

INFORME DE GESTIÓN SECTOR MOVILIDAD

1. INTRODUCCIÓN

El Sector Movilidad en Bogotá es el encargado de desarrollar acciones de planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible en materia de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte, a través de las actividades asignadas directamente a la Secretaría como autoridad de tránsito y de transporte y otras, en forma específica y separada a cada una de las entidades descentralizadas autónomas, sean adscritas o vinculadas.

En el marco de los objetivos estratégicos, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) como cabeza de Sector tiene dos ámbitos, uno regulatorio y de carácter general como autoridad de tránsito y de transporte, y otro de gestión en el que impulsa el desarrollo de los proyectos propios y verifica la coherencia de los proyectos que adelantan las demás entidades del sector, con las políticas del Plan Maestro de Movilidad a través de su intervención en las Juntas, Consejos Directivos y en el Comité Sectorial.

A través de la coordinación administrativa con las entidades adscritas y vinculadas, la SDM consolidó acciones de trascendencia en conjunto con Transmilenio - ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público -, para cumplir con los compromisos estratégicos del Sector y con la necesidad de transporte público que demandan los usuarios del Distrito Capital a través de un esquema público-privado, que contribuye a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

La provisión de la infraestructura que resuelva las necesidades de accesibilidad, conectividad y articulación - urbana y regional, está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). El IDU ejecutó las operaciones para la asignación y recaudo de las contribuciones de la valorización, así como los proyectos de aprovisionamiento, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público contemplados en la normatividad, planes y programas sectoriales.

Con la recuperación, rehabilitación y mantenimiento de las vías locales, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV intervino la malla vial local, contribuyendo así, con el cumplimiento de la misión del Sector Movilidad, mejorando los tiempos de viaje y disminuyendo los costos de operación de los vehículos y la accidentalidad, en las vías locales.

A su vez, la Terminal de Transporte S.A. líder del sector transporte de pasajeros por carretera en el país, ofrece la infraestructura física de operación de ese servicio, construyendo un sistema de terminales, su sostenibilidad y solidez financiera.

2. PRINCIPALES LOGROS

El Sector Movilidad considera como principales logros: 1. El inicio de la implantación y la culminación de la primera fase del Sistema Integrado de Transporte SITP, que ya se encuentra en la fase preoperativa de los contratos de concesión; 2. El dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro -componente del SITP-; 3. La concreción de una política de cultura ciudadana, en los conceptos de Gerencia en Vía y Ola Naranja; 4. La puesta en marcha del sistema de Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito a través de dispositivos técnicos y tecnológicos, 5. El diseño y dimensionamiento de las Autopistas Urbanas para la ciudad, y, 6. La reducción de las tasas de accidentalidad vial.

2.1. Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

Se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, para Bogotá, D.C., a través del Decreto 309 de 2009 en el cual se definieron los principios y políticas necesarias para su implementación, relacionados con 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. Como logro importante en esta Administración, se destaca la culminación de la fase de estructuración del SITP en los componentes de línea base, jerarquización vial, diseño conceptual, diseño técnico de detalle, diseño operacional, diseño financiero y esquema tarifario, diseño del sistema de recaudo y diseño jurídico.

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

Así mismo, fue adjudicado por Transmilenio S.A. el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario (SIRCI). A través de este logro, la ciudadanía se beneficiará con un esquema tarifario que les permitirá, la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso específico dentro del sistema.

Así las cosas, se considera que se encuentra culminada satisfactoriamente la Fase 1 de la implementación del SITP en cuanto a la Selección de operadores de transporte y SIRCI, de

acuerdo con la delimitación que hiciera el Decreto de adopción. La Administración Distrital se encuentra adelantando las actividades necesarias para iniciar gradualmente el nuevo esquema de prestación del servicio (Fase 2). Finalizada esta etapa, se podrá continuar con las Fases 3 y 4 del Sistema (Operación Integrada e Integración con los Modos Férreos, respectivamente).

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

Para poder mitigar el impacto de esa demanda adicional que atrajo 195.000 usuarios nuevos usuarios en la hora pico A.M. y 1.9697.000 viajes en promedio a la fecha, Transmilenio S.A. gestionó la vinculación de 195 buses troncales (de los cuales 10 son biarticulados) y 120 alimentadores adicionales, beneficiando a. con la implementación de rutas alimentadoras: Usme-Centro (2008), Timiza, Roma, Porvenir y Bosa, Santafé, Perdomo y Zona América (24.000 usuarios), asignando demanda a nuevos servicios expresos conectándose por las Troncales Sur - NQS y por la Av. Villavicencio con las demás troncales en servicio.

De igual forma se consolidó el proyecto *Mecanismos de Desarrollo Limpio* (MDL) (2009 y 2010) como proyecto de transporte de gran escala, pionero en Mecanismos de Desarrollo Limpio a nivel mundial, es el único proyecto de transporte masivo en el mundo con metodología aprobada y registrada ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) bajo el Protocolo de Kyoto para la reducción de gases de efecto invernadero, desde 2006. El proyecto a la fecha ha tenido cuatro Auditorías Internacionales de verificación a cargo de SGS Internacional con sede en el Reino Unido, con los que se alcanzó hasta el 2009 una reducción de emisiones contaminantes de 277.044 toneladas de CO₂eq¹ verificadas bajo el protocolo de Kyoto. La reducción total de emisión de gases de efecto invernadero generadas por el Sistema (Fases I y II) desde el inicio de la operación en el año 2000 es de 1.671.045 toneladas de CO₂eq. Adicionalmente TransMilenio ahorra un promedio de 650.000 barriles de combustible al año por la operación del Sistema. Es importante resaltar que por la comercialización de las emisiones reducidas bajo el Protocolo de Kyoto, Transmilenio S. A. ha obtenido ingresos que han sido reinvertidos en infraestructura de apoyo para la operación y en proyectos ambientales del sistema.

2.2. Metro

¹ Dióxido de Carbono Equivalente

Teniendo en cuenta que el proyecto del Metro está enmarcado en tres grandes fases: 1) Diseño Conceptual 2) Diseño básico de ingeniería y 3) Ajuste de diseños y construcción. El logro más importante fue la definición del diseño conceptual de la red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro (PLM) en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público, para la ciudad de Bogotá.

