista de movilidad son aptas para el estacionamiento



temporal y cuya implementación solo requiere de Diseño de Señalización, Demarcación de los cupos para vehículos livianos y para vehículos de personas con movilidad reducida y Retiro de Señalización Reglamentaria de Prohibido Parquear de las bahías identificadas como habilitables para el estacionamiento temporal.

- Etapa 2: En esta etapa se habilitarán las bahías cuyas características requieren de consultas con las demás entidades (Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Secretaría de Planeación Distrital, Instituto de Desarrollo Urbano).

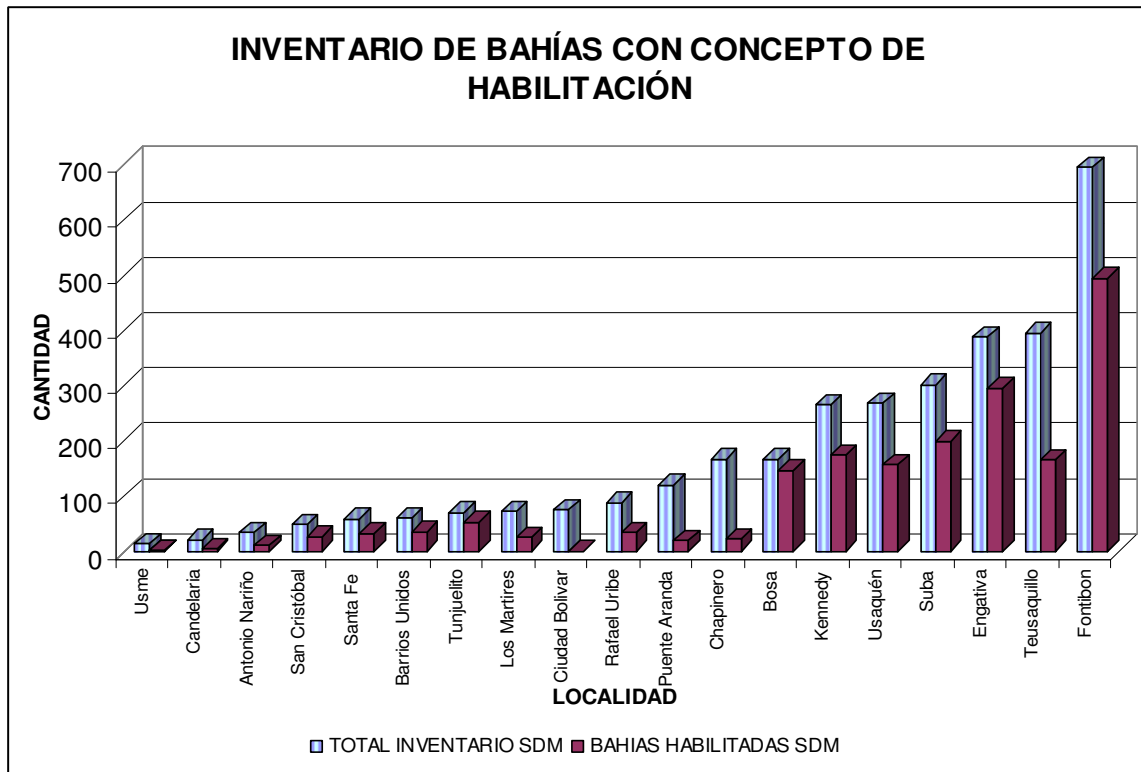
Diagnóstico de Bahías – Convenio Interadministrativo 305 de 2009 SDM-DADEP

La Entidad suscribió el Convenio Interadministrativo N° 1312 del 02 de septiembre de 2009, con el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, cuyo objeto es “Aunar esfuerzos y destinar los recursos humanos, logísticos y técnicos necesarios, con el propósito de coordinar mutuamente la verificación de la propiedad, actualización y certificación o concepto de la totalidad de los predios que se encuentran dentro del diagnóstico de las bahías inventariadas y caracterizadas en los contratos de prestación de servicios 736, 711, 707, 708, 712 de 2009 de la Secretaría Distrital de Movilidad”, mediante el cual se revisan los aspectos urbanísticos de cada una de las bahías inventariadas, como soporte técnico en la decisión de habilitación de las bahías.

En el desarrollo de esta actividad la DTI a la fecha, ha realizado 6.391 visitas técnicas a cada una de las bahías localizadas en 19 localidades, encontrando en este proceso que el 48,18% (3.079 bahías) ya no existen físicamente en terreno por haber sido intervenidas con obras de infraestructura o porque su destinación no es el de estacionamiento de vehículos, logrando así tener un total de 3.312 bahías existentes.

De estas bahías existentes, el 57,46% (1.903 bahías) ya cuenta con el concepto de habilitación, previa verificación del cumplimiento de los criterios técnicos de movilidad, urbanismo y seguridad vial, establecidos en el marco de la normatividad vigente.

En el siguiente gráfico se presentan los resultados del inventario y de los conceptos de habilitación realizados a la fecha por la Dirección de Transporte e Infraestructura, en cada una de las 19 localidades:



Fuente: SDM-DTI

8.1.9. Optimización de la red de Ciclorrutas

De acuerdo con las políticas definidas por el Plan Maestro de Movilidad y la directriz establecida a través del Acuerdo 346 de 2008 “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”, complementa lo planteado en el Plan Maestro de Movilidad citando textualmente lo siguiente:

“ARTÍCULO 1. Impleméntese el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" para facilitar el intercambio modal, como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital.

La DTI estructuró el pliego de Condiciones Técnicas para contratar el Proyecto de Optimización de la Red de CicloRutas, celebrándose el Convenio Interadministrativo con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, el 4 de Agosto de 2009 (Convenio Interadministrativo No. 1252 de 2009).

Este proyecto pretende el desarrollo adecuado de la red de CicloRutas en el marco del Plan Maestro de Movilidad, especialmente sobre los ejes locales donde se requiere movilizar personas hacia los corredores de transporte público masivo de la ciudad, y la planeación adecuada de las acciones de intervención y mantenimiento de la red para que se dé solución a los problemas



detectados relacionados con conectividad, especificaciones, mantenimiento, promoción, seguridad, accesibilidad, amoblamiento, servicios complementarios e integración e intermodalidad con el transporte público.

El Anexo Técnico del Convenio fue elaborado en permanente concertación y coordinación institucional con las entidades del sector, buscando que los proyectos en materia de transporte a implementar en la ciudad, generen los impactos y beneficios esperados para la ciudad, especialmente en lo relacionado con el impulso y promoción al transporte no motorizado.

Actividades desarrolladas 2010

Se adelantan las actividades del informe Fase 0 y 1 de recopilación, revisión de información y planeación, procesamiento y análisis de información primaria para generar un diagnóstico o línea base; con el fin de formular y desarrollar medidas de intervención en la red de Ciclo Rutas; y diseñar y formular un Sistema de Bicicletas Públicas y servicios complementarios, adicionalmente el plan de acción y priorización de medidas de intervención y acciones de optimización para el corto plazo, entre otras.

Logros y/o avance

La Dirección de Transporte e Infraestructura en conjunto con las direcciones de control y vigilancia, de estudios sectoriales, el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio, elaboró el DOCUMENTO DE ANÁLISIS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ D.C, documento que expone de forma resumida y general el diagnóstico de la oferta, la demanda y la infraestructura disponible en la ciudad para el uso de la bicicleta. Así mismo, el documento, cuenta con un análisis de las características, ventajas, obstáculos y requerimientos de implementación de los sistemas de bicicletas públicas urbanas, una modalidad de transporte público que recientemente ha comenzado a extenderse en varias ciudades del mundo. Se presenta un análisis de requerimientos técnicos, costos e impactos en la movilidad de la ciudad frente a una posible implementación del sistema.

Posteriormente la Universidad Distrital elaboró el diagnóstico de la situación actual de la red, el cual está basado en la recopilación, procesamiento y análisis de información primaria y secundaria, se contemplaron las actividades de recopilación, revisión, selección y síntesis de la información existente relacionada con el tema de infraestructura de la red de Ciclorutas, bicicletas como medio de transporte y servicios complementarios de la red (principalmente el servicio de alquiler de bicicletas).

Se adelantan las actividades del informe Fase 1 de formulación y desarrollo de medidas de intervención en la red de Ciclo Rutas; y diseño y formulación de un Sistema de Bicicletas Públicas y de servicios complementarios, adicionalmente el plan de acción y priorización de medidas de intervención y acciones de optimización para el corto plazo, entre otras.



Entre las medidas de intervención en el corto plazo, se encuentran las relacionadas con el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, reconstrucción, reemplazo de elementos de mobiliario urbano, construcción de tramos y conexiones faltantes, señalización, semaforización, rampas de acceso, intersecciones pompeyanas y la provisión de servicios complementarios que propicien el uso de la bicicleta como medio de transporte complementario al sistema de transporte público y alternativo al vehículo privado, entre ellos: bicicletas públicas, estacionamientos para bicicletas, talleres, puntos de información, puntos de sed, atención de emergencias, etc.

La Universidad debe elaborar todos los documentos contractuales que le permitan a la Administración Distrital implementar las acciones identificadas acometer en el corto plazo para optimizar la red e implementar el servicio de alquiler de bicicletas.

8.1.10. Estacionamientos

Actividades desarrolladas 2010

La Dirección de Transporte e Infraestructura da apoyo a la Dirección de Estudios Sectoriales en la supervisión y seguimiento de los aspectos técnicos de la consultoría.

Partiendo de la información suministrada por las localidades para el año 2010, la dirección de Transporte e Infraestructura georreferenció 421 parqueaderos públicos.

Estacionamiento en Vía

En el marco de lo dispuesto en el Decreto 319 de 2006 - Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., esta Dirección apoyó a la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, en la estructuración del pliego de Condiciones Técnicas para contratar una Banca de Inversión para realizar el proyecto de “Estructuración Técnica, Legal, Operativa, Financiera, Fiscal y Ambiental del Proyecto Cobro de Parqueo en Vía”.

Actualmente, la Entidad desarrolla mediante convenio interadministrativo No. 1252/09 celebrado con la Universidad Francisco José de Caldas la “Estructuración Técnica, Legal, Operativa, Financiera, Fiscal y Ambiental del Proyecto Cobro de Parqueo en Vía”, la cual, incluye dentro de sus alcances, la estructuración y operatividad del negocio de estacionamiento en vía, la elaboración de los documentos del concurso público y el acompañamiento del proceso de licitación pública para dar a un privado la administración y explotación económica del proyecto de parqueo en vía y el control de los espacios de prohibido parquear en las zonas identificadas como prioritarias. La Dirección de Transporte e Infraestructura da apoyo a la Dirección de Estudios Sectoriales en la supervisión y seguimiento de los aspectos técnicos de la consultoría.



Estacionamiento Fuera de Vía

El Acuerdo 335 del 24 de Septiembre de 2008, por el cual se establece el inventario de los aparcaderos vinculados a un uso o abiertos al público y se dictan otras disposiciones, estableció a los alcaldes locales realizar el inventario de los aparcaderos vinculados a un uso o abiertos al público de su respectiva localidad.

Dispuso remitir dicho inventario dentro de los tres (3) primeros meses del año a las Secretarías Distritales de Gobierno, Hacienda, Planeación, Movilidad y al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público para ser usado como herramienta de planificación y ordenamiento urbano, según las competencias de cada una de las entidades mencionadas.

Según lo establece el Acuerdo, el inventario de aparcaderos debe contener, como mínimo, la siguiente información: Nombre del propietario del establecimiento, dirección, razón social, área, cupos de parqueo, infraestructura locativa, condiciones de funcionamiento y de operación y tarifas.

Efectivamente la información fue levantada por las Alcaldías Locales y recopilada y enviada a esta Entidad por la Secretaría de Gobierno. Sin embargo, considerando que es necesario estandarizar la forma de aplicación del Acuerdo, para que la información contenida en el inventario sea diligenciada de forma tal que le sirva a cada entidad involucrada para sus fines pertinentes, las Secretarías Distritales de Gobierno, Hacienda, Planeación, Movilidad y el Departamento Administrativo Especial de la Defensoría del Espacio Público, conformaron una mesa de trabajo con el objeto de reglamentar el Acuerdo y unificar criterios en relación al contenido del inventario y su forma de diligenciamiento.

Como resultado, se estructuró un formato de inventario que recoge la información de interés para cada una de las entidades involucradas.

La Secretaría de Hacienda Distrital, se comprometió a estructurar el articulado del proyecto de decreto reglamentario, previo envío, por parte de las entidades que conforman la mesa de trabajo, de la exposición de motivos que justifica la adopción del Decreto, desde el punto de vista técnico y jurídico de cada entidad.

Sin embargo, considerando la imposibilidad técnica y operativa de las Alcaldías Locales, del levantamiento de toda la información contenida en el formato, se decidió no adoptar un decreto reglamentario y remitir el formato oficialmente a la Secretaría de Gobierno solicitándole su colaboración para que en el levantamiento del inventario, se utilice dicho formato y se registre la información completa, la cual resulta valiosa en el proceso de planeación del sector.

El diligenciamiento del formulario le permitirá al Distrito conocer las especificaciones técnicas y de operación de los parqueaderos públicos y controlar la operatividad de los mismos, obligándolos a que se ajusten a



condiciones de comodidad, seguridad y eficiencia y presten así un servicio óptimo.

Partiendo de la información suministrada por las localidades para el año 2010, la dirección de Transporte e Infraestructura Georreferenció 506 parqueaderos públicos.

8.1.11. Agenda local de movilidad

Dando continuidad a la primera fase para la formulación de las Agendas Locales de Movilidad, desarrollada mediante el contrato BM-87-2007 cuyo objeto fue “Implementar una estrategia destinada a elaborar de manera coordinada con los actores y agentes pertinentes las agendas locales de movilidad Fase 1, entendiéndose como Agenda Local el documento que contiene las estrategias consensuadas entre la administración, los ciudadanos y los agentes locales para alcanzar el desarrollo sostenible en las diferentes localidades que componen el territorio del Distrito Capital” se conformó un grupo de profesionales orientados por una gerencia, los cuales tienen a cargo la implementación y formulación de las Agendas Locales de Movilidad.

Para este proyecto se toma como base el resultado de la consultoría anterior, el cual contempla unos documentos con el diagnóstico en materia de movilidad de las localidades de la ciudad y las Agendas de Movilidad para cinco localidades (Suba, Ciudad Bolívar, Engativá, Kennedy y Puente Aranda). Con base en esta información, se realizará la actualización de los diagnósticos de movilidad de las localidades y se formularan las 15 agendas faltantes.

La actualización del diagnóstico de movilidad de las localidades, comprende una caracterización de la movilidad en la localidad, la definición de indicadores de movilidad local, el establecimiento de una línea base y precisar las relaciones funcionales de las localidades con otras localidades, con la región y su articulación con los proyectos de escala metropolitana y zonal.

La formulación de las agendas faltantes, permite dotar a cada localidad de su Agenda, la cual deberá convertirse en un mecanismo de gestión local e incorporarse en el Plan de Desarrollo Local como el componente de movilidad.

La implementación de las Agendas se establece a través de mecanismos de gestión y coordinación interinstitucional para viabilizar los diferentes proyectos que hacen parte de ellas.

El proyecto se desarrolla en torno a seis componentes que son: técnico, divulgación, capacitación, participación - concertación, gestión e institucional.

Desde el punto de vista técnico se busca que cada agenda este dotada de un plan de acción y de los mecanismos que permitan su monitoreo y seguimiento a partir de un conjunto indicadores, de tal forma que garantice el mejoramiento continuo de la movilidad local.



En materia de divulgación y capacitación se busca contar con el diseño de diferentes piezas comunicacionales que generen identidad y sentido de pertenencia, por parte de los diferentes actores en la localidad, con el fin de hacerlos partícipes y corresponsables dentro del proceso.

La participación de los diferentes actores de la localidad se dará en todo el proceso de formulación de la agenda, ya que se debe propender por la construcción colectiva de soluciones que afectan la movilidad, las cuales van desde cambios en comportamientos hasta la elaboración de proyectos viables con participación público – privada. La estructuración de estos proyectos serán plasmados en un Plan de Acción que garantice su continuidad y sostenibilidad como parte del componente de gestión.

Las Agendas Locales de Movilidad se habrán constituido en el instrumento de gestión de excelencia para la transformación de los problemas de movilidad locales en soluciones prácticas con impacto directo en la calidad de vida de los territorios locales en donde se aplican, demostrando su efectividad como herramienta de gestión además de la pertinencia de la réplica de su proceso constructivo y estructura lógica en las restantes localidades.

Actividades desarrolladas 2010

Se entregaron 19 Agendas Locales de Movilidad, las cuales son parte integral de la movilidad del Distrito, desarrollado a nivel local. Son un mecanismo de Gestión que permite a las Autoridades Locales y a los diferentes actores de la localidad asumir de forma planificada y priorizada las problemáticas de movilidad de la localidad.

Establecimiento y acompañamiento de los Comités Locales del SITP, como parte fundamental de las Agendas de Movilidad en cada localidad.

Logros y/o avance

Durante el 2009, Se adelantó el proceso de recolección y análisis de información para la actualización del diagnóstico de movilidad de las localidades.

Se realizó el acercamiento con las diferentes alcaldías locales con el fin de dar a conocer el proyecto y sus alcances, especialmente en las localidades de Suba, Ciudad Bolívar, Puente Aranda. Engativá y Kennedy, que ya cuentan con la formulación de las agendas dentro de la consultoría anterior. Con este acercamiento también se está buscando que las agendas sean incluidas como parte del componente de movilidad de los planes de desarrollo local.

Se han realizado visitas de reconocimiento de las localidades con el fin de identificar la problemática de movilidad y la definición de puntos críticos en esta materia.

Dentro de los beneficios que se pueden mencionar con la ejecución del proyecto de Agendas Locales de Movilidad, se encuentran:



Identificación de puntos críticos y priorización de proyectos en materia de movilidad en cada localidad.

Dotar a los gobiernos locales de instrumentos que le permitan definir los planes, programas y proyectos prioritarios para mejorar la movilidad de sus localidades.

Para el año 2010, se cuenta con las Agendas Locales de Movilidad con la actualización de la información y caracterización para cada localidad.

Se cuenta con la actualización de la información de las localidades, la cual implicó un ejercicio teórico-práctico de conocimiento y validación de la información. Esta información está articulada con diferentes instituciones Distritales, acciones orientadas a obtener información que permitiera construir una imagen lo suficientemente clara del contexto social y de infraestructura en que la movilidad de la localidad se desenvuelve.

Así mismo se cuenta con la caracterización de la localidad desde el punto de vista de movilidad, presentando la oferta y la demanda de los diferentes modos de transporte, de tal manera que se pueda visualizar los puntos en los cuales la localidad presenta problemas de movilidad.

Adicionalmente, el equipo de profesionales contratados para desarrollar esta labor, apoyo la organización de los Comités Locales del SITP, realizando reuniones permanentes validando la reestructuración de rutas para el nuevo sistema de transporte, como parte fundamental de las Agendas de Movilidad en cada localidad.

8.1.12. Autopistas Urbanas

Los propósitos de la administración a través del desarrollo de estrategias como la que se desea llevar a cabo con el Proyecto de Autopista Urbanas enmarcado dentro del POT son:

- Lograr conformar un sistema de movilidad orientado a lograr un transporte urbano- regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red vial jerarquizada.
- Regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen de acuerdo a las directrices planteadas en el Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad
- Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico.
- Garantizar la inversión en la ampliación del subsistema de vías, de espacio público, en el mantenimiento vial y la sostenibilidad del sistema priorizando las inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial y el sistema de espacio público, para mejorar la conectividad a nivel urbano y regional.
- Mejorar la productividad de la ciudad al apoyar sistemas que busquen aumentar la productividad y competitividad de la región Bogotá



Cundinamarca mejorando la conectividad interna de Bogotá y con las ciudades de la red, y de la región con los mercados nacional e internacional.

Logros y/o avance

A través del Programa de Autopistas Urbanas (PAU) llevado a cabo mediante el convenio de la Corporación Andina de Fomento – CAF, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad (apoyo de varias dependencias), planteado a ejecutarse en tres fases así:

- Fase 1: Definición del Programa y viabilidad del Proyecto Piloto.
- Fase 2: Estructura del Proyecto Piloto
- Fase 3: Promoción y selección del Concesionario.

El Programa surtió su primera fase, donde se dio viabilidad al Programa de Autopistas Urbanas en la Ciudad conformando para tal fin, una red compuesta por 13 corredores viales que se extenderían a lo largo de 169,48 kilómetros con calzadas preferenciales pagas a través de peajes electrónicos, que se concesionarían para el financiamiento de su conformación, mantenimiento y operación, incluyendo las calzadas no pagas.

Este último aspecto es fundamental en el impulso de este tipo de proyectos, ya que al ser finalmente financiado por sus propios usuarios, éstos no compiten por presupuesto público y por ende no le restan recursos a otros proyectos que contribuyen al mejoramiento del Sistema de Movilidad.

Con el fin de llevar a cabo el proyecto piloto se configuraron cuatro grupos de corredores a concesionarse, así:

1- Esta primera concesión tendrá una extensión de 57,05 kilómetros y estará conformada por:

La Avenida Boyacá

La Avenida Guaymaral

El Canal Salitre y

La Avenida Centenario.

2- La segunda concesión con una longitud de 42,72 kilómetros estará conformada por:

La Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)

La Avenida José Celestino Mutis

La Avenida Suba-Cota y

La Avenida Morisca

3- La tercera autopista urbana, con una longitud de 36,37 kilómetros, también a través del sistema de peajes, contempla toda la avenida Norte-Quito-Sur (NQS), abarcando un tramo de la carrera 11



4- La última concesión, tendrá una extensión de 33,34 kilómetros y estará conformada por:

La Avenida Circunvalar de Oriente

La Avenida del Congreso Eucarístico

La calle 100

La Avenida Comuneros y

La Avenida Hortúa.

A la fecha, dada la viabilidad indicada se ha procedido a dar Inicio a la Fase 2 del Convenio de Cooperación Técnica y de Asesoría entre la Corporación Andina de Fomento (CAF), la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C. y el Instituto de Desarrollo Urbano correspondiente a la estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto piloto de la primera concesión mencionada.

8.1.13. Modificación de rutas de transporte público colectivo

A través de la Dirección de Transporte e Infraestructura se resuelven todas aquellas solicitudes y/o requerimientos que llegan a la entidad relacionados con la modificación de rutas de transporte público colectivo; extensión o recortes de los recorridos, cambios de terminales, modificación en tramos críticos, entre otros, los cuales son radicados tanto por las comunidades que tienen necesidades de cobertura o de las empresas con el fin de mejorar su eficiencia y operatividad.

Son diferentes las necesidades que se han determinado que se establecen por el tipo de solicitud allegada y básicamente se refiere a la falta de cobertura de transporte público colectivo hacia una zona, o de igual forma existen casos que por deterioro de la malla vial, inseguridad en el sector,

De esta forma la Dirección adelanta una serie de estudios técnicos o conceptos con el fin de establecer la viabilidad de la modificación de rutas de transporte público colectivo. Dentro del análisis que la entidad realiza para la asignación de rutas de buses, busetas y microbuses para la ciudad de Bogotá en general, se establecen los siguientes criterios mínimos como se detallan a continuación:

Identificación de la demanda insatisfecha.

- Evaluación de la demanda y oferta sustentada en un estudio técnico.
- Asignación a un modelo de transporte.
- Acto Administrativo y Notificación de la adjudicación de la ruta.

Las rutas de transporte público colectivo de la ciudad, autorizadas por la entidad, son congruentes con los patrones de viaje de la ciudad, es decir desde el lugar donde inicia el viaje hasta el lugar de destino del mismo, los cuales son representados mediante un modelo que involucra una serie de variables y cuyo objetivo es satisfacer las necesidades de viaje de los usuarios.



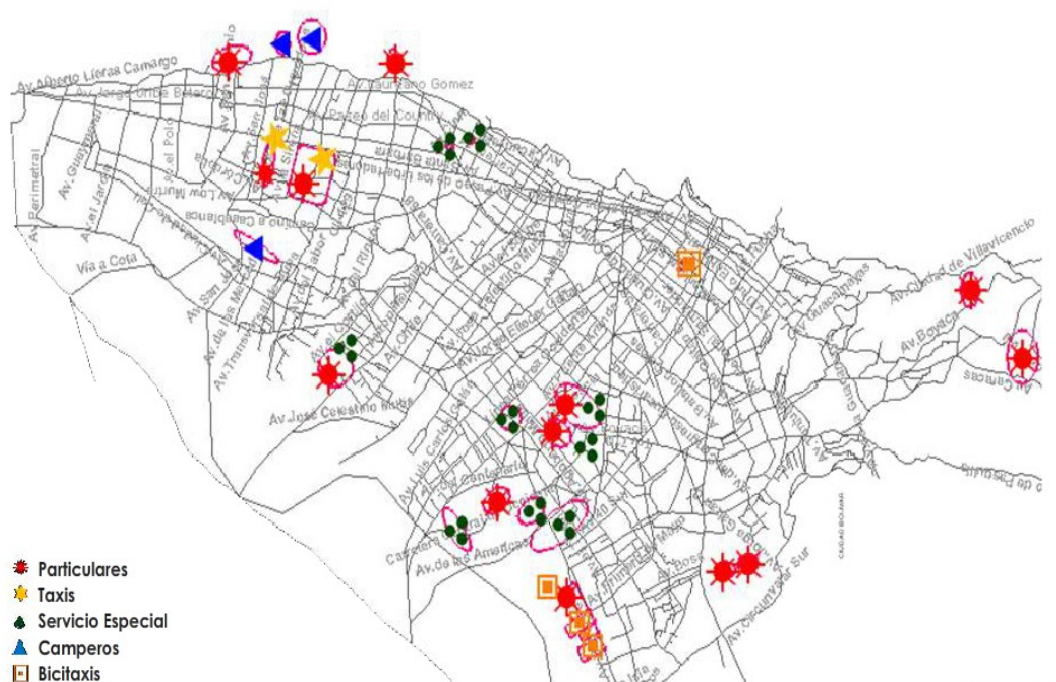
De igual forma y mediante la observación en campo se realiza una verificación sobre la problemática del sector, lo que permite tener mayor criterio sobre las decisiones técnicas que se concretan en el estudio. Así mismo, hay un acercamiento con la comunidad o el usuario con el fin de tener informada a la comunidad oportunamente sobre las decisiones tomadas sobre el sector.

