

INFORME DE GESTIÓN INSTITUCIONAL 2015

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

ENERO DE 2016

TABLA DE CONTENIDO

Introducción -----	8
Plataforma estratégica -----	9
Estructura organizacional-----	9
I. Oficinas asesoras -----	10
1. Oficina asesora de planeación -----	10
1.1. Presupuesto de inversión -----	10
- presupuesto de la vigencia 2015 -----	10
- cierre presupuestal 2015 y programación presupuestal 2016 -----	12
1.2. Plan de acción -----	14
1.3. Sistema Integrado De Gestion (SIG)-----	15
1.3.1. Mapa de procesos -----	16
1.3.2. Documentación del SIG -----	18
1.3.3. Seguimiento certificación cursos pedagógicos -----	29
1.3.4. Sensibilización SIG -----	30
1.3.5. Programa de reconocimiento y estímulos para la mejora institucional 2014-2015 PREMI33	
1.3.6. Resultado de la verificación en la implementación del SIG-----	34
1.3.7. Modelo estándar de control interno MECI -----	36
1.3.7.1. Módulo de control de planeación y gestión -----	36
1.3.7.2. Módulo de control de evaluación y seguimiento -----	40
1.3.7.3. Eje transversal información y comunicación -----	42
1.3.7.4. Acciones complementarias -----	43
2. Oficina asesora de comunicaciones -----	44
2.1. Metas de la oficina asesora de planeación para la vigencia 2015-----	45
2.2. Objetivo de la comunicación externa -----	45
2.3. Comunicación organizacional-----	48
2.4. Boletines de prensa: -----	53
2.5. Ruedas de prensa -----	56
2.6. Servicios de la oficina asesora de comunicaciones -----	59
2.7. Programa de responsabilidad social secretaria distrital de movilidad -----	60
2.7.1. Programas estratégicos empresariales para una movilidad sostenible peemus: -----	60
2.7.1. Mi estilo es bici:-----	61
2.7.2. Carro compartido-----	61
2.7.3. Caminos seguros-----	62

2.7.4. Teletrabajo y horarios flexibles -----	63
2.7.5. Promoción uso del sitp-----	63
3. Oficina de control disciplinario-----	64
4. Oficina de control interno -----	67
4.1. Evaluación y seguimiento-----	67
4.2. Acompañamiento y asesoría-----	73
4.3. Administración del riesgo -----	73
4.4. Relación con entes externos-----	74
4.5. Fomento de la cultura del control -----	77
4.6. Resultados del plan operativo anual –poa -2015 -----	78
II. Gestión subsecretarias -----	78
5. Subsecretaría De Política Sectorial 2015-----	78
5.1. Ejecución presupuestal-----	80
5.1.1. Ejecución presupuestal por proyectos prioritarios-----	80
5.1.2. Ejecución presupuestal por dependencias -----	81
5.2. Dirección De Transporte E Infraestructura -----	83
5.2.1. Proyecto sistema de transporte público de pasajeros por cable aéreo de Bogotá. -----	83
5.2.2. Seguimiento modos férreos -----	89
5.2.2.1. Primera línea de metro pesado -----	89
5.2.2.2. Proyecto metro ligero-----	95
5.2.3. Implementación del sistema integrado de transporte - SITP -----	100
5.2.4. Plan de movilidad accesible al SITP -----	126
5.2.5. Componente social del SITP -----	135
5.2.6. Sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado De Transporte Público SITP de Bogotá D.C.-----	146
5.2.7. Transporte público individual – tipo taxi -----	157
5.2.8. Transporte de carga -----	185
5.2.9. Actualización matriz de carga 2015 -----	188
5.2.10. Otros proyectos de logística -----	197
5.2.11. Integración regional-----	199
5.2.12. Transporte no motorizado - sistema de bicicletas públicas de Bogotá D.C. – SBP-----	206
5.2.13. Transporte no motorizado - optimizacion de la red de ciclorrutas-----	213
5.2.14. Redes ambientales peatonales seguras- RAPS-----	228
5.2.15. Estacionamientos -----	273

5.2.16.	Infraestructura-----	278
5.3.	Dirección De Estudios Sectoriales Y De Servicios -----	285
5.3.1.	Observatorio de transporte de carga-----	286
5.3.2.	Cálculo de la tarifa técnica del transporte público colectivo (bus, buseta y microbús)----	292
5.3.3.	Plan Institucional De Respuesta A Emergencias – PIRE -----	294
5.3.4.	Asistir a las diferentes convocatorias de las mesas de grupos étnicos (raizales, palenqueros, afros, indígenas y rom)-----	298
5.3.5.	Asistir a las diferentes convocatorias de las mesas de excombatientes. -----	299
5.3.6.	Sistema distrital de quejas y soluciones. -----	300
5.3.7.	Sustitución de vehículos de tracción animal-----	300
5.3.8.	Actualización de la tarifa del sitp y tarifas para poblaciones especiales.-----	309
5.3.9.	Encuestas de movilidad -----	311
5.3.10.	Movilidad sostenible -----	318
5.3.11.	Asociación público privada CIM 80 y contrato interadministrativo 2015-1139 con Findeter – APP CIM 80 – 30 de septiembre de 2015 -----	321
5.3.12.	Medida de restricción de circulación a vehículos particulares “pico y placa particulares” 327	
5.4.	Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito-----	328
5.4.1.	Principales logros alcanzados -----	329
5.4.2.	Estudios IDU -----	334
5.4.3.	Medidas de gestión del tránsito-----	337
5.4.4.	Investigaciones de accidentalidad -----	347
5.4.5.	Pedagogía en seguridad vial -----	348
5.4.6.	Pactos por la movilidad -----	353
5.4.7.	Dificultades presentadas en la ejecución de actividades-----	356
5.4.8.	Otros aspectos relevantes -----	359
5.5.	Oficina de información sectorial – proyecto 967 – tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en bogotá. -----	368
5.5.1.	Descripción general del proyecto -----	369
5.5.2.	Principales logros alcanzados -----	370
5.5.2.1.	Sistema integrado de información sobre movilidad urbano regional – simur -----	370
5.5.2.2.	Tecnologías para apoyar el sistema contravencional de la sdm -----	375
5.5.3.	Otros proyectos tecnológicos (entidad – interinstitucional) -----	379
5.5.4.	Subsistema de seguridad de la información SGSI-----	381

5.5.5. Contratos estratégicos suscritos -----	381
5.5.6. Dificultades presentadas en la ejecución de actividades:-----	382
6. Subsecretaria de servicios de la movilidad-----	383
6.1. Dirección De Control Y Vigilancia-----	388
6.1.1 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito -7253- -----	388
Dificultades-----	391
6.1.2. Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito proyecto de inversión -7254- -----	391
6.1.2.1. Grupo operativo tránsito y transporte.-----	394
Objetivo -----	394
A. Grupo operativo tránsito; espacio público -----	397
B. Grupo de visitas administrativas. -----	397
6.1.2.2. Grupo de factor de calidad y chatarrización de vehículos de transporte público -----	402
6.1.2.3. Grupo de movilidad escolar-----	405
6.1.2.4. Ruta pila -----	412
6.1.2.5. Grupo controles ambientales a fuentes móviles de contaminación-----	425
6.1.2.6. Grupo control de carga y transporte especial -----	427
6.1.2.7. Grupo supervisión de contratos y convenios interadministrativos-----	428
6.1.2.8. Grupo administrativo de transporte -----	432
6.1.2.9. Personal de archivo grupo control al tránsito y transporte – gctt -----	432
6.1.3. Temas transversales a la dirección de control y vigilancia -----	432
Indicadores de gestión -----	433
6.1.4. Componente señalización -----	433
6.1.5. Componente semaforización -----	437
6.1.6. Componente planes de manejo de tránsito-----	441
6.1.7. Apoyo institucional en convenio con la policía proyecto de inversión 6219 -----	445
6.2. Dirección de servicio al ciudadano -----	446
6.2.1. Seguimiento servicio operación patios y grúas -----	446
6.2.2. Seguimiento en la prestación de los servicios concesionados consorcio sim -----	447
6.2.3. Cursos pedagogía por infracción a las normas de tránsito y transporte-----	448
6.2.4. Puntos de contacto red cade-----	450
6.2.5. Excepciones pico y placa -----	451
6.2.6. Centros locales de movilidad-----	452

6.2.7. Canales de comunicación-----	453
6.2.8. Gestión documental -----	453
Gestion realizada vigencia 2015-----	454
Seguimiento en la prestacion de los servicios concesionados consorcio sim -----	468
Cursos pedagogia por infraccion a las normas de tránsito y transporte -----	491
Puntos de contacto red cade -----	492
Excepciones pico y placa-----	494
Centro locales de movilidad-----	497
Canales de comunicación -----	498
Gestion documental-----	500
6.3. Dirección de procesos administrativos -----	511
6.3.1. Logros alcanzados por las dependencias en las principales actividades -----	511
6.3.1.1 Dirección De Procesos Administrativos -----	511
6.3.1.2 Subdirección De Contravenciones De Tránsito -----	522
6.3.1.3 Subdirección De Investigaciones De Transporte Público-----	530
6.3.1.4 Subdirección De Jurisdicción Coactiva-----	535
6.3.2 descripción general proyecto 7132 -----	548
6.3.3 contratos estratégicos suscritos -----	550
6.3.4 dificultades presentadas en la ejecución de actividades -----	550
6.3.5 otros aspectos relevantes-----	552
7. Subsecretaría De Gestión Corporativa-----	553
7.1. Proyecto de inversión 6094 “fortalecimiento institucional”-----	554
7.2. Dirección Administrativa Y Financiera -----	560
7.2.1. Rediseño institucional-----	560
7.2.2. Estudio técnico-----	565
7.2.3. Informe desarrollo del plan piloto de teletrabajo-----	567
Planta de cargos a 31 de octubre de 2015-----	571
7.3. Subdirección Administrativa-----	572
7.4. Subdirección Financiera-----	580
7.5. Dirección De Asuntos Legales (DAL) -----	581
7.5.1. Actividades principales.-----	583
7.5.2. Acciones estratégicas: -----	585
7.5.3. Resultados de gestión. -----	585

7.5.3.1.	Elaboración de conceptos a proyectos de acuerdo de iniciativa de otras entidades o del concejo de bogotá: -----	586
7.5.3.2.	Anteproyectos de acuerdo -----	588
7.5.3.3.	Proyectos de Decreto -----	588
7.5.3.4.	Comités de los que hace parte la dirección de asuntos legales: -----	589
7.5.3.5.	Resolución de habilitación de empresas:-----	589
7.5.3.6.	Tribunal de arbitramento sett-stt: -----	591
7.5.3.7.	Pago de dineros adeudados por la fiscalía general de la nación por concepto de patios: 598	
7.5.3.8.	Depuración de cartera:-----	599
7.5.3.9.	Sistema integrado de gestión/ subsistema de calidad:-----	599
7.5.4.	Representación judicial -----	600
7.5.5.	Gestión contractual: -----	607

INTRODUCCIÓN

Cuando se habla de movilidad enmarcada en el Plan de Desarrollo BOGOTÁ HUMANA, inmediatamente se hace conexión con el hecho de ubicar al ciudadano como el eje rector de las decisiones de política y por ende toma mucha más fuerza el hecho de empezar a mirar la movilidad como un derecho que permite avanzar hacia la equidad y contener la segregación social.

Y es precisamente desde esta perspectiva y teniendo siempre en cuenta también que la ciudad es un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua es que se han venido construyendo y consolidando los distintos proyectos de movilidad humana; más específicamente la construcción de una movilidad donde la corresponsabilidad ha sido la constante y donde se ha logrado un equilibrio entre las obras de infraestructura y el llamado a la concientización sobre el hecho que todas y todos somos partícipes de preservar la vida y la integridad de las niñas, niños, mujeres y hombre que a diario transitan por las calles de la capital.

No ha sido una tarea sencilla, pero gracias al esfuerzo y la constancia hoy se puede hablar en la ciudad de una manera distinta de mirar la movilidad, donde se privilegia el uso de medios alternativos de transporte como es la bicicleta, donde el peatón realmente es el protagonista, donde se toma conciencia que el futuro está en el uso del transporte público y donde también la sociedad tiene participación directa gracias al compromiso con sus comunidades en el hecho de promover buenos hábitos y conductas que de manera directa impactan positivamente en acciones de seguridad vial permanentes y fortalecidas.

Y gracias a estas pequeñas grandes acciones que sumadas a los grandes proyectos de ciudad como la consolidación del componente férreo y la construcción del cable aéreo es que hoy podemos decir que sí se vale pensar y trabajar por una ciudad distinta en donde aún queda mucho por hacer, pero donde también se cuenta con gente dispuesta a poner de su parte para que todas y todos vivamos cada vez mejor.