Los productos del diseño conceptual son: 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 PLM y su área de influencia, pliegos para contratación estudios de ingeniería, ambientales y socio-prediales PLM, términos de referencia para el diseño de la infraestructura PLM, diseño operacional PLM y análisis de la estructura tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

Se definió una red de 100 Km. compuesta de cuatro líneas de metro para ser construidas en 3 décadas, siendo la PLM priorizada y gestionada en esta Administración, tal como se muestra en la siguiente imagen:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Imagen 1 – Red de Metro propuesta

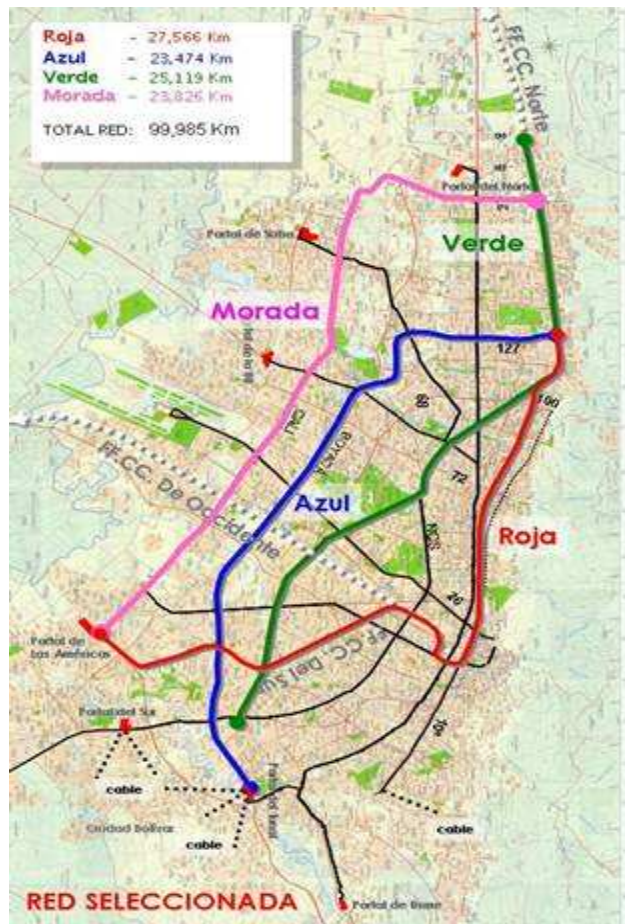


Imagen 2 – PLM y su extensión hasta la Calle 170



Fuente: Subsecretaría de Política Sectorial - Secretaría Distrital de Movilidad

Se expidió el documento Conpes 3677 de 2010 después del trabajo conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en el desarrollo de la propuesta para la Movilidad de la Región Capital: Bogotá-Cundinamarca, a través de la cual se definieron recursos de vigencias futuras por \$300 mil millones de pesos de 2010 para la ciudad de Bogotá, en vigencias anuales del presupuesto nacional desde el 2016 al 2032. Adicionalmente, en diciembre de 2010 el Concejo de Bogotá aprobó el cupo de endeudamiento por \$800 mil millones de pesos para la construcción de la PLM. El Conpes priorizó la construcción del borde oriental de la red de Metro y creó un Comité de Seguimiento conformado por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el DNP, la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca. Este Comité es el responsable de ejercer el seguimiento al desarrollo de los proyectos integrales de movilidad, en el cumplimiento de los requisitos técnicos del Conpes 3677 y de recomendar el acceso de los diferentes proyectos a la bolsa de recursos definida.

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

En julio de 2011, el Banco Mundial dio la “No Objeción” a la Evaluación Técnica del proceso para la contratación de la siguiente etapa de estudios correspondiente al Diseño Básico Avanzado. Éste último aval del Banco Mundial le permite al Distrito Capital iniciar el proceso contractual con las firmas preseleccionadas para adelantar estos estudios. Ahora bien, en septiembre de 2011, el Presidente de la República, Dr. Juan Manuel Santos, y la Señora Alcaldesa Mayor (D), Dra. Clara López Obregón, establecieron el acuerdo de seguir adelante con los estudios de Diseño Básico Avanzado, sustentados en la suficiencia técnica de los resultados del estudio de la firma Steer Davies Gleave y en el respaldo institucional que dio el Banco Mundial a los estudios de Diseño Conceptual, realizados por el Grupo Consultor liderado por SENER y TMB – Transporte Metropolitano de Barcelona.

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

2.3. Cultura Ciudadana Gerencia en Vía-Ola Naranja

La Secretaría Distrital de Movilidad, ejecuta planes y programas integrales relacionados con la cultura ciudadana en movilidad, la formación en seguridad vial en términos de autorregulación frente a las normas de tránsito, adecuación del entorno, inspecciones básicas en algunos vehículos, control del tránsito, entre otros. En ese orden de ideas, se diseñó la Ola Naranja como un programa integral de formación, información, participación y pedagogía, orientado al logro de una movilidad sostenible, a partir de la promoción de actitudes, comportamientos y valores tanto individuales como colectivos, para el uso apropiado y positivo de los espacios destinados a la movilidad, enmarcados bajo los principios de convivencia, seguridad, solidaridad, corresponsabilidad y auto regulación; todo esto en la perspectiva de promover cambios culturales y sociales en el marco del sistema de movilidad.

En el Plan Maestro de Movilidad la seguridad vial y la cultura son componentes transversales, relacionados con todas las estrategias y proyectos. En ellos se ha enfocado el trabajo hacia la variación positiva del elemento humano, por medio de la pedagogía y del mercadeo intensivo.

Los aspectos pedagógicos son fundamentales para el logro efectivo de la implementación de Plan Maestro de Movilidad y por ello se convierte en la herramienta para el logro de objetivos y la ejecución de las siguientes acciones:

Se busca continuar e intensificar las campañas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad, en busca de consolidar aspectos culturales que faciliten la apropiación de los planteamientos de la movilidad segura, Plan Maestro de Movilidad.

La Ola Naranja es un programa concebido en el marco del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva: y de los planes de seguridad vial existentes en los ámbitos nacional y distrital, constituyéndose en una herramienta para lograr el cumplimiento de la meta de reducción de la accidentalidad, el cambio cultural y la construcción de una cultura para la movilidad cuyo horizonte es la concreción de la idea de una movilidad sostenible.

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

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

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

2.4. Detección Electrónica de Infracciones

Se puso en marcha el sistema de Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito -DEI-, implementado a través del Sistema de Información sobre Movilidad Urbano Regional - SIMUR -

a partir de medios técnicos y tecnológicos para su procesamiento, imposición de orden de comparendo y notificación al presunto infractor, medios como: cámaras tipo domo, cámaras OCR, Dispositivos de Asistencia a la Policía -DEAP's- y cámaras con sensores de velocidad, con el fin último de disminuir los accidentes de tránsito y mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, entre otros, se utilizan en diferentes corredores viales 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).