Con la modificación y extensión de rutas de transporte público colectivo la Secretaría Distrital de Movilidad busca afrontar la problemática de la ilegalidad en la ciudad, acompañada de la realización de operativos de control.

8.1.14. Transporte ilegal

La Dirección de transporte a través de visitas de campo, solicitudes de la comunidad y reuniones con los transportadores en conjunto con la Dirección de Control y Vigilancia han identificado los sectores con problemas de ilegalidad. De esta manera, se han hecho modificaciones a rutas existentes con el propósito de cubrir estas zonas, de tal forma que se proporcione un transporte en condiciones seguras.

SERVICIOS ILEGALES DETECTADOS EN LA CIUDAD





8.2 OFICINA DE INFORMACIÓN SECTORIAL

8.2.1. Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional - SIMUR:

En la vigencia 2009, se estructuró la redefinición del Proyecto, lo cual impactó directamente la meta programada por la Entidad, el nuevo esquema permitirá que la fecha de entrada en operación del SIMUR, que estaba programada para finales de la vigencia 2011, se adelante para el primer semestre de la vigencia 2011. Sin embargo al finalizar la vigencia 2010 entraran en operación algunos servicios del sistema.

En la vigencia 2009, se suscribió el Contrato Interadministrativo 1497, que tenía por objeto la estructuración técnica, legal y financiera, implantación, puesta en marcha y operación del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano Regional – SIMUR, los productos de este contrato dan al proyecto los fundamentos y las bases técnicas, legales y financieras para su desarrollo e implementación.

Se aprobó por parte del Concejo de Bogotá y se sancionó por la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Acuerdo Distrital 446 de 2010, por el cual se dictan normas para difundir información a la ciudadanía relacionada con el Sistema Integrado sobre Información de Movilidad Urbana y Regional –SIMUR. Herramienta jurídica que le permitirá a la Secretaría Distrital de Movilidad integrar la información relacionada con la Movilidad de todas las Entidades de la Administración Distrital.

Procesos de contratación infraestructura SIMUR

Teniendo en cuenta que los recursos asignados al SIMUR en la vigencia 2010, son recursos del Banco Interamericano de Desarrollo – BID, se definieron cuatro componentes para la implementación del proyecto SIMUR, estos componentes son:

Adquisición e instalación de la infraestructura tecnológica de servidores de datos necesaria para el funcionamiento y puesta en marcha del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano Regional (SIMUR)

Licenciamiento ORACLE: Una vez se realizó el levantamiento de información de las Bases de datos de todas las entidades del sector dentro de la estructuración del proyecto se pudo evidenciar que todas las entidades soportaban sus desarrollos de bases de datos en ORACLE, de acuerdo a esto se realizó un análisis en conjunto con la Gerencia del SIMUR y de acuerdo a las condiciones técnicas del proyecto se estableció que ORACLE fuese el sistema de gestión de bases de datos para el proyecto SIMUR.

Consultoría para el diseño y construcción del Componente de Información Geográfica y espacial del Sistema Integrado de Información Sobre Movilidad Urbano Regional – SIMUR, Implantación, puesta en marcha y operación de la infraestructura tecnológica del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano-Regional SIMUR



Construcción Plataforma Tecnológica para la toma de información en vía

La Secretaría Distrital de Movilidad ha contado con diversas iniciativas para desarrollar la detección electrónica de infracciones de tránsito, con el fin de darle cumplimiento a las disposiciones de orden distrital establecidas en Plan Maestro de Movilidad, y a su vez con la intención de garantizar los diversos objetivos como la disminución de accidentes de tránsito y mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad. Por esto en la vigencia 2010 la Oficina de Información Sectorial y la Gerencia del SIMUR, han planteado el análisis de diferentes alternativas tecnológicas realizado a través de la implementación de proyectos pilotos que le permitan a la Secretaría Distrital de Movilidad, evaluar las diferentes tecnologías existentes en el país que le permita a la ciudad contar con la mejor plataforma tecnológica que soporte la entrega de información al SIMUR y en especial la información tomada en vía para detección de infracciones utilizando medios técnicos y tecnológicos.

Los proyectos pilotos desarrollados e implementados fueron los siguientes:

Prueba piloto toma de información Terminal de Transporte del Sur

La Oficina de Información Sectorial del 23 al 30 de agosto realizó en la Terminal de Transporte del Sur la primera prueba piloto que tenía como objetivo detectar electrónicamente a través de una cámara tipo domo infracciones de tránsito que se presentan durante un periodo predeterminado de tiempo, en un lugar fijo.

Dentro del alcance de esta prueba estaban los siguientes aspectos:

- Establecer mediante la toma de datos en vía y en tiempo real los horarios, tipo de vehículo e infracciones cometidas durante el día en una zona determinada.
- Reconocer la tecnología de cámaras tipo domo en este tipo de procedimientos.
- Recolectar y sistematizar información que permita determinar la pertinencia de los procesos y procedimientos utilizados.
- Determinar si es viable el reconocimiento de infracciones electrónicas por este medio tecnológico.

Estos aspectos le permitirían a la Secretaría Distrital de Movilidad, de una parte verificar si esta tecnología es pertinente para la detección electrónica de infracciones de tránsito, y de otra formular estrategias y políticas para la mitigación o disminución del porcentaje de infracciones cometidas con acciones persuasivas y un mayor recaudo por la imposición de estas multas.

Prueba piloto de detección utilizando medios técnicos y tecnológicos

Para apoyar y fortalecer las iniciativas establecidas por la Secretaría Distrital de Movilidad y reglamentadas por las leyes y acuerdos de orden nacional y distrital, la Sub Secretaría de Política Sectorial, a través de la Oficina de Información Sectorial y la Gerencia del SIMUR, determinó desarrollar un



proyecto piloto que contiene estrategias técnicas y tecnológicas acompañadas de procesos y procedimientos que ayudarán a mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Para esto se definieron los siguientes componentes del proyecto piloto de detección electrónica a partir de medios técnicos y tecnológicos:

Detección electrónica de infracciones a partir de cámaras

Utilizando para la captura de información equipos tecnológicos que puedan generar la prueba de la infracción, para esta imposición se cuenta con dos componentes:

- a. De las cámaras instaladas en el proyecto de Gerencia de carrera séptima: utilizando el sistema de detección electrónica de infracciones implementado en el marco del proyecto de Gerencia de Carrera 7, que actualmente cuenta con 4 portales con un estimado de 400 infracciones diarias.
- b. De cámaras a instalar en diferentes corredores viales: Otros dispositivos tecnológicos adicionales de acuerdo al análisis realizado por los técnicos de la Dirección de Control y Vigilancia y el proyecto SIMUR, que en principio detectaran la siguiente información:
 - Paso de semáforo en rojo
 - Exceso de velocidad
 - Detección de placa (Pico y Placa, SOAT, Revisión Técnico mecánica y Tarjeta de Operación).

Con un estimado de 2000 infracciones diarias para 12 dispositivos en vía (2 dispositivo para velocidad, 7 dispositivos para pico y placa y 3 dispositivos de semáforo en rojo).

Detección de infracciones a partir de medios técnicos y tecnológicos

- a. Dispositivos tecnológicos de asistencia policía

Son dispositivos tecnológicos en vía que puedan realizar la detección electrónica de infracciones a partir de dispositivos de asistencia al policía que interactúe con el SIMUR y con el sistema de contravenciones que actualmente tiene a disposición la Secretaría Distrital de Movilidad. Con un estimado de 1000 infracciones diarias.

- b. Utilizando la infraestructura los centros de monitoreo que opera la Policía Metropolitana de Bogotá - MEBOG. Utilizando las cámaras de video vigilancia instaladas en las vías principales de la ciudad y monitoreadas por la Policía Metropolitana de Bogotá.

A través de la visualización y monitoreo de estas cámaras se realizará la captura de información que puedan generar la prueba de la infracción



enfocada especialmente a tres tecnologías que en principio detectarían lo siguiente:

- Parqueo en vía
- Pico y placa
- Giro prohibido
- Obstrucción de calzada

La impresión y notificación del comparendo

Una vez los uniformados de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá adelanten el proceso de imposición de la infracción al posible infractor, este es notificado a los diferentes actores del proceso; en lo referente a la imposición, esta se conformará en un archivo PDF que contiene la evidencia, la forma de pago, la carta de la Secretaría Distrital de Movilidad y el comparendo sugerido. Información que quedará en un expediente que la Secretaría Distrital de Movilidad abrirá a cada presunto infractor.

8.2.3. Inteligencia de negocios

La Oficina de Información Sectorial – OIS, consolida y administra parte de la información que es producida en la Secretaría Distrital de Movilidad, proporciona estos datos acumulados a otras fuentes y Sistemas de información, con el fin de que estos puedan apoyar el proceso de la toma de decisiones con información veraz y correcta en el momento oportuno para los diferentes actores; tales como la ciudadanía, entidades del sector o para el uso interno de la SDM.

Este tipo de información se consolida en proyectos tales como el portal de obras, el boletín de cifras de movilidad y la información en línea de desvíos en la ciudad de Bogotá, estos son solo algunos de los ejemplos en donde se aprecia el resultado de un esfuerzo mancomunado de varias áreas de la SDM, quienes son los generadores de información y a través de la OIS, esta información puede tener una mayor utilidad y alcance.

8.2.4. Construcción de boletín de cifras

En el primer semestre de 2010 la Oficina de Información Sectorial, consolidó las cifras importantes del Sector y se construyó el primer boletín de cifras que refleja la situación de movilidad en la vigencia 2009.

Desde la creación de la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2006, no se había presentado un instrumento de información que presentara las cifras de la movilidad en nuestra Ciudad.

Es conveniente para todos los actores involucrados en el normal desarrollo del Distrito Capital, contar con la información de una fuente oficial que permita formular políticas, planear, tomar de decisiones, y ejecutar programas no solo



en el ejercicio de la tarea de Gobierno, sino en el diario vivir de todos en la Ciudad. Ese compromiso de construir una nueva herramienta de información se irá fortaleciendo a través de los diferentes programas de Gobierno incluidos en el Plan de Desarrollo como son: el SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), el SIT (Sistema Inteligente de Transporte) y el SIMUR (Sistema Integrado de Movilidad Urbano Regional).

Actualmente la Oficina de Información Sectorial, está adelantando la consolidación de la información del primer semestre del año 2010 y así la construcción del boletín de cifras de este año.

8.2.5. Portal de obras del distrito (www.portaldeobras.gov.co)

Desde noviembre de 2009 a través del Contrato Interadministrativo 33, suscrito entre la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad, se implementó el portal de obras del distrito, esta es una herramienta dispuesta desde el 6 de agosto de 2010, de manera gratuita a la ciudadanía por la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano de la ciudad de Bogotá que busca presentar información actualizada sobre el impacto de las obras en la malla vial de la ciudad.

Propósitos y Beneficios

- Transparencia en la Presentación de Información
- Información en Tiempo real sobre el estado de avance de las obras
- Afectación de las obras sobre la movilidad de Bogotá
- Video en tiempo real sobre puntos neurálgicos de la ciudad
- Herramienta de comunicación con el ciudadano sobre el estado de las obras
- Gestión interna del avance físico y financiero de las obras a través del semáforo de obras.

Actualmente el Portal cuenta con los siguientes módulos:

- Módulo de Inicio donde se pueden visualizar sobre un mapa de Bogotá todas las obras de la ciudad. Se puede conocer la totalidad de obras que afectan a una localidad específica o que rodean una dirección específica.
- Módulo de Obras, que presenta información específica sobre cada una de las obras que se adelantan en la ciudad con la interventoría del Instituto de Desarrollo Urbano de la ciudad de Bogotá. Se puede conocer su ubicación sobre el mapa, así como fotos, videos, documentos y cámaras asociadas al proyecto específico.



- Módulo de Rutas, donde se presentan dos alternativas de ruta para movilizarse entre dos puntos de la ciudad. Este resultado tiene en cuenta los planes de manejo de tráfico, los giros prohibidos, sentidos viales, cierres totales de calzada y desvíos autorizados por la Secretaría Distrital de Movilidad de la ciudad.
Este módulo es actualizado permanentemente con la información de Planes de Manejo de Transito - PMT y los boletines entregados semanalmente por la Secretaría Distrital de Movilidad.

8.2.6. Link de desvíos pagina web de la secretaria

Teniendo en cuenta la necesidad de la Secretaria de presentar la información que afecta la situación de movilidad en la ciudad se creó un link de desvíos en la página de la Secretaria en donde se presenta la información de los desvíos presentada en los boletines de prensa realizados la Oficina de Comunicaciones.

8.2.7. SI CAPITAL

Actualmente se está trabajando en la implementación de la versión 2009 del sistema hacendario **Si capital** liberada y entregada por la Secretaría de Hacienda Distrital en esa vigencia, esta versión contienen los siguientes módulos, dentro de los cuales se ha venido trabajando

Módulo de Presupuesto - PREDIS versión 2009,
Módulo de Tesorería – OPGET
Módulo de Plan anual de caja mensualizado - PAC
Módulo de Contabilidad - LIMAY
Módulo de Almacén - SAE
Módulo de Inventarios -SAI
Módulo de Contratación - SICO
Módulo de Nómina - PERNO

8.2.8 Infraestructura integrada de datos espaciales para el Distrito Capital - IDEC@:

En el marco del desarrollo y fortalecimiento de la Infraestructura Integrada de Datos Espaciales para el Distrito Capital – IDEC@, se han venido elaborando las políticas para la correcta operación de una Infraestructura de Datos Espaciales – IDE. Como las entidades Distritales deben participar en la estructuración y tendrán que apropiarse de dichas políticas, la Unidad de Catastro como coordinador de la IDEC@ dispuso los documentos referentes



para revisión y aportes para el ajuste y posterior oficialización de estas. Bajo la coordinación del Idec@ se han venido programado mesas de trabajo interinstitucionales, con el objetivo de definir y consolidar cada uno de los documentos de política.

La SDM incorporo dentro del mapa de referencia los objetos Sentido Vial (Información vectorial que representa e indica el sentido de flujo o circulación de Vehículos en las vías.) y Nodo de Transporte (Punto de concentración y transferencia de los diferentes modos de transporte tanto de carga como de pasajeros.), se requiere mantener actualizada la información, bajo los lineamientos y estándares definidos; igualmente, nos permitirá publicar y utilizar la información del geoportal que implementara Idec@.

8.2.9. Plan Estratégico de Sistemas – PESI

Se revisaron las políticas de planeación de informática para la formulación y elaboración del Plan Estratégico de Sistemas de Información de la SDM.

Se entregó en el mes de agosto de 2010, a los miembros del Comité del Sistemas de la SDM, la primera versión del documento Plan Estratégico de Sistemas de Información –PESI- 2008-2012.

El PESI ya esta revisado por la Comisión Distrital de Sistemas -CDS.

8.3. DIRECCION DE SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO DEL TRANSITO

Esta Dirección es la encargada de formular políticas y estrategias para promover la seguridad vial, hacer el análisis del comportamiento del tránsito, y desarrollar la estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad, por medio del proyecto 1165 Ola Naranja. Lidera estrategias para la disminución de la accidentalidad vial y elabora los estudios técnicos que mejoren la seguridad vial. Igualmente, tiene a su cargo la revisión de los estudios de transito y planes de manejo de tránsito de las obras de infraestructura a cargo tanto de las entidades públicas y desarrollos urbanísticos y arquitectónicos de los particulares, consideradas de alto impacto negativos que éstos generen en la movilidad.

Para el cumplimiento del objetivo relacionado con el mejoramiento de los servicios de movilidad, así como para contribuir al diseño y ejecución de políticas del Plan Maestro de Movilidad, esta área ha desarrollado varias acciones:



8.3.1. Seguridad vial

El Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C., 2008-2012 “Bogotá Positiva para vivir mejor”, incluye en el Título “Metas de ciudad y de Proyecto” metas sobre seguridad vial. Por primera vez una Alcaldía se compromete sobre el tema con la ciudadanía en:

- Reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de 5,1 a 4,08 muertos por cada 10.000 vehículos (20% menos)
- Reducir la tasa de morbilidad por accidentes de tránsito de 167,8 a 134,24 heridos por cada 10.000 vehículos (20% menos)

Índices de Mortalidad y Morbilidad.

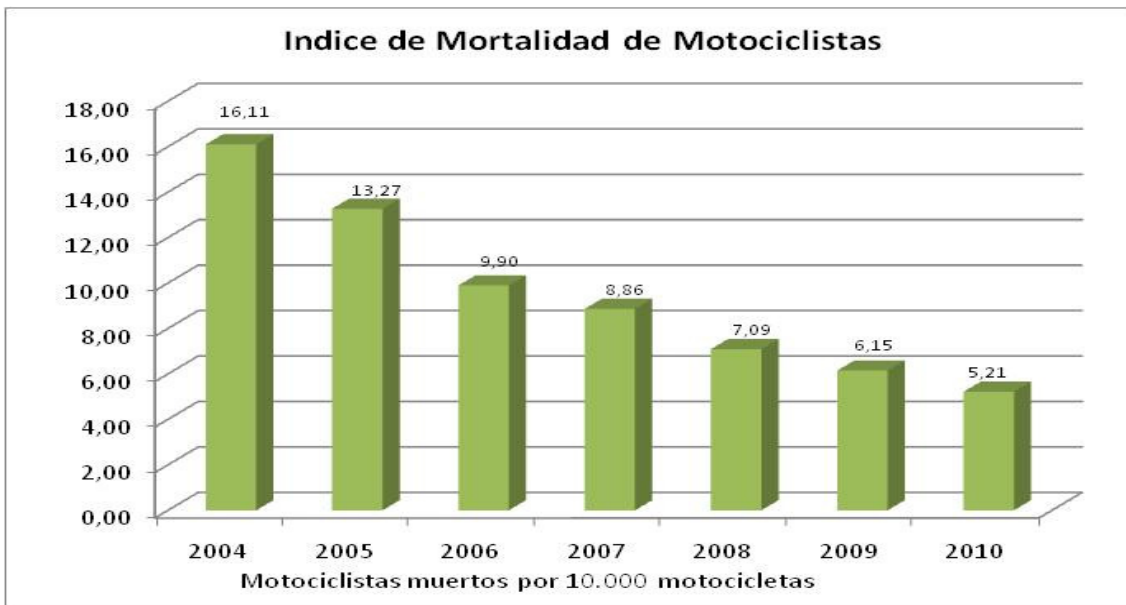
- Por parque automotor (Vehículos automotores).



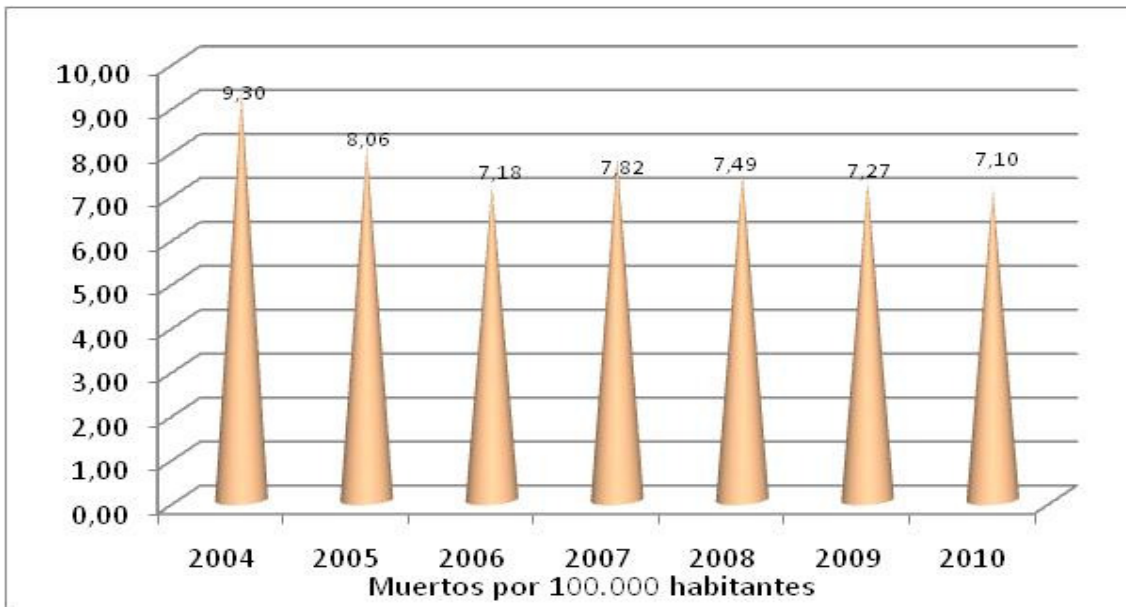
El índice de mortalidad por parque automotor durante los últimos años ha disminuido progresivamente, al pasar de 8.2 muertos por cada 10.000 vehículos en el 2004 a 3.8 en el 2010. Esto indica una reducción de 4.4 puntos, gracias a las acciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad para su reducción a pesar del aumento del parque automotor.



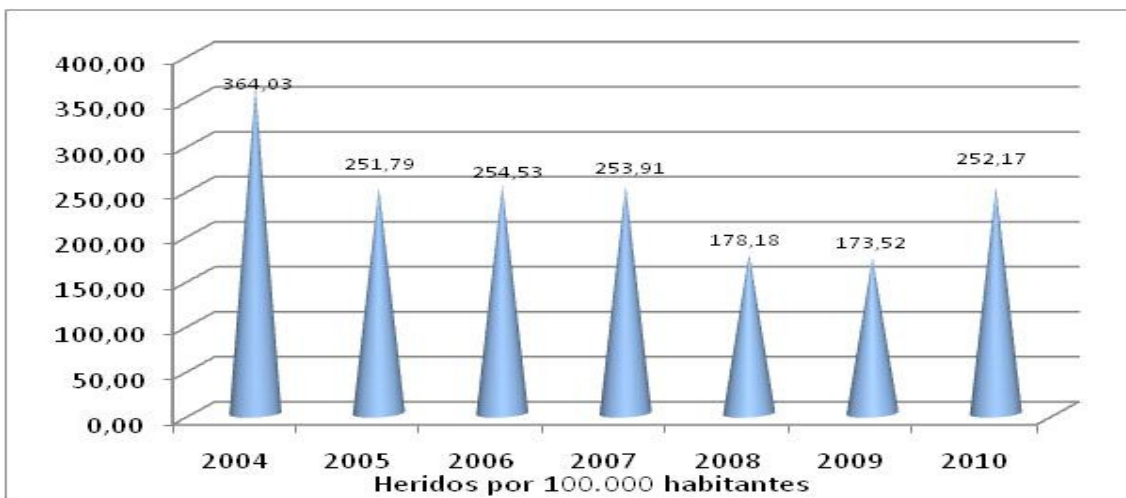
El índice de Morbilidad por parque automotor ha disminuido un 60% aproximadamente desde el año 2004 al año 2010, al pasar de 321.7 heridos por cada 10.000 vehículos en el 2004 a 133.3 en el 2010.



El índice de mortalidad en motociclistas ha presentado una disminución progresiva desde el año 2004, pasando de 16.11 motociclistas muertos por cada 10.000 motos en el 2004 a 5.21 en el 2010.



El índice de mortalidad por cada 100.000 habitantes ha disminuido pasando de 9.30 muertos por cada 100.000 habitantes en el 2004 a 7.18 en el 2006 y se ha mantenido en un nivel constante a pesar del incremento de la población.



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



Los anteriores indicadores son producto de las diferentes acciones desarrolladas por la administración en los últimos años, donde los programas de cultura ciudadana, mejoramiento la infraestructura, refuerzo en el control y demás acciones que son compromiso de la Administración Distrital. Es importante destacar que la Dirección ha analizado estadísticamente las cifras de accidentalidad en la ciudad, lo cual ha permitido definir acciones que propenden por su reducción. En ese sentido, se han digitado 33.192 informes, se han realizado 2 balances de la accidentalidad y 546 reportes e informes de accidentalidad específicos.

Cultura Ciudadana: Mediante el Grupo “Ola Naranja-Misión para la cultura ciudadana de la Movilidad”, se propone fomentar cambios en las actitudes, valores y comportamientos de los ciudadanos frente a la movilidad entendiéndola no solo como un fenómeno de tránsito de un lugar a otro, sino como un hecho social en el que la interacción entre personas o actores de la vía tienen un impacto en la vida, la seguridad, la convivencia y la dignidad de toda la ciudadanía.

La Dirección de Seguridad Vial tiene como meta dentro del Plan de Desarrollo “Bogotá Positiva” en la vigencia 2010 de formar a 170,000 personas en normas de tránsito y seguridad vial e informar en la vigencia 2010 a 700,000 personas en normas de tránsito y seguridad vial. A la fecha se tiene un total de 170,919 personas formadas y 3’292,514 personas informadas por la Ola Naranja, reconsiderando así la programación de la meta de personas informadas para la vigencia 2010 a 2’000.000 de personas.

Adicionalmente, a través del convenio 1252 de 2009 con la Universidad Distrital en el desarrollo de uno de sus componentes, en el año 2010 se realizó la formación de cuatrocientos (400) docentes y doscientas (200) personas de la comunidad educativa, la cual comprende padres de familia y estudiantes en seis localidades del Distrito (Kennedy, Engativá, Usme, Antonio Nariño, Suba y Bosa).

Se han realizado en el 2010, 17 campañas enfocadas a los diferentes actores de la vía y principalmente al reforzamiento de la cultura ciudadana, lo cual da cumplimiento al Plan de Desarrollo, en la meta programada dentro del programa “Amor por Bogotá” en donde anualmente se deben desarrollar 13 campañas pedagógicas para la movilidad y la seguridad vial.

8.3.1.1. Plan Distrital de Seguridad Vial

En el desarrollo de la consultoría para la “Formulación del Plan Distrital de Seguridad Vial, Auditorias en Seguridad Vial y Mediciones en Seguridad Vial y Comportamiento Ciudadano en Bogotá D.C.”, así como su Interventoría externa, que se suscribió en la vigencia 2008. El producto de dicha consultoría, permitió durante ésta vigencia suscribir el Decreto 397 de septiembre 20 de 2010, el cual busca atender la problemática de la movilidad en la ciudad,



ordenando las actuaciones del Distrito hacia la defensa de la vida de todos los actores en el sistema y buscando la coordinación de las acciones encaminadas a esa finalidad.