PLATAFORMA ESTRATÉGICA

El direccionamiento estratégico permite establecer o revisar los lineamientos o postulados fundamentales de la Entidad, facilitando la toma de decisiones por medio de la consolidación, procesamiento y análisis de la información interna y externa evaluando la situación presente de la entidad, con el propósito de anticipar y decidir sobre el direccionamiento de la entidad hacia el futuro.

Misión:

“La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, presta servicios, planea y formula las políticas del sector, generando condiciones de movilidad acordes con las necesidades de la población de Bogotá D. C. y su área de influencia, priorizando modos ambientalmente sostenibles y la implementación de un sistema de transporte inteligente e intermodal que promueve la accesibilidad, conectividad, seguridad vial y la integración regional contribuyendo a la equidad”.

Visión:

“En 2020 la SDM será referente a nivel nacional e internacional en la transformación de la movilidad sostenible en la ciudad región, a través de la implementación del sistema de transporte inteligente e intermodal y el fortalecimiento de la cultura para la movilidad, con un recurso humano comprometido y altamente calificado para prestar un excelente servicio”.

Objetivos estratégicos:

- Aumentar la cobertura y efectividad de la presencia en vía.
- Fortalecer la cultura de pago a los infractores.
- Mantener altos niveles de satisfacción de nuestros usuarios en la prestación de los servicios ofrecidos por la entidad.
- Aumentar la cobertura de la señalización en la ciudad.
- Fortalecer la cultura y la pedagogía para la movilidad segura de la ciudad.
- Garantizar la cobertura del transporte público en torno a la implementación del SITP.
- Fomentar el uso de modos de transporte ambientalmente sostenibles.
- Gestionar estrategias de desarrollo humano, que permitan contar con el personal calificado y orientado al logro de la misión y visión de la SDM”.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

La estructura organizacional de la Entidad se enmarca en lo determinado en el Decreto 267 de 2007 “Por el cual se adopta la estructura organizacional de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”.

A continuación se presenta el organigrama de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el equipo de trabajo que cierra la vigencia 2015.

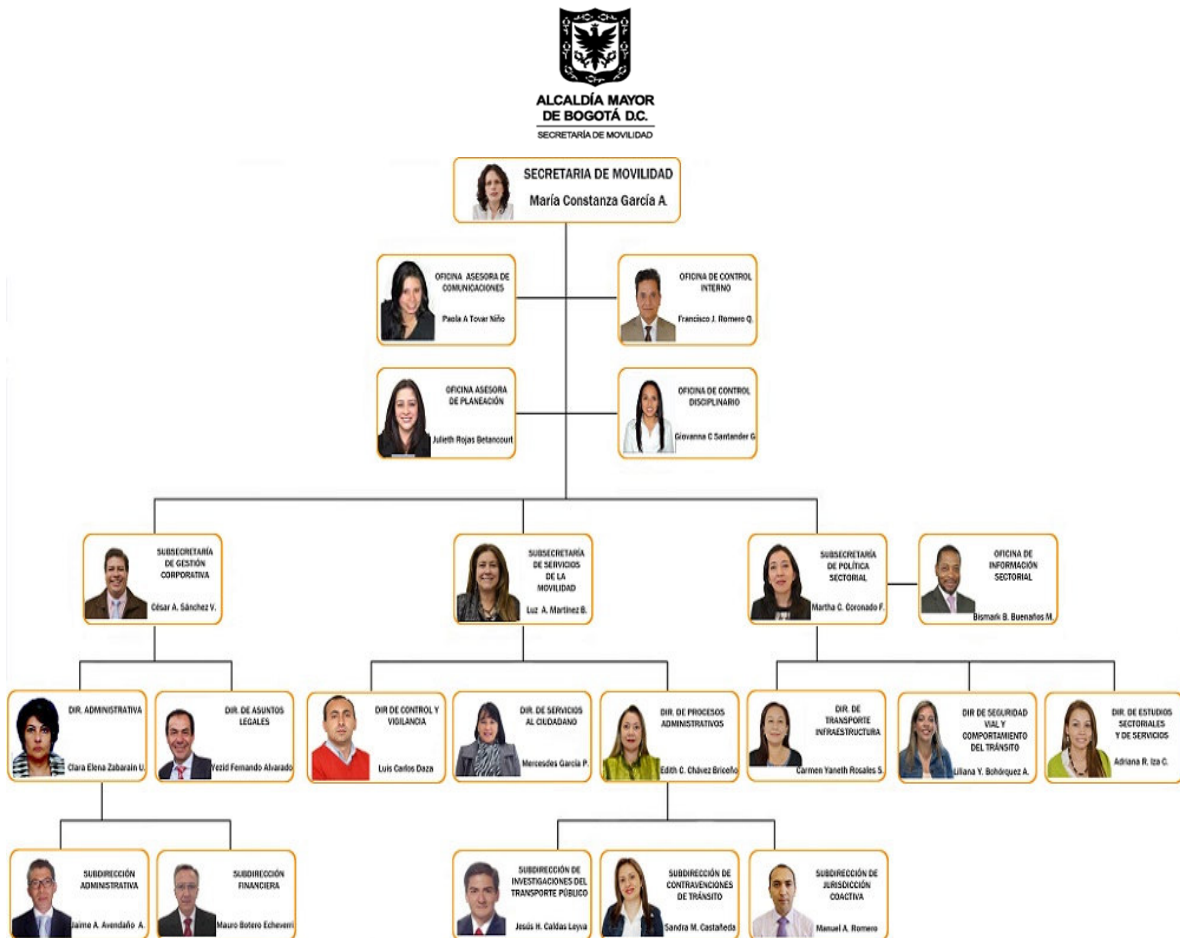


Ilustración 1: Organigrama

I. OFICINAS ASESORAS

1. OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

1.1. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN

La Oficina Asesora de Planeación dentro del marco del Decreto 567 de 2006, en su artículo 5º frente al presupuesto de inversión, programó en coordinación con los ordenadores del gasto, el presupuesto de inversión y emitió todos los conceptos de viabilidad solicitados por los Ordenadores de Gasto de acuerdo con las necesidades contenidas en la herramienta del Plan Anual de Adquisiciones; de igual manera se elaboró el anteproyecto de presupuesto 2016 conforme a los lineamientos establecidos por las Secretarías Distritales de Planeación y de Hacienda.

- Presupuesto de la vigencia 2015

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con once (11) proyectos de inversión para la vigencia 2015, seis (6) de ellos asociados a la unidad ejecutora 01, de los cuales tres (3) están en ordenación de la Subsecretaría de Política Sectorial y tres (3) de la Subsecretaría de Gestión Corporativa, los cinco (5) restantes se encuentran asociados a la unidad ejecutora 02 en ordenación de la

Subsecretaría de Servicios de la Movilidad. En la tabla No. 1 se muestra el nivel de ejecución con corte a 31 de diciembre de 2015.

Tabla 1 Ejecución Presupuestal

PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO ASIGNADO VIGENCIA 2015	CDP'S	% DE EJEC. CDP	COMPROMISOS - RP	% DE EJEC. RP 31 DE DIC	GIROS	% GIRADO
339	IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ	13.304	11.729	88,16%	10.067	75,67%	8.502	84,45%
967	TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES PARA LOGRAR UNA MEJOR MOVILIDAD SOSTENIBLE EN BOGOTÁ	5.467	5.372	98,26%	5.317	97,24%	2.763	51,96%
1165	PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SEGURA Y PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL	13.287	12.993	97,79%	10.297	77,50%	7.969	77,39%
SUB. POLÍTICA SECTORIAL		32.058	30.094	93,87%	25.681	80,11%	19.233	74,89%
585	SISTEMA DISTRITAL DE INFORMACIÓN PARA LA MOVILIDAD	4.739	4.728	99,75%	4.728	99,75%	2.478	52,41%
965	MOVILIDAD TRANSPARENTE Y CONTRA LA CORRUPCIÓN	221	214	97,19%	214	97,19%	204	95,36%
6094	FORTEALECIMIENTO INSTITUCIONAL	29.024	28.651	98,71%	26.377	90,88%	9.039	34,27%
SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		33.984	33.593	98,85%	31.319	92,16%	11.721	37,42%
UNIDAD EJECUTORA 01		66.042	63.687	96,43%	57.000	86,31%	30.954	54,31%
7254	MODERNIZACIÓN, EXPANSIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA INTEGRAL DEL CONTROL DEL TRÁNSITO	92.698	83.034	89,57%	81.135	87,53%	44.806	55,22%
7253	GENERAR MOVILIDAD CON SEGURIDAD COMPROMETIENDO AL CIUDADANO EN EL CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO	16.559	15.565	93,99%	12.538	75,72%	9.111	72,67%
7132	SUSTANCIACIÓN DE PROCESOS DE RECAUDO Y COBRO DE CARTERA	28.924	27.384	94,67%	17.940	62,02%	11.833	65,96%
6219	APOYO INSTITUCIONAL EN CONVENIO CON LA POLICÍA NACIONAL	15.098	15.093	99,97%	14.833	98,25%	11.476	77,37%
348	FORTEALECIMIENTO DE LOS SERVICIOS CONCESIONADOS	4.830	4.759	98,53%	4.496	93,08%	2.262	50,31%
SUB. SERVICIOS DE LA MOVILIDAD - UNIDAD EJECUTORA 02		158.111	145.835	92,24%	130.943	82,82%	79.488	60,70%
TOTAL SDDM		224.153	209.523	93,47%	187.943	83,85%	110.443	58,76%

FUENTE: PREDIS / 04 DE ENERO DE 2015

- Reservas presupuestales

En la tabla No 2 se muestra el estado de los giros de las reservas 2015 con corte a 31 de diciembre de 2015.

Tabla 2. Reservas Presupuestales SDM

PROYECTO DE INVERSIÓN	RESERVAS	GIROS	% DE GIRO	SIN GIRAR
339	8.695	7.383	85%	1.312
1165	3.788	3.788	100%	
967	2.521	2.521	100%	
6094	6.273	6.189	99%	84
585	801	789	99%	12
965	57	56	99%	
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 01	22.135	20.726	94%	1.409
348	959	949	99%	10
6219	8.339	8.317	100%	21
7132	3.408	3.370	99%	37
7253	2.736	2.648	97%	88
7254	33.565	33.251	99%	314
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 02	49.007	48.536	99%	471
TOTAL SDM	71.141	69.262	97%	1.879

FUENTE: PREDIS 04 DE ENERO DE 2015

- Pasivos exigibles

En la tabla No 3, se muestra el estado de giros correspondientes a los pasivos exigibles de la vigencia 2015, donde la unidad ejecutora 01, inicia con una apropiación de \$337 millones de los cuales a 31 de diciembre se ha giró \$232 millones correspondientes al 69%. La unidad ejecutora 02; inicia con una apropiación de \$40.336 millones de los cuales a 31 de diciembre se ha girado \$5.903 millones correspondientes al 15%.

Tabla 3. Pasivos Exigibles.

UNIDAD EJECUTORA	APROPIACIÓN 2015	COMPROMISOS	% EJECUCIÓN	GIROS	% GIROS
UNIDAD EJECUTORA 01	337	232	69%	232	69%
UNIDAD EJECUTORA 02	40.336	5.903	15%	5.903	15%
TOTAL SDM	40.673	6.135	15%	6.135	15%

- Cierre presupuestal 2015 y programación presupuestal 2016

En el segundo semestre de la vigencia 2015 se inició el proceso de cierre presupuestal de la vigencia 2015 y programación presupuestal de la vigencia 2016, para lo cual se informó a los Subsecretarios, Jefes de Oficina, Directores y Subdirectores; los lineamientos descritos en la Circular DDP - 005 del 2 de marzo de 2015 y la Circular Conjunta No. 02 de 2015 de la Secretarías Distritales de Hacienda y Planeación, se elaboró la presentación del presupuesto de la Entidad para el Concejo de Bogotá y con el Decreto 517 del 11 de diciembre de 2015 se expidió el Presupuesto Distrital y con el Decreto 533 del 15 de diciembre de 2015 se liquidó.