Al 15 de septiembre de 2011 se han impuesto 56.283 comparendos por detección electrónica, discriminados así:

Tabla No. 1. Comparendos impuestos por medio técnico o tecnológico

Dispositivo Electrónico	Cantidad	Nombre “como se conoce popularmente”	Total Comparendos
Dispositivos Electrónicos de Asistencia al Policía	100	COMPARENDERAS	19.980
Video Cámaras instaladas en Motos	33	CÁMARAS EN MOTOS	4.744
Cámaras tipo domo del Fondo de Vigilancia y Seguridad de la Policía	67	DOMOS	30.030
Cámaras tipo domo de centros comerciales y empresariales	12	DOMOS CENTROS COMERCIALES	910
Cámaras Tipo OCR	12	Tipo OCR	619

Fuente: SIMUR – SDM

2.5. Programa de Autopistas Urbanas – PAU

Otro de los grandes compromisos del sector Movilidad, fue avanzar con el desarrollo del Programa de Autopistas Urbanas (PAU) mediante convenio de la Corporación Andina de Fomento – CAF, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad.

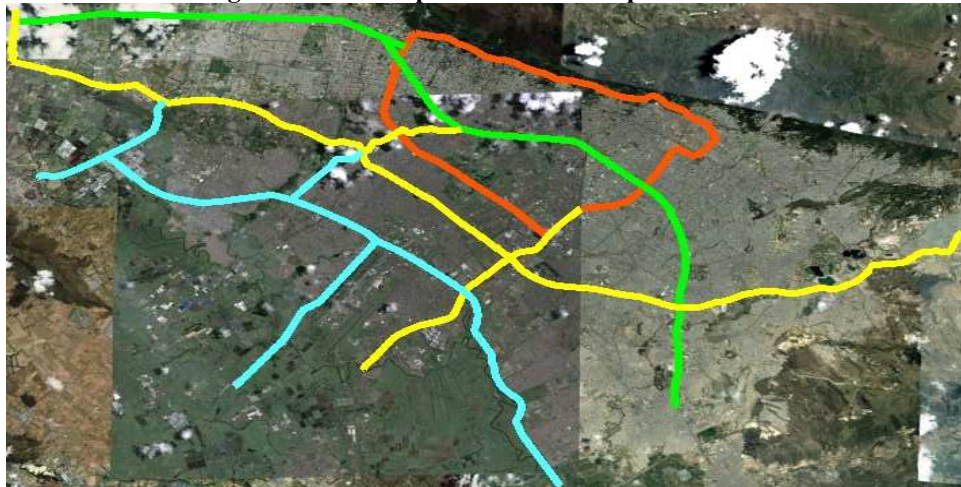
El proyecto está planteado a ejecutarse en tres fases así: Fase 1: Definición del Programa y viabilidad del Proyecto Piloto, Fase 2: Estructura del Proyecto Piloto y Fase 3: Promoción y selección del Concesionario.

En el transcurso del año 2010 se surtió la primera fase, donde se dio viabilidad al PAU, compuesto por 13 corredores viales que se extenderían a lo largo de 169,48 Km. con calzadas preferenciales pagas a través de peajes electrónicos, que se concesionarán para el financiamiento de su conformación, mantenimiento y operación, incluyendo las calzadas no pagas, que se configuran en cuatro grupos de corredores a concesionarse, así:

- La primera concesión tendrá una extensión de 57,05 Km., conformada por la Av. Boyacá, la Av. Guaymaral, el Canal Salitre y la Av. Centenario. (Imagen N° 3, línea amarilla).

- De la segunda concesión harán parte la Av. Longitudinal de Occidente (ALO), la Av. José Celestino Mutis, la Av. Suba-Cota y la Av. Morisca, con una longitud de 42,72 Km. (Imagen N° 3, línea azul).
- La tercera autopista urbana contempla la Av. Norte-Quito-Sur (NQS), abarcando un tramo de la carrera 11, con una longitud de 36,37 Km. (Imagen N° 3, línea naranja).
- La última concesión, tendrá una extensión de 33,34 Km., abarca a la Av. Circunvalar de Oriente, Av. del Congreso Eucarístico, la calle 100, la Av. Comuneros y la Av. Hortúa. (Imagen N° 3, línea verde).

Imagen N° 3. Descripción Red de Autopistas Urbanas



Fuente: Subsecretaría de Política Sectorial – SDM. Longitud total de la red de Autopistas Urbanas 169.48 km; 13 Corredores viales y 4 Grupos de concesión.

Imagen No. 4. Diseño Modelo Autopista Urbanas



Fuente: Subsecretaría de Política Sectorial – SDM.

Dentro de los resultados de la fase 1 del convenio, se logró la incorporación de estudios complementarios relacionados con el desarrollo y adopción de los estándares y protocolos abiertos necesarios para lograr implementaciones en Sistemas de Transporte Inteligente ITS² con mayor competencia y nivel de intercambio de información, interoperabilidad e intercambiabilidad de equipos. En la actualidad se adelanta la suscripción y desarrollo de la Fase 2 del Convenio, correspondiente a la “Estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto Piloto”, el cual se configuró en la unión de la primera y segunda concesión, dando como resultado una red con una extensión de 99.77 Km. y conformada por la Av. Boyacá, Av. Longitudinal de Occidente, Calle 13, Av. Cota, Av. Morisca, Canal Salitre, Av. Guaymaral y Av. José Celestino Mutis. Se estima que para el segundo semestre del año 2012 inicie el proceso licitatorio.

2.6. Troncales y Malla Vial de la ciudad

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

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

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

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

² ITS por su sigla en inglés Intelligent Transport System

pertinente las situaciones de emergencia causadas por la temporada invernal, entre otras contingencias.

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

3. IMPACTOS GENERADOS POR EL SECTOR

Teniendo como referencia las metas para el Sector Movilidad, los impactos importantes se generan mediante la transformación de la ciudad en términos de un nuevo sistema de transporte público para los ciudadanos, que implica acciones de considerable mejora en la malla vial, en el mejoramiento de los controles de infractores, y en la disminución de la accidentalidad vial en la ciudad.

3.1. Reducción de las tasas de accidentalidad

La Secretaría Distrital de Movilidad formuló el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), el cual se adoptó el 20 de septiembre de 2010 por medio del Decreto 397, convirtiéndose en la carta de navegación que dirige las acciones en materia de seguridad vial en el Distrito. Con esta herramienta de soporte se busca atender la problemática de la accidentalidad en la ciudad, ordenando las actuaciones del Distrito hacia la defensa de la vida de todos los actores en el sistema de movilidad y buscando la coordinación de las acciones encaminadas a esa finalidad.