8.3.1.2. Semana de la Seguridad vial

Establecida por el Acuerdo del Concejo 315 del 23 de junio de 2008 en la ciudad de Bogotá. Se llevo a cabo en el mes de Octubre, dentro de las actividades desarrolladas se destaca: Seminario internacional de seguridad vial (contamos con 15 conferencistas internacionales y más de 500 asistentes), el Concurso de pintura (participaron 18,000 niños de más de 100 colegios), Actividad de Patrulla escolar lúdico – pedagógica (Participación de 400 alumnos de 20 colegios de la ciudad), Concurso el mejor conductor de taxi, transporte colectivo y masivo (participación 74 conductores seleccionados por las empresas), Concierto por la Seguridad vial, con la participación de la Orquesta Filarmónica de Bogotá, y demás actividades como el concurso de fotografía sobre seguridad vial para el sector movilidad.

8.3.1.3. Movilidad Reducida

En el tema de Movilidad Reducida la DSV ha logrado promover la cohesión de esfuerzos desde las diferentes Direcciones de la SDM, para la generación y desarrollo de proyectos que aportan acciones concretas dentro del marco de la Política Pública Distrital de Discapacidad.

Específicamente en el transcurso del año 2010 la Dirección de SV tuvo influencia directa en los siguientes procesos:

En Pedagogía se lideran 5 proyectos a través de los cuales, se tiene durante el año 2010 una cifra de 13.758 personas formadas con protocolos específicos en el tema, dirigido a facilitadores, adultos mayores, niños con déficit cognitivo, personas con limitación visual, auditiva y motriz entre otros.

Paralelamente se convocan y coordinan mesas de trabajo mensuales en las que se reportan los avances de cada proceso y se configura el documento “Plan de Acción de la SDM en aporte al Sistema Distrital de Discapacidad”, con lo cual la SDM es parte activa de los Comités Técnicos Distritales de Discapacidad, en los que además de reportar los avances de los diferentes proyectos, brinda apoyo a las actividades de integración que se llevan a cabo.

En este último aspecto es preciso mencionar que la SDM asigno recursos para desarrollar las actividades del mes de la discapacidad en forma conjunta con otras Entidades del Distrito, participando en el “Foro de Discapacidad Mental”, “Noche de Gala”, “Expohabilidades 2010”. De igual forma la Entidad abanderó y desarrolló de forma independiente en apoyo al mes de la discapacidad el “Taller de los Sentidos” en el cual se formaron cerca de 350 funcionarios, operadores de TransMilenio, facilitadores, entre otros.



Por otro lado, se desarrollaron piezas comunicativas con lenguaje accesible, para lo cual se firmó el convenio con el Instituto Nacional para Ciegos, para la publicación en letra macrotipo –Braille del primer manual “Orientaciones en Seguridad Vial y Comportamiento Ciudadano para Población con Discapacidad Visual y Baja Visión”, la impresión en tinta y braille del “Calendario Institucional 2011” y la grabación y copia del “Libro Hablado” (con el contenido del manual). Estas herramientas harán posible llevar temas de seguridad y cultura vial a los ciudadanos que tengan algún tipo de limitación visual. La publicación y distribución de este material se hará en la vigencia 2011.

Paralelamente se continúa trabajando con los representantes del sector movilidad (Transmilenio, IDU, Terminal de Transportes S.A), para definir lineamientos de acción, bajo el precepto de garantizar el derecho a la movilidad sin barreras y hacer de Bogotá una ciudad incluyente en el que todas y todos podamos vivir mejor.

8.3.2 Comportamiento del tránsito

La Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito tiene como funciones orientar las estrategias, planes y programas en materia de ordenamiento del tránsito, así como dar lineamientos en materia de control de tráfico y tránsito de vehículos. Al respecto la Dirección ha desarrollado las siguientes acciones:

Modelaciones

Durante el año 2010 la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, ha desarrollado más de 30 microsimulaciones y ha analizado varios escenarios con el modelo macro de la ciudad, modelaciones enfocadas principalmente para servir de soporte técnico para la toma de decisiones a nivel estratégico. Igualmente se brindó apoyo en temas importantes como: Modelación para el plan de manejo de la Av. Calle 100 por Av. Carrera 15, plan de manejo de tráfico proyecto Troncal Carrera 7, Pico y Placa, Análisis del Reversible de la Av. Carrera Séptima, Zona 30 de la Universidad de los Andes. Igualmente la Dirección obtuvo herramientas de modelación (software) a nivel micro como Synchro 7, Transmodeler, Vissim

Pacificación del tránsito o tráfico calmado:

Dentro de las estrategias de la Secretaría Distrital de Movilidad para hacer vías más amables y seguras para los peatones se han implementado 66 proyectos de pacificación del tránsito, en diferentes sectores de la ciudad a los cuales esta Dirección realiza seguimiento continuo y permanente para monitorear su efectividad.

Se hace necesario mencionar que la Dirección tiene dentro de sus funciones la revisión y emisión de conceptos de aprobación de los diferentes planes de manejo de tránsito que se requieren para las obras de gran impacto en el Distrito Capital, así como establecer los parámetros generales para todos los



planes de manejo de tránsito que se sometan a consideración de la SDM. Al respecto se han desarrollado en el presente período se han desarrollado las siguientes actividades:

Planes de Manejo de Tránsito

A la fecha, desde el periodo de 1 de enero a 30 de Diciembre de 2010, se han revisado y dado concepto a un total de 2,601 Planes de Manejo de Tránsito para obras de servicios públicos y 7,514 obras de infraestructura vial, para un total de 10,115 planes de manejo revisados en la Dirección, dentro de las cuales se encuentran la supervisión y aprobación de las obras de fase III de Transmilenio con las Troncales Calle 26 y Carrera 10 para las cuales se revisaron en total 3687 planes de manejo de tránsito. Cabe destacar que la Dirección ha participado activamente en 260 comités de seguimiento y control de los planes de manejo de tránsito desarrollados en cada uno de los proyectos de fase III de Transmilenio durante el año 2010. Actualmente se desarrollan las actividades previas de revisión del plan de manejo de tránsito para la construcción de obras de Transmilenio en el corredor de la carrera 7 entre calle 32 y 72

Otra acción relevante que desarrolla la Dirección y en cumplimiento del artículo 187 del POT y del artículo 54 del Plan Maestro de Movilidad, es la revisión y aprobación de los estudios de tránsito. Así, todo proyecto de equipamiento y de comercio de escala metropolitana y urbana, debe contar con un estudio de tránsito, el cual debe ser revisado y aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad. Adicionalmente, se revisan y se emite concepto sobre estudios del IDU para la construcción de obras sobre la malla vial de la ciudad.

8.4. DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES Y DE SERVICIOS

De acuerdo con funciones propias, a continuación se hace una relación de las actividades realizadas en la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios en el marco del Acuerdo 257 de 2006 y el Decreto 567 de 2006.

El Plan de Desarrollo Bogotá Positiva establece dentro de uno de sus programas, la necesidad de armonizar el desarrollo con las acciones que se deben adelantar para recuperar y conservar el ambiente. Igualmente, fija dentro de los objetivos, el mejoramiento de la movilidad a partir de la articulación tarifaria y operacional de los diferentes modos del transporte público.

A nivel financiero, propende por ejercer mayor control a la evasión, a la morosidad y a la elusión, a través de la implementación de mejores prácticas para mejorar los ingresos distritales.



Acciones Realizadas vigencia 2010

Elaboración de Estudios

ESTUDIO 1: Estructuración de costos para el cálculo de la tarifa técnica para el servicio público de transporte público colectivo de pasajeros y elaboración del proyecto de decreto correspondiente.

En aplicación del artículo 30 de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Distrital 315 de 2007 cada año se debe realizar el estudio de actualización de la canasta de costos del transporte público individual en Bogotá, que como resultado de éste se expide el Decreto 546 de 2010.

ESTUDIO 2: Estructuración de costos y cálculo de la tarifa técnica para el servicio público de transporte individual para la ciudad de Bogotá.

En aplicación del artículo 30 de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Distrital 315 de 2007 cada año se debe realizar el estudio de actualización de la canasta de costos del transporte público individual en Bogotá, que como resultado de éste se expide el Decreto 545 de 2010.

ESTUDIO 3: Estructuración del componente técnico para el cálculo de la tarifa técnica de estacionamientos fuera de vía.

En aplicación del Acuerdo Distrital 356 “Por medio del cual se adoptan medidas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía y se dictan otras disposiciones”. Como resultado se expide el Decreto 550 de 2010.

ESTUDIO 4: Estructuración de los estudios técnicos para el proceso de contratación de la consultoría “estructuración, elaboración, toma de información, realización de encuestas, evaluación, construcción y actualización de los indicadores de satisfacción del usuario de transporte público colectivo y transporte público individual de Bogotá D.C.”.

La Secretaría Distrital de Movilidad es la entidad delegada por el Alcalde Mayor para fungir como autoridad de tránsito y transporte y tiene a su cargo velar porque la prestación del servicio de transporte público se haga bajo condiciones adecuadas para lo cual se requiere contar con la información que muestre la percepción que tienen los usuarios de transporte público sobre el servicio prestado.

Por lo anterior, mediante contrato realizado con el Centro Nacional de Consultoría, se realizó la Encuesta por tandas sobre la base de 3221 encuestas) para la medición del grado de satisfacción del usuario del transporte público colectivo e individual

ESTUDIO 5: Estructuración de los estudios técnicos para el proceso de contratación “encuesta de movilidad”.

Se ha firmado contrato con la Unión Temporal Steer Davies & Gleave Limited, firma que realizará la encuesta de Hogares, acorde con lo establecido en el Plan maestro de Movilidad y con la información obtenida allí, se busca definir



nuevos patrones de viaje que permitan reorientar y generar nuevas políticas de transporte en el Distrito Capital, así como la actualización de los indicadores obtenidos en la Encuesta de Movilidad realizada en el año 2005.

ESTUDIO 6: Estructuración de los estudios técnicos para el proceso de contratación “Estructuración técnica, legal, operativa, financiera, fiscal y ambiental del proyecto cobro de parqueo en vía a través de una banca de inversión”.

Se inició Fase Uno del estudio a través del Convenio Interadministrativo No. 1252 suscrito con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, la cual hizo entrega de la totalidad de productos quedando pendiente el acompañamiento al proceso licitatorio del proceso de contratación del proyecto cobro de parqueo en vía a través de una banca de inversión en Fase II para la vigencia 2011.

ESTUDIO 7: Formulación, elaboración y revisión de los estudios técnicos para el proceso de contratación “elaboración de los diseños técnico, legal y financiero para la implementación de un plan de gestión integral de aceites usados (carburantes, lubricantes) llantas, neumáticos y baterías para el sector movilidad con énfasis en el aprovechamiento y la valorización de materiales”.

Diseñar un Plan de Gestión Integral de Residuos (PGIR) en el sector movilidad para los aceites usados (carburantes, lubricantes) llantas, neumáticos y baterías en el distrito capital, de conformidad con las competencias de la Secretaría Distrital del Movilidad, mediante la ordenación de la cadena de gestión con énfasis en el aprovechamiento y la valorización de residuos.

Se inició Fase Uno del estudio a través del Convenio Interadministrativo No. 1252 suscrito con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, pero por causas ajenas a la Secretaría Distrital de Movilidad y generadas al interior de la Universidad no fue posible la entrega de los productos ajustados así como la entrega de la totalidad de estos, para la presente vigencia.

ESTUDIO 8: Formulación, elaboración y revisión de los estudios técnicos del proyecto “implementación de un sistema de gestión integral para el transporte de sustancias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias”.

Los objetivos principales son desarrollar un plan de contingencia con el fin de controlar oportuna y eficazmente una posible emergencia producida durante el traslado, transporte y almacenamiento de mercancías peligrosas, en la Capital y la Región. El propósito es mitigar las consecuencias y reducir los riesgos de empeoramiento de la situación y acciones inapropiadas, así como para regresar a la normalidad con el mínimo de consecuencias negativas para la población y el medio ambiente.

Se inició Fase Uno del estudio a través del Convenio Interadministrativo No. 1252 suscrito con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, pero por causas ajenas a la Secretaría Distrital de Movilidad y generadas al interior de la



Universidad no fue posible la entrega de los productos ajustados así como la entrega de la totalidad de estos, para la presente vigencia.

ESTUDIO 9: Elaboración de estudios para el proyecto chatarrización vehículos particulares modelos 90 y anteriores.

Considerando que es necesario el diseño de estrategias en aras de mitigar o limitar las emisiones de gases por fuentes móviles, se realiza el estudio que se dejará en consideración en la Mesa de Calidad del Aire.

ESTUDIO 10: Contratación de la firma para la definición e implementación del plan integral alternativo para la sustitución de los vehículos de tracción animal – fase II.

La Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico han celebrado un convenio marco por el cual se aúnan esfuerzos según funciones y competencias de cada entidad, en torno de poner en disposición medios físicos, patrimoniales, para el desarrollo de diferentes componentes de la SDM. Con base en lo anterior y dada la complejidad del tema, se hará un convenio tripartido para la estructuración e implementación del Plan Integral Alternativo y Sustitutivo de los Vehículos de Tracción Animal.

Elaboración de Conceptos e Informes

La DESS apoya a la Secretaría Distrital de Movilidad, a otras entidades del Distrito y a los organismos colegiados en la emisión de conceptos técnicos relacionados con aspectos financieros, económicos y ambientales, entre los que se destacan:

- Elaboración de Informes Trimestrales de seguimiento a la medida Pico y Placa.
- Elaboración de Propuesta de Políticas y Directrices para el Sector Movilidad en materia de Gestión Integral del Riesgo.
- Elaboración de la propuesta que promueve el reforzamiento de la infraestructura de señalización y semaforización a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Elaboración de Propuesta que plantea la revisión de Protocolos con ETB y Codensa para prevención, mitigación y atención de Emergencias en la Red Semaforica.
- Proposición de la definición sobre la modificación de rutas de transporte público en virtud de una emergencia sobre la malla vial.
- Elaboración de recomendación sobre el establecimiento de protocolos de actuación con la Policía de Tránsito en casos de emergencia o desastre natural.
- Implementación del Plan Institucional de Respuesta a Emergencias -PIRE-, herramienta de planificación de respuesta de la entidad hacia la ciudad en el marco de la Gestión del Riesgo. El PIRE esta normado por el Plan de Emergencias de Bogotá y sus anexos (Protocolos Distritales de Respuesta



a Emergencia) mientras que el CE es una exigencia en el marco de la salud ocupacional.

- Comité de Gestión del Riesgo, institucional y sectorial.
- Elaboración de Propuesta enfocada hacia la elaboración de un Acta Modificatoria y/o Aclaratoria en contratos, licitaciones macro proyectos, contrato de servicios y manuales de funciones orientada hacia el conocimiento de la política de Gestión del Riesgo, Auditoria Gestión del Riesgo y nivel de conocimiento competencias.
- Elaboración de informe sobre Análisis de riesgo publico Transmilenio fase III (Ave L Dorado), nuevo aeropuerto el dorado, SITP, Metro Tren de cercanías afectación a redes riesgo público –adelantar análisis de riesgo, planes de contingencia y medidas de prevención y mitigación en cumplimiento de artículos 15 y 16 Decreto No. 332 de 2004.
- Elaboración de un informe sobre estudio de mercado para la consultoría en la construcción de la Red Vial Vital para el Distrito Capital.
- Elaboración de concepto sobre el Sistema Integrado de Información Urbano Regional – SIMUR, para la creación de los indicadores respectivos, que permitan contar con una herramienta permanente para la creación de Política Pública en materia de Movilidad, para lo cual la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios ha participado en el proceso de identificación de tales indicadores, aportando un listado de posibles indicadores en relación con los registros distritales Automotor, de Conductores y de Tarjetas de Operación.
- Concepto jurídico y técnico del contenido del proyecto de acuerdo No. 091 de 2010 “por medio del cual se insta a la administración distrital a reglamentar el uso de las bicicletas eléctricas en la red de CicloRutas de la ciudad de Bogotá”.
- Revisión de POT, asistiendo a reuniones, editando el documento técnico y preparando indicadores.
- Participación en la Formulación de la Política Distrital de Salud Ambiental. Secretaría Distrital de Salud.
- Compromiso establecido por el Acuerdo 367 de 2009 articulo 2, articulación de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá con el SITP
- Concepto frente al compromiso establecido por el Acuerdo 367 de 2009 articulo 2, articulación de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá con el SITP
- Se emitió concepto sobre lo presentado por el Terminal sobre el tema Construcción Portal Norte.
- Elaboración de concepto sobre análisis de velocidad en los años 2002 al 2010.
- Elaboración concepto sobre el proyecto de conformación y dotación de Distritos Verdes.
- Elaboración de concepto para el Proyecto de Acuerdo 128 de 2010
- Elaboración de concepto para el Proyecto de Acuerdo 224 de 2010
- Elaboración de concepto para el Proyecto de Acuerdo 297 de 2010



- Elaboración de concepto para el Proyecto de Decreto “Por el cual se modifica el Artículo 14 del Decreto 769 de 2002”.
- Elaboración de estudio para la Determinación de la Tarifa de los Derechos Diarios de Circulación para el Transporte de Cargas Indivisibles, Extrapesadas y Extradimensionadas por la Malla Vial de Bogotá”

Otras Actividades realizadas.

Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias.

Revisión, ajuste y actualización del documento PIRE marco normativo, marco conceptual y antecedentes

Ajuste del esquema organización en el marco de la metodología Sistema Comando de Incidentes-SCI asignando funciones responsabilidades y turnos de atención, en el marco del Sistema de Gestión de Calidad SDM.

Articulación de los Protocolos Distritales de Respuesta a Emergencias con los procesos y procedimientos de la entidad, dando respuesta a Plan de Emergencias de Bogotá. PEB

Actividades dando cumplimiento al Decreto 423 de 2006 Plan Distrital de Prevención y Atención de Emergencias PDPAE y a la Resolución DPAE 138 de 2007 por la cual se adopta el documento técnico soporte del PDPAE atendiendo las responsabilidades de la SDM como miembro del SDPAE Decreto 332 de 2004

Motivaciones para generar el rubro de Gestión Integral del Riesgo vigencia 2001 como entidad y como cabeza de Sector Movilidad en atención a los requerimientos del SDPAE.

Plan de Acción del cuatrenio en el corto plazo 2008-2010; actividades en el mediano plazo a 2013

Proyectos definidos de acuerdo a la implementación del PDPAE

Representante de la Entidad ante la Comisión Interinstitucional de Infraestructura, Movilidad y Servicios Públicos

Proyecto de resolución por la cual se crea el “Comité de Gestión Integral del Riesgo” SDM como instancia de articulación intrainstitucional en respuesta a los requerimientos consagrados en los Decretos 423 de 2007 y 332 de 2004 Acuerdo 341 de 2008

Articulación con las entidades del Sector Movilidad en los temas de Gestión del Riesgo.

Apoyo al tema Gestión Ambiental:

Actividades Pomca Río Salitre Secretaria Distrital de Ambiente- Universidad Militar



Mesa de trabajo “Las vías y su interacción con la estructura Ecológica Distrital
Secretaría Distrital de Planeación Dirección de Ambiente y Ruralidad.

Conexión con la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias- DPAE.

Comité PIGA.

Su función principal es la de ejercer la Secretaría Técnica del Comité del Plan Institucional de Gestión Ambiental PIGA, como órgano rector y coordinador de las políticas, objetivos y directrices de la gestión ambiental de la entidad y como instancia coordinadora de todas las actividades que se propongan dentro de los procesos de formulación, adopción, implementación, seguimiento y evaluación del Plan Institucional de Gestión Ambiental.

Gestor ambiental

Mediante la Resolución No. 488 del 09 de diciembre de 2009, “Por la cual se designa el Gestor Ambiental de la Secretaría Distrital de Movilidad”, se nombró al Director de Estudios Sectoriales y de Servicios en calidad de Gestor Ambiental de la Secretaría Distrital de Movilidad, quien tienen, entre otras, las siguientes funciones (Decreto Distrital No. 243 de 2009):

Apoyar al sector ambiental en la formulación e implementación de la política de reducción de costos ambientales en las entidades del Distrito Capital.

Gestionar acciones conducentes a la reducción de los costos ambientales producidos por las actividades de su entidad.

Gestionar la armonización de los proyectos ambientales o con componente ambiental de su entidad, presentados en el Plan de Acción Cuatrienal Ambiental (PACA), desde su concepción y diseño hasta su ejecución, con los objetivos y estrategias del Plan de Gestión Ambiental (PGA) relacionados con el objeto de cada proyecto; los principios de la planeación y la gestión ambientales del Distrito Capital y la Nación, los instrumentos de planeación ambiental del Distrito Capital y las políticas ambientales distritales y nacionales.

Comité sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad

Apoyo a la secretaría técnica mediante la convocatoria a sesiones, elaboración de Agendas y elaboración de las actas pertinentes del Comité Sectorial de Movilidad, a través del sistema SICOORD liderado por la Secretaría General.

Observatorio de movilidad y de carga

Análisis mensual de los indicadores de movilidad a través de los cuales se calcula los efectos de las medidas de transporte de carga adoptadas en el Decreto 034 de 2009 (Variación de la velocidad promedio en corredores de la malla vial arterial, Numero de registros de vehículos de carga de más de siete (7) toneladas tramitados por mes para circulación por malla vial local de la ciudad, Variación de los accidentes donde se ven involucrados los vehículos de carga y Variación en el número de comparendos impuestos a vehículos de carga por infracciones (30), (35), (36) y (47).



El Observatorio de Transporte de Carga se encuentra en el marco del Decreto No. 034 de 2009, “Por el cual se establece medidas para el transporte de carga y otras disposiciones” y que reúne a gremios de la industria, comercio, transporte de carga, empresarios y la Secretaría Distrital de Movilidad a través de las siguientes dependencias: Subsecretaría de Política Sectorial, quien lo preside, la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, la Dirección de Transporte e Infraestructura, la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, la Dirección de Control y Vigilancia, la Oficina Asesora de Planeación y demás dependencias que puedan suministrar información para los fines del observatorio.

Igualmente la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios participa en representación de la entidad en diversos comités a nivel Distrital

Concejo de Política Social

Es la instancia de coordinación interinstitucional e intersectorial para la definición, concertación y evaluación de la política social orientada a mejorar la calidad de vida en el Distrito Capital

Dentro de las políticas que estudia y analiza este Consejo, están:

- Infancia y adolescencia
- Familia
- Juventud
- Adulthood
- Persona mayor
- Discapacidad
- Seguridad alimentaria
- Atención población desplazada
- Mujer y género
- Habitante de la calle
- Etnias, entre otros,

También se articulan y armonizan las agendas estratégicas del Consejo Distrital de Política Social - CDPS con los Consejos Locales de Política Social – CLOPS.

Dentro de las actividades realizadas en la vigencia, se pueden destacar las observaciones y aportes al documento de la Universidad Nacional "Operación Estratégica - Anillo de Innovación" y el acompañamiento a la discusión sobre el tema de “Contribuciones de las Políticas Públicas a la Construcción de la Ciudad de Derechos”.

Comité de Discapacidad

El Comité de Discapacidad es convocado por la Secretaría Técnica - Consejo Distrital de Discapacidad, en cabeza de la Secretaría Distrital de Integración



Social y la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios ha adelantado la siguiente información frente al tema:

Mapa normativo del tema de discapacidad para el Distrito Capital, incluidas las normas técnicas de Incontec.

Diagnóstico de las deficiencias de la infraestructura física para movilidad reducida.

Necesidades creadas en el sector transporte por la legislación vigente.

Accesibilidad a los medios de transporte.

Se identificó entidades o empresas que hayan sido sancionadas pecuniariamente o por días de arresto por incumplir alguna norma de discapacidad y se adelantó visitas a personas con discapacidad, con el fin de identificar algunas de las ventajas que el actual sistema de movilidad les ofrece.

Mesa de calidad del aire

La Mesa de la Calidad del Aire tiene como una de sus funciones evaluar las acciones tomadas con los Decretos No. 174 DE 2006 de (Mayo 30) y No. 417 de 2006 de (Octubre 05) "Por medio del cual se adoptan medidas para reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire en el Distrito Capital".

Mesa de adultez

La mesa está sesionando ordinariamente el tercer miércoles de cada mes y se pretende tener una propuesta sobre Plan de Desarrollo como parte de la celebración del Bicentenario de Bogotá.

Es importante resaltar que los temas abordados en esta mesa han sido relacionados con los escenarios a los que la Secretaría Distrital de Movilidad acude, tales como: Ola Naranja, SITP, Gerencia en Vía o Carrera Séptima, Ciclorutas y Rutas Peatonales Saludables.

La DESS participó en el primer taller distrital de construcción colectiva de la política pública de adultez el cual busca identificar conflictos sociales desde las perspectivas diferencial y de género en donde los grupos presentaron ponencias.

Mesa de vejez y envejecimiento

La mesa de vejez y envejecimiento se está reuniendo ordinaria y extraordinariamente de acuerdo a la agenda y resultados de las diferentes Comisiones, para nuestro caso estamos conformando las tareas de comunicaciones y las ordinarias son los miércoles de cada quince días y extraordinarias por comisión.

Es importante resaltar que los temas abordados en esta mesa han sido relacionados con los escenarios a los que la Secretaría Distrital de Movilidad



acude, tales como: Ola Naranja, SITP, Gerencia en Vía o Carrera Séptima, Ciclorutas y Rutas Peatonales Saludables.

Comisiones Intersectoriales de Emergencias

En el marco del Decreto 546 de 2008, El Decreto No. 332 de 2004, “Por la cual se organiza el Régimen y Sistema Distrital para la Prevención y Atención de Emergencias del D.C.” establece en el artículo 24 que “El Sistema Distrital para la Prevención y Atención de Emergencias tendrá como instancias técnicas y de coordinación del SDPAE comisiones interinstitucionales”.

Actualmente se está definiendo la red vital del Distrito Capital, en consenso con las demás entidades del sector y los estudios para el análisis de vulnerabilidad funcional del sistema de movilidad y la Comisión Operativa, para los estudios referentes a la movilidad, está delegada la Secretaría distrital de Movilidad representada por la Dirección de Control y Vigilancia con el acompañamiento de la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios.

Comisión Intersectorial para la Sostenibilidad, Protección Ambiental y el Eco Urbanismo.

En el marco del Sistema Ambiental del Distrito Capital - SIAC y la Secretaría Distrital de Movilidad, como parte del mismo es considerado integrante de la del Distrito Capital, coordinado por la Secretaría Distrital de Ambiente. El Director de Estudios Sectoriales y de Servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad es el delegado en este Comité toda vez que es el gestor ambiental de la entidad.