- Proyecto 965: Movilidad transparente y contra la corrupción

El proyecto de inversión 965 de la Unidad Ejecutora 1 de la Entidad, está liderado por la Oficina Asesora de Planeación y la Oficina de Control Interno. A continuación se presenta el avance de las metas a 31 de diciembre de 2015:

META	2014 - 2015			PRESUPUESTO 2016
	AVANCE	CUMPLIMIENTO	PRESUPUESTO	
Efectuar 2 Capacitaciones en la identificación análisis y valoración de riesgos de gestión y anticorrupción al interior de la entidad de los servidores y contratistas de la SDM	1	50%	\$ 16.631.838	\$ 20.000.000
Desarrollar 36 Auditorías de evaluación preventivas para la formulación de recomendaciones.	24	66,67%	\$ 266.814.777	\$ 250.000.000
Realizar 3 Sensibilizaciones a servidores y contratistas sobre rendición de la cuenta anual sector movilidad que permita una activa participación ciudadana	2	66,67%	\$ 15.000.000	\$ 5.000.000
Efectuar 3 Capacitaciones en cultura ciudadana, cultura de la legalidad y ética institucional, para incentivar los valores éticos al interior de la entidad, dirigida mínimo al 90% de los servidores y contratistas de la SDM	2	66,67%	\$ 90.000.000	\$ 40.000.000

- En cumplimiento del compromiso que tiene la SDM frente al fortalecimiento de la cultura de probidad, se realizan actividades enfocadas a todos sus servidores públicos con el ánimo de ejercer un control efectivo en la entidad. Para ello, se contrató la formación en Gestión de Riesgos con la firma CONSULTORES & AUDITORES EN GESTION SAS, donde se fortalecen las competencias para la identificación de los posibles riesgos y la construcción de la matriz de riesgos de corrupción.
- Para el establecimiento de los procesos de control social se articularon esfuerzos con la Veeduría Distrital para concertar los términos de la rendición de la cuenta anual sector movilidad. A través de convenio con COMPENSAR, se elaboraron Cartillas (Virtuales e Impresas) donde se detalla el contenido de la norma ISOIWA18901 y se exponen temas de control social desde la movilidad. Adicionalmente se difundieron piezas publicitarias suministradas por la Veeduría enfocadas a sensibilizar a los servidores públicos en temas sociales y se entregaron 10.000 plegables a la comunidad con cifras de gestión a través de la Dirección de Servicio al Ciudadano.
- En el proceso de transformación cultural de la entidad y en cumplimiento de la Ley 1474 de 2011, se han desarrollado diferentes estrategias para promover acciones de transparencia y evitar actos de corrupción al interior de la Entidad. De igual forma en concurrencia con el PREMI y la postulación de la estrategia "PASESE DE HONESTO", la Secretaría Distrital de Movilidad ha ejecutado una serie de acciones tendientes al fortalecimiento de la cultura interna alrededor de los valores y principios del Código de Ética de la Entidad.

- En el ejercicio del control efectivo, se implementó un Plan de Auditorías que permite evidenciar las posibles acciones de mejora a establecer en los procesos de la entidad y que contribuyen al mejoramiento continuo en la prestación de los servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad.

1.2. PLAN DE ACCIÓN

La Oficina Asesora de Planeación lidera el proceso de estructuración, seguimiento y consolidación a las metas e indicadores de la entidad y su respectiva territorialización, contenidos en los Planes Operativos Anuales de los Proyectos de Inversión y de los Procesos de Gestión, a través de las herramientas y metodologías que permiten medir el avance y cumplimiento de los objetivos propuestos.

Es así como en la presente vigencia se adelantó un proceso de actualización y mejora, tanto del procedimiento, como de los formatos a través de los cuales se reporta la información; ésta actualización fue socializada de manera efectiva en las mesas de seguimiento con los referentes de los Planes Operativos Anuales, lo cual redundó en el mejoramiento de la calidad, oportunidad y veracidad de los datos registrados.

A través de los proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad se aporta al cumplimiento del Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Humana 2012-2016”, especialmente en tres programas: “*Movilidad Humana*”, “*Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente*” y “*Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional*”.

El programa *Movilidad Humana* incluye 12 proyectos prioritarios de los cuales, la Secretaría Distrital de Movilidad tiene responsabilidad directa en 4 de estos y responsabilidad compartida en otros 4. Así mismo, participa en el proyecto prioritario “Salud ambiental” del programa “Bogotá Humana ambientalmente saludable” en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría de Hábitat, Caja de Vivienda Popular y la Secretaría Distrital de Ambiente en las actividades asociadas al proyecto “Sustitución de Vehículos de Tracción Animal -VTA-”, tal y como lo establece el Decreto 40 de 2013 “por medio del cual se implementa el programa de sustitución de vehículos de tracción animal en Bogotá D.C.”.

De igual manera la SDM participa en el Programa 26 denominado “Transparencia, probidad, lucha contra la corrupción y control social efectivo e incluyente” a través de los proyectos prioritarios “Fortalecimiento de la capacidad institucional para identificar, prevenir y resolver problemas de corrupción y para identificar oportunidades de probidad” y “Bogotá promueve una cultura ciudadana y de la legalidad”.

A su vez, como todas las entidades del distrito capital, participa activamente en la ejecución de los proyectos prioritarios “Sistema de Mejoramiento de la Gestión” y “Dignificación del Empleo Público” que hacen parte del Programa Fortalecimiento de la función administrativa y desarrollo institucional.

Como cabeza del Sector, la Entidad, a través de la Oficina Asesora de Planeación, coordina el Programa 19 “Movilidad Humana” consolidando y haciendo seguimiento al avance de las metas e indicadores que cada entidad del sector tiene a cargo en el Plan Distrital de Desarrollo. De lo anterior se deriva el monitoreo la Política Pública de Movilidad, contenida en el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá. Adicionalmente, lidera el proceso de consolidación y seguimiento a la inversión local (territorialización), realizada a través de los proyectos de inversión del sector.

En el marco de las Políticas Públicas de enfoque diferencial lideradas por el Distrito, la Oficina Asesora de Planeación contribuye a la consolidación, seguimiento y reporte de la gestión que se

adelanta a través de los proyectos de inversión y que dan respuesta a las necesidades, en materia de movilidad, que plantean dichas políticas para sus grupos poblacionales específicos.

A continuación, se presenta la estructura de los proyectos prioritarios, metas y proyectos de inversión en los que tiene responsabilidad la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector.

Ilustración 2: Estructura Plan, Programa, Proyecto Movilidad Humana



Fuente: Elaboración de la Oficina Asesora de Planeación 2014 con base en el Plan de Desarrollo Bogotá Humana y los proyectos de Inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad

1.3. SISTEMA INTEGRADO DE GESTION (SIG)

De conformidad con la NTD-SIG 001:2011, adoptada a través del decreto 652 del 28 de diciembre de 2011, el Sistema Integrado de Gestión es el conjunto de orientaciones, procesos, políticas, metodologías, instancias en instrumentos enfocados a garantizar un desempeño institucional articulado y armónico que busque de manera constatable la satisfacción de los grupos de interés. Tal sistema se encuentra conformado por los siguientes subsistemas:

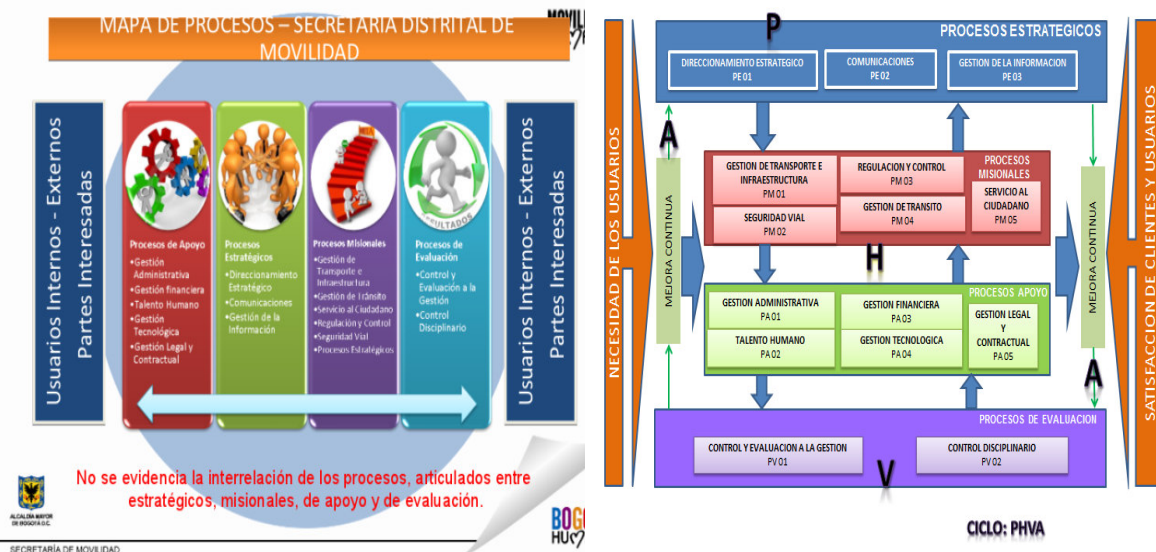


Ilustración 3: Caracterización Sistema Integrado de Gestión

En el marco de la aplicación de la citada norma y de la Meta Plan de Desarrollo “Implementar en 100% el Sistema Integrado de Gestión en las entidades distritales”, desde la Oficina Asesora de Planeación se implementó la nueva Plataforma Estratégica de la Entidad, la cual fue adoptada mediante Resolución 406 de 2014. A continuación se desglosan los principales componentes implementados en la vigencia 2015:

1.3.1. Mapa de procesos

Con base en la definición de la nueva plataforma estratégica mediante la Resolución 406 de 10 de Septiembre de 2014, la Entidad desarrolló una serie de actividades y concursos internos con el fin de definir el nuevo mapa de procesos de la Entidad, en tal sentido se involucró a los servidores públicos de la Entidad logrando la presentación de las siguientes propuestas.



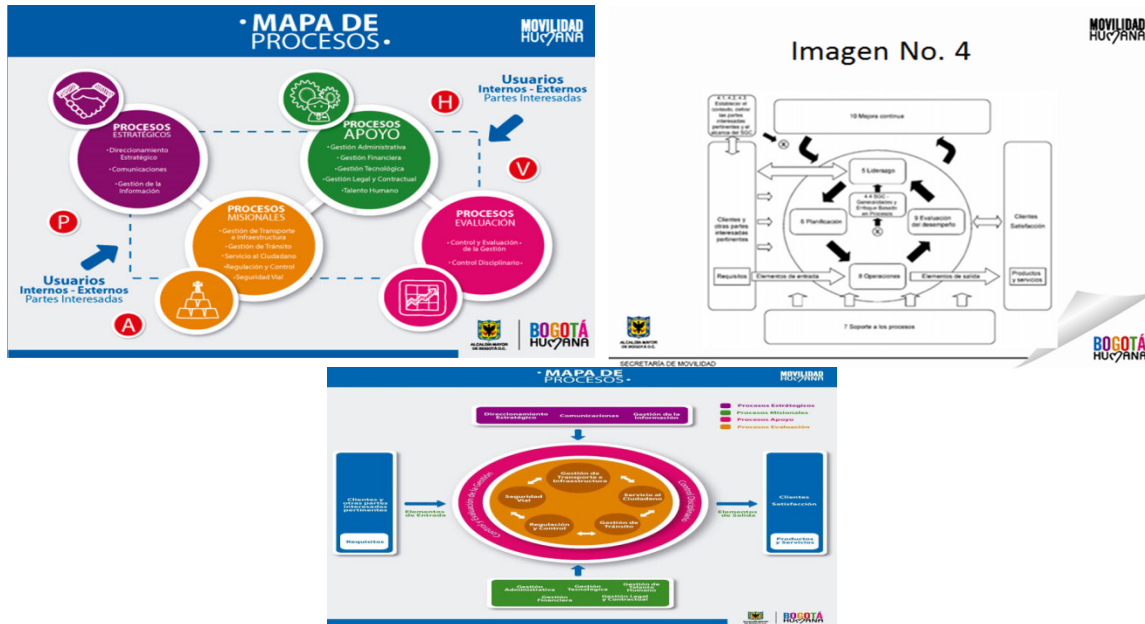
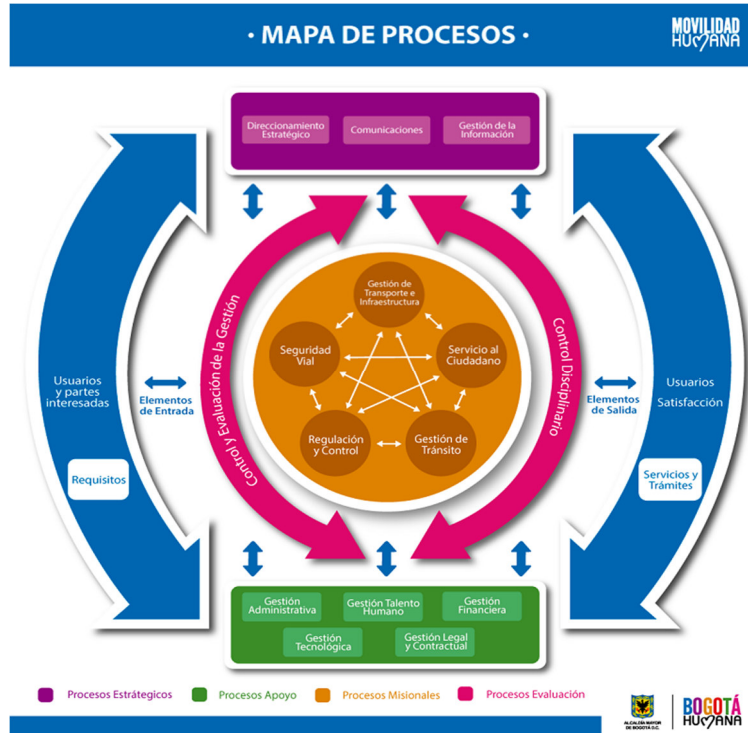


Ilustración 4: Propuestas concurso mapa de procesos

Conforme a las propuestas, y después de ser evaluado por el Equipo Operativo y Directivo de la Entidad, se consolidó el actual mapa de procesos en el cual se refleja claramente la interacción:



1.3.2. Documentación del SIG

a. Caracterizaciones de los procesos

Mediante la documentación de esta herramienta se determinan las características propias de cada uno de los procesos, permitiendo definir los productos y su impacto en la cadena de valor, en la actualidad todos los procesos de la Entidad se encuentran tal como se relaciona a continuación:

Tabla 4: Caracterización según la tipología del proceso

PROCESO	NOMBRE DEL PROCESO
ESTRATEGICOS	DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO
	COMUNICACIONES
	GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN
MISIONALES	GESTIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA
	SEGURIDAD VIAL
	REGULACIÓN Y CONTROL
	GESTIÓN DE TRÁNSITO
	SERVICIO AL CIUDADANO
EVALUACIÓN Y CONTROL	CONTROL Y EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN
	CONTROL DISCIPLINARIO
APOYO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
	GESTIÓN TALENTO HUMANO
	GESTIÓN FINANCIERA
	GESTIÓN TECNOLÓGICA
	GESTIÓN LEGAL Y CONTRACTUAL

b. Procedimientos.