Basados en el PDSV, la Secretaría avanza en el desarrollo de campañas pedagógicas en temas de seguridad vial, cultura ciudadana y conocimiento de las normas de tránsito, mediante la Estrategia Ola Naranja, dirigidas a todos los actores de la vía, principalmente al peatón por ser este el usuario de la vía más vulnerable y la víctima con mayor frecuencia.

Los ciudadanos fueron beneficiados con un mayor número de programas en materia de información, formación en cultura ciudadana y seguridad vial, que especialmente fueron desarrollados en comunidades empresariales, escolares y locales; igualmente se beneficiaron de los procesos internos de la entidad, con el fin de mitigar la ocurrencia de eventos viales.³ Cuarenta Universidades del país se vincularon a través de programas, campañas y planes de accidentalidad vial con el propósito de apoyar el tema de prevención vial que conjuntamente trabajamos con el Fondo de Prevención Vial y la Liga contra la Violencia Vial. Dentro de las

³ Archivo de gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad 2010-2011.

entidades del Sector Público, la Secretaría Distrital de Salud en el Plan Distrital de Seguridad Vial se comprometió a implementar el programa de atención a víctimas⁴.

Lo anterior, ha generado cambios positivos en la cultura ciudadana, con respecto al sistema de movilidad, y por ende mejorar la calidad de vida, fomentando los valores que pueden proteger la vida evitando que un mayor número de familias sufran los traumatismos que causa la muerte de un ser querido por una causa fortuita ocasionada por accidentes de tránsito.

De acuerdo con lo anterior, los indicadores relacionados con la accidentalidad para el período de análisis muestran los siguientes resultados:

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

Gráfica 1. Índice de Mortalidad por parque automotor (Vehículos automotores)



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

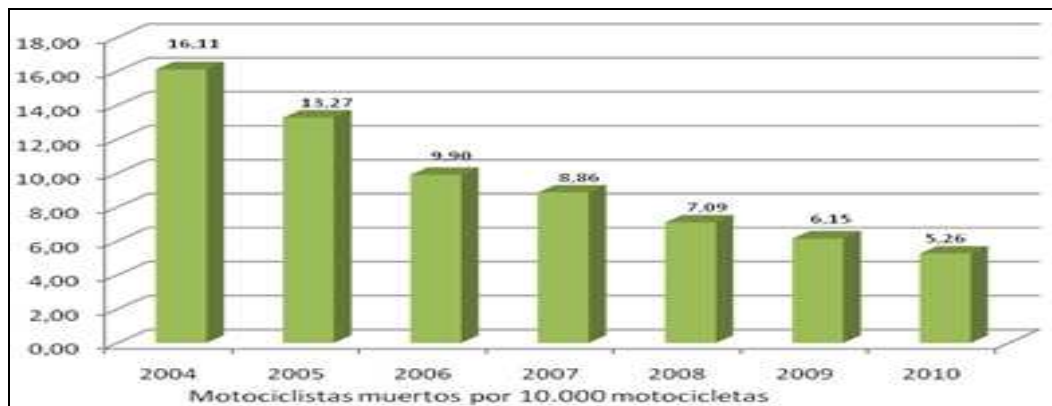
En cuanto al índice de mortalidad de motociclistas, la gráfica 2 presenta una disminución progresiva desde el año 2004, pasando de 16.11 motociclistas muertos por cada 10.000 motocicletas en el 2004 a 5.26 en el 2010, lo que representa una disminución del 67,3%.

Gráfica 2. Índice de Mortalidad de motociclistas por número de motocicletas

⁴ Plan Distrital de Seguridad Vial Art. 11 Núm. 2



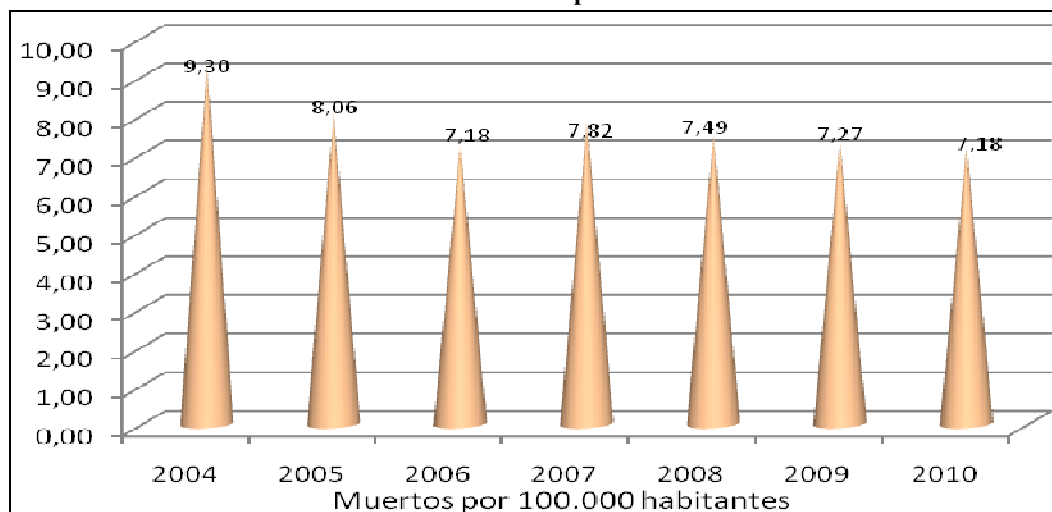
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



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

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

Gráfica 3. Índice de Mortalidad por número de habitantes



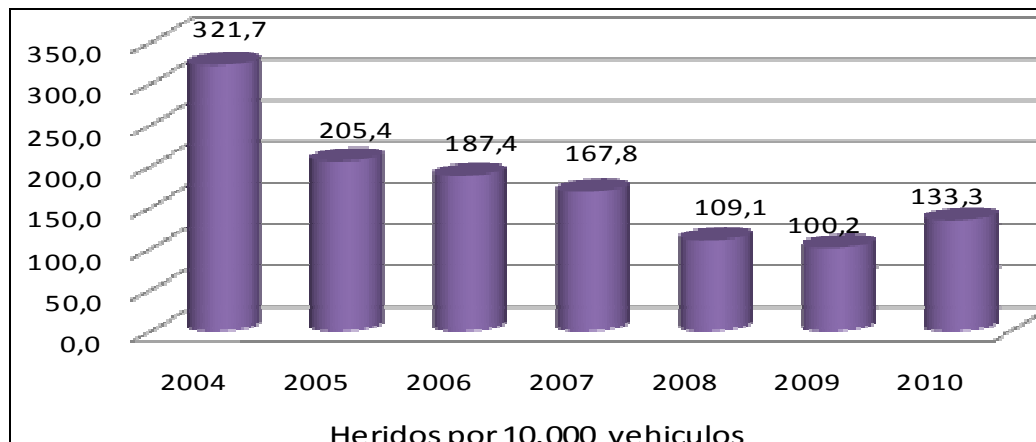
Fuente: Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito – SDM