Mesa de vías y estructura ecológica principal, liderada por la Secretaria Distrital de Planeación cuyo objetivo es el de articular acciones institucionales en torno a la protección de los ecosistemas del distrito que se podrían ver afectada por la construcción de obras de infraestructura. Actualmente se trabaja en una propuesta alternativa en el trazado de la ALO (avenida longitudinal de occidente) con el fin de evitar el impacto que genera el trazado actual sobre tres humedales de la ciudad.

Se llevó a cabo el avance en la construcción de estudios previos para la consultoría en la construcción de la Red Vial Vital para el Distrito Capital con la asesoría de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias y según los lineamientos del protocolo 7.2, Protocolo Distrital de primera respuesta ante situaciones de emergencia por la materialización de cualquier tipo de amenaza en el sistema de movilidad. Avance en la construcción de estudios previos para la consultoría en la construcción de la RVV para el Distrito Capital con la asesoría de la DPAE y según los lineamientos del protocolo 7.2, Protocolo Distrital de primera respuesta ante situaciones de emergencia por la materialización de cualquier tipo de amenaza en el sistema de movilidad.



Comité Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos Urbanos del Distrito Capital.

La Secretaría Distrital de Movilidad hace parte integral del comité de acuerdo con el Decreto 546 de 2007 "Por el cual se reglamentan las Comisiones Intersectoriales del Distrito Capital". En este sentido, se participa con la representación de funcionarios de la Dirección de Transporte e Infraestructura y la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, en las mesas de trabajo convocadas por la Secretaría Distrital de Planeación, quien lidera el Macroproyecto Urbano de la Cuenca del Río Tunjuelo.

De acuerdo a lo anterior, ésta es una actividad de acompañamiento a todo el proceso de formulación del Macroproyecto, la cual está sujeta al tiempo que se tome el estudio de este proceso, dentro del marco de las funciones de la Comisión Intersectorial.

Igualmente, se realizó aportes y observaciones a la Reforma del Decreto 316 de 2004 "Por medio del cual se adoptan instrumentos para la coordinación institucional y de participación en las acciones sobre la Cuenca del Río Tunjuelo", así como consideraciones desde las funciones y competencias de esta Secretaría.

Adicionalmente se ha participado en temas como: Proceso sancionatorio a Cemex Holcim y la Fundación San Antonio por parte de Secretaría Distrital de Ambiente, por la explotación de las canteras del Río Tunjuelo, conectividad ecológica zonas secas subxerofíticas, definición de zonas ronda, re categorización, re delimitación de áreas protegidas del Distrito, construcción DTS, información, estudios, Pomca, documentos preliminar, propuesta de ordenamiento predial, ambiental cartografía.

Al interior de la Comisión Intersectorial de Operaciones Estratégicas y Macroproyectos se establece la conformación de la mesa de trabajo Río Tunjuelo con el fin de adelantar acciones respondiendo al memorando y pacto de entendimiento donde cada entidad cumple un compromiso acorde con sus funciones y competencias.



9. SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD

9.1. DIRECCIÓN DE CONTROL Y VIGILANCIA.

9.1.1. Componente Planes de Manejo de Tráfico - PMT

El grupo de PMT'S por obra tiene como función principal el revisar y conceptuar sobre los planes de manejo de tránsito presentados por los diferentes contratistas para la mitigación del impacto generado por las obras de la ciudad y garantizar la seguridad y movilidad mediante el control y seguimiento de las obras que se encuentran en ejecución.

La meta establecida por la Dirección de Control y Vigilancia fue del 50% con relación al tema de seguimiento de PMT'S por obra; a 31 de diciembre 2010 se registra un acumulado del 52%; superando la meta en más del 100%.

Es importante mencionar que el lanzamiento y entrega de la cartilla de esquemas para obras de bajo y medio impacto, atrajo un volumen importante de obras que antes no eran radicadas en la SDM; lo que ha representado un aumento en las obras a las cuales se les debe hacer seguimiento

Se alcanzó la meta de evaluación de PMT's. El equipo de profesionales del grupo de Planes de Manejo de Tránsito ha llevado a cabo el 90% de cumplimiento en lo que respecta a la evaluación del total de PMT radicados en la Dirección de Control y Vigilancia ; superando la meta propuesta para el año de 80%.

Por otra parte, con los ingenieros del grupo y el contrato de seguimiento (Contrato 942 de 2010), en tan solo cuatro meses se logró hacer seguimiento al 52% de los Planes de Manejo de Tránsito aprobados por la Dirección.

Gracias al contrato de seguimiento se ha podido incrementar la revisión de obras en ejecución y la “detección” de obras que están siendo ejecutadas sin los permisos correspondientes; aumentando así el radio de acción de la Dirección con el propósito firme de ejercer Control y Vigilancia en vía.

Durante el transcurso del año y viendo la necesidad de adecuar los procedimientos a las necesidades de la Dirección, se logró la elaboración, aprobación y posterior publicación del procedimiento de seguimiento a PMT'S por obra; lo que permitirá realizar la labor en vía, basados en determinados parámetros que no pongan en riesgo la calidad del servicio que se presta a la comunidad.

9.1.2. Componente transporte público

Este grupo está encargado de coordinar y desarrollar el control y seguimiento a los prestadores del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C. y



a los vehículos que prestan estos servicios; coordinar actividades de control en materia de tránsito y realizar gestión y seguimiento del programa de monitoreo para la planeación del tránsito y transporte

Se han cumplido las metas propuestas en los indicadores del grupo. En lo corrido del año se han recibido 9220 comunicaciones de usuarios, de las cuales el 50% requieren atención y respuesta, lo que ha requerido la formulación de 7076 comunicaciones que han sido proyectadas por el grupo.

En consecuencia, los indicadores internos que miden de una manera cuantitativa y resumida las actividades del grupo, muestra que de 4580 oficios que requieren respuesta recibidos por el grupo en lo corrido del año, el 98% han sido atendidos oportunamente.

Se sigue consolidando la información referente a aplicaciones y estado de cuenta del Factor de Calidad y se han mejorado los procedimientos en este tema, se ha mejorado la cobertura del programa de monitoreo y se ha dado continuidad al programa de auditorías a las empresas de transporte público

En el año 2010 se logró hacer un diagnóstico de ilegalidad del transporte público, logrando ubicar las zonas de influencia, cantidad aproximada de usuarios y sus posibles causas. Esta investigación ha servido de materia prima para numerosas estadísticas e insumo de información para la toma de medidas llevadas a cabo por el grupo encargado de dictar las políticas en materia de prestación del servicio público en el sector.

9.1.3. Componente semaforización

Es el grupo encargado de la administración y la operación del sistema de semaforización de Bogotá D.C.

Durante lo que va corrido del año 2010 se ha mantenido el nivel de funcionamiento del sistema semafórico para la ciudad en el 99,68%. Se superó la meta establecida para la instalación de intersecciones semaforizadas nuevas que era de 20 intersecciones con un resultado final de 23; además se lograron complementar 16 intersecciones semaforizadas en la ciudad.

El principal aspecto a resaltar durante la vigencia es la firma del convenio entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la Universidad Distrital y la E.T.B. con el fin de licitar y adjudicar el macro proyecto SIT que abarca aspectos tales como: La instalación de un centro de control y gestión de tráfico unificado; también se pretende lograr conectividad con gran ancho de banda para operar los subsistemas, además de realizar el reemplazo de los controladores de tráfico actuales por nuevas tecnologías, la instalación de cámaras de detección virtual para conteo de vehículos, cámaras de video (CCTV) para supervisión de las condiciones del tráfico, nuevos semáforos con módulos luminosos de LED y semáforos para paso seguro de invidentes; además de la instalación de



paneles de señalización de mensaje variables alfanuméricos o gráficos que permitan la divulgación de información al usuario en tiempo real sobre las condiciones dinámicas del tráfico, tales como:

- Situación del tráfico circulante y rutas alternas
- Desviaciones del tráfico
- Avisos de parqueo disponibles y
- Trabajos en la vía entre otros

9.1.3.1. Proyecto Sistema Inteligente de Transporte – SIT

El proyecto “Sistema Inteligente de Transporte – SIT” que actualmente adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad se desarrolla en cooperación con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A. (ETB) y la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, mediante el Convenio 1029 suscrito el 5 de Agosto de 2009.

El Sistema consiste en dotar a la ciudad de una plataforma que sirva para la gestión integral de la movilidad, mediante el uso de las mejores tecnologías existentes en la materia. El alcance cubre la adquisición, instalación, operación, puesta en funcionamiento y mantenimiento del Sistema Inteligente de Transporte –SIT para Bogotá

En el desarrollo de esta implementación, que se hará de manera gradual, se contemplan los módulos de semaforización, Información electrónica variable y Detección electrónica de infractores.

En Noviembre, producto de las mesas de trabajo del Convenio, se publican en la página web de la ETB, los pliegos de condiciones para la contratación del SIT, definiendo la primera de tres fases del proyecto y dividiéndolo en tres lotes: Lote I – Suministro de equipos, servidores de sistemas, cámaras de CCTV y paneles informativos, Lote II – Adecuaciones de la central y Lote III – Suministro de cámaras de detección electrónica de Infracciones de Tránsito.

En Diciembre, se dio respuesta a las diversas observaciones de las licitaciones y se culminó con los procesos de suministro. Para el caso de la licitación con ETB, se atendió la solicitud de los interesados en el proyecto para aplazar la entrega de las propuestas al 3 de Enero de 2011.

Una vez se realice el cierre de la licitación, la ETB presentará la propuesta más favorable para la ciudad, la cual deberá contemplar la nueva central del SIT en el primer semestre de 2011, seguido a esto, las implementaciones de los controladores de tráfico, cámaras CCTV, paneles informativos y equipos de detección de infracciones conectados a la nueva central, además de realizar los ajustes del nuevo sistema a las condiciones de tráfico de la ciudad.

A partir del primer semestre de 2011, se inician los procesos correspondientes a la fase II del proyecto que contempla inversiones en operación y



mantenimiento del SIT, interventoría, suministros de cámaras, paneles informativos y la reposición de controladores de tráfico antiguos.

En el año 2012, se continúa con la fase III del proyecto SIT, en donde debe completarse la modernización del sistema semafórico y consolidar el Sistema Inteligente de Transporte.

9.1.4. Componente señalización

El grupo de Señalización se encarga de la elaboración, revisión, seguimiento y aprobación de diseños de señalización e implementación de señalización, además de la atención integral de solicitudes de la comunidad sobre todos los diferentes aspectos del tema de señalización en la ciudad

En lo corrido del año 2010 el grupo de señalización ha logrado desarrollar proyectos de señalización acordes con la dinámica de la ciudad (involucrando economía y alto grado de seguridad vial); logrando con corte a 31 de diciembre realizar mantenimiento a más de 73.993 señales verticales de pedestal, a más de 812 señales elevadas; instalar más de 20.752 señales verticales de pedestal; demarcar más de 4.349 zonas con dispositivos de control de velocidad y demarcar casi 326.23 km-carril.

Las metas establecidas que han sido logradas a la fecha, 31 de diciembre, son: la instalación de tres (3) señales verticales elevadas; la demarcación de 4.349 zonas con dispositivos de control de velocidad cuya meta era de 4.000.

Durante el año 2010 se realizó la estructuración de un proyecto de señalización integral para la ciudad que se adjudicó en el mes de noviembre donde sus (4) objetivos principales son: 1. Responder a la obligación de la implementación de señalización en la ciudad. 2. Cumplir con las metas planteadas en el Plan de Desarrollo. 3. Optimizar los recursos de la Entidad. 4. Ayudar a aumentar la productividad en la ciudad. Con la adjudicación de dicha licitación se busca obtener que estos cuatro aspectos sean una realidad para la ciudad el año entrante

9.1.5. Componente eventos y aglomeraciones

El grupo de eventos es un grupo operativo y de personal permanente en calle, que realiza labores de control y vigilancia sobre los componentes del sistema de movilidad y los diferentes actores del tránsito, con el componente adicional relacionado con la presencia institucional y defensa de los objetivos misionales de la Secretaría y la comunidad en temas de movilidad, planeación y realización de aglomeraciones de público y comunidad estudiantil. El grupo en su forma de trabajo está conformado por cuatro componentes, así: Grupo Operativo, Eventos y Aglomeraciones, Guías de Cicloruta y Grupo Escolares.

A lo largo del año se realizaron por parte del grupo operativo un total de 1960 servicios desagregados mensualmente así:



- OPERATIVO ENERO: 121 servicios
- OPERATIVO FEBRERO: 147 servicios
- OPERATIVO MARZO: 196 servicios
- OPERATIVO ABRIL: 205 servicios
- OPERATIVO MAYO: 145 servicios
- OPERATIVO JUNIO: 203 servicios
- OPERATIVO JULIO: 123 servicios
- OPERATIVO AGOSTO: 198 servicios
- OPERATIVO SEPTIEMBRE: 201 servicios
- OPERATIVO OCTUBRE: 211 servicios
- OPERATIVO NOVIEMBRE: 214 servicios

Se redujeron los tiempos de respuesta a los solicitantes tanto para aglomeraciones de público, las cuales se están realizando a través del – SUGA- (Sistema Único de Gestión para el Registro, Evaluación y Autorización de Actividades de Aglomeraciones de Público en el Distrito Capital Acuerdo 424 del 2009); así como para las solicitudes por Ubicación Logística, Caravanas y Grabaciones se emite respuestas a los usuarios cada semana vía Web.

Se sensibilizaron a los organizadores de algunos eventos en cuánto al impacto que sus actividades pueden causar en el sistema de movilidad de la ciudad y a la comunidad misma; logrando así la modificación de recorridos, cierres de tramos viales y horarios para la realización de actividades como: Red Bull F1 Exhibición, Carrera Nike 10 K, Clásico RCN, Polar 10 K, Unicef, ubicación logística para conciertos como Metállica, Concierto 40 Principales, Grabación Dvd Dr. Crápula, entre otras

9.1.6. Grupo Cicloruta

Para el año 2010 el grupo hizo presencia los días hábiles de lunes a viernes en los corredores de ciclo ruta, realizando más de 480 puestos de control y vigilancia, puestos en los que se verifica el cumplimiento de la norma para circulación en bicicleta (uso de casco, chaleco) donde en los diferentes corredores se atendieron un total de 91.114 usuarios, adicionalmente se realizaron más de 400 muestreos de aforos de usuarios de bicicleta y cicloruta. De la misma manera se atendieron 68 accidentes, se solicitaron 20 ambulancias, 75 unidades de tránsito, 6 de policía de Vigilancia.

Adicionalmente y apoyados en la capacitación de primer respondiente, el grupo atendió 50 casos de accidentes de usuarios, además de accidentes en vía de automotores. El grupo realiza monitoreo de la operación del tráfico de la Av. Boyacá en el tramo cubierto, informando a la central de comunicaciones novedades por accidentes, trancones, fallas en semáforos, presencia de obras



y desarrollo de las mismas, además de ser Primeros Respondientes en Zonas de Impacto, para la atención de emergencias sobre la Av. Boyacá, como el tema de las inundaciones.

9.1.7. Grupo escolares

- Cumplimiento del 100% de las metas establecidas para el año 2010.
- Se aumento el número de colegios visitados con población en discapacidad física y cognitiva.
- Se aumento la presencia del grupo escolar en localidades menos visitadas el año pasado.
- Se evidencia inmediatez en las gestiones realizadas por parte de los analistas, ante instituciones educativas y entes Distritales.
- Se está atendiendo en un 100% las quejas de la comunidad en cuanto a las rutas escolares, recibidas a través del SDQS y Línea Como Conduzco.
- Trabajo articulado con la Secretaría de Educación, para la realización de operativos masivos con los vehículos que les prestan el servicio de transporte escolar a las Instituciones Distritales.
- Fortalecimiento en los procedimientos orientados a la sistematización de la información extraída de las visitas de campo; facilitando la generación de estadísticas.
- A partir del diseño de los procedimientos del grupo escolar se evidencia mayor eficiencia y efectividad en el desarrollo de sus actividades.
- Se realizaron cambios en los formatos de campo con el fin de facilitar su diligenciamiento y se creó un desprendible de visita
- Se fortalecieron las relaciones con la Policía Metropolitana de Tránsito, apoyando al grupo escolar en las solicitudes gestionadas.
- A diciembre 31 se ha cumplido con el 102% del seguimiento a las patrullas escolares, correspondientes a 256.
- Se revisaron 5.731 vehículos de transporte escolar, superando en un 15% de la meta establecida para el año 2010.
- En la vigencia de este año se restableció la atención de la línea de atención de novedades de vehículos, en la que la comunidad nos contacta con el ánimo de informar novedades en la operación de los vehículos de servicio escolar. “Como Conduzco”. Se atendido un total de 982 quejas.

9.1.8. Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional

Durante lo corrido del año 2.010 se han podido adelantar más operativos de los inicialmente programados pues a través del Convenio firmado con la Policía de Tránsito se busca mejorar las condiciones de trabajo de los agentes en la vía y de esta forma incrementar su desempeño y su capacidad de respuesta. Es así como se ha dotado de mayores y mejores elementos logísticos tales como vehículos y tecnología de punta que han permitido mejorar el desarrollo de las labores diarias.



La meta establecida para la cantidad de operativos de control en los diferentes temas del cumplimiento de las normas no solo ha sido alcanzada sino superada; lo que ha permitido que la meta Plan de Desarrollo respecto a la realización de 60.000 operativos de control al cumplimiento de las normas de tránsito ya fuera alcanzado. Con corte a 31 de diciembre se alcanza una cifra de 22.158 operativos de control al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

La cantidad de vehículos revisados por emisión de gases contaminantes tales como CO₂ ha aumentado considerablemente en este año; la revisión y mantenimiento de los equipos con que se llevan a cabo estos controles ha sido ejecutado totalmente, lo que lleva a concluir que se ha contribuido con la mejora de la calidad del aire que se respira en la ciudad, pues la Policía ha estado más alerta en colocar sanciones y realizar operativos que contribuyan con el logro de esta meta.

9.2. DIRECCIÓN DE SERVICIO AL CIUDADANO.

El objetivo estratégico de la Dirección de Servicio al Ciudadano es mantener un nivel de satisfacción superior al 80% en la prestación de trámites y servicios de tránsito a los ciudadanos.

En cumplimiento de este propósito y en el marco del Premio Distrital a la Gestión 2010 “El Año de la Consolidación y el Impacto”, la gestión de la Dirección de Servicio al Ciudadano de la Secretaría Distrital de Movilidad recibió una medalla que reconoce el trabajo de las funcionarias y funcionarios que hacen parte de esta dirección como la número 1 en el concurso de mejores prácticas.

Este importante galardón se logró luego de competir con cerca de 43 entidades del Distrito, todo sustentado en la Política de Calidad y el Modelo Estándar de Control Interno –MECI-, y superar tres fases; la primera que fue una exposición en el cual cada equipo presentó ante un jurado calificador su proceso, el grado de desarrollo del mismo y la contribución de éste en el logro de los objetivos institucionales; la segunda mediante una auditoria de los procesos presentados y la tercera con la presentación de la mejores prácticas.

La Dirección de Servicio al Ciudadano recibió el premio luego de ser analizados y calificados dentro de su proceso, el Modelo de la red CADE de Movilidad como mejor práctica; el procedimiento de participación ciudadana en los Centros Locales de Movilidad como mejor procedimiento documentado y el módulo de atención al ciudadano -MAC- para la recepción de PQRS en medios virtuales, procedimiento que se evidenció que esta sistematizado y que representa ahorro en tiempo a los ciudadanos.

Los siguientes son los objetivos tácticos de la Dirección:



9.2.1. Seguimiento a la operación de servicio de patio para los vehículos particulares inmovilizados

La meta en la prestación del servicio de inmovilización se superó en un 7 % y en el servicio de entrada de vehículos a patios en un 14%.

Descongestión del patio Álamos

Para garantizar el normal desarrollo de la operación del patio particular, se trasladaron 461 motocicletas y 23 vehículos pesados al patio bodega de Suba, lo anterior como una de las acciones adelantadas dentro del Programa Piloto de Descongestión de Patios.

Se logró judicializar y trasladar al patio único de la Fiscalía General de La Nación, 106 automotores inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito en trabajo conjunto con la DIJIN por delitos tales como hurto, falsedad en documento público, entre otros.

Con la implementación del programa piloto de descongestión de Patios, se logró:

- La puesta en funcionamiento del “CALL CENTER DE INMOVILIZADOS”,
- La publicación a través de la página web, del total de placas de vehículos inmovilizados
- Desarrollo de reportes permanentes de seguimiento semanal del ingreso de vehículos, a través de un nuevo módulo de SICON, que permite ejercer un efectivo control y actualización de información de infractores y/o propietarios de vehículos inmovilizados con la emisión de registros histórico por placas y por identificación del infractor y/o propietario.
- Creación del campo de comparendo en los reportes de ETB-SICON “matriculado en” para el diligenciamiento por parte de los reguladores del tránsito, para facilitar su sitio de registro por parte de la Secretaría de Movilidad.
- La entrega de 1862 bicicletas entre el mes de marzo y mes de agosto de 2010 a la Fiscalía General de la Nación.

Mejoramiento al desarrollo del contrato

Facturación Primer Día: se suscribió el Otrosí No. 5, el 18 de marzo de 2010, mediante el cual cesa el doble cobro del primer día por parte del concesionario. Los vehículos trasladados por la entidad durante el año 2010 a la bodega de Suba, seguirán con la cartera pendiente de cobro a cargo exclusivamente del propietario del vehículo inmovilizado.

Enganche Mediante Yugo: a partir de la suscripción del Otrosí No.5, se permite la operación del enganche mediante yugo de manera simultánea con el transporte en el planchón, permitió el ajuste de las participaciones en los ingresos de la concesión, los cuales quedaron de la siguiente manera: para la Secretaría Distrital de Movilidad el 39.5% y para Ponce de León Asociados S.A.



Ingenieros Consultores, en Liquidación Judicial, el 60.5%. El Ministerio de Transporte mediante oficio, autorizó la homologación del aditamento del yugo para las grúas de planchón.

Fiducia: desde la suscripción del Otrosí No. 5, día 18 de marzo de 2010, el concesionario constituyó una fiducia de administración y pagos, en la que ingresan todos los recursos previstos como remuneración a Ponce de León y desde la que se realizan todos los pagos inherentes a la concesión.

Plan de Calidad: se unificaron los criterios de los sistemas de gestión de calidad de la Secretaría y la Concesión, obteniendo como resultado el plan de acciones de mejoramiento del sistema de gestión de la Concesión.

Área tecnológica: Durante el año 2010, se logró:

- Puesta en marcha de la pagina web del concesionario: <http://www.concesionpatioparticular.com/inicio.asp>
- Instalación de 2 equipos de consulta de información de trámite y pre liquidación del vehículo disponible para el ciudadano en el patio de álamos.
- El concesionario Ponce de León actualizó la base de datos de los videos de vehículos que permanecen inmovilizados en patios y los que han salido e menos de treinta días.
- Desarrollo y puesta en producción de módulos de auditoría y noticia crimen en el sistema GRUPAT.
- Actualización y cambio de proveedor de GPS.
- Actualización de licencias de software instalado en los equipos PDL.
- Instalación y acceso al sistema GRUPAT desde la DSC
- Acceso al ambiente de pruebas de GRUPAT para verificación de control de cambios y en general funcionamiento del software.
- Actualización de la documentación de manual de usuario del sistema GRUPAT.
- Adecuación tecnológica en el patio de Álamos.
- Fueron confirmados los elementos tecnológicos que debe entregar la concesión Ponce de León a la Entidad, en cumplimiento del objeto contractual.
- Verificación de licenciamiento del motor de base de datos.
- Desarrollo del módulo de accidentalidad en SICON Plus.
- Ejecución Plan de Medios contrato concesión 075 de 2007: Se logró la aprobación por parte de la Oficina Asesora de Comunicaciones de la SDM y por parte de la Agencia en Casa de la Alcaldía Mayor de las piezas y



material P.O.P. y de las cuñas de radio y televisión del Plan de Medios de la concesión.

Ingresos Patio Particular

El ingreso por concepto de inmovilización de vehículos de servicio particular y grúas en la ciudad de Bogotá registró un crecimiento equivalente al 9.82% durante el 2010, equivalente a \$13.111.954.150 de los cuales el 51.24% fue generado por la operación de patios y el 48.76% restante generado por el servicio de grúas en la ciudad de Bogotá; lo anterior implica un crecimiento en la prestación del servicio de grúas teniendo en cuenta que durante el 2009, esta participación ascendió al 45%.

Debido a la implementación del nuevo porcentaje de distribución para la Secretaría Distrital de Movilidad equivalente al 39.5%, a partir del 18 de marzo del 2010, la Entidad obtuvo un crecimiento en su ingreso equivalente al 13.27% mientras que la participación de la concesión sólo creció en un 7.70% durante el año; esto representa un ingreso para la Secretaría Distrital de Movilidad por valor de \$5.139.237.013 frente a los \$4.537.179.062 percibidos durante el 2009.

Como consecuencia de lo anterior, la facturación promedio mensual durante el 2010 fue del orden de \$1.092 millones de pesos mientras que durante el 2009 ascendió a \$995 millones promedio mensual; de la misma forma, el número de inmovilizaciones creció de 52.755 durante el 2009 a 57.365 durante el 2010 generando con ello un crecimiento en el volumen de salida de vehículos de los patios equivalente al 13.81% al pasar de 50.135 vehículos durante el 2009 a 57.057 durante el 2010.

La relación entre el número de entradas de vehículos a los patios de Álamos y el volumen de salidas que generan recaudo se incrementó del 95.03% en el 2009 al 99.46% durante el 2010, permitiendo con ello un menor número de vehículos rezagados en patios a lo largo del año y reflejando una mayor eficiencia en la gestión de salida de vehículos de los patios de servicio particular.

9.2.2. Supervisión de los servicios concesionados (consorcio SIM)

Eficacia en la atención de los trámites

Con corte a 31 de diciembre, el Consorcio SIM recibió un millón doscientos cincuenta y cuatro mil novecientos veinte dos (1.254.922) trámites, de los cuales se procesaron un millón doscientos cincuenta y tres mil seiscientos sesenta y tres (1.253.663), generando una eficacia en el proceso de los trámites de 99.89%, superando la cifra del año anterior, la cual fue de 99.75%, lo cual demuestra que la Concesión a través de las exigencias realizadas por la Entidad ha logrado incrementar su capacidad de respuesta y atención, tal como se refleja en la información del cuadro adjunto.



Trámites Registros.