En cumplimiento de los diferentes lineamientos emitidos desde la Secretaría General y la Norma Técnica NTD 001:2011 desde la Oficina Asesora de Planeación se ha realizado acompañamiento a los diferentes procesos y Subsistemas para la implementación de los diferentes procedimientos, lo anterior atendiendo lo dispuesto en el Procedimiento de Control de Documentos del SIG adoptado en la entidad, en tal sentido se encuentran documentados 199 procedimientos actualizados en su totalidad en el año 2015 y que se relacionan a continuación:

Tabla 5: Listado de procedimientos aprobados en la Entidad

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
1	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento trámite de documentos	PA01-PR01
2	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento Administración archivos de gestión	PA01-PR02
3	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento recepción y distribución de documentos	PA01-PR03
4	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento préstamo y consulta	PA01-PR04
5	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento para transferencias documentales	PA01-PR05
6	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento suministro copia de comparendos e informes de accidente	PA01-PR06
7	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento trámite de autorizaciones para LASERFICHE	PA01-PR07
8	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento tablas de retención documental	PA01-PR08
9	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento tablas de valoración documental	PA01-PR10

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
10	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento de reporte de siniestros de accidentes automotores	PA01-PR11
11	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento De Ingresos, Egresos Y Traslados De Almacén	PA01-PR12
12	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento de toma física de bodega	PA01-PR13
13	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento de toma física de inventarios	PA01-PR14
14	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento de pago servicios públicos y telefonía móvil	PA01-PR15
15	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento frente a hurtos, pérdidas y daños de elementos de la entidad.	PA01-PR16
16	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento de inducción y re inducción y entrenamiento en puesto de trabajo	PA01-PR17
17	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	procedimiento baja definitiva de bienes	PA01-PR18
18	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento Para Entrega Puesto De Trabajo	PA01-PR20
19	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento para la entrega de almacén y bodega	PA01-PR21
20	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento de caja menor	PA01-PR22
21	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento Plan Institucional de Gestión Ambiental PIGA	PA01-PR23
22	PA01- GESTION ADMINISTRATIVA	Procedimiento para la identificación de aspectos y valoración de impactos ambientales	PA01-PR24
23	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para la Provisión de Empleos de la Planta Temporal	PA02-PR01
24	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento reporte de novedades que afectan la nómina	PA02-PR02
25	PA02- TALENTO HUMANO	Reporte de nómina y seguridad social	PA02-PR03
26	PA02- TALENTO HUMANO	Reporte y solicitud de cesantías	PA02-PR04
27	PA02- TALENTO HUMANO	Desarrollar el plan de Capacitación	PA02-PR05
28	PA02- TALENTO HUMANO	Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST	PA02-PR06
29	PA02- TALENTO HUMANO	Reporte de Accidente de Trabajo	PA02-PR07
30	PA02- TALENTO HUMANO	Implementación del Sistema de Estímulos	PA02-PR09
31	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para el Cumplimiento de Sentencias Judiciales	PA02-PR10
32	PA02- TALENTO HUMANO	Reintegro de Funcionarios	PA02-PR11
33	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para el control y seguimiento a la gestión de personal provisional y temporal	PA02-PR12

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
34	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para proveer un empleo mediante encargo	PA02-PR13
35	PA02- TALENTO HUMANO	Proveer un empleo mediante nombramiento provisional	PA02-PR14
36	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento de Administración de Historias Laborales	PA02-PR15
37	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento comité de convivencia laboral	PA02-PR16
38	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento Plan piloto teletrabajo	PA02-PR17
39	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para proveer un empleo mediante nombramiento ordinario, en cargos de libre nombramiento y remoción.	PA02-PR18
40	PA02- TALENTO HUMANO	Prueba piloto para buzón virtual de la SDM	PA02-PR19
41	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para la identificación de peligros, valoración de riesgos y determinación de controles	PA02-PR20
42	PA02- TALENTO HUMANO	Procedimiento para la elaboración y evaluación de acuerdos de gestión	PA02-PR21
43	PA03- GESTION FINANCIERA	procedimiento para el cargue del recaudo de multas por comparendos	PA03-PR01
44	PA03- GESTION FINANCIERA	procedimiento expedicion certificados de disponibilidad presupuestal	PA03-PR02
45	PA03- GESTION FINANCIERA	procedimiento de expedicion de certificado de registro presupuestal	PA03-PR03
46	PA03- GESTION FINANCIERA	procedimiento tramite órdenes de pago y relaciones de autorizacion	PA03-PR04
47	PA03- GESTION FINANCIERA	procedimiento presentacion informes requeridos por entes de control	PA03-PR05
48	PA03- GESTION FINANCIERA	PROCEDIMIENTO APLICACION DE PAGOS	PA03-PR06
49	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento devolución de retefuente por enajenación de activos	PA03-PR07
50	PA03- GESTION FINANCIERA	PROCEDIMIENTO PARA LA ATENCION DE SOLICITUDES DE DEVOLUCIONES POR PAGO DE COMPARENDOS	PA03-PR08
51	PA03- GESTION FINANCIERA	PROCEDIMIENTO REGISTRO DE CAUSACION	PA03-PR09
52	PA03- GESTION FINANCIERA	PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE LOS INGRESOS RECIBIDOS POR LA TESORERIA DISTRITAL	PA03-PR10
53	PA03- GESTION FINANCIERA	PROCEDIMIENTO ESTADOS CONTABLES	PA03-PR11
54	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento para la recepción, verificación y conciliación de los ingresos	PA03-PR12
55	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento para depurar los pagos no aplicados	PA03-PR13

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
56	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento para la conciliación de ingresos por pago de multas comparendos y acuerdos de pago	PA03-PR14
57	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento para el control interno contable	PA03-PR15
58	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento causacion de cuentas por cobrar	PA03-PR16
59	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento Conciliación Almacén	PA03-PR17
60	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento registro de cartera de comparendos	PA03-PR18
61	PA03- GESTION FINANCIERA	Procedimiento Registro Reporte Contable SIPROJ	PA03-PR19
62	PA03- GESTION FINANCIERA	Registro contable – Patio público y particular	PA03-PR20
63	PA03- GESTION FINANCIERA	Informe de retención en la fuente por enajenación de activos - SIM	PA03-PR21
64	PA03- GESTION FINANCIERA	Formato de verificación de requisitos financieros habilitantes	PA03-PR22
65	PA04- GESTION TECNOLOGICA	Procedimiento gestión de proyectos de tecnología de información y comunicaciones.	PA04-PR01
66	PA04- GESTION TECNOLOGICA	Procedimiento de soporte técnico a los sistemas de información.	PA04-PR02
67	PA04- GESTION TECNOLOGICA	Procedimiento control de cambios	PA04-PR03
68	PA04- GESTION TECNOLOGICA	Procedimiento creación, modificación, eliminación y suspensión de cuentas de usuario	PA04-PR04
69	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento acción de tutela.	PA05-PR01
70	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento Acción Popular y de Grupo	PA05-PR02
71	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para conceptuar sobre asuntos de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.	PA05-PR03
72	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para atender las solicitudes de conciliación	PA05-PR04
73	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento procesos judiciales que se rigen por el decreto 01 de 1984	PA05-PR05
74	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento procesos judiciales que se rigen por la Ley 1437 de 2011	PA05-PR06
75	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para determinar la procedencia de ejercer la acción de repetición	PA05-PR07
76	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para elaboración y aprobación de resoluciones	PA05-PR08
77	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento de denuncias penales	PA05-PR09

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
78	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento acción de cumplimiento	PA05-PR10
79	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para la elaboración y revisión de decretos	PA05-PR11
80	PA05-Gestión Legal y Contractual	Procedimiento para adquisiciones en bolsas de productos	PA05-PR12
81	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para expedición de certificaciones contractuales	PA05-PR13
82	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento consulta y préstamo de expedientes	PA05-PR14
83	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Legalización de la información contractual	PA05-PR15
84	PA05-Gestión Legal y Contractual	Selección abreviada de menor cuantía	PA05-PR16
85	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para la contratación bajo la modalidad de Mínima Cuantía	PA05-PR17
86	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Procedimiento para licitación pública	PA05-PR19
87	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Selección abreviada por subasta inversa	PA05-PR20
88	PA05- GESTION LEGAL Y CONTRACTUAL	Contratación Directa	PA05-PR21
89	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la formulación, seguimiento y evaluación del Plan de Acción Institucional	PE01-PR01
90	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento Formulación de proyectos de inversión	PE01-PR02
91	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la modificación presupuestal de los proyectos de inversión	PE01-PR03
92	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento de anteproyecto de presupuesto	PE01-PR04
93	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento Control de Documentos del Sistema Integrado de Gestión	PE01-PR05
94	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento revisión por la dirección	PE01-PR06
95	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para el control de los registros del Sistema Integrado de Gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM)	PE01-PR07
96	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la identificación, tratamiento y seguimiento del producto o servicio no conforme	PE01-PR08
97	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la autoevaluación del control	PE01-PR09

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
98	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la planeación, elaboración, consolidación y seguimiento al Plan Anual de Adquisiciones (P.A.A) de la Entidad	PE01-PR10
99	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la gestión de riesgos	PE01-PR11
100	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Gestión de proyectos de asociación público privada de iniciativa privada APP-IP. Etapa de pre factibilidad.	PE01-PR12
101	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para seguimiento de la política pública de movilidad	PE01-PR14
102	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para la construcción, actualización y evaluación de la matriz de cumplimiento de los legal	PE01-PR15
103	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento de planificación Operativa	PE01-PR16
104	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento de viabilidad de CDP	PE01-PR17
105	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Procedimiento para adelantar el proceso sancionatorio a contratistas	PE01-PR18
106	PE01- DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	Referenciación Competitiva	PE01-PR19
107	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento elaboración, envío y seguimiento boletines de prensa.	PE02-PR01
108	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento Requerimientos de medios de comunicación, estudiantes universitarios y ciudadanía.	PE02-PR02
109	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento divulgación mensajes institucionales.	PE02-PR03
110	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento elaboración y entrega del Magazín interno de la SDM	PE02-PR04
111	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento publicación de información en la página WEB.	PE02-PR05
112	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento Manejo de redes sociales.	PE02-PR06
113	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento manejo sala de radio	PE02-PR07
114	PE02- COMUNICACIONES	Procedimiento realización programa de radio institucional "Movilidad Humana Avanza"	PE02-PR08
115	PE03- GESTIONA DE LA INFORMACION	Procedimiento atención a solicitudes de información sobre accidentalidad vial.	PE03-PR01
116	PE03- GESTIONA DE LA INFORMACION	Procedimiento para la implementación y disposición de información geográfica en la SDM	PE03-PR01
117	PE03- GESTIONA DE LA INFORMACION	Procedimiento de detección e imposición de comparendos electrónicos	PE03-PR02