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

Gráfica 4. Índice de Morbilidad por parque automotor (Vehículos automotores)



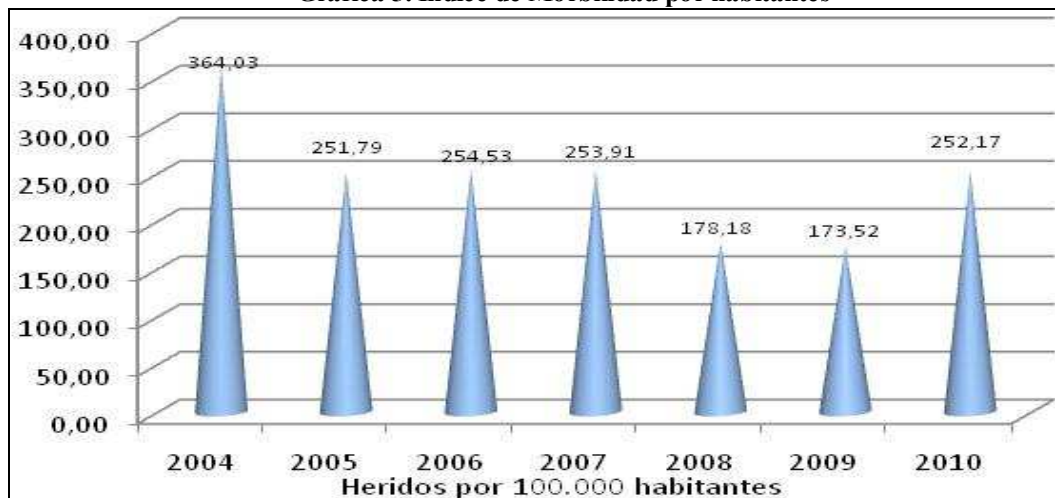
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



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

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

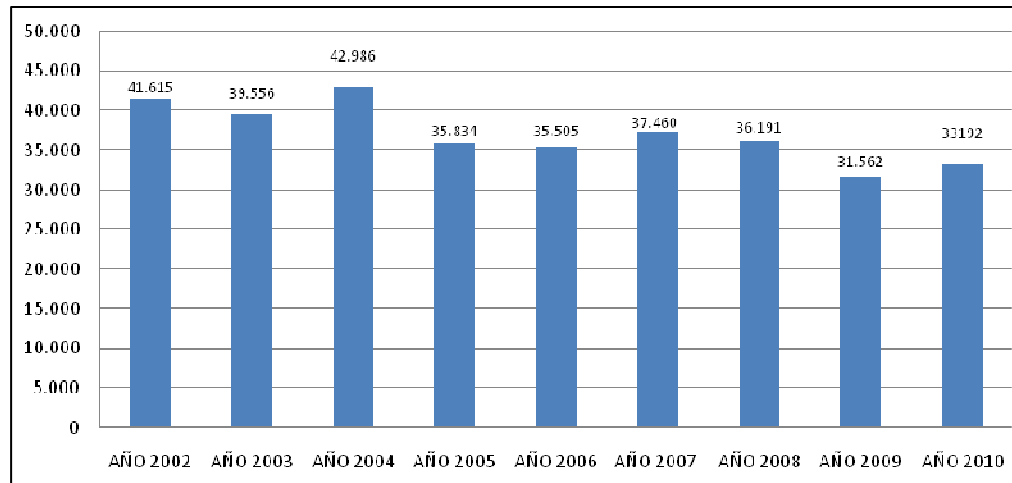
Gráfica 5. Índice de Morbilidad por habitantes



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

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

Gráfica 6. Total accidentes de tránsito.

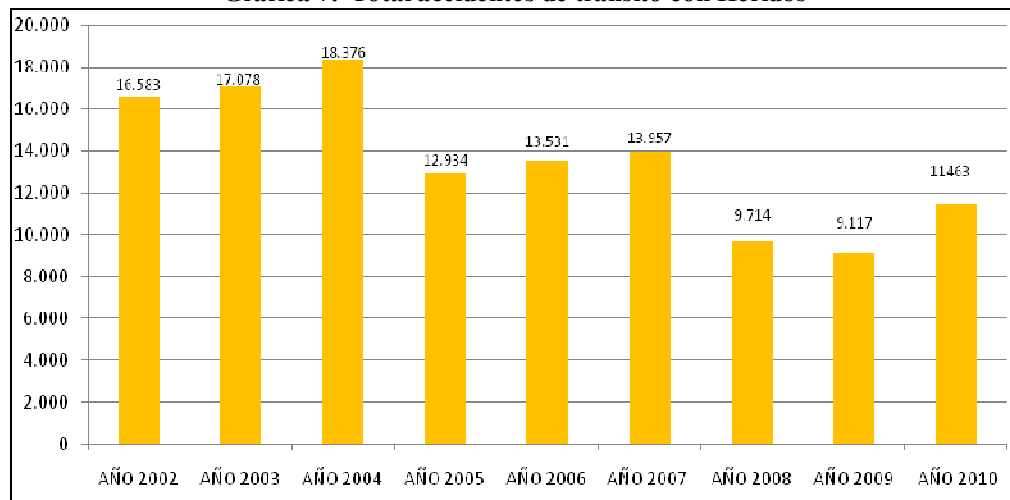


Fuente:

Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Transito - SDM

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

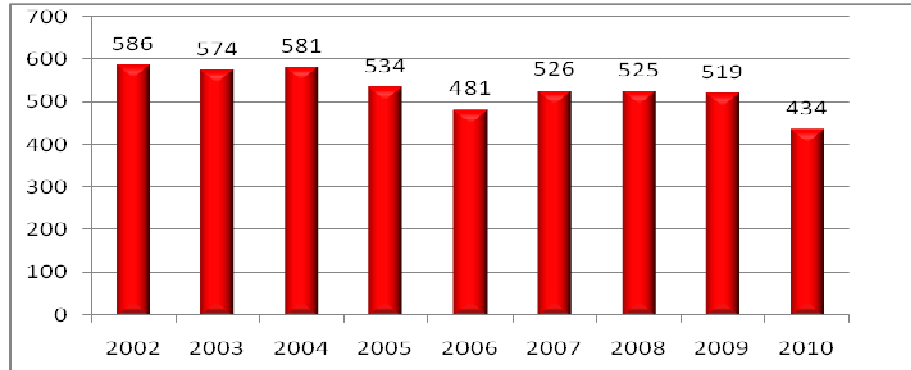
Gráfica 7. Total accidentes de tránsito con Heridos



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

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

Gráfica 8. Total accidentes de tránsito con Muertos



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

Esta reducción en la tasa de accidentalidad vial se ha dado gracias al trabajo conjunto del Sector Movilidad en el marco de los objetivos general y específicos del Plan Distrital de Seguridad Vial⁵, las cuales también cuentan con capacidad administrativa y financiera⁶. La instauración de políticas en materia de seguridad vial dirigidas a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables, ha permitido el registro positivo de la reducción en la tasa de accidentalidad vial.