TIPO DE REGISTRO	No. de Trámites recibidos	No. de Trámites procesados
REGISTRO DISTRITAL AUTOMOTOR	845.955	844.752
REGISTRO DISTRITAL DE CONDUCTORES	334.821	334.791
REGISTRO DE TARJETAS DE OPERACIÓN	74.146	74.120
TOTAL TRÁMITES	1.254.922	1.253.663

Fuente: Información con fecha de corte 31 de diciembre de 2010. SSM-DSC

Mejoramiento en la percepción de la calidad por parte de los usuarios

La meta del nivel de satisfacción para este año fue de 88.5% en el tercer trimestre; superando así la cifra fijada por la Dirección que era 80% en el nivel de satisfacción de los usuarios que realizan trámites de tránsito. Para tal fin se gestionaron acciones de mejora encaminadas a obtener efectivos resultados en las encuestas de satisfacción, para lo cual determinó que la aplicación fuera realizada por la interventoría de la Concesión trimestralmente, la cual debe realizar el respectivo seguimiento a las acciones que emprenda el concesionario, por tal razón las mediciones realizadas son el reflejo del progreso que se ha obtenido en este campo demostrando objetividad en la aplicación de esta. Para el tercer trimestre se obtuvo una medición de 88.5%, la cual supera la meta determinada por la Dirección.

Operación RUNT

Con la entrada en operación plena del Registro Único Nacional de Tránsito desde el 3 de noviembre de 2009, la Concesión SIM inició la migración de la información de los registros por ellos administrados, en tal sentido el porcentaje de avance es:

Migración Registros RUNT

MIGRACIÓN DE REGISTROS A RUNT			
ARCHIVO	%	No REGISTROS MIGRADOS	TOTAL REGISTROS
RDA	99,46	1.425.560	1.433.240
RDC	97,97	2.901.231	2.961.459

Fuente: SSM-DSC

Dispositivo de identificación electrónica

En ejecución de la adición No. 01 del contrato de concesión No. 071 de 2007, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Concesión de Servicios Integrales para la Movilidad –SIM-, adelantó el censo de los vehículos de transporte público individual, el cual inició en el año 2008,



como una implementación del sistema inteligente de control de esta modalidad de transporte, a través de la instalación de un Dispositivo de Identificación Electrónica-DIE- y la reasignación del número de orden a cada uno de los automotores tipo taxi, proyecto que con corte al 31 de noviembre de 2010 logró la asignación de 50.026 números, es así que tal actividad tiene como objetivo principal establecer la oferta real de los vehículos de servicio público individual que circulan en la ciudad de Bogotá.

El censo se adelantó en cumplimiento de las Resoluciones Nos. 490 y 786 de 2008, 005 y 223 de 2010, esta última permitió la conformación de un comité en el cual intervienen la Subsecretaría de Servicios de la Movilidad, la Dirección de Asuntos Legales y La Dirección de Servicio al Ciudadano, previa verificación de la carpeta por parte de la Concesión SIM, para estudiar los casos radicados en las instalaciones de esta Entidad o de la Concesión, que justifiquen la inasistencia al proceso de empadronamiento para determinar si es viable o no censar el vehículo. El comité inicio labores después del 02 de agosto de 2010, fecha en la cual se venció el plazo del último periodo de transición.

Propender por la confiabilidad del RDA y RDC

Mediante el contrato 1756 de diciembre de 2009, se contrato la Interventoría del contrato de concesión 071 de 2007, para hacer el seguimiento y la verificación en la confiabilidad de las bases de datos administradas por el Consorcio SIM en cumplimiento del objeto contractual, estableciendo las recomendaciones según los hallazgos detectados, lo cual ha permitido realizar las correcciones oportunas que han potenciado el desarrollo de proyectos como:

Creación herramienta tecnológica para el intercambio de información con Secretaría de Hacienda Distrital

La Dirección de Servicio al Ciudadano, en conjunto con el Concesionario –SIM, la Interventoría R&C y la Secretaría Distrital de Hacienda han promovido largo de este año, una mesa de trabajo en la cual se ha desarrollado un Web Service como mecanismos de transferencia de información con la cual se optimiza la actualización del Sistema de Información Tributaria como fuente primaria de información del Impuesto sobre Vehículos Automotores.

En la actualidad la Secretaría Distrital de Hacienda, consume la información del Registro Distrital de Hacienda mediante le Web Service, garantizando el cargue de las novedades en tiempo real.

Actualización en línea de la información del RDA, RDC y RTO con SICON

Se estructuró la solicitud de modificación del aplicativo SICON para realizar la liquidación del Factor de Calidad de forma automatizada, donde las novedades del Registro distrital de Tarjetas de Operación, Registros Distrital de Conductores Y Registro Distrital Automotor se consulten en línea y se genere la



liquidación por Factor de Calidad de forma oportuna, minimizando el nivel de error que pueda presentarse.

Se implementará un nivel 5 de seguridad en el aplicativo SICON de consulta, teniendo en cuenta que los proyectos de conectividad y de transferencia de información que se expongan por medios electrónicos, como la web deben contar con un efectivo nivel de seguridad.

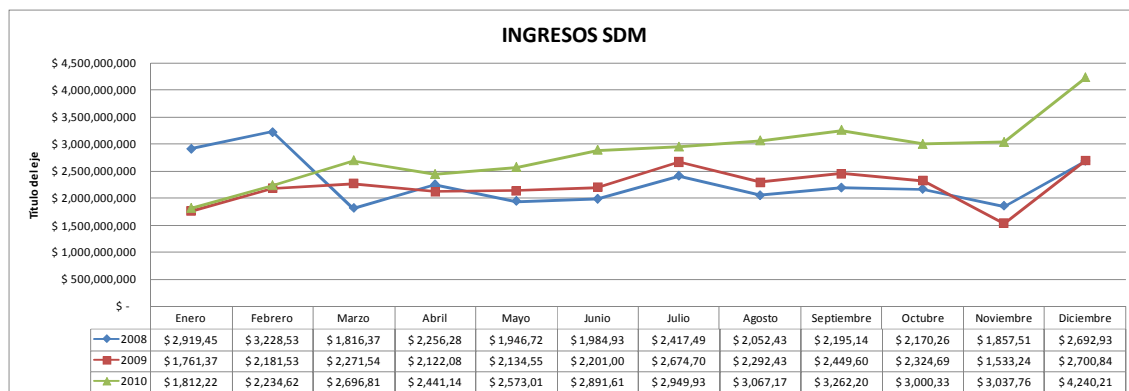
Ingresos

Los ingresos por operación de la concesión SIM han reflejado un importante crecimiento a lo largo del 2010, alcanzando una variación del 31.86% al pasar de \$71.642.576.400 en el 2009 a \$94.464.572.300 en el presente año; este crecimiento significa que la concesión SIM pasó de facturar \$5.970.214.700 en promedio mensual durante el 2009 a \$7.872.047.692 durante el 2010, producto del mayor volumen de trámites realizados a lo largo del año.

De esta operación, la Secretaría Distrital de Movilidad ha generado ingresos por valor de \$34.207.052.100 lo que significa un crecimiento del 28.37%, variación significativa teniendo en cuenta que durante el 2009 el crecimiento en el ingreso de la Entidad fue del orden del -3.23% a causa de la entrada en vigencia del RUNT y el bajo recaudo generado durante el mes de noviembre de dicho año.

A continuación se refleja gráficamente la participación neta de la Secretaría Distrital de Movilidad en el recaudo por operación del contrato de concesión de SIM:

Ingresos SDM.



Fuente: actas de ingresos contrato 071-2007 + cálculos propios.

La gráfica evidencia la correlación del recaudo durante el 2010 es muy estrecha respecto a los años 2008 y 2009, siendo significativamente menor a lo largo del segundo semestre, período en el que refleja un especial crecimiento; por su parte, la tendencia general del año 2010 es creciente mientras que los años anteriores han reflejado una tendencia estable durante el año, caracterizada por un nivel de crecimiento mucho menor.



9.2.3. Gerencia del servicio al ciudadano

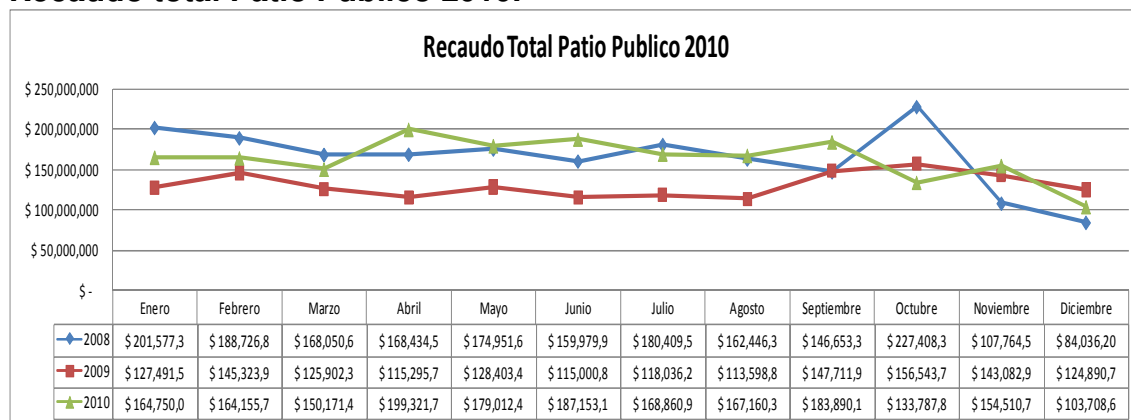
Ingresos Patio Público

Los recaudos por operación del patio público registraron un crecimiento equivalente al 25.31% durante el 2010, con un promedio de facturación mensual de \$163 millones contra \$130 millones en promedio facturados mensualmente durante el 2009. Esto representa un recaudo total durante el año por valor de \$1.956.482.830.

Por su parte, la Secretaría Distrital de Movilidad obtuvo un beneficio neto equivalente a \$1.280.932.631, lo que significa un crecimiento en sus ingresos del 87.14% con relación al año 2009, mientras que sus costos de administración del patio disminuyeron en un 22.95% al alcanzar los \$675.550.199; cabe recordar que durante el primer semestre del 2009 la operación del patio público se encontraba concesionada, incrementando con ello los costos de operación los cuales ascendieron a \$876.819.702 millones durante el 2009.

Esto permite resaltar la eficiencia alcanzada a través del sistema de tercerización del contrato de administración del patio, optimizando los recursos de la Secretaría Distrital de Movilidad y permitiendo acceder a un mayor volumen de recursos para la Entidad.

Recaudo total Patio Público 2010.



Fuente: Actas de ingresos contrato 071-2007 + Cálculos propios.

Este resultado se refleja también en la dinámica de entrada y salida de vehículos del patio las cuales ascendieron a 15.660 vehículos que ingresaron al patio, contra 15.682 que registraron salida, lo que representa un 100.14% en la eficiencia de salida de vehículos a lo largo del 2010.

Lo anterior implica que las gestiones realizadas al interior de la Dirección de Servicio al Ciudadano ha permitido la salida de vehículos que se encontraban rezagados en los patios, permitiendo así obtener un inventario final de vehículos en patios equivalente a 348, contra los 370 registrados al 31 de diciembre del 2009.



Mejorar los canales de comunicación con los ciudadanos

- **Atender el 100% de las llamadas recibidas a través de la línea 195.** A 31 de diciembre de 2010, se registraron 599.722 llamadas, que representa un incremento del 81% en relación con el número de llamadas atendidas en el año 2009. Incremento dado, por el número de servicios adicionales que la Secretaría de Movilidad incorporó, tales como: agendamiento para acuerdos de pagos por concepto de multas y comparendos, y el servicio de quejas y reclamos de la Ruta Escolar.

El 29% del total de las llamadas recibidas por la Línea 195 en el presente año, fueron para atender consultas y orientación de toda la información relacionada con la Secretaría Distrital de movilidad.

- **Guía de trámites y servicios:** Fueron actualizados todos sus procedimientos dando como resultado la simplificación de 58 a 43 trámites y servicios de Movilidad. El número de consulta registradas por parte de los ciudadanos fue de 627.774 para los trámites director y 348.166 consultas para los trámites del Consorcio Servicios Integrales para la Movilidad (SIM), constituyéndose como la segunda Entidad con mayor número de consultas, entre setenta y dos (72) entidades de orden nacional, distrital y privadas que hacen parte de esta fuente de consulta.

La Secretaria Distrital de Movilidad ha enviado 19 trámites para validación y aprobación ante el DAFP, con el fin de que sean incorporados en el Sistema Único de Información de Trámites –SUIT- herramienta del orden nacional disponible a través del portal del Estado Colombiano PEC, cumpliendo así con el 100 por ciento de la actualización de la información pendiente por incorporar en este nuevo canal de servicio.

Para optimizar el contenido de nuestros trámites y servicios a través de los distintos medios, la Dirección de Servicio al Ciudadano implemento el procedimiento PM07-PR10, que propende involucrar a todas las dependencias en la actualización oportuna y confiable de la información para ser divulgada a través de los diversos canales de consulta de los ciudadanos, teniendo como resultado la revisión permanente de la información de servicios por parte cada una de las áreas de la Entidad.

Por ello se puede afirmar que los trámites y servicios surtidos por las distintas dependencias, inclusive los que han sido concesionados, se encuentran por primera vez, debidamente consolidados, actualizados y disponibles a través de la página web, la guía de trámites y servicios del Portal de Bogotá y el SUIT.

Realizar la cualificación de los servidores de la SDM

La Dirección de Servicio al Ciudadano, adelantó el proceso de inducción y reinducción, capacitación y cualificación de los servidores de punto de contacto con el ciudadano, a través de varios ciclos de capacitaciones con



Informadores del SuperCADE, Personal de los Centros Locales de Movilidad y profesionales de Acuerdos de Pagos .

En este proceso se enfatizó en temas relacionados con la “Política Distrital de Servicio al Ciudadano”, el MECI, Modificación del Código Nacional de Tránsito, canales de servicio al ciudadano, Centros Locales de Movilidad, Trámites y Servicios de la SDM y SITP entre otros temas. Dichas capacitaciones de adelantaron durante los días 3, 6 y 7 de septiembre.

Adicionalmente, para reforzar el tema del Sistema de Gestión de Calidad de la SDM y el MECI, el 17 de septiembre se desarrolló una actividad lúdica, a través de una Carrera de Observación en la Sede de Compensar de la 220, con todo el personal de la Dirección de Servicio al Ciudadano.

En el propósito de fortalecimiento del sistema de recaudo a través de los acuerdos de pagos por comparendos, durante todo el año se dictaron capacitaciones a todo el personal de auxiliares y abogados de las Subdirecciones de Jurisdicción Coactiva y de Contravenciones que están en los diversos puntos de contacto, prestando dicho servicio.

Fue elaborada y publicada la Cartilla de trámites y servicios ofrecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad que contiene entre otros temas, el sector movilidad en el contexto de la gestión pública del Distrito; ¿Qué es la Secretaría Distrital de Movilidad?; Sistema de Gestión de Calidad (SGC), modelo estándar de control interno (MECI) y Servicios directos e indirectos.

Se dictaron capacitaciones sobre canales de comunicación y la Política Distrital de Servicio al Ciudadano a la Dirección de Seguridad Vial (Grupo OLA NARANJA), Subdirección Financiera, Oficina Asesora de Comunicaciones.

En la Red de Bibliotecas, se realizaron charlas sobre el uso de las herramientas WEB de la entidad, como instrumento de consulta ciudadana.

Mantener el nivel de calidad en la prestación del servicio a través de red CADE

La meta propuesta de 650.000 ciudadanos en la presente vigencia fue superada en un 17.43%. El volumen de ciudadanos alcanzó 763.301, cifra que evidencia pasar de 36.762 a 71.193 ciudadanos atendidos mensualmente en promedio.

Se dio apertura al SuperCADE del 20 de julio, donde la entidad atiende un promedio diario de 485 ciudadanos, así mismo es importante mencionar que fue robustecida la red tecnológica de información con la instalación de canales de comunicación dedicados, para obtener inmediata respuesta a las solicitudes



de acuerdos de pago y expedición de certificaciones de los cursos de pedagogía.

Fue incrementado el número de módulos de atención en el SuperCADE de Movilidad en ocho, para dar apertura a la información del SIMIT, información de los procesos de embargos y desembargos; radicación de excepciones por comparendos, entregas de inventarios de patios y grúas, y fortalecer la presencia de la policía de tránsito en los procesos contravencionales.

El servicio de atención de acuerdos de pago por comparendos fue ampliado para atender en todos los puntos de la Red CADE, lo que significó un aumento del 300 por ciento en el volumen de acuerdos de pago logrados este año en relación con el año anterior.

En el tema de recaudo en los puntos de servicio fue ampliada la atención del Banco Colmena en el SuperCADE de Movilidad permitiendo así una capacidad de recepción de 1.700 pagos diarios. Se dio inicio al pago en línea a través del Botón de Pagos PSE, para que los ciudadanos a través de sus cuentas bancarias puedan cancelar las deudas por comparendos. Así mismo fueron habilitadas todas las 54 oficinas del Banco de Occidente para la recepción de pagos por comparendos.

Se gestionó la ampliación de su capacidad operativa y fue aprobado por parte de la Secretaría General la adecuación total del área de los dos SuperCADEs (Calle 13 y Movilidad) para que tengan una sola área de servicio..

Cursos de pedagogía: se fortaleció el esquema de atención con la apertura y fortalecimiento de la plataforma tecnológica para la atención de cursos en todos los puntos de la RED CADE (SuperCADE 20 de Julio, superCADE Suba y SuperCADE Américas), permitiendo un incremento del 126% en el volumen de ciudadanos que accedieron a este servicio en los SuperCADEs de 20 de Julio, Américas y Suba, en comparación con el año inmediatamente anterior.

La meta propuesta de atender a 270.000 ciudadanos que realizan los cursos por descuento en el valor de comparendos, fue superada en un 13% en tanto se registraron 305.077 asistentes. Es importante destacar que con la expedición de la Ley 1383 en marzo de 2010, se incrementó el número de ciudadanos asistentes a los cursos de pedagogía teniendo en cuenta que se establecieron dos plazos nuevos para obtener los descuentos en el valor de los comparendos, del 50% ó 25%; Así mismo, es necesario resaltar que el aumento en los índices de registro de este servicio fue consecuencia de la entrada en vigencia de la Resolución 4230 de octubre de 2010, donde se estableció como requisito indispensable para obtener rebajas del 50% en el valor de la deuda de los comparendos vigentes, anteriores a marzo de 2010, realizar el respectivo curso pedagógico.

Precisamente estos resultados, su infraestructura alcanzada y el nivel de calidad en el servicio ofrecidos por la Secretaría de Movilidad durante todo el año, fueron debidamente reconocidos por la Administración Distrital al otorgarle



a la Red CADE de Movilidad, el reconocimiento como la mejor práctica del servicio en la ciudad.

Fortalecimiento en la prestación de los servicios

Liquidación y pago de patio y grúas: La centralización en el SuperCade de Movilidad del servicio de liquidación y pago de servicios de patios de ha permitido disminuir los tiempos de entrega de vehículos a los ciudadanos, así como ha mejorado ostensiblemente la calidad del servicio que se presta a os mismos. De igual manera se ha logrado mejorar el seguimiento y control a los recursos que se generan por esta causa.

Entrega de inventarios de ingreso a patios en el SuperCade: El envío por sistema FP desde los patios de inmovilización de las imágenes de los inventarios de ingreso, ha permitido evitar que los ciudadanos deban realizar desplazamientos innecesarios al respectivo patio, además que ha mejorado la imagen de la Secretaría ante la ciudadanía.

Nivel de Satisfacción de los usuarios atendidos en el SuperCADE de movilidad

La percepción de los ciudadanos sobre los servicios del SuperCADE de Movilidad fue calificada como satisfactoria con un promedio de 91.06%. Lo anterior tiene como objetivo medir el grado de satisfacción y expectativas de los ciudadanos, frente a los servicios que se prestan de manera directa a la ciudadanía, la Dirección de Servicio al Ciudadano realizó tres encuestas en el presente año.

En los demás puntos de la Red CADE de movilidad los siguientes fueron los puntajes de satisfacción obtenidos: SuperCADE 20 de Julio 99.84%; SuperCADE Américas 97.86% y SuperCADE suba 99.85%, generando así un promedio de conformidad por parte de los ciudadanos, de 98.33%.

Los aspectos evaluados por los ciudadanos en las encuestas fueron la rapidez en el servicio, la adecuada información al ingreso de los puntos, la habilidad de los funcionarios, orientación oportuna, solución de dudas, amabilidad y respeto por parte de los funcionarios, la presentación de los funcionarios, orden en la fila y sitios de espera, la claridad en la señalización, pinturas y acabados, áreas de espera y tiempo de atención en audiencia.

9.2.3.1 Centros locales de movilidad

El Centro Local de Movilidad (en adelante CLM) es un espacio para la participación, organización y concertación de temas relacionados con la Movilidad desde los principios de corresponsabilidad, autorregulación y compromiso. El CLM es concebido como articulador de la ciudadanía y la



Secretaría de la Movilidad. Es así como se desarrollan acciones como: apoyo a operativos en vía, asistencia a reuniones institucionales, divulgación de información en medios de comunicación comunitarios, orientación sobre trámites y servicios de la SDM y el Sector Movilidad, entre otras.

Una comunidad que participa

En las localidades mensualmente se realizaron encuentros comunitarios alrededor de unas necesidades manifiestas, que no se relacionan exclusivamente con una problemática. Para lograr los objetivos planteados, se organizó un Plan de Trabajo con cada comunidad (Agenda Participativa), que permite en el corto, mediano o largo plazo, dar solución a las necesidades planteadas por los participantes.

Durante el 2010 se realizaron ciento setenta y dos (172) encuentros comunitarios, en los cuales participaron siete mil quinientos once (7.511)

Las localidades con más encuentros implementados fueron Fontibón, (15) y Tunjuelito (12). Respecto a la población participante, las localidades que más población reportaron fueron Fontibón con 912, Usaquén con 847 y Kennedy con 667.

La otra actividad relevante en la línea de participación es la conformación de **Comités de Movilidad (CM)**. Durante el 2010 se conformaron 33 Comités en las diferentes localidades del Distrito Capital. Las localidades con el mayor número de comités conformados es: Usaquén, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Suba y Teusaquillo y la localidad con el mayor número de población atendida en los Comités fue Kennedy seguida por Teusaquillo.

Una comunidad formada

Los CLM adelantaron actividades y acciones con el objetivo de capacitar en espacios comunitarios (comedores, JAC, bibliotecas, grupos juveniles, organizaciones, etc.) a los ciudadanos de las diferentes localidades de Bogotá, en Plan Maestro de Movilidad, Movilidad Segura y Participación en Movilidad, en el período analizado se formaron 29.294 ciudadanos a partir de diferentes actividades como talleres, conversatorios, jornadas lúdico-pedagógicas, entre otros. la localidad con mas ciudadanos capacitados fue Usaquén (2638) seguida por Kennedy (2259)

Una comunidad atendida en los centros locales de movilidad

En este ítem se relacionan las personas atendidas en el Punto de Información de la Alcaldía Local, en jornadas de información en vía, en reuniones comunitarias, y otras acciones desarrolladas dentro del Plan de Acción de los CLM. Durante el 2010 se atendieron 69.661 ciudadanos en los Centros Locales de Movilidad, 14.661 por encima de la meta planteada para dicho año.

El mayor número de ciudadanos atendidos en otras acciones fue: Usaquén, con 7762, seguida por Kennedy con 5.291, Suba con 4453, y Engativá con 4.318. La localidad que muestra menor número de personas atendidas es



Sumapaz donde se atendieron 370 ciudadanos, es de resaltar que a pesar de la connotación geográfica de esta localidad, la Dirección de Servicio al Ciudadano hace presencia a través del CLM en la zona rural de la ciudad.

9.2.3.2 Sistema de P.Q.R de la Secretaría Distrital de Movilidad

Con el fin de generar que el 90% de las peticiones que ingresan a la Entidad sean atendidas en los términos de ley, la Secretaría Distrital de Movilidad, desarrollo diversas acciones, como el ajuste al sistema de Quejas y Soluciones de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., y apoyó al grupo de desarrollo de la ETB, para la optimización del Sistema de Correspondencia de la Entidad, con el fin de mejorar la funcionalidad del este aplicativo y así adelantar la labor de seguimiento, cuyo objetivo es garantizar por parte de los funcionarios una respuesta clara, concreta y oportuna a las Peticiones, quejas y reclamos que ingresan a la entidad.

Se logró activar, un Módulo en la nueva Página WEB de la SDM el Link “CONTACTO”, donde el ciudadano registra una solicitud, queja o reclamo, el cual arroja un número de radicado. Este Módulo va ligado al Sistema de Correspondencia de la Entidad, con el fin de acogernos a la normatividad vigente y adicionalmente realizar un pleno control a las peticiones que ingresan a la entidad.

Adicionalmente, la Dirección de Servicio al Ciudadano, participa activamente en la Red Distrital de Atención de Quejas y Reclamos, la cual la lidera la Veeduría Distrital.

9.3. DIRECCIÓN DE PROCESOS ADMINISTRATIVOS.

La Dirección de Procesos Administrativos, como encargada de dirigir y controlar las actividades y programas de carácter sancionatorio relacionadas con las infracciones a las normas de tránsito (contravenciones), a las de transporte (investigaciones al transporte terrestre individual y colectivo), así como, los procesos de jurisdicción coactiva de la Secretaria Distrital de Movilidad, ha realizado las siguientes actividades en la vigencia 2010:

- Se ha realizado un seguimiento a los acuerdos de gestión suscritos con cada una de los Subdirectores, con el fin de conocer el avance obtenido mes a mes, haciendo así un acompañamiento frente a los inconvenientes que se puedan presentar.
- Frente a los indicadores reflejados en el Plan de Acción, la Dirección mensualmente está realizando su consolidación, con el fin hacer un seguimiento a cada uno de ellos.
- Con el fin de clarificar temas jurídicos, se han solicitado conceptos al Ministerio de Transporte sobre temas como:
 - Ley 1383 de 2010



- Llantas lisas
- Reincidencia
- Efectos de la nulidad del decreto 3366
- Se han realizado mesas de trabajo con la Subdirección de contravenciones de tránsito, con el fin de unificar criterios frente a temas propios de la modificación del Código Nacional de Transito (Ley 1383 de 2010)
- Se ha dado respuesta oportuna a la totalidad de los derechos de petición asignados a esta dependencia
- Se suscribió Convenio Interadministrativo de cooperación con la Universidad Santo Tomas, quienes con 10 estudiantes han venido desarrollando tareas dentro de las Subdirecciones y la Dirección, cumpliendo de esta manera con el requisito de Consultorio Jurídico.