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
118	PE03-Gestión de la Información	Procedimiento adquisición de software	PE03-PR03
119	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento Concepto Técnico sobre la circulación de Vehículos de Transporte de Carga	PM01-PR01
120	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento Concepto Técnico Definición de Zonas Amarillas en Vía	PM01-PR02
121	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento concepto técnico sobre la viabilidad de habilitar segmentos viales y zonas de bahías para el uso de estacionamiento temporal de vehículos	PM01-PR03
122	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento para la elaboración de conceptos e informes	PM01-PR04
123	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento para elaborar estudios sectoriales en materia de transporte público, privado y no motorizado y su infraestructura	PM01-PR05
124	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Sustitución de vehículos de tracción animal por vehículo automotor	PM01-PR06
125	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento para establecer la factibilidad técnica de ciclorrutas a nivel de calzada	PM01-PR07
126	PM01- GESTION DE TRANSPORT E INFRAESTRUCTURA	Procedimiento Concepto técnico sobre la viabilidad de habilitar un espacio para cargue y/o descargue de vehículos de transporte de carga.	PM01-PR08
127	PM02- SEGURIDAD VIAL	Procedimiento para el Diseño de Campañas Pedagógicas y/o de Bien Público sobre Seguridad Vial	PM02-PR01
128	PM02- SEGURIDAD VIAL	Procedimiento de Revisión y Seguimiento Planes Estratégicos de Seguridad Vial	PM02-PR02
129	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para la coordinación, supervisión y verificación de controles ambientales a fuentes móviles de contaminación	PM03-PR01
130	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento ruta pila.	PM03-PR02
131	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento reliquidación del factor de calidad del servicio	PM03-PR03
132	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento Control y Seguimiento Recaudo del Factor de Calidad	PM03-PR04
133	PM03- REGULACION Y CONTROL	Visitas administrativas a las empresas de transporte público de pasajeros	PM03-PR05
134	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para la asignación de usuarios y claves de acceso a WEBSICON	PM03-PR06

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
135	PM03- REGULACION Y CONTROL	Control y seguimiento a las rutas de transporte público colectivo urbano de pasajeros y/o a las rutas del sistema integrado de transporte público SITP	PM03-PR07
136	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento programación y acompañamiento a operativos	PM03-PR08
137	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento Revocación directa	PM03-PR10
138	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para la entrega de vehículos inmovilizados	PM03-PR11
139	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para la Audiencia y Entrega de vehículos inmovilizados por Conducir en Estado de Embriaguez	PM03-PR12
140	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para la impugnación de órdenes de comparendo	PM03-PR13
141	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para Imposición de Sanciones por Reincidencia	PM03-PR14
142	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de Subsanación por Infracciones que generaron la inmovilización	PM03-PR15
143	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de Denuncias	PM03-PR16
144	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de segunda instancia de contravenciones de tránsito	PM03-PR17
145	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de investigaciones administrativas por presunta infracción a las normas de transporte público	PM03-PR18
146	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de medidas cautelares	PM03-PR19
147	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de segunda instancia de investigaciones administrativas por infracción a las normas de transporte público	PM03-PR20
148	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento de secuestro, avalúo y remate de bienes	PM03-PR21
149	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento Acuerdos de pago	PM03-PR22
150	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento Cobro de Sanciones al Transporte Público	PM03-PR23
151	PM03- REGULACION Y CONTROL	Procedimiento para resolver excepciones	PM03-PR24
152	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para la inscripción, actualización o cambio de vehículos exceptuados	PM04-PR01
153	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para la autorización de implementación de señalización por terceros	PM04-PR02

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
154	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de revisión y aprobación de estudios de tránsito (ET), de demanda de atención de usuarios (EDAU) que trata el decreto 596 de 2007	PM04-PR03
155	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de Revisión de Estudios de Tránsito (ET) del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)	PM04-PR04
156	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de elaboración de Estudios de tránsito, para proyectos del Distrito	PM04-PR05
157	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Revisión y aprobación de diseños semaforicos	PM04-PR06
158	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Aprobación a la modificación y optimización del planeamiento semaforico	PM04-PR07
159	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de Revisión, Aprobación y Seguimiento a Planes de Manejo de Tránsito.	PM04-PR08
160	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Intervenciones grupo GUÍA	PM04-PR09
161	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para la formulación de medidas de gestión del tránsito	PM04-PR10
162	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para atención de solicitudes en materia de señalización	PM04-PR11
163	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para emitir concepto a propuestas técnicas de proyectos de diseño de señalización	PM04-PR12
164	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de verificación de señalización implementada por terceros	PM04-PR13
165	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Coordinación y seguimiento al mantenimiento preventivo del sistema de semaforización	PM04-PR14
166	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para elaboración y actualización de diseños de señalización	PM04-PR15
167	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Revisión y Concepto Técnico de Semaforización para Licencias de Excavación	PM04-PR16
168	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Seguimiento y Monitoreo al Mantenimiento Correctivo de los Componentes Físicos del Sistema de Semaforización	PM04-PR17
169	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento emisión de circulares de desvío de rutas	PM04-PR18
170	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento expansión y modificación de la red semaforica de Bogotá D.C.	PM04-PR19

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
171	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento para la asignación de rangos de numeración para las tarjetas control de las empresas de transporte público individual	PM04-PR20
172	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de Revisión de Georreferenciación y Vinculación a la Base de Datos de Proyectos de Señalización	PM04-PR21
173	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento Diagnóstico de Movilidad en Instituciones de Formación y/o Escenarios Recreo deportivos y Culturales.	PM04-PR22
174	PM04- GESTION DEL TRÁNSITO	Procedimiento de evaluación de planes de manejo de tránsito para emergencias	PM04-PR23
175	PM04-Gestión del Tránsito	Procedimiento Recibo y entrega de señales de tránsito retiradas en vía para su posterior dada de baja	PM04-PR24
176	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de seguimiento al trámite de PQRSD de la secretaria distrital de movilidad	PM05-PR01
177	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de participación ciudadana	PM05-PR02
178	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Asignación de digiturno para la impugnación de una Orden de Comparendo	PM05-PR03
179	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Asignación de digiturno al usuario por vehículo inmovilizado	PM05-PR04
180	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de los cursos de pedagogía por infracción a las normas de tránsito y transporte	PM05-PR05
181	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de Servicio Social comunitario por embriaguez	PM05-PR06
182	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento para el manejo del patio público	PM05-PR07
183	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Actualización de la Información en la Guía de Trámites y Servicios – Línea 195 y Gobierno en Línea	PM05-PR08
184	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento para entrega de vehículos en el patio bodega	PM05-PR09
185	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento para entrega de Inventario de ingresos a patios	PM05-PR10
186	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de Verificación del Recaudo en Patio Particular	PM05-PR11
187	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de verificación del recaudo en patio público.	PM05-PR12
188	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento verificación del recaudo concesión SIM	PM05-PR13

No.	PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	CODIFICACION ASIGNADA
189	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento de inducción, reintroducción y evaluación de funcionarios del punto de atención.	PM05-PR14
190	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Validación cursos realizados en la secretaria distrital de movilidad	PM05-PR16
191	PM05- SERVICIO AL CIUDADANO	Procedimiento Mecanismos de Medición	PM05-PR17
192	PV01- CONTROL Y EVALUACION A LA GESTION	Procedimiento Formulación y Seguimiento del Programa Anual de Evaluación y Auditorías Internas	PV01-PR01
193	PV01- CONTROL Y EVALUACION A LA GESTION	Procedimiento Evaluación independiente y auditoria interna	PV01-PR02
194	PV01- CONTROL Y EVALUACION A LA GESTION	Procedimiento para la evaluación de componentes del sistema de control interno.	PV01-PR03
195	PV01- CONTROL Y EVALUACION A LA GESTION	Procedimiento para la formulación y seguimiento de planes de mejoramiento (acciones preventivas y correctivas)	PV01-PR04
196	PV01- CONTROL Y EVALUACION A LA GESTION	Procedimiento Gestión de la cultura del control	PV01-PR05
197	PV01- CONTROL Y EVALUACION A LA GESTION	Procedimiento gestión para el acompañamiento y asesoría durante las visitas de entes externos y en la participación de los comités internos	PV01-PR06
198	PV02- CONTROL DISCIPLINARIO	Procedimiento disciplinario ordinario	PV02-PR01
199	PV02- CONTROL DISCIPLINARIO	Procedimiento disciplinario verbal	PV02-PR02

c. Manual del SIG

Este Manual incluye los elementos estructurales que conforman el Sistema Integrado de Gestión — SIG y los siete subsistemas de la Secretaría Distrital de Movilidad, con base en la verificación realizada siguiendo las exigencias de la Secretaría General. Este documento se actualizó y se encuentra disponible para consulta en la versión 2.0.

d. Portafolio de bienes y servicios

En este documento se presentan los productos y/o servicios, directos e indirectos, ofertados por la Entidad así como los puntos de atención en los cuales la ciudadanía podrá tener acceso encadenándolos a la procesos misionales sobre los cuales se soporta esta oferta. En la vigencia 2015 se imprimió y entregó a la ciudadanía un total de 2 mil plegables del Portafolio, adicional a su promoción y publicación en la intranet y página web de la Entidad.

SEDES

Sede Administrativa Principal
• Calle 13 No. 37 - 35 Piso 2
- Lunes a Viernes
Horario 7 a.m. a 4:30 p.m.

Sede Administrativa Paloqueanao
• Cra. 28 A No. 17 A 20
- Lunes a Viernes
Horario 7 a.m. a 4:30 p.m.

RED CADE

SuperCADE de Movilidad:
• Calle 13 No. 37-35
- Lunes a Viernes
Horario 7 a.m. a 7 p.m.
- Sábado
8 a.m. a 12 m.

SuperCADE 20 de Julio:
• Cra. 54 No. 30 D 20 Sur.
- Lunes a Viernes
Horario 7 a.m. a 7 p.m.
- Sábado
8 a.m. - 11 a.m.

SuperCADE de Suba:
• Calle 146 A 105-95
- Lunes a Viernes
Horario 7 a.m. a 7 p.m.
- Sábado
8 a.m. a 11 a.m.

SuperCADE de las Américas:
• Portal de Transmilenio de las Américas
(esquina cruce entre Avda. Villavicencio - Calle 46 Sur
y Avda. Ciudad de Cali - Carrera 96)
- Lunes a Viernes
Horario 7 a.m. a 7 p.m.
- Sábado
8 a.m. a 11 a.m.

NUESTROS CLIENTES USUARIOS Y PARTES INTERESADAS

- Servidores públicos
- Infractor a las normas de tránsito
- Organizadores de eventos
- Usuarios del transporte público
- Empleados del transporte público
- Persona natural o jurídica - deudor de la SDM
- Otros deudores
- Comunidades escolares
- Peatones
- Ciclistas
- Empresas privadas
- Entidades públicas
- Organizaciones comunitarias
- Organismos de control

SERVICIOS INDIRECTOS

CONCESIÓN SIM:
• RTO - Registro de tarjetas de operación.
• RDC - Registro Distrital de Conductores.
• RDA - Registro Distrital de Automotor.

CONCESIÓN SEGUP:
• Patios y Grías particular

Carrera 93 # 52 - 03 Entrada Alamos
Teléfono: 414 7186
Horario General:
Lunes a Viernes 7:00 a.m. a 8:00 p.m.
Sábado de 7:00 a.m. a 1:00 p.m.
Página web: www.stmbogota.gov.co

Teléfono: 364 9470
Línea de atención al cliente: 195
Página web: www.movilidadbogota.gov.co
Link contacto: <http://www.bogota.gov.co/sdgs>

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

PORTAFOLIO DE BIENES Y SERVICIOS

OBJETIVO DEL PORTAFOLIO
Presentar a todos los servidores de la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM y demás partes interesadas, en especial para quienes requieren de los servicios de la Entidad; el portafolio de bienes y servicios con el propósito de que conozcan las características de los bienes y servicios, los puntos y horarios de atención.

VISIÓN
"En 2020 la SDM será referente a nivel nacional e internacional en la transformación de la movilidad sostenible en la ciudad región, a través de la implementación del sistema de transporte inteligente e intermodal y el fortalecimiento de la cultura para la movilidad, con un recurso humano comprometido y altamente calificado para prestar un excelente servicio".

MISIÓN
La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, presta servicios, planea y formula las políticas del sector, generando condiciones de movilidad acordes con las necesidades de la población de Bogotá D.C. y su área de influencia, priorizando modos ambientalmente sostenibles y la implementación de un sistema de transporte inteligente e intermodal que promueva la accesibilidad, conectividad, seguridad vial y la integración regional contribuyendo a la equidad.