3.2. Prestación del servicio de Transporte por el Sistema Transmilenio

En el tema de movilización de pasajeros a través del sistema Transmilenio el sector Movilidad deja los siguientes impactos en los usuarios:

- Ahorro de 20 minutos aproximadamente en su tiempo de viaje por la conexión de las Troncales Sur y NQS por la Av. Villavicencio.
- Se redujo la aglomeración de usuarios con la entrada en operación de los buses Biarticulados que mueve mayor cantidad de pasajeros con menos flota (242 pasajeros por vehículo).
- Menor tiempo de viaje desde el centro de Usme hasta el Portal Usme: Este tiempo se redujo en 24 minutos en promedio.
- Se amplió la cobertura del servicio de transporte público para la movilización de 24.000 pasajeros diarios desde el Portal del Sur y se generó oferta a nuevos sectores de la Zona Américas.
- Se incrementó el 25% de la capacidad de operación y mejoró la infraestructura física para los usuarios, con la incorporación de 195 buses troncales vinculados (de los cuales 10 son biarticulados) y 120 alimentadores vinculados.

Imagen No. 5 Bus Biarticulado

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

⁶ Decreto 319 de 2006 "Plan Maestro de Movilidad"



Fuente: Transmilenio S.A.

- Es importante destacar la mejora en la conexión Norte – Caracas Sur (Tunal, Usme) y la disminución de carga de buses por la troncal Caracas (37 buses menos por hora). Los retornos permiten disminuir la longitud de algunos servicios aumentando la frecuencia de los mismos y la colocación de un vagón habilitado para dos puntos de parada en cada sentido y conectado a la infraestructura existente.

- Mejoramiento en la estructura física de las estaciones de Transmilenio y el realce de 2.250 metros de barandas en las zonas de Transición de las estaciones ofreciendo así seguridad a los pasajeros, y disminución de la evasión.

3.3. Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito

Contribuye e impacta en la autorregulación de los usuarios de la vía, como un medio disuasivo de infringir las normas de tránsito y lograr así mejorar los comportamientos tanto de peatones como de conductores; estimula el uso responsable del vehículo particular, mejoramiento del transporte público y respeto a las normas de tránsito, para el mejoramiento de las condiciones de movilidad.

Se evidencia un impacto importante en el mejoramiento de la movilidad porque favorece la toma de decisiones, estrategias y acciones en puntos críticos de la ciudad y mejora la accesibilidad y la Seguridad Vial y potencia la movilidad de manera sostenible, accesible y segura.

Imagen No. 6 Centro de Control SDM



Imagen No. 7 Comparendera Electrónica



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

3.4. Planeación y gestión para la operación del SITP, Metro y Autopistas Urbanas

A partir del trabajo desarrollado, esta Administración deja sentadas las bases para generar cambios positivos en la planeación integrada del transporte en la ciudad, para el corto, mediano y largo plazos, con una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, ambientalmente sostenible, coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y la Región, con la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público, la Primera Línea del Metro para Bogotá y el Programa de Autopistas Urbanas, aspectos que impactarán a la ciudad de la siguiente manera:

3.4.1. Con la puesta en operación del Sistema Integrado de Transporte los ciudadanos tendrán mejores niveles de accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad; se generará una articulación eficiente y competitiva de los subsistemas: vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas; se garantizará la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables; se optimizarán los flujos de tráfico y los privilegios para aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente mediante intercambiadores modales de los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros .

Con el SIRCI se mejorará la calidad del servicio público, a través de la integración tarifaria y control eficiente y efectivo en la operación de la flota.

- Se implantó un sistema de información para facilitar a los ciudadanos el acceso y uso del Sistema de Transporte Masivo; y se optimizó la organización y gestión del transporte público de la ciudad al usuario, generando descongestión en servicios troncales y alimentadores.
- La reorganización del transporte público por la Avenida Carrera Séptima se orientó hacia la descongestión y reorganización, por tal motivo se eliminaron los recorridos cortos en los tramos más conflictivos; se minimizó la circulación de microbús y hubo traslado de flota a otros sectores con baja cobertura. Para tal propósito se reubicaron 1.124 vehículos de 36 rutas de transporte público colectivo, en otras rutas de la ciudad procurando dar cobertura a otros sectores y mejorar la frecuencia.

3.4.2 La Primera Línea del Metro (PLM) definida, movilizará alrededor de 600 mil pasajeros diarios a una velocidad promedio estimada de 35 Km/h.

- Se reducirán los impactos en la trama urbana y no afectará las redes de servicios públicos enterradas, así como la capacidad del sistema vial que involucra el trayecto de la línea.

- La línea consolidará e impulsará la valorización, el desarrollo urbano y la renovación de zonas de vivienda, oficinas e industriales como Puente Aranda y el centro urbano expandido de la ciudad. Se ha calculado que la PLM puede potenciar la renovación urbana de 707,5 hectáreas, lo equivalente a más de 6 veces el área del Parque Simón Bolívar. Así mismo la PLM motivará la edificabilidad en cerca de 6.3 millones de m² construibles, equivalentes a construir 30 veces el Centro Comercial Santafé.
 - El Metro dentro del Sistema Integrado de Transporte Público generará un impacto positivo al medio ambiente en la medida en que éste hará una reducción de 150.000 Toneladas de CO₂ por año, lo que equivale a tener por fuera del servicio 37.500 automóviles al año, neutralizando así el efecto negativo en emisiones de los carros nuevos que entran cada año al tráfico de Bogotá aproximadamente en un 25%.
- 3.4.3.** El Programa de Autopistas Urbanas reflejará el impacto para los ciudadanos en términos de disminución de accidentalidad, disminución del tiempo de desplazamiento, reducción de la congestión vehicular y por ende el aumento de la velocidad de desplazamiento.
- Así mismo se conformará un sistema de movilidad orientado a lograr un transporte urbano-regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red vial jerarquizada; articulará en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico y garantizará 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.
 - Mejorará 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 (Artículo 163. Objetivos del Sistema de Movilidad, Decreto 190 de 2004).