La Dirección de Procesos Administrativos como segunda instancia de los procesos adelantados por infracciones a las normas de tránsito y transporte, en el presente año ha fallado el 89.25% de los expedientes recibidos para resolver recurso de apelación.

- Del año 2009, venia un acumulado de **1425 expedientes** que quedaron pendientes para sustanciar del año 2010.

9.3.1. Subdirección de Investigaciones al Transporte.

La Subdirección de Investigaciones al Transporte se ha caracterizado por desarrollar las actividades de su competencia de manera ágil y eficaz, aprovechando el recurso humano y tecnológico, con el fin de darle cumplimiento a la normatividad que regula el transporte público, como también el de poder prestarle un buen servicio a la ciudadanía.

Es así que en el presente año, se han atendido 9236 solicitudes de la ciudadanía, se han iniciado 2043 nuevas aperturas de investigación, se han emitido 2188 autos de sustanciación y 13.084 resoluciones, por violación a las normas de transporte que se encuentran contempladas en el Decreto 3366 de 2003, garantizando que todas las conductas violatorias de la norma, por cualquiera de las modalidades del servicio no queden sin desarrollar las respectivas investigaciones.

La Secretaría Distrital de Movilidad, a 15 de diciembre de 2010 ha dado apertura a 1098 procesos contra empresas por incumplimiento en los pagos del factor de calidad.

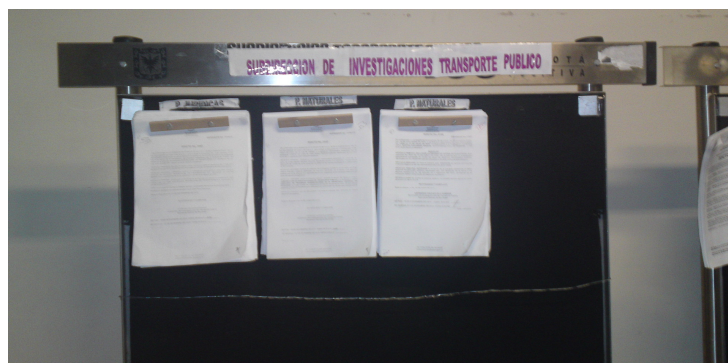
Uno de los principales logros de la Subdirección de Investigaciones, ha sido el de garantizarle a las empresas del transporte y a los propietarios de los vehículos que son sujetos de investigación, la participación activa en todos los temas relacionados con el mejoramiento del servicio; así mismo se les han



dado charlas acerca de la normatividad que regula el transporte público con el fin de darlo a conocer para evitar su posible trasgresión.

En el segundo semestre del presente año se adelantó un plan de contingencia para organizar tanto la base de datos como el archivo de la Subdirección, logrando con esto la depuración del archivo inactivo para un total de 5.988 expedientes listos para remitir al archivo central cumpliendo con las especificaciones de la Ley General de Archivo. Adicionalmente, se hicieron 5.523 cierres de investigación a personas naturales, quedando 3.964 investigaciones activas para personas jurídicas, y remitidos a la Subdirección de Jurisdicción Coactiva 4.932 expedientes.

Dentro de la labor de organización, se logró implementar el procedimiento de notificaciones por edicto, a través de una cartelera especial que brinda facilidad para la consulta a los usuarios y seguridad a los documentos puestos a la vista.



SECRETARIA DE MOVILIDAD	
No. Caja	387
Sede	SECRETARIA DE MOVILIDAD
Depósito	Piso 1
Estante	Bandeja
Dependencia	INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO
Serie	PROCESO ADMINISTRATIVO AL TRANSPORTE PÚBLICO
Subserie	EXPEDIENTE TRANSPORTE PÚBLICO
Contenido	ARCHIVO INACTIVO
No. Carpeta	9496 - 9500
Fecha Inicial	
Fecha Final	
Nivel	Gestión ☐ Central ☐ Apoyo ☐

SECRETARIA DE MOVILIDAD	
No. Caja	388
Sede	SECRETARIA DE MOVILIDAD
Depósito	Piso 1
Estante	Bandeja
Dependencia	INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO
Serie	PROCESO ADMINISTRATIVO AL TRANSPORTE PÚBLICO
Subserie	EXPEDIENTE TRANSPORTE PÚBLICO
Contenido	ARCHIVO INACTIVO
No. Carpeta	9501 - 9525
Fecha Inicial	
Fecha Final	
Nivel	Gestión ☐ Central ☐ Apoyo ☐



Las metas fijadas para la subdirección de investigaciones al Transporte para la presente vigencia son:

- Aperturar el 100% de las infracciones al transporte con corte a 30 de noviembre, dicha meta se encuentra al **100%** ya que de todas las infracciones que ha tenido conocimiento ésta subdirección se encuentran aperturadas.
- Agotar la etapa probatoria del **70%** de las investigaciones adelantadas y fallar el **60%** de las investigaciones iniciadas en el año 2008, los procesos agotados la etapa probatoria se encuentran en un 92% para una ejecución del **130%** sobre la meta propuesta y los fallos se encuentran en un 86% pero del total de las investigaciones aperturadas como se puede observar en el cuadro antes visto.
- Lograr organizar el archivo inactivo de la Subdirección, de forma tal que cumpliera con las normas de archivo del Distrito.
- Satisfacer en forma ágil el proceso de notificaciones con los investigados por las infracciones a las normas de transporte público colectivo e individual.
- Los procesos que se adelantan por violación al Decreto 115 de 2003 son 1098 investigaciones, a la totalidad de estas se les ha agotado la etapa de pruebas y han sido falladas 1006, habiendo remitido a cobro coactivo 559. Quedando pendiente 92 investigaciones por fallar.

9.3.2. Subdirección de Ccontravenciones.

Atendiendo a que la esencia del servicio que se presta en la Subdirección de Contravenciones de Tránsito es la atención de ciudadanos; el proyecto principal ha sido la prestación eficiente, transparente, confiable, amable y segura de los procedimientos que se adelantan, condiciones que en general se han cumplido satisfactoriamente, generando con ello mayor satisfacción en los usuarios, además de un ambiente de trabajo más placentero y cómodo. Situación de gran importancia por el impacto que como entidad genera la buena atención a la ciudadanía, en un lugar que es eje central de la misma.

De la misma manera, se pueden señalar algunos puntos concretos como:

- El reconocimiento ante organismos de tránsito de diferentes municipios y ciudades, como una entidad organizada que optimizó la atención de ciudadanos en el tema de tránsito y transporte.
- Resolver más del 90% de los procesos contravencionales de tránsito de manera inmediata.
- Entregar diariamente entre 250 y 350 vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito, previo cumplimiento de requisitos.
- La comunicación constante y directa con funcionarios de la SIJIN para la solución de inconvenientes presentados con los vehículos automotores que llevan varios meses en los patios y presentan problemas legales.



- La ubicación de propietarios inscritos a nivel nacional cuando no se ha legalizado la tradición de dominio (traspaso) y el vehículo ha sido inmovilizado.
- Judicializaciones a diferentes conductores, abogados litigantes, tramitadores, por la presentación de documentos adulterados.
- El contacto directo con distintas instituciones como Fiscalías Seccionales, SIM, SIMIT, DAS, para la obtención de información relacionada con vehículos que presentan alertas por distintas circunstancias.
- Actualmente se atiende un promedio de 1000 personas diarias.
- Se cuenta con el personal suficiente para atención de los ciudadanos con tiempos mínimos de espera
- El acompañamiento continuo de agentes de la DIJIN y SIJIN para realizar las capturas.
- Ejercer control e imponer sanciones a los conductores mediante el proceso contravencional de reincidencia. El aumento en los horarios de atención, esto es, de lunes a viernes de 7 de la mañana a 7 de la noche y los sábados de 8 de la mañana a 12 del medio día.
- Tener todos los procesos sistematizados, incorporando la información inmediatamente, de tal forma que en tiempo real el ciudadano conozca la decisión del proceso contravencional, así como la autorización de salida de patios, para que seguidamente se proceda a su liquidación y pago.
- Atención de los ciudadanos previa entrega de turno por proceso, evitando la intermediación de terceros, disminuyendo tiempos de espera y mejorando el grado de satisfacción de los ciudadanos.
- Personal preparado con el que se ha logrado atender las necesidades requeridas por el servicio prestado, esto es, acuerdos de pago, impugnaciones, salidas de vehículos inmovilizados, reincidencias y todas aquellas actividades que por los cambios de la Ley sean necesarios adelantar.

Con el fin de que los asuntos sometidos a consideración de la Subdirección de Contravenciones se resolvieran de manera ágil, oportuna y eficaz, adoptando la decisión en un término razonable con observancia de las garantías procesales, una de las metas fijadas para esta Subdirección consistió en adelantar en una sola audiencia el 90% de las impugnaciones de comparendos que se realizarán; meta que durante el año se cumplió de manera satisfactoria. Vale la pena mencionar que con la entrada en vigencia de la Ley 1383 de 2010, esto es, el 16 de marzo del presente año, el número de usuarios que se presentaban a impugnar los comparendos se disminuyó notablemente, teniendo en cuenta que prefiere el ciudadano pagar con el descuento del 50% efectuando curso.

Así mismo y como quiera que en algunas oportunidades se hace necesario suspender las audiencias con el fin de recaudar pruebas que produzcan la certeza necesaria para emitir el fallo correspondiente, otra de nuestras metas fue adelantar mínimo el 80% de las audiencias de continuación en un término menor o igual a 20 días hábiles, esto para garantizar que se resuelva la



situación contravencional del ciudadano en un término prudente y razonable, dándole celeridad al proceso; indicador que también se ha cumplido en el curso del año de manera satisfactoria.

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos estratégicos de la Secretaría Distrital de Movilidad es el de *“Fortalecer el control y ejecutar las estrategias, planes y programas en materia de vigilancia de tránsito, transporte y seguridad vial en la ciudad de Bogotá”*. En tal sentido, la modificación al Código Nacional de Tránsito, traída con la expedición de la Ley 1383 de 2010, permite desarrollar más a fondo este principio, con la posibilidad de detectar infracciones en vía, a través de la utilización de medios técnicos y tecnológicos.

En aplicación de lo anterior, la entidad ha venido estructurando el proceso señalado en el art. 22 de la Ley 1383, modificadorio del art. 135 de la Ley 769 de 2002, estratégicamente durante lo corrido del segundo semestre del año 2010, con el fin de que el mismo de inicio a principios del año 2011. A la fecha, la entidad cuenta con los espacios físicos para ubicación de los agentes participantes del proceso, los acuerdos necesarios para la utilización de la tecnología existente y se encuentra desarrollando los procedimientos de contratación requeridos para la adquisición de nueva y más avanzada tecnología; de igual manera se tienen las conexiones necesarias para el desarrollo exitoso del proceso, con el engranaje de la información a través de web services, que permiten la disponibilidad de la misma en tiempo real, Frente a estos cambios la Subdirección de Contravenciones se ha estado preparando con el recurso humano para que una vez se encuentren listos los medios físicos y tecnológicos avancemos en el proceso sin inconveniente alguno.

9.3.3. Subdirección de jurisdicción Coactiva.

- Se realizó el proceso de tercerización de la gestión persuasiva con COVINOC S.A., a partir del 29 de Septiembre.
- Con relación a lo anterior se presentó un avance en el indicador de pago dentro del mismo mes de un 8,55% en los dos primeros meses.
- Se masificó el proceso de acuerdos de pago, generándose a corte 31 de Diciembre de 2010, 58.484 por un valor de \$10.012 millones de pesos. En cuatro puntos de atención en todo Bogotá.
- Al cierre de 2010 la Secretaría Distrital cumplió con la meta de recaudo en un 100,71%, ya que a corte 31 de Diciembre de 2010 se recaudaron \$180.510 millones de pesos en sus rubros Multas, Semaforización y Derechos (Trámites, Patio Público y Patio Privado y Grúas). De un presupuesto de \$179.238 millones de pesos para la vigencia.
- Se genera una mejora del 21,57% en el índice de pago de comparendos dentro del mismo mes pasando de un promedio de pago 31,02% entre el 2007 – 2009 pasamos a un 37,71% durante el 2010.
- Se generaron y notificaron 336,817 mandamientos de pago a corte 31 de Diciembre de 2010, generando un sobre cumplimiento de la meta acordada



en los Acuerdos de Gestión Firmados por la Subdirección. Se han utilizado mecanismos de notificación personal, correo y por edicto.

- Se instaló el Botón de pago en la página web de la secretaría distrital de movilidad para cancelar en línea con tarjetas débito las multas de infracciones de tránsito, logrando que a corte 31 de Diciembre de 2010 se hayan realizado 3,794 transacciones efectivas por un valor de \$ 634,964,114.
- Se desarrollo la impresión de un documento con código de barras, para pormenorizar el recaudo efectivo y mejorar la atención al ciudadano.
- Se reorganizo la Subdirección creando cuatro áreas que hacen parte del proceso coactivo encabezado por un líder.
- Se recibió Fondatt en liquidación para continuar con los procesos de cobro coactivo y a su vez se unificaron dentro del proceso de la SDM empalmando la información en base de datos con la entidad.
- Se abrieron nuevos puntos de atención en los SuperCade de Américas, Suba y 20 de Julio.
- Se entregó durante varios meses, a cada uno de los infractores un volante informativo llamado “Comparendo Naranja” en el cual se encuentra toda la información sobre el proceso contravencional y sus beneficios.
- Se han decretado y radicado en el SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) más de 81.880 embargos por un valor de \$69.257.125.003 pesos.
- Se han realizado continuas capacitaciones sobre el nuevo proceso contravencional y sus beneficios a agentes de tránsito y personal de atención de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Se han modificado las políticas de acuerdos de pago con el fin de flexibilizar las cuotas en montos iguales hasta 60 meses, teniendo en cuenta la capacidad de pago del deudor, ampliando los horarios de atención en brigadas de atención los fines de semana y asignando el servicio mediante cita previa.
- Se ha Implementado la política de que al momento de la firma del acuerdo de pago y de la autorización por parte del deudor a la SDM, reportar el comportamiento de pago del acuerdo a las centrales de riesgo.
- Se inició el cobro persuasivo mediante llamadas a los infractores (invitándolos a pagar) a partir del segundo día hábil de imposición con el fin de lograr el pago con beneficios, realización del curso pedagógico o impugnación de la infracción. Esta actividad hoy se realiza a través de COVINOC S.A.
- Se desarrolló una campaña informativa para comunicar a todos los deudores los beneficios de la Ley 1383 del 16 de Marzo de 2010. Que brinda el 50% de descuento en sus comparendos si paga y realiza un curso pedagógico antes del 16 de Marzo 2011.
- Se conformó un sistema de información que permite la gestión masiva de acciones de cobranza acumulando procesos por deudor, logrando así mayor eficiencia en el cobro y efectividad en sus resultados.



- Se automatizó más del 70% del proceso de cobro persuasivo y coactivo.
- Se habilitó un nuevo canal de recaudo poniendo en servicio el “Botón de Pagos” en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, donde se puede pagar con cualquier tarjeta débito.
- Se contrató la Gestión Persuasiva y el seguimiento a los Acuerdos de Pago con una empresa especializada en cobranza desde el mes de Septiembre de 2010. Esta actividad se desarrolla con COVINOC S.A. la cual se desarrolla llamadas de recordación, de cobro, envío masivo de correspondencia y visitas a deudores no localizado.
- Se implementó el comité de ingresos con el fin de realizar un monitoreo preventivo y correctivo a las metas presupuestales de ingresos, identificando acciones de mejora.
- Se aumentaron los puntos de pago, pasando de 2 oficinas del Banco de Occidente a 56 en la ciudad de Bogotá.

Frente a las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Positiva se obtuvieron los siguientes resultados:

- Realizar gestión persuasiva al 80% los deudores de multas y comparendos ubicables al 31 de diciembre de 2010 = **CUMPLIDO 100%**.
- Notificar mandamientos de pago al 60% de los deudores por concepto de multas y comparendos = **CUMPLIDO 100%**.
- Índice de efectividad gestión persuasiva (Número de Comparendos pagados en el mes de los impuestos en el mismo mes / Número de comparendos impuestos en el mes) = **CUMPLIDO 100%**.

Mejora en el índice de recaudo (*Comparendos pagados dentro del mismo mes de su imposición*):

COMPARENDOS PAGADOS 2007

AÑO 2007		
CANTIDAD DE COMPARENDOS IMPUESTOS (*)	CANTIDAD DE COMPARENDOS PAGADOS	ÍNDICE DE PAGO
474,322	150,686	31,77%

(*) No incluye comparendos impuestos con valor CERO.

Fuente: SSM-DPA-SJC

COMPARENDOS PAGADOS 2010

AÑO 2010			
	Cantidad de Comparendos Impuestos	Cantidad de Comparendos Pagados	INDICE DE PAGO
Recaudo Multas de Transito	756,462	282,408	37.33%

(*) No incluye comparendos impuestos con valor CERO

Fuente: SSM-DPA-SJC



Esto representa una mejora de 5,56 puntos porcentuales es decir un delta de mejoramiento del 17,50% frente al año 2007 y un aumento en el valor recaudado en un 100,54% frente al 2007 a corte Diciembre 2010.

RECAUDO 2007 VS 2010

	REAL A 31 DE DICIEMBRE 2009	REAL A 31 DE DICIEMBRE 2010	INDICE DE MEJORA
Recaudo Multas de Transito	\$ 50,922	\$ 102,117	100.54%

Fuente: SSM-DPA-SJC0

10. INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU

Los grandes proyectos que ejecuta el IDU y que apuntan a mejorar la movilidad de ciudad se enmarcan en Transmilenio Fase III, las obras de grupo 1 de Valorización y los Distritos de Conservación en la malla vial. A continuación se hace un balance de la gestión adelantada:

El IDU ejecuta las obras de la fase III de Transmilenio correspondientes a la adecuación al sistema, de los corredores de la Calle 26 y la Carrera 10. Dichas obras comprenden la construcción de los carriles exclusivos “Solo Bus”, las calzadas mixtas, puentes vehiculares, puentes peatonales, espacio público asociado y la ciclorruta.

Ejecuta las 36 obras correspondientes al grupo 1 de Valorización con intervenciones en vías, intersecciones, puentes peatonales y espacio público. Entre ellas se destacan las siguientes obras terminadas:

Vías:

- Av. José Celestino Mutis (AC 63) desde Av. Ciudad de Cali (AK 86) hasta Tv. 93, Av. Villavicencio (AC 43 Sur),
- Av. Ciudad de Cali (AK 86) hasta Av. Tintal (AK 89B) (Calzada Norte)
- Av. Colombia (TV 21 y TV 23), desde la Dg. 63 hasta empalmar con la cra. 24 con cl 62
- Av. Mariscal Sucre (cra. 19 y cra. 20), en la calle 39 para empalmar con las cras. 22 y 24 desde la cl 41 hasta la cl 45 (Av. Francisco Miranda)

Intersecciones:

- De la Av. Primero de Mayo por Av. Poporo Quimbaya
- La Av. José Celestino Mutis (AC 63) por Av. Ciudad de Cali (AK 86).
- Puentes peatonales:
- Av. del Congreso Eucarístico (AK 68) por Calle 23 Sur
- Av. Centenario por Carrera 75ª.

Espacio Público:

- Andenes faltantes Cra. 13 entre Cl 26 y Cl 32 ambos costados
- Cra. 13 entre Cl 32 y Cl 45 costado occidental
- Cra. 13 entre Cl 63 y Cl 66 costado oriental



- Cra. 13 entre Cl 66 y Cl 68 ambos costados
- Andenes Av. Carlos Lleras Restrepo (AC 100) entre la Av. Santa Bárbara (AK 19) y Av. Paseo de los Libertadores (Autopista Norte)
- Andenes Cl 122 entre Av. Paseo del Country (AK 15) y Av. Santa Bárbara (AK 19)
- Andenes Cl 76 entre Av. Paseo del Country (AK 15) y Av. Caracas (AK 14)

Igualmente el IDU ejecuta labores preventivas y correctivas en la malla vial arterial, intermedia y local, mediante actividades de diagnóstico, programación de intervenciones, estudios y diseños, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, reconstrucción y construcción sobre la malla vial arterial, intermedia y local, así como la atención de emergencias y obras menores de mejoramiento, a través de los 6 contratos de “Distritos de conservación” en los que se ha dividido la ciudad.

DISTRITO	LOCALIDAD	DISTRITO	LOCALIDAD
NORTE	SUBA – USAQUÉN.	SUR	CIUDAD BOLÍVAR - TUNJUELITO – USME.
CENTRO	BARRIOS UNIDOS - CHAPINERO - TEUSAQUILLO - PUENTE ARANDA - LOS MÁRTIRES – ANTONIO NARIÑO.	SUR OCCIDENTE	KENNEDY – BOSA.
SUR ORIENTE	SANTA FE - CANDELARIA - SAN CRISTÓBAL – RAFAEL URIBE.	OCCIDENTE	FONTIBÓN – ENGATIVÁ.

Por otra parte, construye y reconstruye vías locales, Corredores de Movilidad Local y Rutas Alimentadoras con el fin de mejorar el acceso a los barrios, optimizando tiempos de desplazamiento.

Realiza mantenimiento rutinario, preventivo y correctivo en calzadas, espacio público, puentes peatonales y ciclorrutas de los corredores de las fases I y II de Transmilenio. El mantenimiento está encaminado a mitigar el deterioro prematuro que ha sido detectado en algunos sectores de las troncales de Transmilenio de la fase I y recuperar la movilidad perdida como consecuencia de algunos daños severos, así como mantener de forma rutinaria y preventiva los corredores de la fase II del sistema.

Este año 2011 se tiene previsto la entrega de las obras de la fase III de Transmilenio, las obras de valorización y avances significativos en intervenciones en la malla vial con el programa de distritos de conservación.

Del primer grupo se entregarán las troncales de la calle 26 y la carrera 10ª, menos la de la carrera 7ª que este año inicia su ejecución una vez sean adecuados los corredores que servirán de desvíos, como las carreras 5ª y 13 y la Avenida Circunvalar y sea aprobado por parte de la SDM el Plan de Manejo de Tráfico. El inicio de obra está previsto para el mes de febrero y el proceso constructivo se extenderá hasta el año 2012.



De las 36 obras de valorización este año se entregaran 35. Ya se finalizaron 20 y quedan faltando 16, 15 de las cuales se encuentran en ejecución y serán entregadas este año y el deprimido de la Calle 94 con Carrera 9ª que a pesar de que ya cuenta con diseños no se ha empezado la construcción y su intervención se extenderá hasta el año entrante.

Las intervenciones ejecutadas a través de los contratos de distritos de conservación finalizaran en el año 2012, año de terminación de dichos contratos. Sin embargo, solo en el 2010 se taparon 25.054 huecos, se mantuvieron 412 segmentos viales, se rehabilitaron 212, se construyeron 108 y se ejecutaron 1.325 acciones de movilidad. Actualmente, se encuentran activos 98 frentes de obra.

Con estos contratos de Distritos de Conservación, se tiene una meta física de ejecución de 2.331 kilómetros/carril hasta el año 2012. A 31 de diciembre se ha efectuado 985,16 Km - carril de mantenimiento, 122,02 Km - carril de rehabilitación y 14,74 Km – carril de construcción, para un total general de 1121,92 Km - carril terminados.

Se está ejecutando 23,30 Km - carril de mantenimiento, 34,57 Km - carril de rehabilitación y 21,69 Km – carril de construcción, para un total general de 79,56 Km - carril en intervención.

Cambios o mejoras de la ciudad generados por el sector movilidad

El sector movilidad ha contribuido con la mejora en la movilidad de la ciudadanía desde 2 puntos fundamentales:

Conservación y recuperación de la malla vial existente

Como se aprecia claramente en la Figura y en la

Figura , en general el número de Km.-carril de malla vial en buen estado ha aumentado gradualmente, al mismo tiempo que decae el número de Km.-carril de malla vial en mal estado, tendencia que se ha mantenido desde el año 2007.

Figura 1. Variación del estado de la malla vial arterial de Bogotá en los últimos 6 años

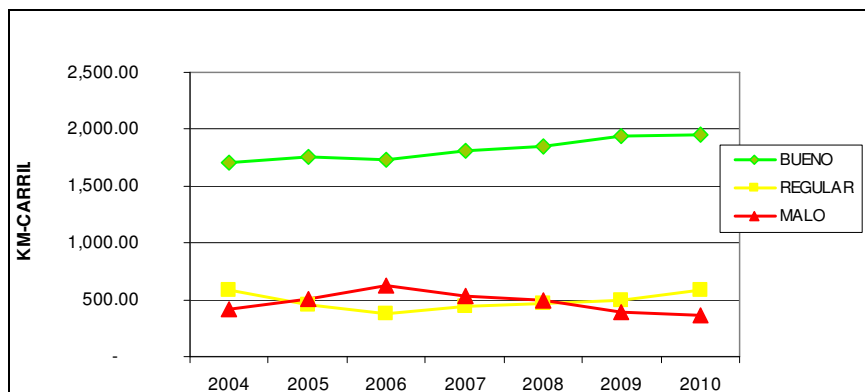
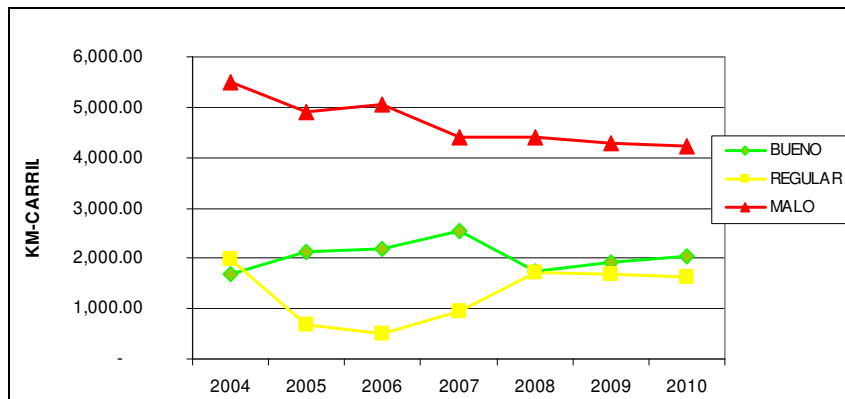




Figura 2 Variación del estado de la malla vial local de Bogotá en los últimos 6 años



Debido al trabajo llevado a cabo en la malla vial arterial desde el año 2007 a la fecha, se ha logrado pasar de 1.807 kilómetros-carril que se encontraban en buen estado en la malla vial arterial en diciembre de 2007 a 1.953,9 Km.-carril en buen estado en diciembre de 2010. Es decir que en los tres últimos años fueron intervenidos 146.9 Km.-carril.