LISTADO DE BIENES Y SERVICIOS DIRECTOS

PROCESO QUE LO GENERA	PRODUCTO (BIEN Y/O SERVICIO)	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO (BIEN Y/O SERVICIO)
GESTIÓN DE TRÁNSITO	1. Asesoría y lineamientos para la elaboración de Planes de Manejo de Tránsito - PMT's por eventos.	Es un servicio que presta la parte técnica del grupo GUA, acorde con la normatividad vigente relacionado con la elaboración de los PMT's, de acuerdo a las solicitudes de los organizadores de eventos o Entidades Públicas.
	2. Asesoría y lineamientos para la elaboración de Planes de Manejo de Tránsito - PMT's por obras.	Es un servicio que presta la Gerencia Única de Planes de Manejo de Tránsito (GUPM), acorde con la normatividad vigente relacionado con la elaboración de los PMT's por obras, de acuerdo a las solicitudes de Consultores y/o contratistas de las Empresas de Servicios Públicos y de Entidades Distritales.
	3. Asesoría para la elaboración de Estudios de Tránsito de Demanda y Atención de Usuarios.	Es un servicio de revisión de los estudios de tránsito de Demanda y atención de usuarios, señala las reglas para la exigencia, realización y presentación de estudios de movilidad de desarrollos urbanísticos y arquitectónicos en el Distrito Capital.
SEGURIDAD VIAL	4. Programas de educación vial	Son lineamientos que orientan el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en seguridad vial.
	5. Asesoramiento en la presentación de planes estratégicos de seguridad vial.	Es un servicio de revisión de los planes estratégicos de seguridad vial - Instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
DIRECCIÓN DE SERVICIO AL CIUDADANO	6. Servicio de patios y grías.	Manejar y custodiar los vehículos de servicio público y particular, inmovilizados por incumplimiento a las normas de tránsito y transporte.
	7. Procesos de intervención local en temas de movilidad.	Promover en las localidades del Distrito Capital la participación y organización ciudadana en temas de movilidad.
GESTIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA	8. Estudios para generar políticas de movilidad en la ciudad.	Documento técnico que soporta en análisis de información proporciona lineamientos y directrices sobre proyectos de transporte e infraestructura que sirve como base para la toma de decisiones en el D.C.
	9. Concepto técnico sobre temas relacionados con transporte e infraestructura.	Documento con el concepto técnico sobre temas relacionados con transporte e infraestructura.

SEDES Y PUNTOS DE ATENCIÓN

SERVICIOS DIRECTOS
Centros Locales de Movilidad: Punto de contacto ubicado en las localidades. Es un espacio para la socialización de temas relacionados con la movilidad, apoyo al fortalecimiento de la gobernabilidad de la SDM a nivel local.

- Usaquén**
Calle 165 # 7 - 52 PAS Usaquén.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Chapinero**
Cra. 13 # 54 - 74.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Santafé**
Calle 21 # 1 - 35.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- San Cristóbal**
Avda. primera de mayo # 1 - 40 Sur.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Urdulá**
Cl. 137 C Sur # 13 - 37 Urdulá Centro.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Tunjuelito**
Cra. 7 # 51 - 52 Sur.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Bosa**
Cra. 80 # 41 - 04 Sur.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Kenia**
Tr. 76 K # 41 A - 04 Sur.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Fontibón**
Cl. 18 # 99 - 02.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Engativá**
Cl. 71 # 72 A - 44 piso 4 ala Sur.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Suba**
Cl. 146 # 90 - 26.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana.
- Buenos Aires**
Cl. 74 # 61 - 04.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Tonsiguello**
Calle 38 # 8 - 430 p.m. 1er día hábil semana
- Martínez**
Cra. 198 # 23 - 90.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana.
- Antonio Nariño**
Cl. 175 Sur # 18-40 - Piso 6.
Horario 7 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Puerto Aranda**
Cra. 310 # 4 - 05.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Candelaria**
Cra. 8 # 6 - 36.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Rafael Uribe Uribe**
Cl. 32 Sur # 23 - 62.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Ciudad Bolívar**
Cra. 79 # 59 - 12 Sur, Piso 2.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana
- Sumapaz**
Cra. 198 # 23 - 90.
Horario 8 a.m. - 4:30 p.m. 1er día hábil semana

Carro electrónico:
centroslocales@movilidadbogota.gov.co

Ilustración 5 : Portafolio de bienes y servicios

1.3.3. Seguimiento certificación cursos pedagógicos

Mediante contrato de prestación de servicios número 2015-1270 de octubre 28 de 2015, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y SGS Colombia S.A.S se contrató los servicios de auditoría de seguimiento a la certificación de calidad ISO 9001:2008 de la Prestación del servicio de cursos de pedagogía por infracción a las normas de tránsito y transporte en la ciudad de Bogotá D.C., acorde con lo establecido en el Decreto 567 del 29 de diciembre de 2006.

La citada auditoria de seguimiento tuvo lugar los días 28 al 30 de octubre y se auditaron algunos de los procesos que interrelacionan directamente con el Servicio de Cursos Pedagógicos los cuales son: Gestión Legal y Contractual, Seguridad Vial, Direccionamiento Estratégico, Control y Evaluación de la Gestión y principalmente Servicio al Ciudadano.

1.3.4. Sensibilización SIG

La Oficina Asesora de Planeación, como líder del Subsistema de Gestión de Calidad (SGC) y representante de la alta dirección de la Secretaría Distrital de Movilidad para el Sistema Integrado de Gestión, realizó actividades al interior de la Entidad que promueven los conocimientos e interiorización de estos temas.

En la vigencia 2015 se adelantaron socializaciones, capacitaciones, seguimientos y cursos relacionados con temas del SIG. De igual forma, se trataron temas específicos como la socialización de procedimientos claves para el desarrollo del sistema (procedimiento de control documental, producto no conforme, entre otros transversales a toda la Entidad), alistamiento para las auditorías internas, alistamiento para el proceso de seguimiento a la certificación de cursos pedagógicos, cursos de riesgos, caracterización de procesos, revisión de matrices de caracterización de bienes y servicios, curso de líderes auditores, revisión matriz DOFA, entre otros.

Como parte de la socialización, la Oficina Asesora de Planeación con el acompañamiento de la Oficina Asesora de Comunicaciones, diseñó piezas comunicativas representadas en material POP, así:

- Diseño de un tarjetero con información general del SIG, de los componentes de la plataforma estratégica y la definición de los siete subsistemas que lo componen. En 2015, se actualizaron algunas piezas del tarjetero. Se entregaron 1.500 tarjeteros a los servidores públicos de la Entidad, con la finalidad de facilitar la consulta e interiorización de los diferentes elementos del SIG a los servidores de la Entidad.



- Como mecanismo para la entrega de los tarjeteros se envió el mensaje: actualiza tu tarjetero y llévate un yoyo TEP, integrando de esta forma el SIG y la Cultura TEP (transparencia, ética y probidad).
- Pensando en los servidores de la entidad y la apropiación del Sistema Integrado de Gestión a través de una herramienta que les permita su recordación permanente, de fácil utilización y

contenidos alusivos al mismo, se diseñó la AGENDA 2015, la cual se entregó a través de dinámicas lúdicas a 1500 servidores de la Secretaría Distrital de Movilidad. En Diciembre de 2015 se entregaron 1500 Agendas 2016 donde se reitera la información del SIG y se incluyen temas sobre los valores éticos de la entidad.



Otra forma de divulgación utilizada adicional a las antes expuestas, fue el diseño de plegables, pendones y afiches publicados en espacios internos de la Secretaria Distrital de Movilidad:



En coordinación con la Oficina Asesora de Comunicaciones, se publicó en todos los computadores de la Entidad un WALL PAPER que sirvió como tapiz de la pantalla, con el nombre de la estrategia “GENTE SIG” y los diferentes subsistemas del SIG. La finalidad de esta publicidad fue lograr que el servidor público de la Secretaria Distrital de Movilidad tuviese permanente contacto visual con la estrategia, interiorizara y recordara los diferentes subsistemas del SIG.



La Oficina Asesora de Comunicaciones publicó en el magazín la SEÑAL en los meses de agosto y septiembre del 2014 y en enero de 2015 información referente al Sistema Integrado de Gestión.



Otra herramienta utilizada al interior de la Entidad fue el programa de radio, el cual es liderado por la Oficina Asesora de Comunicaciones, a través de este se informó a todos los funcionarios sobre la Estrategia GENTE SIG, su implementación y beneficios del Sistema Integrado de Gestión (SIG).

La Oficina Asesora de Planeación adelantó concursos referentes al conocimiento de los servidores públicos de la Secretaría sobre el Sistema Integrado de Gestión. Por lo anterior se diseñó un cuestionario con preguntas relacionadas con el SIG para que los servidores de la entidad respondieran 5 preguntas, al primero en enviar la respuesta se le entregó premio consistente en “pase doble a cine con combo o pase doble entrada a teatro” de igual forma se elaboró sopas de letras y con el mismo mecanismo se incentivó la participación de los servidores de la Entidad.

Con el compromiso de los servidores de la Secretaría de Movilidad y con una serie de actividades y dinámicas se ha logrado divulgar e incentivarlos a participar en los diferentes espacios que han permitido la interiorización y apropiación del SIG.

- **Semana MOVI SIG**

Con el fin de concienciar a todos los servidores de la Entidad se destinó un tiempo y espacio exclusivo para el desarrollo de la Semana MOVISIG. Las acciones adelantadas en desarrollo de la Semana MOVI SIG, se relacionaron con intervenciones lúdico-pedagógicas y participativas donde el actor principal siempre fue el Servidor Público. Desde la experiencia y la familiaridad que caracteriza

a los profesionales y técnicos de la Entidad, se construyó un espacio de intercambio de saberes de la norma y del quehacer cotidiano de quienes conforman los equipos de trabajo de la Secretaría de Movilidad.

Para el desarrollo de la Estrategia, la Entidad proyectó dentro de su presupuesto vigencia 2015 \$160.000.000 para desarrollar actividades tendientes al fortalecimiento institucional en la Implementación del Sistema Integrado de Gestión, recursos que también fueron proveídos para la vigencia 2016.

Se planteó la realización de la semana **MOVI-SIG**, del 10 al 14 de agosto del año en curso, cerrando con el **DIA SIG** y la realización de concurso estilo “Quién quiere ser millonario”. La semana MOVI SIG se definió como el conjunto de actividades lúdico pedagógicas para realizar en las instalaciones de la SDM, con el fin de integrar a los *servidores de los diferentes procesos para desarrollar actividades que permitieran fortalecer los conocimientos del Sistema Integrado de Gestión SIG*.

En el desarrollo de su ejecución, se contrató a la firma Bio Eventos y Turismo para implementar todas las actividades de los siete subsistemas. En la sede de Paloquemao se instaló un stand por cada subsistema y se definieron una serie de actividades propias de cada uno, para que los servidores públicos de la Secretaría las ejecutaran y a través de su correcta ejecución ganarán puntos y los acumularan para sumarlos a la última actividad el DIA SIG:

- Actividades lúdicas pedagógicas definidas
- Carrera de obstáculos.
- Video juegos/ de interacción.
- Articulación de piezas (rompecabezas).
- Juego de canasta con opción de escoger la separación de residuos.

Para el desarrollo de estas actividades, la Oficina Asesora de Planeación construyó una base de 300 preguntas relacionadas con generalidades del SIG y con los diferentes subsistemas, las cuales fueron usadas durante la semana MOVI-SIG y día SIG.

1.3.5. Programa de reconocimiento y estímulos para la mejora institucional 2014-2015 PREMI

La Secretaría Distrital de Movilidad en cumplimiento del Programa de Reconocimiento y Estímulos para la Mejora Institucional 2014-2015 (PREMI), definió como objetivo general expresado en la postulación del eje 1 sobre la apropiación del SIG, el lograr la identificación, conocimiento e interiorización del Sistema Integrado de Gestión en los servidores públicos de la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la estrategia “GENTE SIG”, generando un voz a voz entre funcionarios y contratistas, a través de los 7 subsistemas que lo componen. Así mismo, lograr entregar a nuestros usuarios y/o partes interesadas, productos y servicios con oportunidad y calidad.

Los objetivos específicos que se persiguieron fueron los siguientes:

- *Lograr que los servidores públicos de la Secretaría Distrital de Movilidad identifiquen los siete (7) subsistemas del SIG.*
- *Lograr que los servidores públicos de la Secretaría Distrital de Movilidad, conozcan los beneficios que genera la implementación del SIG.*
- *Incentivar a los servidores públicos para que a través de la implementación del SIG, mejoren la realización de sus labores diarias.*

Para adelantar la estrategia propuesta “GENTE SIG”, se diseñó una metodología en conjunto con la Oficina Asesora de Comunicaciones y la Subsecretaría de Gestión Corporativa, utilizando diferentes

recursos como medios gráficos, textuales y lúdicos que enseñaran a los servidores de la SDM el conocimiento y el sentido de pertenencia hacia el Sistema Integrado de Gestión, su recordación y aplicación en el desarrollo de sus labores día a día. Se estructuró un plan de trabajo para cumplir con la estrategia “GENTE SIG” que consistió en las siguientes fases:

- ❖ Creación y nombre de la campaña estratégica.
- ❖ Diseño de la campaña.
- ❖ Lanzamiento de la campaña.
- ❖ Divulgación y socialización de la campaña.
- ❖ Ejecución de las actividades lúdicas y dinámicas.
- ❖ Evaluación del impacto de la campaña.