4. RECURSOS INVERTIDOS POR EL SECTOR.

Tabla No. 2 Ejecución del Presupuesto de Inversión
(Millones de pesos 2011)

Objetivo Estructurante	Programas	Presupuesto 2008 - 2011 (a 30 de Sept.)	Ejecución 2008 - 2011 (a 30 de Sept.)	% Ejecución	Presupuesto Proyectado 2012 (*)
	Mejoremos el barrio	633.741	504.551	79,6%	146.515
	Bogotá rural	14.030	12.709	90,6%	8.000
	Sistema Integrado de Transporte Público	4.274.232	2.983.903	69,8%	970.587



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

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

Fuente: Predis- SHD, Empresas

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

La mayor parte de la inversión se concentró en el programa “Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)” en el proceso de adopción con el cual se busca 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.

Desde el programa Sistema Integrado de Transporte Público como garante y protector de los distintos actores involucrados en la movilidad de la ciudad capital, se logró conseguir comunicación entre los diversos grupos de interesados, consagrándose; en algunos casos medidas de protección especial o discriminación positiva para que no primaran netamente los intereses económicos, sino que todo el proceso se ha permeado con la preponderancia del interés general.

La inversión del Sector concentrada en el programa “Vías para la Movilidad” ha ayudado a reducir los costos de operación de los vehículos, mejorar la conectividad con los municipios aledaños y de manera más amplia, a mejorar la calidad de vida de los habitantes al disponer de una infraestructura vial que facilita las actividades económicas y ayuda a disminuir los niveles de contaminación ambiental. De otro lado, las intervenciones realizadas en el marco del Programa

tuvieron incidencia positiva en la generación de cerca de 28.312 empleos directos e indirectos entre los años 2008 y 2011 y en la valorización del suelo. Por último, la ciudad adquirió una mejor imagen y por ende, es más atractiva para los inversionistas y turistas.

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

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

Lo anterior representa un beneficio para la ciudadanía, tanto por la atención recibida, como por la disminución de infracciones de tránsito al evidenciar mayor persuasión para el pago, que en años anteriores.

5. FORTALEZAS PARA DESTACAR Y MANTENER

El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. es ejemplo en materia de transporte integral, movilidad social, sostenibilidad ambiental y de cultura ciudadana, no solo Distrital, sino nacional y porque no decirlo, internacional, pues los procesos de democratización se han desarrollado con éxito, logrando establecer equilibrios sociales importantes. El proceso de estructuración e implementación del SITP armoniza los intereses de empresarios, propietarios, usuarios, entes de control y administración, logrando el aseguramiento de la transparencia con igualdad de derechos e instancias representativas para los interesados. En otras palabras, la construcción de nuevos modelos de política pública mediante procesos entrópicos es posible, deseable, palpable y resulta democráticamente acertado, fortaleza que debe mantenerse en los procesos del Sector.

Los procesos de selección adelantados por Transmilenio S.A., sus metodologías de discusión y participación pública, así como la logística creada para las audiencias del proceso han sido destacadas por la Procuraduría General de la Nación como un ejemplo a seguir por parte de otras entidades distritales y nacionales.

El apoyo de organismos multilaterales (concretamente del BID) y el esquema de coordinación interinstitucional han permitido generar una serie de consultorías para el acompañamiento de los procesos, que permiten dotar a la ciudad de las herramientas necesarias para afrontar los procesos de implementación gradual.

Por su parte, Transmilenio S.A. presenta a los ciudadanos un Sistema de Gestión Certificado con Política de Gestión de Riesgos, con un equipo humano, técnicamente preparado para asumir el rol de ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público; una organización estructurada por procesos con sistemas de Información y Comunicación modernos; ofrece un modelo de operación de transporte público, seguro, eficiente, rentable y sostenible; y la empresa está comprometida con el medio ambiente a través de la reducción de emisiones de CO2 por las condiciones de operación del sistema de transporte público masivo.

La ciudad cuenta con una planeación técnica de la Primera Línea de Metro del SITP, así como con la aprobación del Gobierno Nacional, es decir, por solicitud del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio de Hacienda al Banco Mundial, informando que consideran pertinente continuar con las acciones tendientes a la contratación del estudio de Diseño Básico Avanzado para el Metro de Bogotá por parte del Distrito Capital, materializando así los consensos y respaldos necesarios para que el proyecto avance a las siguientes etapas.

Mantener el sistema de detección electrónica en la ciudad, permite avanzar hacia la modernización del proceso en la imposición de comparendos. La implementación de la detección de infracciones a partir de medios técnicos y tecnológicos como se viene desarrollando, ha permitido la integración de múltiples tecnologías y de diversas fuentes de información en una sola plataforma tecnológica, a través de un bus de integración único dispuesto por el SIMUR para que la información no presente limitaciones, de forma paralela, esta administración ha permitido que la comunidad se integre a las políticas de movilidad adoptadas por el Sector, es así, como urbanizaciones, centros comerciales, centros empresariales, comunidades organizadas, entre otras, han manifestado su interés de poner a disposición su infraestructura tecnológica de video vigilancia para adelantar detección de infracciones, lo que posibilita que en el tema de modernización en la detección de infractores se realice una participación público-privada y el mejoramiento en la cultura vial de los ciudadanos, propendiendo por una mejor seguridad vial.

En materia de reducción de tasas de accidentalidad vial es necesario destacar el Plan Distrital de Seguridad Vial, el que se constituye en la política pública que contiene los programas y proyectos para la generación de conocimiento, las acciones en vía tanto a nivel formativo como de

infraestructura y el fortalecimiento institucional, las cuales garantizan que se cumpla el objetivo básico de la seguridad vial, como es reducir la accidentalidad vial.

Así mismo, se considera necesario mantener las siguientes herramientas, que han permitido avanzar en la identificación, seguimiento y evaluación de todos los aspectos que deben ser abordados para seguir disminuyendo estos índices, como son:

- Análisis espacial de accidentes equivalentes como alternativa para selección de sitios críticos.
- Recolección de datos para generar conocimiento de los perfiles de los diferentes usuarios de la vía y sus conductas sociales en la vía.
- Metodología para la evaluación del impacto de la intervención en vía, incluyendo indicadores.
- Uso de análisis geo estadísticos de los datos del sistema de información geográfico para accidentes de tránsito como herramienta para la toma de decisiones.