En virtud del mantenimiento preventivo, correctivo y el constante monitoreo llevado a cabo a los 1.938,3 Km-carril de malla vial arterial que se encontraban en buena condición a Diciembre de 2009 se logró mantener su estado y evitar el deterioro. Actualmente la ciudad cuenta con un total de 2.894,5 Km/carril de los cuales el 67,51% está en buenas condiciones.

En cuanto a la malla vial local en diciembre de 2009 se tenían 1.924,6 Km-carril en buen estado, se lograron llevar a este estado 2.027,5 Km-carril, es decir que se intervinieron en total en los dos años, 102,9 Km-carril. De esta manera, actualmente se encuentra en buen estado el 25,7% de los 7.886 Km-carril de las vías locales.

Estas actividades se llevaron a cabo gracias al drástico incremento en los frentes de trabajo de los diferentes proyectos de mantenimiento, tendencia que se puede apreciar en la



Figura 1 con lo cual se han logrado intervenir los tramos que se discriminan en la tabla No.1

Figura 1 Frente de Obra Activos años 2009-2010

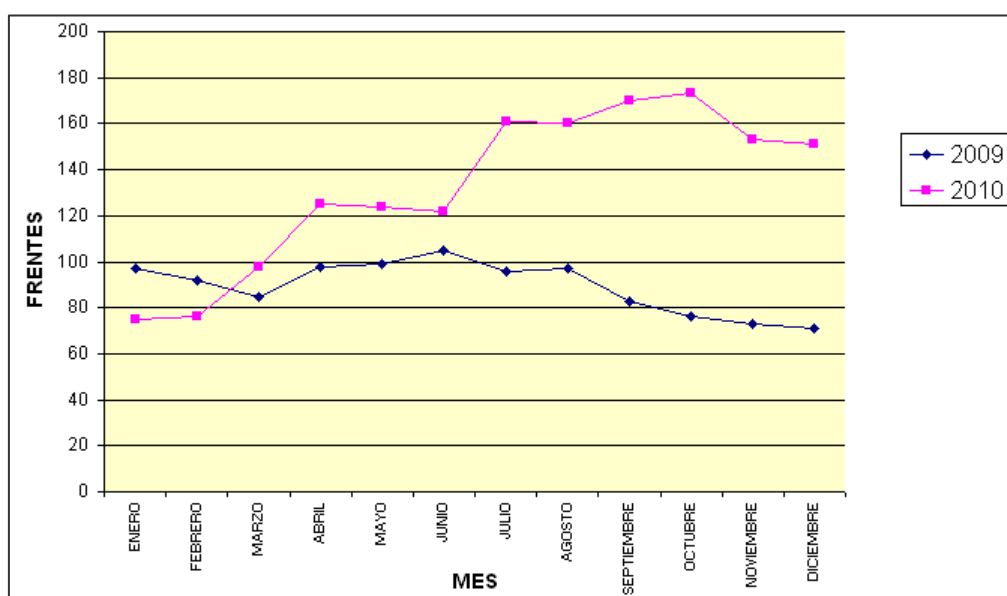


Tabla 1 Segmentos Ejecutados por tipo de intervención

TOTAL TERMINADOS	SEGMENTTOS	2010	TOTAL 2008-2010
DE MANTENIMIENTO		1.694	7.008
DE REHABILITACION		212	1.435
DE CONSTRUCCION		112	791
ACCIONES DE MOVILIDAD		1.402	2.805
TOTAL		3.420	12.039

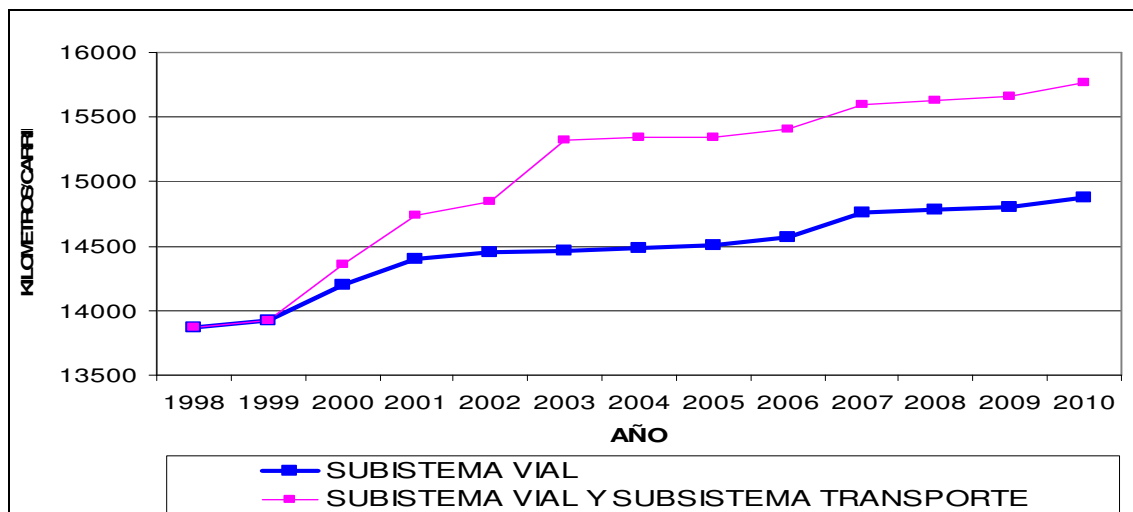


Ampliación de la malla vial

Se han hecho importantes esfuerzos sectoriales e intersectoriales para ampliar la extensión de la malla vial de la ciudad como se muestra en la

Figura 2, en la cual se evidencia que desde el año 2007 se ha mantenido el ritmo al que se crece la malla vial en respuesta a las necesidades de la comunidad.

Figura 2 Evolución en la extensión de la malla vial de Bogotá en los últimos 12 años



Así pues, considerando el subsistema vial y el de transporte se pasó de tener 15.601,4 km-carril en el 2007 a 15.768,3 km-carril en el 2010 aumentando en 166.9 km-carril la longitud de la malla vial de la ciudad, a un ritmo promedio interanual de 53,4 km-carril por año.

Las anteriores acciones redundan no solo en la mejora de la movilidad de los capitalinos sino que además, con la construcción de estas obras se han generado más de 50.000 empleos directos e indirectos durante el año 2010, no solo en la construcción de las troncales sino también en los distritos de conservación con los cuales se ha logrado el arreglar 3000 cuadras y reparar más de 14000 huecos solo en el año 2010.



10.1. Metas estratégicas

Objetivo Derecho a la Ciudad

Programa: Sistema integrado de transporte público

Respecto a la meta estratégica relacionada con la construcción de 20 Km. de troncales de la fase III (Calle 10 - Calle 26), al cierre de la vigencia 2010 se tenían construidos ,11.64 Km. de troncales de Transmilenio lo que corresponde a el 58% de la meta propuesta para el cuatrienio. Con respecto a lo programado para realizar en la vigencia anterior (2010) se alcanzo una eficacia del 43%, dado que se atravesó por fenómenos meteorológicos atípicos que dificultaron el avance de las obras. Estas obras beneficiarán a 7 de las 20 localidades y están proyectadas para entregar en su en el transcurso del 2011 así:

- El portal del 20 de julio , ubicado entre las carreras Tercera y Quinta, entre las calles 30 sur y 32 sur, del barrio 20 de julio que cuenta con más de 132 mil metros cuadrados será entregada en Marzo de 2011.
- Las vías del grupo V (Calle 26 entre carrera 76 y el monumento de los Reyes Católicos, en inmediaciones del Puente Aéreo) se entregarán en el primer trimestre del año.
- El resto de vías de la calle 26 que corresponden a 11 Km. aproximadamente serán entregadas en el segundo trimestre del año, al igual que las vías de la Carrera Décima inician en la calle 31 sur y se prolongan en una longitud de 7.2 kilómetros hacia el norte hasta la calle 34.

Programa: Vías para la movilidad

Este programa al contener varias metas estratégicas, se tratará como un conjunto resaltando las más destacadas y sobresalientes. Es así como se tiene que el cumplimiento promedio acumulado de las metas para este programa es del 90%, y la eficacia promedio para la vigencia 2010 esta fue del 70%.

Dentro de las metas que mejor se comportaron en esta vigencia se encuentra el mantenimiento de la red de ciclorrutas (98.62% de eficacia) y la rehabilitación de la malla vial arterial (93.8% de eficacia), lo que contribuye en gran medida a mejorar la movilidad de la ciudadanía en general.

A continuación se muestra el comparativo antes y después de algunas obras de alto impacto positivo para los capitalinos



Ampliación Autopista Norte Calles 183 a 192 (de 3 a 6 carriles)

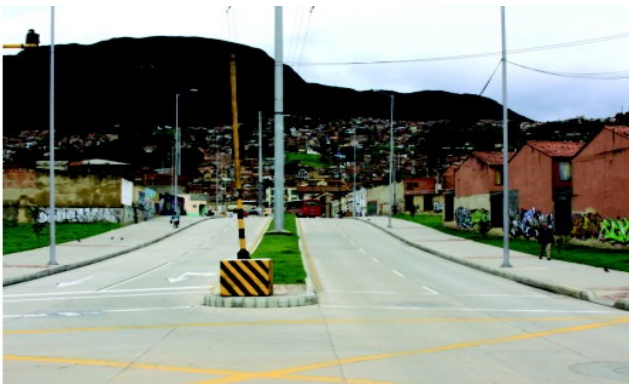


Antes



Ahora

Ampliación Autopista al Llano

	
Antes	Ahora
Av. Comuneros de Carrera Décima a Av. Circunvalar	
	
Antes	Ahora

Peatonal Carrera 10 por Calle 31 Sur	
	
Antes	Ahora

Proyecto “Mi Usme viable y positivo”



CORREDOR DE LA DIAGONAL 98 SUR
ENTRE CARRERA 8 Y CARRERA 7H - ANTES



CORREDOR DE LA DIAGONAL 98 SUR
ENTRE CARRERA 8 Y CARRERA 7H - DESPUÉS



CARRERA 7 ENTRE CALLES 113 SUR Y 114 SUR - ANTES

Antes



CARRERA 7 ENTRE CALLES 113 SUR Y 114 SUR - DESPUÉS

Ahora

Puente peatonal de la Terminal del Sur



Antes



Ahora

Andenes faltantes Carrera 13 entre Calle 26 y Calle 68 (ambos costados)



Antes



Ahora

Puente vehicular Av. Calle 63 por Ciudad de Cali



Antes



Durante la construcción

Andenes de la Av. 19 entre Calles 134 y 161



Antes



Ahora

Intersección de la Av. Carlos Lleras Restrepo (Calle 100) con la Av. Paseo del Country (Carrera 15)



Durante la construcción

Transmilenio Fase III





Algunos de los impactos positivos de las obras mostradas son:

PROYECTO	IMPACTO EN LA CIUDADANIA
Avenida Dagoberto Mejía de Calle 42 Sur a 26 Sur	Se benefician 120.000 personas, mejorando su calidad de vida y la prestación del servicio de rutas alimentadoras
Ampliación de autopista norte de 183 a 192	La autopista paso de 3 a 6 carriles por cada sentido de circulación se benefician 5000 vehículos que se transportan hora sentido



PROYECTO	IMPACTO EN LA CIUDADANIA
Ampliación de autopista al llano	Mejora la movilidad y el acceso a la ciudad, adicionalmente brinda alto nivel de servicio
Av comuneros entre la Cra 10 y la circunvalar	Mejora condiciones de desplazamiento al centro de la ciudad desde el sector de Puente Aranda y viceversa., Se benefician los barrios Sta. Barbara, Comuneros Lourdes, Egipto y Belén
Peatonal Carrera 10 por calle 31 Sur	Mejora las condiciones de la seguridad Olaya Herrera y Florentino González localizados en el área de influencia y los residentes de los barrios Sn Isidro, Country sur América, Villa los Alpes 20 de Julio y Bello Horizonte
Mi Usme Viable y Positivo	Mejora de manera significativa las condiciones de movilidad de la comunidad de Usme, ya que pasaron de tener calles en tierra a superficies estables
Adoquina tu cuadra	Construcción 58.053 m2 en 16 localidades, mejora la calidad de vida de los habitantes de Usme, Usaquén, Santafé, Barrios Unidos, Antonio Nariño, Chapinero, Teusaquillo, Suba, Rafael Uribe Uribe y Kennedy

Perspectivas

El IDU proyecta terminar en el año 2011 las obras en ejecución correspondientes a la Fase III de Transmilenio (Calle 26 y Carrera 10) y a las obras del grupo 1 de Valorización exceptuando el deprimido de la Calle 94 con Carrera 9ª, con el propósito de mejorar la malla vial y espacio público de la ciudad antes del inicio del mundial Sub 20. Los contratos de Distritos de Conservación se terminarán en el 2012.

Es de anotar que, para la vigencia 2011 se apropiaron en el plan Operativo anual de inversiones un total de \$379.000 millones, que serán contratados en las obras correspondientes al Plan Zonal Norte cuya fuente de recursos es la valorización y cuyo estatuto que define la Entidad a cargo del recaudo se encuentra en discusión en el Concejo de la Ciudad.

El IDU iniciará en el 2011 la adecuación de la Carrera 7 al sistema Transmilenio y de la Calle 6 entre NQS y Avenida Caracas y continuará con el mantenimiento de la malla vial arterial de la ciudad mediante el Programa de Distritos de Conservación, el mantenimiento de las Troncales de la Fase I y II, así como el mantenimiento del espacio público.



11. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL - UMV

La UMV de acuerdo a su misionalidad genera estrategias que contribuyen al desarrollo del buen estado de la malla vial local, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad, produciendo mezcla asfáltica que utiliza para la recuperación, rehabilitación y el mantenimiento a la Malla Vial Local.

Principales logros del proceso

Mantenimiento y Rehabilitación de la Malla Vial Local:

La Unidad de mantenimiento Vial realizó mantenimiento, rehabilitación de la Malla Vial Local acorde con las prioridades establecidas.

Atención de Emergencias

La Unidad atendió las emergencias presentadas en las diferentes localidades de la ciudad, salvaguardando la vida y bienes de la ciudadanía.

Retiro de Escombros que permitieron el Mejoramiento del Medio Ambiente

La UMV retiro y transporte escombros, producto de las labores de mantenimiento de las vías, en ejecución directa y por los diferentes contratos con terceros, a la escombrera autorizada por el DAMA.

Producción de mezcla Asfáltica

La Entidad produjo la mezcla asfáltica requerida para la intervención directa a nivel de Mantenimiento y Rehabilitación de la Malla Vial Local.

Fortalecimiento de la Unidad de Mantenimiento Vial

La UMV realizó la Reforma Administrativa fortaleciendo su estructura administrativa, así como su estructura física y la capacidad operativa y tecnológica para brindar servicios ágiles y efectivos.

Se trasladó y puso en funcionamiento la planta de asfalto en caliente, se modernizó en la estructura de sistemas, se desarrollaron aplicativos que facilitan la gestión interna y la atención de los requerimientos de la ciudadanía.

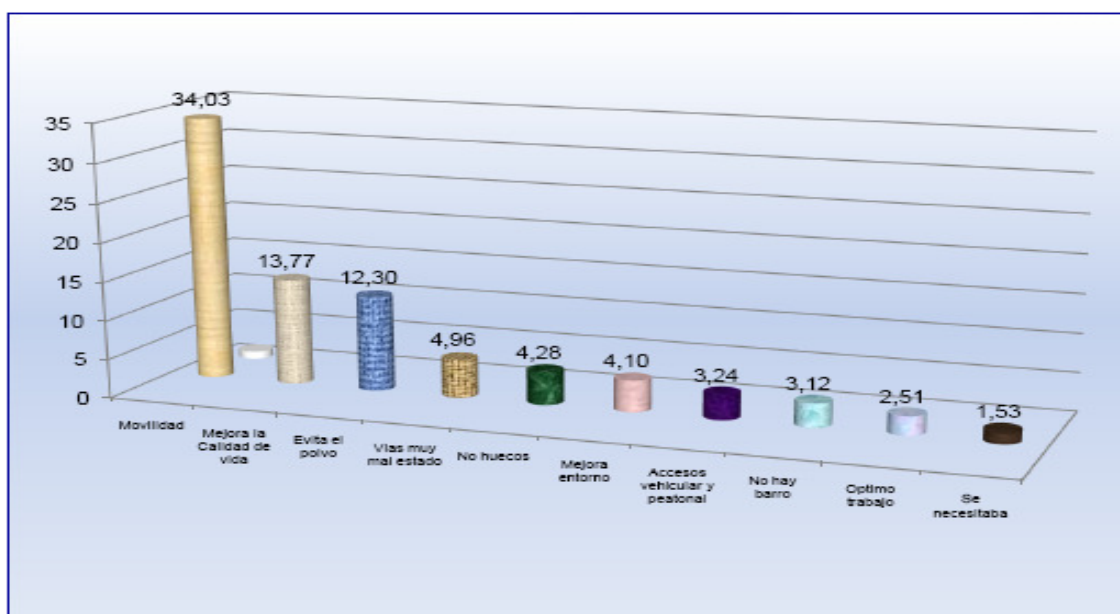
Con las acciones ejecutadas durante la vigencia 2010, en cuanto a la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local de la ciudad, atención de emergencias, demolición de bienes en amenaza de ruina y limpieza de escombros producto de las labores diarias del mantenimiento de las vías, se pueden mencionar los siguientes aspectos obtenidos en beneficio de la ciudadanía:

- Mejoramiento de la calidad de vida de la población residente en barrios con deficiencias en la infraestructura vial.



- Aporte a la comunidad en relación con el bienestar y seguridad al transitar por la ciudad, preservando la malla de circulación permitiendo el flujo libre de peatones y vehículos.
- Mejorando la red vial local de la ciudad.
- Salvaguardando la vida y bienes de la ciudadanía; igualmente prestando el apoyo logístico y técnico a otras entidades encargadas de atender las emergencias
- Mitigando el impacto ambiental que se ocasiona con la actividad de las obras en el mantenimiento de la malla vial de la ciudad.

Con el fin de determinar cómo las obras de Intervención y Mantenimiento de la Malla Vial realizadas por la Unidad satisfacen la necesidad de la comunidad, en el 2010 se efectuaron 1864 encuestas a la población beneficiada, obteniendo los siguientes resultados.



Fuente: Gráfico Subdirección de Mantenimiento Vial-UMV - 2010

11.1. Metas estratégicas

Objetivo Derecho a la Ciudad

Programa Mejoramos el Barrio

La UMV, participa activamente dentro de este programa, que busca mejorar las condiciones de vida de la población, mediante intervenciones integrales relacionadas con la vida en comunidad, el barrio y su entorno, en las Unidades de Planeamiento Zonal –UPZ- de mejoramiento integral.



Recuperación, Rehabilitación y Mantenimiento de la malla vial

Para lograr este objetivo se proyectó ejecutar en la vigencia 2010, **600 Km-carril** a intervenir (en mantenimiento 585 k-carril y en rehabilitación 15 k-carril). La UMV intervino durante la vigencia **659,36 km-carril** de la malla vial local; es decir, un **109,89%**, respecto a lo programado.

La UMV, en la vigencia 2008 - 2010, ha ejecutado **1.348,15 K-carril** de la malla vial local (en mantenimiento 1.257,37 k-carril y en rehabilitación 90,78 k-carril), con un porcentaje de cumplimiento del **61,48%** respecto a los 2.193 K-carril programados para ejecutar en el cuatrienio, faltando por ejecutar 844,85 k-carril equivalente a un 38,52%. del total.

En el cuadro siguiente podemos observar la programación y ejecución de las metas Plan de Desarrollo a partir del año 2008.

Programación - Ejecución de metas 2008 a 2012

Programado Plan de Desarrollo				Ejecutado		
Vigencia	Mantenimiento (Km-carril)	Rehabilitación (Km-carril)	Meta Planteada (Km-carril)	Mantenimiento	Rehabilitación	TOTAL
2008 (2° Semestre)	388,00	25,00	413,00	363,39	25,00	388,39
2009	447,00	50,00	497,00	244,21	56,19	300,40
2010	585,00	15,00	600,00	649,77	9,59	659,36
2011	591,00	9,00	600,00			
2012 (1° Semestre)	83,00	0,00	83,00			
2008-2012	2.094	99	2.193	1.257,37	90,78	1.348,15

Fuente: UMV - 2010

Para el Plan de Desarrollo se estableció una meta de 2.094 km-carril de vías locales mantenidas, a 31 de diciembre de 2011 la ejecución de la meta de mantenimiento estará en un 93% . Igualmente se fijó una meta de 99 km-carril de vías locales rehabilitadas a 31 de diciembre de 2011 se habrá cumplido en un 100%.





Fuente: Gráfico Subdirección de Mantenimiento Vial-UMV - 2010

Durante la Gestión correspondiente a los años 2008 a 2010, la UMV ha producido mezcla asfáltica en caliente, utilizado en las obras de parcheo, bacheo y carpeta de rodadura, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

AÑOS	PRODUCCIÓN MEZCLA - MTS CUBICOS
2008	5.901
2009	39.585
2010	37.570

Fuente: Subdirección Producción UMV - 2010

La Unidad de Mantenimiento Vial a través de la mano de obra especializada, maquinaria y equipos y parque Automotor propios, pretende tener una rápida capacidad de respuesta en obras ejecutadas directamente, fundamentales para optimizar los niveles de producción y desarrollo de las actividades socioeconómicas, logrando con esto hacer más eficiente la movilidad, generando en la comunidad condiciones de paz, seguridad, reconciliación y convivencia.

Adicionalmente, la Unidad de Mantenimiento Vial pretende ser al año 2011 una Entidad Autosostenible para lo cual generará sus propios recursos, desarrollará e implementará estrategias de comercialización que permitirán vender sus productos a empresas particulares y a las Localidades. Se promoverá, por intermedio de la Subdirección de Producción y Comercialización, la venta de mezcla asfáltica en caliente, así como también los de productos como, triturado, mezcla de asfalto en frío, ensayos en el laboratorio y ensayos con el densímetro nuclear, hasta llegar a valores del orden de \$12 mil millones de pesos para el año 2011.

Durante el año 2011 se gestionarán Convenios Interadministrativos, con Entidades Distritales, incluyendo los FDL, por valores del orden de \$20 mil millones por medio de los cuales se mejorará la movilidad, especialmente en las vías locales y de barrio.



Además, se proyecta la adquisición de una nueva Planta de Mezclas Asfálticas en Caliente con la cual aspiramos a duplicar ó triplicar la producción del año 2010 y lograr el mejoramiento de la mayor cantidad de vías locales.

12. TRANSMILENIO S.A.

12.1. Principales logros

Fortalecimiento del Sistema de Control del Sistema Transmilenio

Ubicación de 35 cámaras nuevas para mejorar la cobertura en el Portal de las Américas, en algunas estaciones que fueron ampliadas y en otras estaciones cuya demanda se ha incrementado de manera significativa.

Con la instalación de estas cámaras, se mejoró el seguimiento a la operación en las troncales y portales del sistema, así como la seguridad en las estaciones; con la visualización de la demanda en las estaciones y portales, se puede prestar un servicio de transporte más eficiente y establecer tiempos de respuesta rápidos.

Adicionalmente, durante el año 2010 se implementaron en la totalidad de la Flota de la Fase I (730 buses) el sistema audiovisual al interior de los buses troncales que no habían sido incluidos contractualmente desde el inicio de la operación. Estos equipos permiten mantener informado al usuario no solo de las siguientes 2 paradas en el recorrido del bus en servicio, estación en que se encuentra operando y el destino del bus en que se desplaza el usuario, sino que permite enviar mensajes informativos y de contingencia al interior del bus desde el Centro de Control de TRANSMILENIO S.A.

Fortalecimiento del proceso de Adquisición de Medio de Pago- Recaudo:

Durante el año se mejoró la capacidad de venta y acceso del Sistema de Recaudo mediante la instalación y puesta en operación de 13 barreras de control de acceso y 7 terminales de carga asistida. De igual manera se reforzó la red de ventas externas y móviles con 11 terminales de Carga Automática CATI, y 1 terminal móvil, con los cuales las ventas externas llegan a ocupar el 22% de participación de las ventas totales del Sistema lo que se traduce en un 22% de descongestión en las taquillas de las estaciones y portales.

Se adecuaron accesos para facilitar el proceso de venta de tiquetes, se consolidó el programa de *Tarjeta Cliente Frecuente* y fue implementado el proyecto *Tarjeta Empresarial*.

De igual forma se mejoró la infraestructura de recaudo así:

- Construcción accesos peatonales en las zonas de alimentación de Estación Banderas: Se habilitaron accesos peatonales en ambos costados de las zonas de alimentación en la estación de Banderas permitiendo que los usuarios ingresen por los costados y evitando evasión, accidentes y mejorando la satisfacción del usuario.



- Adecuación de taquilla adicional en la Estación Toberín: Debido a la caótica situación presentada por el recaudo y acceso de la estación Toberín en las horas pico, se evaluó una serie de alternativas que culminaron en la implementación de una taquilla elevada que permitió ampliar la capacidad del recaudo en este punto en un 100% y por tanto reducir las congestiones que se presentaban.

Diseño e implementación de nuevos servicios troncales:

Servicio B27 – H27: El servicio se opera con buses Biarticulados en combinación con buses articulados que operan en convoy, con lo cual, se logra ampliar la cobertura de los buses biarticulados de mayor capacidad hacia el sector de Tunal al sur de la ciudad. Entre los beneficios que se lograron con este servicio se cuentan los siguientes:

- Extensión del beneficio de uso de buses con mayor capacidad.
- Incremento en la capacidad de transporte de la conexión Norte – Caracas Sur (36% más oferta por bus biarticulado).
- Adecuación de infraestructura en estaciones (Calle 63, Marly, Jiménez, Calle 40 sur).
- Operación de mayor número de kilómetros al mismo costo del valor para los buses articulados.
- Carga máxima observada: B27: 2086 pasajeros y H27:2083 pasajeros
- Programación de Servicios Escalonados, Diseño e implementación de nuevas rutas alimentadoras Reorganización de servicios existentes y la consolidación de los modelos estadísticos para la proyección de la demanda.