El 9 de octubre de 2015, se llevó a cabo la Ceremonia de Reconocimiento del PREMI, la alcaldesa encargada de Bogotá, Martha Lucía Zamora Ávila, entregó los galardones a las 22 Entidades Distritales y 18 hospitales que participaron en el PREMI. El primer eje, evaluó de manera integral la definición y desarrollo de estrategias que apoyaron la apropiación del Sistema Integrado de Gestión y de la Gestión Ética en las organizaciones públicas del Distrito. Este eje cuenta con dos estrategias:

1. Estrategia de apropiación del Sistema Integrado de Gestión.
2. Estrategia de fortalecimiento de la cultura de la transparencia y la probidad de los servidores distritales.

La Secretaría Distrital de Movilidad presentó la mejor experiencia institucional dirigida al fortalecimiento y mejoramiento de la Entidad, aumentando el impacto en los servicios prestados para satisfacer las necesidades de los usuarios.

Por lo anterior, la Entidad se hizo acreedora al **PRIMER PUESTO ENTIDADES GRANDES COMPONENTE DE MEJORA INSTITUCIONAL SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD.**



Ilustración 6: Reconocimiento obtenido PREM- Componente Mejora Institucional

1.3.6. Resultado de la verificación en la implementación del SIG

Con base en la medición realizada en el mes de agosto a los diferentes productos determinados desde la Secretaría General para la implementación del SIG con el aplicativo SISIG, la Secretaría Distrital de Movilidad calificó el avance.

Como parte del proceso de seguimiento para la implementación del SIG en las diferentes entidades distritales, la Secretaría General adelantó jornadas de verificación del SISIG con equipos conformados por servidores públicos de diferentes entidades. La Secretaría Distrital de Movilidad fue visitada el 23 de noviembre de 2015, donde se verificó:

- **PRODUCTO 1:** Programa de inducción y reintroducción
- **PRODUCTO 2:** Mecanismos de medición de la satisfacción de los usuarios y partes interesadas
- **PRODUCTO 3:** Mapa riesgos Institucional
- **PRODUCTO 4:** Procedimiento investigación de accidentes laborales

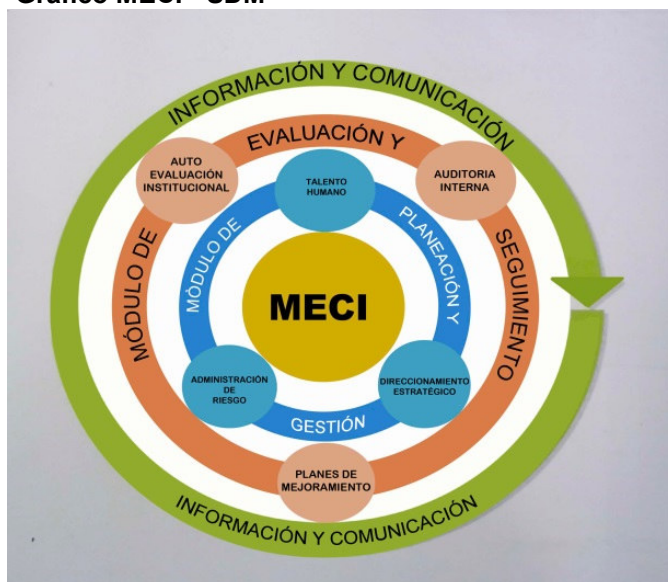
Con los resultados de esta revisión, se mantuvo la calificación de 100 puntos para los productos 2 y 4, y aumento de la calificación para los productos 1 y 3 pasando a 60 y 100, respectivamente, resultados que reflejan el trabajo dedicado del equipo a cargo, al mejorar la valoración previa realizada en el mes de agosto, tal como se muestra a continuación:

PRODUCTO	TOTAL	VERIFICACIÓN 23 DE NOVIEMBRE
MISIÓN	100%	
VISIÓN	100%	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	100%	
POLÍTICA DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	100%	
OBJETIVOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	100%	
MAPA DE PROCESOS	100%	
RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD	100%	
PLAN DE CAPACITACIÓN	83,330%	
PROGRAMA DE INDUCCIÓN Y REINDUCCIÓN	25%	60%
PROGRAMA DE BIENESTAR	85,714%	
PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS Y VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES	75%	
PLAN DE COMUNICACIONES	100%	
PLANES OPERATIVOS	100%	
CONTROL DE DOCUMENTOS	97,667%	
CONTROLES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	84,546%	
REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN	88,889%	
PORTAFOLIO DE BIENES Y SERVICIOS	84,616%	
CARACTERIZACIÓN DE PROCESOS	95%	
PLAN INSTITUCIONAL DE RESPUESTA A EMERGENCIAS	66,429%	
CONTROL DE REGISTROS	90,909%	
CÓDIGO DE ÉTICA	80%	
PROCEDIMIENTO DE REPORTE Y CONTROL DE NO CONFORMIDADES	75%	
MECANISMOS DE MEDICIÓN DE LA SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS Y PARTES INTERESADAS	100%	100%
MANUAL DEL SIG	62,5%	
SISTEMA DE GESTIÓN DE UNIDADES DE INFORMACIÓN	80%	
NORMOGRAMA SIG	80%	
POLÍTICA DE ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO	71,429%	
MAPA DE RIESGOS SIG	50%	100%
PROCEDIMIENTO AUDITORIAS DEL SIG	100%	
PROCEDIMIENTO REPORTE DE ACCIDENTES DE TRABAJO	100%	
PLANES DE MEJORAMIENTO	87,5%	
ACCIONES DE MEJORA	100%	
ACCIONES PREVENTIVAS	82,5%	
ACCIONES CORRECTIVAS	75%	
PROCEDIMIENTO REGISTRO, INVESTIGACIÓN Y ANALISIS DE LOS INCIDENTES	100%	
PROCEDIMIENTO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES LABORALES	100%	100%
TOTAL	86,695%	89,056%

1.3.7. Modelo Estándar de Control Interno MECI

Con la entrada en vigencia del Decreto 943 de 2014 por el cual se actualiza el Modelo Estándar de Control Interno MECI, la Entidad inició el proceso de reajuste, dando cumplimiento a la meta estipulada por dicha norma y siendo éste la base del Subsistema de Control Interno del SIG. En diciembre de 2014, se concluyó con la implementación, seguimiento y cierre de las diferentes fases, dando como resultado, la implementación y puesta en marcha del Subsistema. En marzo de 2015 para formalizar las acciones adelantadas frente al MECI 2014, se expidió la Resolución 177 por la cual se actualizó el Modelo Estándar de Control Interno en la Secretaría Distrital de Movilidad en concordancia con el citado decreto y en armonización con la Resolución 314 de 2014.

Gráfico MECI - SDM



Fuente: Oficina Asesora de Planeación

En desarrollo de los productos mínimos que hacen parte de los MODULOS de MECI 2014, la Oficina Asesora de Planeación acompañó en desarrollo de tareas al Equipo Operativo de los diferentes Procesos, encargados de dar cumplimiento a lo descritos en el Manual Técnico del Modelo Estándar de Control Interno para el Estado Colombiano.

1.3.7.1. Módulo de control de planeación y gestión

En este Módulo, la Secretaría Distrital de Movilidad estableció parámetros para lograr la inclusión de controles en la gestión y planeación. Se buscó a través de iniciativas participativas y formativas, el desarrollo y afianzamiento de una cultura de control al interior de la Entidad.

Uno de los elementos importantes para el fortalecimiento del clima laboral y la atención a las partes interesadas se relaciona con los acuerdos, compromisos y protocolos éticos, donde se quiere fortalecer la conducta ética de los servidores públicos. Para fortalecer las iniciativas establecidas en el componente de Talento Humano, la Entidad participó en el PREMI, (Programa de Reconocimiento y Estímulos para la Mejora Institucional) con la estrategia denominada “**PÁSESE DE HONESTO**”.

El fortalecimiento de las **TEP** (Transparencia, Ética y Probidad), se efectuó por medio de campañas al interior de la SDM con la participación de todas las dependencias. Estas actividades se desarrollaron en la vigencia 2014 y 2015 con la participación de 1.500 servidores públicos, el 100% del personal que realiza tareas en la Secretaría Distrital de Movilidad, con los siguientes resultados:

- Se logró el **100%** en los servidores, la apropiación y compromiso con las TEP y un alto sentido de pertenencia con la Entidad.
- El **96%** de los servidores encuestados considera que la aplicación de los principios y valores éticos contribuyen a su entorno laboral.

En octubre de 2015 la Secretaría Distrital de Movilidad fue galardonada con el primer puesto distrital por la mejor **“ESTRATEGIA DE PROBIDAD Y TRANSPARENCIA 2015”**.



Ilustración 7: Reconocimiento PREMI -TEP

Fuente: Oficina de Planeación. 1 puesto a la estrategia de probidad y transparencia

Componente de Talento Humano

La implementación del componente de Talento Humano se fundamenta en los principios y valores que deben primar en el ejercicio de la función pública. Desde las prácticas efectivas y con la participación del nivel directivo, la Entidad revisó y actualizó cada uno de los elementos esenciales en pro de la prestación de un servicio público con eficiencia, efectividad, transparencia y responsabilidad.

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Talento Humano	Acuerdo compromisos y protocolos éticos	1. Refrendación Código de Ética y Buen Gobierno. Resolución 679/2014 2. Plan de Acción Ético 2015 3. Creación del Comité Ético de la SDM: resolución 175/2015 4. Actualización Gestores Éticos: Resolución 709/2015 5. Plan de Acción. Estrategia de Transparencia 2015 6. Diseño y desarrollo Estrategia PREMI 2014-2015 7. Jornadas de información y formación en valores y principios éticos

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Junto con la Oficina Asesora de Comunicaciones y la Subsecretaría de Gestión Corporativa se planteó y realizó la estrategia “PASESE DE HONESTO”, cuya intención era la de generar una cultura de transparencia, ética y probidad en la Entidad, fundamentada en las mejores prácticas éticas, aplicadas al entorno laboral. La estrategia contó con varias fases entre las que se encuentran: a. Mejores prácticas de transparencia, b. Gerentes Públicos comprometidos, c. Modelo de Servidor Público Líder y d. Feria de la Transparencia, Ética y Probidad.

Por otra parte, la Entidad en el 2014, refrendó el Código de Buen Gobierno y el Código de Ética a través de la Resolución 649 del 15 de diciembre de 2014. Con esta refrendación se mantienen los valores y principios definidos en el Código de Ética promulgado en el 2007, el que ha sido socializado a los servidores públicos de la Secretaría en diferentes espacios: entrega de planeadores, agendas 2016, yoyos TEP.

Con el concurso de la Subsecretaría de Gestión Corporativa, se adelantaron otras acciones como la expedición de la Resolución 175 del 17 de marzo de 2015 por la cual se actualiza el grupo de gestores de ética de la Entidad, pero como todas las dependencias no contaban con representante, se motiva la Resolución 709 del 19 de octubre de 2015 por la cual se modifica la Resolución que conforma el grupo de gestores de ética de la SDM.

Ahora bien, la gestión del Talento Humano se ve reflejada en la planeación de los recursos humanos puesto que es desde allí donde se satisfacen las necesidades cualitativas y cuantitativas de personal. En el siguiente cuadro se relacionan los documentos mínimos requeridos por el Subsistema para el buen funcionamiento de la planeación de los recursos humanos.

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Talento Humano	Desarrollo de Talento Humano	1. Manual de funciones y competencias laborales. 2015 2. Manual de funciones y competencias de los empleos temporales. 2015 3. Programa de Bienestar Social. Resolución 492 de 2015 4. Programa de incentivos 2015 5. Programa de Inducción y Rendición 6. Teletrabajo. Resolución 247 de 2015 7. Factores para acceder al nivel sobresaliente en la evaluación de desempeño laboral. Resolución 236 de 2015 8. Programa PIC 2015 9. Matriz de indicadores de impacto

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Para el diseño de los indicadores de impacto, la Oficina Asesora de Planeación junto con la Subdirección Administrativa definió el sistema de medición. Los indicadores propuestos tienen como función principal, evaluar la gestión adelantada en elemento de Talento Humano.