También se hace necesario mantener el trabajo constante en vía, basados en temas transversales como han sido el uso de los elementos de seguridad de todos los usuarios y la concientización de la vulnerabilidad del cuerpo. Las actividades de formación lúdica - pedagógicas tanto en niños como adultos en diferentes comunidades; empresariales, institucionales, escolares y locales de las 20 localidades que conforman el Distrito Capital, formando hasta el momento 715.542 ciudadanos. La inscripción de la ciudad a la década de la seguridad vial implica estar en sincronía con las acciones de seguridad vial que se están dando a nivel mundial.

La evaluación permanente e implementación de ajustes en la infraestructura ha permitido mitigar las interacciones de riesgo de los diferentes actores viales, mediante lineamientos de pacificación del tránsito, de lo contrario, el problema de salud pública (víctimas de eventos viales) sería más crítico, tal como se ha planteado mundialmente, quedando como una de las principales causas de muerte de los seres humanos (actualmente es la 9ª causa de muerte).

El Gobierno Distrital ha buscado diferentes mecanismos para lograr la cofinanciación de proyectos de gran envergadura como es el Programa de Autopistas Urbanas-PAU destacando el Convenio logrado con la CAF cuya operación permitirá mejorar no solo la productividad y competitividad de la ciudad sino todo el sistema de transporte urbano - regional de forma articulada con los vehículos particulares, transporte de carga, bicicleta, etc.; siendo la ciudad pionera y ejemplo a nivel nacional en iniciar con el PAU.

En relación con la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la malla vial, el modelo de operación de los “Distritos de Conservación”, se presenta como un esquema eficiente que permite la atención integral de las vías arterias e intermedias, al organizar la ciudad en 6 zonas geográficas. El modelo optimiza la aplicación de los recursos financieros, técnicos, operativos y logísticos partiendo de que en cada Distrito se identifican las vías y su estado, permitiendo así una mejor priorización y programación de obras, y por lo tanto, mejorando las condiciones de

movilidad en los tramos intervenidos. Frente a la construcción y financiación de nuevas obras de infraestructura vial y de espacio público, cabe señalar como una fortaleza para el Sector la experiencia adquirida por el IDU, durante las últimas décadas, en la asignación, recaudo, administración, ejecución de recursos y atención de contribuyentes de Valorización.

6. RETOS SECTORIALES PARA LA SIGUIENTE ADMINISTRACIÓN

Teniendo en cuenta que el reto principal del Sector es mejorar la movilidad en la Ciudad- Región, a continuación se presentan algunos retos específicos que contribuyen al principal:

6.1. Fortalecer las entidades del Sector Movilidad

Culminar el proceso de transformación organizacional de las entidades del Sector, hacia el nuevo esquema SITP, principalmente a la SDM, teniendo en cuenta su condición de cabeza del sector.

Fortalecer técnica y tecnológicamente a la Secretaría Distrital de Movilidad como entidad reguladora del sistema de movilidad de la ciudad.

Revisar el esquema de distribución de competencias para la intervención en la malla vial local y la conformación del presupuesto de la UAERMV.

Implementar Esquemas de Evaluación de Impacto de las obras realizadas en cumplimiento de la misión del IDU, que determinen cuáles son las mejores prácticas, las oportunidades de mejora y los impactos de la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de espacio público, así como sus mecanismos de financiación.

6.2. Implementar el SITP

Culminar el proceso de implementación gradual del SITP sin comprometer la garantía de continuidad del servicio de transporte público a los usuarios de la ciudad. Para este fin, se cuenta con la consultoría BID de implementación día a día.

Definir el esquema de participación público–privado para la construcción de los terminales definitivos SITP y definir una fuente de ingresos permanente (distinta de la tarifa al usuario) para alimentar el Fondo de Estabilización Tarifaria, de tal forma que se pueda cumplir con el mandato contenido en el Decreto 309 de 2009 de garantizar que la tarifa a los usuarios se fije y mantenga en función de la capacidad de pago de los mismos.

Construcción del sistema de terminales (Terminal del Norte, Terminal de Oriente y Terminal de Occidente) y su correspondiente articulación con en el SITP.

Con la entrada en operación del SITP se deberá lograr la articulación de la operación del sistema actual y la puesta en marcha de la Fase III de Transmilenio: organizando la logística de puntos de control y la implementación de control de flota del SITP reacondicionando el Centro de Control.

Puesta en operación de las Troncales Carrera 10 y Calle 26: Actualmente se están construyendo 20 Km. adicionales de troncales, ampliando la cobertura del Sistema dentro de la ciudad y atendiendo las tres localidades que no contaban con acceso al Sistema (Engativá, Fontibón y San Cristóbal).

6.2.1. Consolidar la Primera Línea de Metro-PLM-

Diseñar un arreglo institucional que permita la estructuración, contratación y ejecución de la PLM y continuar con las tareas y gestiones tendientes a cumplir con los requisitos establecidos en el Conpes 3677/2010 para acceder a la bolsa de recursos de cofinanciación para los diferentes proyectos que mejoran la movilidad de la Región Capital.

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

6.2.2. Fortalecer la infraestructura del Sistema Transmilenio.

Mejorar las condiciones de operatividad de Transmilenio mediante la ampliación de la infraestructura existente. Así como prever y gestionar de manera oportuna y eficaz el cambio de pisos de todas las estaciones de fase I y parte de fase II gradualmente puesto que la vida útil del aluminio está finalizando.

La extensión de la Troncal Autonorte hasta la calle 193 incorporando dos nuevas estaciones sencillas y generando conectividad con la futura Terminal Satélite del Norte.

Extensión de la Troncal NQS al Municipio de Soacha: En este proyecto se vinculan el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Cundinamarca, el Municipio de Soacha y TRANSMILENIO S.A.. El proyecto está dividido en 3 etapas, la primera es la construcción de la troncal en una longitud de 3.6 Km., con 3 estaciones sencillas y una intermedia. La Segunda etapa se extiende desde la Calle 22 hasta el sector conocido como “El Altico” en una longitud de 1.3 Km: en este tramo se construirán dos estaciones de parada sencillas y una estación terminal o portal. Y por último una tercera etapa que comprende el corredor desde la estación terminal o portal hasta el sitio en donde se ubicará el patio, con una longitud de 600 m aproximadamente. El proyecto

contempla la construcción de un patio para albergar la flota adicional necesaria para operar la extensión de la troncal NQS hasta el municipio de Soacha.

6.3. Fortalecer el Control del Tránsito

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

Desarrollar un componente de software que permita visualizar, reconocer y controlar la cantidad de información recibida en tiempo real por medio técnico y tecnológico utilizado para detección electrónica de infracciones.

6.4. Mejorar la Seguridad Vial

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

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

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

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

6.5. Continuar con la Ejecución del Programa de Autopistas Urbanas- PAU-

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

6.6. Mejorar y Ampliar la Malla Vial y las Troncales de la ciudad

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

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