Servicio B28 – F28: Este servicio inició su operación el 4 de marzo de 2010, y permitió la conexión para día hábil de las troncales Américas y Norte por la Troncal NQS, a través de una conexión operación por carril de tráfico mixto a la altura de la intersección de la Calle 30 con NQS. Entre los beneficios que se lograron con este servicio se cuentan los siguientes:

- Disminución la congestión por transbordos en Ricaurte. (mayor aportante en la reducción de un 24% en hora pico PM aprox. 2.334 trasbordos).
- Mejora en los tiempos de viaje de los usuarios (superior a 10 minutos).
- Uso eficiente de flota e infraestructura.
- Carga máxima observada: B28:4763 pasajeros y F28:4025 pasajeros

Servicio A52 – G52: La puesta en operación de este servicio el 19 de abril, permitió una distribución mejor de la flota de buses disponibles, toda vez que conecta de manera más rápida los pares Origen – Destino del sur con los de chapinero aprovechando el retorno operacional de flores.



Otros beneficios de la operación de estos servicios son:

- Mejora en la conexión NQS Sur – Norte – Chapinero, evita el trasbordo en Héroes hacia estaciones entre Calle 72 y Marly.
- Mejora en el balanceo de la carga del servicio B54.
- Solución para el 87% de los usuarios del B54 que realizaban transbordo y viajes negativos desde Héroes hacia estaciones entre calle 72 y Marly.
- Solución al 66% de los usuarios del B54 que usaban el F1 como servicio destino del transbordo.
- Uso eficiente de infraestructura (retorno en Flores).
- Carga máxima observada: A52: 1600 pasajeros y G52: 1600 pasajeros

Servicio C29 – F29: Estos nuevos servicios iniciaron operación el 10 de mayo con el propósito de mejorar el servicio a los usuarios de la zona Américas con destino Chapinero y la zona de Suba principalmente.

Se cuentan los siguientes beneficios adicionales:

- Mejora en la conexión Américas – Suba.
- Mejora en el Balanceo de la carga del servicio C19.
- Se minimizó el número de trasbordos desde Portal Américas hacia estación Banderas.
- Carga máxima observada: C29:2400 pasajeros y F29:2400 pasajeros

Servicio C30 – G30 y C31-G31: En Julio de 2010 se dividió el antiguo servicio C16 - G16 en dos nuevos servicios (C30 – G30 y C31 – G31) lo cual ayudó a reducir el tiempo de desplazamiento y a dividir la demanda para facilitar el acceso de los usuarios a estos servicios cada uno con un número menor de paradas que el servicio original.

Entre los beneficios que se lograron con estos nuevos servicios se cuentan los siguientes:

- Mejora en la conexión NQS Sur – Suba.
- Segmentación de servicios y demanda.
- Mejor distribución de las cargas del servicio C16-G16 (de 1 servicio con 23 Paradas a 2 servicios con la mitad de paradas).
- Mejora los tiempos de desplazamiento entre 1 y 15 minutos para los usuarios (Encuesta de percepción Julio 2010).
- Carga máxima observada: C30: 2.400 pasajeros y G30: 2.438 pasajeros
- Carga máxima observada: C31: 2.438 pasajeros y G31: 2.417 pasajeros



Servicio C73 – J73: La puesta en operación de esta nueva ruta permitió mejorar de manera notable la operación para los usuarios del sector de Suba que tienen como destino las estaciones del Eje Ambiental tales como Jiménez, Museo del Oro y Las Aguas.

Así mismo, con la operación del J73 por la NQS se logra una mejora en los tiempos de recorrido a la vez que se descongestiona la troncal de la Caracas, generando un impacto positivo en todo el sistema.

Otros beneficios alcanzados con la operación de estos nuevos servicios son:

- Implementación de una nueva conexión Suba – Eje Ambiental.
- Disminución de trasbordos en la estación Escuela Militar (1.265 trasbordos menos en los periodos pico).
- Carga máxima observada: C73: 1920 pasajeros y J73: 1669 pasajeros

Servicio J70: En mayo de 2010 se cambió el trazado del servicio J70 para que realice el recorrido por la troncal NQS en lugar de la troncal caracas, lo que permitió un ahorro en los tiempos de desplazamiento del servicio

Entre los beneficios que se lograron con el nuevo trazado para este servicio se cuentan los siguientes:

- Mejora en la conexión Norte – Aguas, por cambio de recorrido del servicio J70 (cambio de Av. Caracas a NQS hasta Calle 13).
- Disminuye la carga de buses que circulan por la troncal Caracas (18 buses menos).
- 90% de los usuarios habituales del servicio encuestados percibe una mejora en el tiempo de recorrido del servicio superior a los 10 minutos (encuesta de percepción Mayo de 2010).
- Menor exposición de los usuarios y los buses a eventos contingentes que son más frecuentes en la troncal Caracas

12.2. Mejoras en Infraestructura

Ampliación de Estaciones:

Estación Héroes: Ampliación de la capacidad de la estación Héroes en dos vagones con un punto de parada en cada sentido, habilitado para buses articulados o biarticulados. Este proyecto se desarrollo en el costado sur de la estación existente y actualmente se encuentra en operación; la ampliación de la estación incrementa su capacidad de operación en un 25%, se realizo la adecuación de una taquilla central, cerramiento perimetral y rampa del puente peatonal. La ejecución del proyecto beneficia cerca de 24.000 usuarios que usan diariamente esta estación.



Estación Carrera 77: Ampliación de la capacidad de la estación Carrera 77 en un vagón, con dos puntos de parada, uno por sentido y conexión con la estación granja mediante una zona de transición de 130 metros de longitud y a la estación existente (CR77) mediante una zona de transición de 34 metros. Actualmente estas dos estaciones funcionan operativamente como una sola, GRANJA – CR77, optimizando el espacio disponible, los puntos de parada y la cantidad de buses hora. La ejecución del proyecto beneficio cerca de 13.652 usuarios que se movilizan en esta estación diariamente.

Adecuación de Infraestructura Soporte

Ampliación Cubierta Portal 80: Ampliación de la cubierta de techo de la plataforma 1 en el portal 80, la obra comenzó a partir del 8 de marzo de 2010 y se recibió a conformidad el 11 de junio de 2010, esta permite prestar un mejor servicio a los usuarios de la ruta alimentadora de Garcés Navas conservando detalladamente los elementos arquitectónicos propios del diseño inicial del Portal. Se amplió una zona cubierta de aproximadamente 168m².

Arreglo Escaleras Portal 80 y Portal Norte: Mejora en la estructura física de las escaleras de las plataformas del portal 80 permitió mejorar la estética y acabados de este sitio puesto que se presentaba gran deterioro de las condiciones iniciales por el paso de los usuarios y el tiempo. Adicionalmente se instalaron bandas antideslizantes con el fin de mejorar el tránsito seguro de los usuarios

Acondicionamiento Sistema de enfriamiento ascensores Portal Américas: Mejora de las condiciones de diseño inicial de los ascensores del Portal Américas permitió aumentar los ciclos de trabajo de los ascensores de 40 a 120 ciclos por minuto lo que se refleja en la operatividad interrumpida de los ascensores de este portal, los cuales presentaban continuas fallas por el sistema de refrigeración

Reemplazo de rampa para personas en situación de discapacidad, Estación Av. Jiménez: Reemplazo de la plataforma del ascensor de discapacitados de la estación Av. Jiménez por una de superiores y mejores características técnicas, la cual permite ofrecer un adecuado servicio, acceso y movilidad a los usuarios con discapacidades físicas que transitan por esta estación.

Impermeabilización de Estaciones: Durante el 2010 se realizó la impermeabilización de las cubiertas y reparación de los lucernarios de las estaciones Marly, Avenida Jiménez, Calle 63, Calle 72, Calle 76, Calle 57, Flores, Calle 45, Avenida 39, Profamilia, Calle 26, Calle 19, Calle 22, Héroes, Virrey, Calle 100, Calle 85, Calle 127, Alcalá, Toberín, Restrepo, Molinos y Calle 146.

Realce de Barandas: Las zonas de transición de las estaciones del Sistema TransMilenio en su diseño inicial contaban con una altura de 81 cm., lo cual facilitaba a las personas con poca cultura ciudadana violar esta zona y saltar



hacia la vía o de lo contrario ingresar de manera irregular evadiendo el pago del pasaje del Sistema y poniendo en grave riesgo su vida. Durante el 2010 se efectuó realce de las barandas de las zonas de Transición de las estaciones: Héroes, Calle 76, Calle 72, Flores, Calle 63, Marly, Profamilia, Avenida 39, Calle 26, Calle 22, Calle 19, Avenida Jiménez (calle 13), Tercer Milenio, Sabana, San Facon, Calle 40 Sur, Santa Lucia, Consuelo, Socorro, Pradera y Molinos.

Instalación de Cintas Antideslizantes en Portales: Con el fin de mejorar las condiciones de seguridad de nuestros usuarios, durante el año 2010, se instalaron aproximadamente 4553 metros lineales de cintas antideslizantes en todos los portales del Sistema.

Reemplazo de Estribos: Durante el 2010 y a medida que se fueron presentando roturas, se efectuó el reemplazo paulatino de las láminas de piso de los estribos en aluminio por un nuevo diseño de piso basado en lámina de alfajor de acero el cual da condiciones muy superiores de resistencia.

Instalación de barandas de protección de acceso en estribos: Durante el año 2010, fueron instalados estos elementos en toda la Troncal Caracas, y en las estaciones más críticas de la autonorte, 80, Américas – calle 13. Han sido instalados más de 300 elementos como estos en todo el Sistema.

A partir de las acciones adelantadas durante la vigencia 2010 para el mejoramiento de la infraestructura del sistema y del servicio ofrecido, se obtuvo un incremento sostenido en la percepción de los usuarios, en las siguientes variables de satisfacción de usuario:

- Estado y mantenimiento de la señalización, pasando de 80.87% en finales de 2009 a 82.77% en Diciembre de 2010.
- Disponibilidad de rutas dentro del sistema, pasando de 46.49% en 2009 A 48.62% en Diciembre de 2010.
- Estado de los paraderos de los Buses Alimentadores, pasando de 49.80% en 2009 a 60.61% en Diciembre de 2010.

12.3 Gestión Ambiental

Se atendió la cuarta auditoria de verificación del proyecto MDL, como resultado del proceso de auditoría del proyecto, se obtuvo la verificación y certificación de la reducción de emisiones correspondiente al año 2009, en el que se lograron los siguientes resultados:

- Reducción de gases de efecto Invernadero (CER's – Mercado Kyoto): **79.326** toneladas de CO_{2eq}
- Reducción de gases de efecto Invernadero (VER'S – Mercado voluntario): **185,996** toneladas de CO_{2eq}
- Reducción de contaminantes locales: **10.234** toneladas de (NO_x, SO_x y MP)



- El ahorro económico que se ha calculado para el sector de la salud por la reducción de contaminantes locales durante el período fue de: **US\$ 72.700.000**
- Ahorro en consumo de combustible: **654.140** barriles de combustible.
- Los ingresos esperados por la comercialización de los CER's son de **\$1.700.000.000**.

12.4. Sistema Integrado de Transporte Público

TRANSMILENIO S.A. lideró durante el año 2010, la Licitación Pública No. TMSA-LP-004 DE 2009 cuyo objeto fue: “seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) suba oriental, 6) suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”

- Mediante Resolución 064 de 2010 emitida por **TRANSMILENIO S.A.** se ordenó la apertura de la Licitación el 30 de Enero de 2010.
- El pasado 2 de noviembre se adjudicaron 12 de las 13 zonas a nueve (9) operadores y se vincularon 1267 propietarios, 51 empresas de transporte público colectivo.
- En cuanto a la zona Perdomo, zona sin adjudicar, actualmente se surte el procedimiento de 2ª dentro del cual el 22 de Diciembre de 2010 se recibieron tres propuestas, las cuales se encuentran a la fecha en etapa de evaluación.

12.5 Metas estratégicas

Objetivo Derecho a la Ciudad

Programa Sistema Integrado de Transporte Público

• Operar 9 Troncales

Durante el año 2010, TRANSMILENIO S.A. adelantó las actividades tendientes a garantizar la gestión del sistema, a través de la operación de las 7 troncales existentes. En ese sentido durante la vigencia fueron ejecutadas varias acciones en pro del mejoramiento de la infraestructura actual del Sistema Transmilenio.

Uno de los principales focos de acción fue el mejoramiento de la infraestructura, para esto, se dispuso la ampliación de la estación Héroes, cuya adecuación implicó la construcción de un nuevo vagón en el costado sur, aumentando su capacidad de operación en un 25%. De la misma forma se amplió la capacidad de la estación Carrera 77, mediante la adecuación de una



zona de transición de 34 metros que permitió la fusión operativa de dos estaciones, optimizando los puntos de parada y la cantidad de buses hora.

Otro de los focos de atención prioritaria durante la vigencia 2010 consistió en el análisis y reorganización de servicios troncales y alimentadores actuales. Este análisis permitió el diseño e implementación de 7 nuevos servicios troncales, el rediseño de varios servicios actuales y la programación de servicios escalonados, que permiten aumentar la oferta en los tramos de mayor carga, atendiendo las estaciones de mayor demanda a lo largo del corredor. De igual forma fue diseñada e implementada la Ruta Alimentadora *Perdomo*, cuya operación permitió ampliar la cobertura del Portal Sur, para los barrios Ismael Perdomo, Galicia, La Primavera, Rincon de Galicia, María Cano, La Estancia, Barlovento, entre otros.

En lo referido a la infraestructura de Recaudo, durante la vigencia fueron construidos los accesos peatonales en las zonas de alimentación de la *Estación Banderas*, que permitieron el ingreso de los usuarios por los costados de esta, evitando la evasión y los accidentes presentados allí. De igual forma fue adecuada una taquilla elevada en la *Estación Toberín*, que permitió ampliar la capacidad del recaudo en un 100% y reducir las congestiones que allí se presentaban. Por otra parte y con el objetivo de brindar a los usuarios nuevas formas para adquirir el medio del pago, se reforzó la red de ventas externas y móviles con 11 terminales de carga automática *CATI* y una (1) terminal móvil; la instalación permitió aumentar el nivel de participación de las ventas externas hasta un 22% del total de ventas.

- **Construcción de 20 Km de troncales de la Fase III (Carrera 10 y Calle 26)**

Teniendo en cuenta el rol definido para la entidad dentro del cumplimiento de esta meta durante la vigencia 2010 fueron adelantadas las contrataciones y pagos necesarios solicitados por el IDU para el desarrollo de las obras de las dos troncales, referenciados principalmente en pagos a contratos en ejecución (obra e interventorías) y adquisiciones prediales.

Es importante recalcar que TRANSMILENIO S.A. durante el año 2010 participó en el comité IDU TRANSMILENIO, con el objeto de atender las dudas, inquietudes y sugerencias de los contratistas y de sus respectivas interventorías, con relación a los parámetros operacionales del Sistema.

De igual forma se llevo a cabo la ejecución de los contratos de mantenimiento de las Fases I y II de acuerdo con lo programado.

- **Formar 1.200.000 Ciudadanos y ciudadanas en normas de tránsito y seguridad vial**

En desarrollo del plan de acción definido para el cumplimiento de las metas y actividades tendientes al cumplimiento de esta meta de Plan de Desarrollo, la entidad adelantó una serie de actividades que frente a la comunicación con los usuarios y la cultura ciudadana lograron la permanencia y fortalecimiento de los



proyectos de dinamización cultural del Sistema que potencializa su infraestructura y logra con los usuarios una relación distinta, para alcanzar paralelamente mayor sentido de pertenencia y un mejor uso del mismo.

Por otra parte y con el objetivo de fortalecer los mecanismos de sensibilización a los usuarios sobre el uso adecuado del Sistema TransMilenio fue puesta en funcionamiento un aula móvil, que permitió de forma lúdica y novedosa capacitar sobre el uso adecuado del Sistema y sus condiciones operacionales. Durante el 2010 el Aula fue llevada a Ferias de Servicio al Ciudadano, Colegios y diferentes eventos, permitiendo capacitar a cerca de 4.308 usuarios actuales y potenciales.

Otro foco de atención prioritaria durante la vigencia, fue el acercamiento con la comunidad ubicada sobre los corredores donde se realizaron las obras de adecuación de las troncales y de espacio público, así como las vías por donde actualmente operan los buses troncales y alimentadores. En especial, en estas zonas de la ciudad y en particular en aquellas donde aún el Sistema no tiene cobertura, es donde permanentemente la comunidad requirió la presencia de funcionarios de la Empresa, con el fin de concertar alternativas para el mejoramiento de la movilidad en los diferentes sectores. Durante el 2010 se han realizado 177 actividades con comunidad y frente a la meta anual programada para este año (100 actividades), se evidencia que la meta fue superada en un 77%.

- **Realización de campañas pedagógicas para la movilidad y seguridad vial**

Durante el año 2010 fueron adelantadas tres (3) grandes campañas para fomentar temas de Cultura Ciudadana con el propósito de retomar la socialización de las normas e incentivar un comportamiento ciudadano acorde con los requerimientos del Sistema y con aspectos más generales como la convivencia pacífica y el buen uso colectivo de los espacios públicos de la ciudad: *“Compromisos 2010”*, la cual se encaminó a sensibilizar a los usuarios sobre su corresponsabilidad por el uso adecuado del Sistema; *“Tu Vida Vale Más”*, enfocada a fomentar comportamientos seguros en el Sistema tanto al ingreso, como durante el uso y la salida de Transmilenio; *“Navidad Segura – Los Amigos de lo Ajeno están de Compras”*, que buscó generar conciencia sobre la corresponsabilidad de los usuarios en materia de uso seguro del Sistema y la prevención de la comisión de delitos en Transmilenio.

13. TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

Con la implementación y puesta en marcha del sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C. y en especial con la construcción y puesta en funcionamiento de las terminales satélites de sur y norte de la ciudad, se tiene previsto obtener los siguientes resultados



representados en las ventajas que para cada uno de los actores identificados en el diagnóstico, representan la inversión en este tipo de obras de infraestructura.

Ventaja para la ciudad

- Disminución de índices de contaminación ambiental y acústica
- Mayor movilidad en vías de la ciudad
- Mejora del entorno por la no existencia de actividades informales asociadas al transporte intermunicipal
- Disminución de acciones populares por parte de la comunidad contra la administración
- Ordenamiento de paraderos, mejor control de tránsito
- Disminución de tráfico interurbano dentro de la ciudad

Ventaja para los usuarios

- Menor exposición a eventos de inseguridad (hurtos, atracos, lesiones)
- Garantías en caso de accidentes
- Prestación del servicio más eficiente
- Mejor tratamiento de conductores y auxiliares a pasajeros
- Mayores opciones de viaje en períodos pico
- Reserva y compra de tiquetes en cualquier Terminal
- Tomar el bus en cualquiera de las terminales, de acuerdo con su lugar de residencia

Ventaja para las empresas de transporte

- Disminución competencia desleal entre empresas
- Mayor rentabilidad para las empresas de transporte, al despachar buses con mayores índices de ocupación
- Mejora la prestación del servicio
- Disminución de investigaciones por parte de organismos de control, por quejas y reclamos de los usuarios
- Competencia sana entre empresas de transporte, propietarios y conductores de vehículos
- Organización y disciplina para conductores
- Disminución de comparendos por dejar y recoger pasajeros fuera de la Terminal
- Mayores oportunidades de coordinación
- Mayor control de buses
- Incremento en la ocupación de los buses

Ventajas para la Terminal de Transporte de Bogotá



Mayores ingresos operacionales por concepto de tasa de uso
Rentabilidad empresarial

- Mayor afluencia de pasajeros a las instalaciones
- Establecimientos comerciales y locales con mayor ocupación
- Incremento de ingresos por concepto de arrendamiento de áreas operativas a empresas de transporte
- Mayores ingresos por prestación de servicio a pasajeros
- Mejora de la imagen corporativa de la entidad frente a los usuarios y empresas de transporte
- Menor requerimiento de área
- Mayor coordinación en la operación

13.1. Terminal del Sur

Luego de terminadas todas las obras y adecuaciones necesarias para su funcionamiento el 05 de diciembre de 2008 entró en operación La Terminal del Sur, con la prestación del servicio de 6 empresas, las cuales cubrieron los destinos del sur de Cundinamarca y algunas poblaciones del Tolima.

Durante 2009 se despacharon un total de 170.178 vehículos con 1.089.077 pasajeros, de ellos, 19.038 vehículos operaron como origen, movilizand 259.642 pasajeros; los 151.140 vehículos restantes ingresaron en operación de paso, abordando 829.435 pasajeros:

Igualmente para el 2010 se despacharon un total de 224.571 vehículos con 1.534.036 pasajeros, de ellos, 30.808 vehículos operaron como origen la Terminal del Sur, movilizand 304.083 pasajeros, lo cual indica que no transitaron por la malla vial interna de Bogotá, los 193.763 vehículos restantes ingresaron en operación de paso, abordando 1.229.953 pasajeros.

Luego de consolidada la operación para asegurar el correcto funcionamiento de la misma se evidencia un impacto positivo de la productividad durante la vigencia 2010, se presenta un incremento del 61.82% en la salida de vehículos de origen, el 28.20% de vehículos en tránsito, el 17.12% en la salida de pasajeros en origen y 48.29% de los pasajeros tránsito; así mismo se presentó un incremento del ingreso por tasas de uso del 52.85%.

Desde el 2010, se encuentran operando, en la Terminal del Sur 26 empresas transportadoras. Las empresas que operan en la actualidad en la Terminal del Sur cubren los diferentes destinos de los tres (3) corredores viales del sur del país y representan cerca del 97% de los despachos de la Terminal del Sur.

Cabe resaltar que se logró la consecución de los documentos legales que dan origen a cada barrio, con los planos, resoluciones, cesiones y estudios de títulos. Se adelantó el estudio de la existencia y viabilidad de intervención de las zonas de cesión del barrio “El Motorista” y “La Ilusión”, para con ello determinar la factibilidad jurídica del proyecto.



Por otra parte se levantó el inventario de los 153 predios que componen los barrios en mención, se adelantaron reuniones con la Renovación Urbana para conocer la metodología aplicable para su adquisición, estableciendo un precalculo del costo de aproximadamente a \$9.002'759.770 más los pagos que se generen por su desalojo compensando daño emergente y lucro cesante, al igual que se deben adicionar los costos que para el proceso de expropiación contrate el IDU para estudio de títulos, registros de tradición y avalúos.

Acogiendo los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad la integración intermodal entre la Terminal del Sur y el Sistema de Transporte Masivo - TransMilenio a través de la implementación de una ruta alimentadora que conecta la Terminal y el Portal del Sur, inició sus operaciones simultáneamente con la Terminal, con un bus, La ruta está diseñada con ciclos de 20 minutos. En hora pico atendida por dos buses con despachos cada 10 minutos y en hora valle por un bus con despachos cada 20 minutos; Los horarios de atención son para los días hábiles de las 05:00 a 23:00 horas prestaron, sábados de 05:00 a 23:00 horas y domingos y festivos de 06:00 a 22:00 horas.

En cuanto a la Movilidad en la zona, es importante recalcar que la entrada en operación de la Terminal del Sur no afectó la movilidad, al contrario, al tener un carril anexo por la parte interna, éste ha servido para distribuir mejor el tránsito y descongestionar la vía. Incluso en los días de mayor operación la movilidad en la NQS y en la Avenida Bosa no presentaron congestiones mayores a las típicas en esas épocas del año.

13.2. Terminal del Norte

Desde la adquisición del lote el cangrejal, se adelanto el contrato para obtener los estudios y diseños, durante el 2009 se llevaron a cabo las etapas del proceso que culminaron con la presentación para aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad de los estudios de tránsito y de transporte y ante la Secretaria de Planeación Distrital de la incorporación del Plano Topográfico, como insumos previos necesarios para la solicitud del Plan de Implantación. Así mismo, se adelantaron diferentes pre-diseños arquitectónicos, los cuales fueron presentados a las empresas transportadoras del corredor norte para contar con la respectiva retroalimentación por parte de los futuros usuarios.

Dado que la entrega de los estudios y diseños no se cumplió, La Terminal impuso una multa por valor de \$164.698.560, y realizó la declaratoria de incumplimiento con la cual se hace efectiva la clausula penal pecuniaria, por valor de \$169.822.519.

Por lo anterior La Terminal optó por evaluar otros escenarios incluyendo alternativas de financiación presentados en la Junta Directiva del mes de junio para garantizar la ejecución del plan de desarrollo, como resultado de esta evaluación se concibió la concesión como el escenario más viable y favorable por lo cual se presento a consideración en la Junta Directiva realizada quien aprobó dicha propuesta en la reunión del mes de Junio.



Según la Resolución SDH-000303 de 2007 en el numeral 4 se establece que las entidades distritales deberán reportar a la Secretaría Distrital de Planeación y a la Secretaría Distrital de Hacienda los proyectos estratégicos que se piensen contratar por concesión, con lo cual se entregaron a estas entidades pliegos de condiciones, anexos: (requerimientos técnicos, matriz de riesgos, minuta de contrato de concesión, minuta de contrato de fiducia, explicación matriz de riesgos), documento con los resultados del procedimiento básico de identificación de las obligaciones contingentes, proyecciones financieras de la entidad y supuestos de proyección.

Durante el 2010 se realizó la contratación de los estudios y diseños desde el punto de vista técnico, jurídico y financiero para el paradero fuera de vía con el fin de asegurar el inicio de la operación de la Terminal del Norte y dar respuesta a la acción popular del paradero provisional de la calle 170, el proceso de contratación se tiene programado para el 2011, inicialmente se tiene estimada una inversión de 5.000 millones de pesos aproximadamente, esta infraestructura es la primera fase de La Terminal de paso que se proyectó.

Así mismo se contrató la estructuración jurídica, financiera y técnica del proyecto Terminal del Norte con inversión público -privada con el objetivo de definir un proyecto para el diseño, la construcción y la explotación económica de una Terminal de Transporte de paso con proyección en el futuro para origen – destino dado por etapas, que esté en capacidad de absorber la demanda de servicios en un horizonte de largo plazo (integración con el SITP y el POZ Norte) y que se convierta en un polo de desarrollo urbanístico para la ciudad, brindando soluciones a la movilidad, a la población dentro del área de influencia y que sea además un proyecto auto sostenible financieramente y atractivo para los inversionistas, y un modelo para la ciudad y el país.

13.3. Terminal de Oriente

Como avance para la Terminal de Oriente se han realizado reuniones con Metrovivienda que tiene asignado el desarrollo del proyecto de acuerdo al Plan de Ordenamiento Zonal Usme mediante el plan parcial “Tres Quebradas”. Para efectos de la construcción de esta Terminal se estudiaron los planos de los terrenos del sector estimando dando como resultado el más conveniente la Supermanzana 58 con un área de 100.938m².