Componente Direccionamiento Estratégico

Como bien lo define el Manual Técnico del MECL, el Direccionamiento Estratégico precisa la ruta que debe seguir la Entidad para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa y en los objetivos institucionales.

Para el desarrollo de una propuesta institucional en cuanto al planteamiento del Direccionamiento Estratégico, la Entidad tuvo presente las necesidades y expectativas de las partes interesadas, como elemento esencial en la construcción de planes, programas y proyectos. Por lo anterior, se promovió la participación activa de los servidores públicos a través de convocatorias internas.

También hacen parte de proceso, la formalización de la adopción de la nueva plataforma estratégica en la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la Resolución 406 de 2014 y el acta de compromiso firmada por la Alta Dirección. Tanto la Misión como la visión y los objetivos estratégicos se definieron con la participación de los directivos mientras que los servidores públicos se encargaron de la validación de los componentes de la plataforma estratégica. La misión, visión y objetivos estratégicos fueron socializados a los servidores públicos a través de fichas, agendas y mensajes (correo electrónico).

Para dar continuidad al proceso de planeación, se definieron las metas a cumplir con respecto al Plan de Desarrollo y se establecieron en los Planes Operativos Anuales, de acuerdo a los proyectos de inversión. De igual manera, se definió el procedimiento para la elaboración de los acuerdos de gestión (PE01-PR15).

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Direccionamiento Estratégico	Planes y programas y proyectos	1. Planeación Estratégica 2. Planes Operativos Anuales 3. Procedimiento Acuerdos de Gestión

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Del mismo modo, la Entidad cuenta con una estandarización de las actividades necesarias para dar cumplimiento a su misión y objetivos lo cual ha facilitado la operación continua en la presentación de productos y prestación de servicios. Una de las razones que permite entregar trabajos de calidad, es la interacción e interdependencia de los procesos donde se puede observar las acciones secuenciales que facilitan la transformación de insumos en productos y/o servicios con las características requeridas por la ciudadanía o las partes interesadas.

Como respuesta a lo antes mencionado, la Secretaría Distrital de Movilidad adoptó una nueva plataforma estratégica y fortaleció el modelo de Operación por Procesos, como se informó anteriormente. Los productos mínimos requeridos en el elemento de Modelo de Operación por Proceso y que fueron adoptados por la Secretaría de Movilidad, se relacionan a continuación:

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Direccionamiento Estratégico	Modelo de Operación por Procesos	1. Mapa de Procesos 2. 194 Procedimientos 3. Publicación Procedimientos

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Respecto a los indicadores de Gestión, desde la Oficina Asesora de Planeación se orientó al equipo operativo de cada Proceso en la definición y ajuste de los indicadores, con el fin de medir periódicamente el grado de avance de las metas. A corte de 13 de noviembre de 2015 se han realizado 41 mesas de trabajo con los diferentes líderes de los proyectos de inversión (11) y procesos de gestión (5).

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Direccionamiento Estratégico	Indicadores de Gestión	1. Definición de Indicadores. Plan Operativo Anual 2. Hojas de Vida de Indicadores 3. Tablero de Indicadores 4. Mesas de Trabajo. Seguimiento a Indicadores

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Componente Administración del Riesgo

Al tener en cuenta que la Administración de Riesgos es una herramienta de gestión que le permite a la Entidad establecer un análisis inicial relacionado con el estado actual de la estructura de riesgos, se adoptó una metodología como estrategia para el cumplimiento de los objetivos institucionales y la toma de decisiones.

Dicha metodología fue suministrada por el Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP e implementada en la Secretaría Distrital de Movilidad para el desarrollo de los diferentes aspectos referentes a la gestión de riesgos

La entidad a través de la apropiación de la Alta Dirección, con el liderazgo de su Representante Legal y la participación activa de su Equipo Operativo, se compromete a garantizar la implementación, seguimiento y control de la Gestión de Riesgos en la Secretaría Distrital de Movilidad y, mediante Acta del 5 de junio de 2015 aprueba la política de riesgo, con el fin de garantizar la apropiación y administración del riesgo en la SDM

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Administración del Riesgo	Políticas de Administración del Riesgo	1. Acto Administrativo a través del cual se define y adoptan las políticas de Administración del riesgo. 2. Procedimiento de Gestión del Riesgo 3. Divulgación y publicación mapa y política de riesgo (Comunicación Interna)

Fuente: Subsistema de Control Interno.

La Oficina Asesora de Planeación acompañó al equipo operativo que representan los Procesos, en las diferentes acciones de identificación del riesgo. En total fueron 45 reuniones donde se hizo un inventario de los riesgos, definiendo sus causas con base en factores interno y externos. De la misma manera, se identificaron los controles y las posibles consecuencias.

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Administración del Riesgo	Identificación del Riesgo Análisis y valoración del Riesgo	1. Mapa de Riesgo Procesos 2. Mapa de Riesgo Institucional 3. Mapa de Riesgos de Corrupción

Fuente: Subsistema de Control Interno.

1.3.7.2. Módulo de control de evaluación y seguimiento

Considerando que el propósito del Modelo Estándar de Control Interno MECI es proporcionar una serie de pautas o directrices dirigidas a controlar la planeación, gestión, evaluación y seguimiento en las entidades de la administración pública, facilitando el desarrollo del Sistema de Control Interno contemplado como uno de los subsistemas exigidos por la norma NTD SIG 001:2011, a continuación se presenta la gestión adelantada desde la Oficina de Control Interno y Oficina de Planeación para la implementación y sostenibilidad del mismo.

Componente Autoevaluación Institucional

Como resultado de la mesa de trabajo implementada entre la Oficina de Control Interno OCI y la Oficina Asesora de Planeación OAP realizada en el mes de septiembre del 2015, se determinó la estructuración de un instructivo que describa las actividades de autoevaluación que se desarrollan al interior de la Entidad y que comprenda el monitoreo que se realiza a la operación de la entidad a través de la medición de los resultados generados en cada proceso, procedimiento, proyecto, plan y/o programa, teniendo en cuenta los indicadores de gestión, el manejo de los riesgos, los planes de mejoramiento, entre otros. Con el fin de que de esta manera, se evidenciara la evaluación al diseño

y operación en un período de tiempo determinado, por medio de la medición y el análisis de los indicadores y cuyo propósito fundamental será la de tomar las decisiones relacionadas con la corrección o el mejoramiento del desempeño.

En ese orden de ideas, lo que se busca es que cada líder de proceso con su equipo de trabajo verifique el desarrollo y cumplimiento de sus acciones, que contribuirán al cumplimiento de los objetivos institucionales.

Como acciones lideradas desde la Oficina de Control Interno para el fomento de la cultura del control, se estructuró en conjunto con la Oficina Asesora de Planeación el documento de "Estrategia de fomento de la cultura de autocontrol", el cual está contemplado dentro del objetivo del Sistema Integrado de Gestión para el subsistema de Control Interno y que para su desarrollo, se coordinaron acciones con la Oficina Asesora de Planeación, Oficina de Comunicaciones y Subdirección Administrativa.

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Autoevaluación Institucional	Autoevaluación de control y gestión	1. Actividad de sensibilización 2. Informes de evaluación del Sistema de Control Interno

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Componente de Auditoría Interna

Para el mes de mayo del año en curso, con el acompañamiento de la Oficina Asesora de planeación, se actualizó procedimiento de "Evaluación independiente y auditoría interna" PV01-PR02 según Acta de aprobación 54 del 22, con el fin de contemplar de manera conjunta los lineamientos definidos por la DAFP y establecidos en la norma ISO 19001 en cuanto a auditorías internas, adicionalmente dentro del mismo procedimiento se unificó la metodología para la realización de auditorías independientes y auditorías al Sistema Integrado de Gestión; esta modificación conllevó también a la revisión y actualización de los formatos anexos a dicho procedimiento. El procedimiento actualizado fue socializado con el grupo de auditores de la Oficina de Control Interno y a los auditores internos con que cuenta la Entidad, actividad que fue efectuada en dos sesiones durante el mes de mayo y junio de 2015.

Desde la Oficina de Control Interno se estructuró el "Programa de Evaluación y Auditorías Internas - PEAI" de la SDM para la vigencia 2015, el cual fue aprobado por el Comité de calidad y control interno en febrero de 2015 y posteriormente remitido a la Alcaldía Mayor de Bogotá.

En cuanto a la formación de auditores internos, para el año 2015, desde la Oficina Asesora de Planeación se programó la realización durante el primer semestre del año, de dos ciclos de capacitaciones dirigidas a los auditores de la Entidad, los cuales apoyan el proceso de auditoría al SIG que lidera la Oficina de Control Interno, las capacitaciones se realizaron en los siguientes temas

- Auditores internos MECI GP 1000 con el proveedor ICONTEC, realizado en marzo de 2015 y dirigido a 38 auditores
- Auditores Líderes HSEQ con el proveedor COTECNA en ejecución desde marzo y programado para finalizar en julio y dirigido a 18 auditores.

Por último, frente al indicador de madurez en cuanto a la implementación del MECI para el sector Transporte al cual pertenece la Secretaría Distrital de Movilidad entre cinco entidades, el resultado

fue del 73,78%, considerándose como Satisfactorio entre 66% y 90% y que corresponde a que la Entidad cumple de forma completa y bien estructurada con la aplicación del modelo de control interno, se toman acciones derivadas del seguimiento y análisis de la información interna y externa, permitiendo la actualización de sus procesos. La Política de Riesgos es conocida y aplicada por todos los procesos. Se cuenta con mapas de riesgos por proceso y el institucional, lo que facilita la gestión de sus riesgos.

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Auditoría interna	Auditoría interna	1. Procedimiento Auditoría Interna 2. Plan de Auditoría 3. Informes ejecutivos de control Interno 4. Publicación documentos e informes 5. Implementación de las Auditorías Internas

Fuente: Subsistema de Control Interno.

Componente de Planes de Mejoramiento

Para el año 2015, la Oficina de Control Interno con el acompañamiento de la Oficina Asesora de Planeación, revisó y actualizó el procedimiento "Procedimiento para la formulación y seguimiento de planes de mejoramiento (acciones correctivas y acciones preventivas) PV01-PR04 según acta de aprobación No. 57 del 2 de junio de 2015, en el cual se ajustaron los niveles de responsabilidad y autoridad sobre la identificación de las posibles situaciones que pueden dar origen a acciones correctivas, preventivas y de mejora, especifica la metodología, los responsables y la periodicidad de seguimiento al cumplimiento de las acciones de mejora ya sea como parte de un ejercicio de autocontrol o el seguimiento realizado con relación a la eficacia y efectividad por parte de la Oficina de Control Interno.

La Secretaría Distrital de Movilidad maneja de manera independiente el plan de mejoramiento institucional en el cual incluye los planes originado por hallazgos realizados por entes externos de control y adicionalmente el plan de mejoramiento por procesos, el cual contiene las acciones de mejora de origen interno.

COMPONENTE	ELEMENTO	PRODUCTOS MINIMOS
Planes de Mejoramiento	Planes de mejoramiento	1. Procedimiento formulación y seguimiento planes de mejoramiento 2. Seguimiento planes de mejoramiento Institucional y por Procesos

1.3.7.3. Eje transversal información y comunicación

Desde la Oficina Asesora de planeación se acompañó a la Oficina Asesora de Comunicaciones, Dirección de Servicio al Ciudadano y a la Dirección Administrativa y Financiera, en el diseño de directrices asociadas a la información y comunicación de la Entidad. La Oficina Asesora de Planeación, asesoró a la Dirección de Servicio al Ciudadano en cuanto a la construcción del procedimiento de mecanismos de medición, que tiene como objetivo conocer la percepción de los ciudadanos frente a los servicios que se ofrecen y presta la Entidad.

Uno de los documentos importante y requeridos por el MECI y el SIG es el Plan de Comunicaciones, documento diseñado desde la orientación del Sistema Integrado de Gestión y de acuerdo con la

línea planteada por MECI: 2014 donde reza: “ dicho plan define los medios de comunicación de carácter permanente para que la ciudadanía y partes interesadas conozcan lo que se planea y se ejecuta, y puedan realizar el seguimiento permanente”.

Adicionalmente, la Oficina Asesora de Planeación asesoró en el diseño de la Política de Comunicación y en la construcción de los procedimientos relacionados con el Sistema de Información y Comunicación así como con la información y comunicación interna

EJE	ELEMENTOS	PRODUCTOS MINIMOS
Información y Comunicación	Información y comunicación interna y externa	1. Procedimiento Mecanismos de medición: Buzón de sugerencias, recepción de PQRS, encuestas de satisfacción 2. Listado Maestro de documentos y publicación en la intranet 3. Procedimiento tablas de retención documental 4. Política de comunicaciones 5. Plan de Comunicaciones 6. Indicadores de Impacto Plan de Comunicaciones
	Sistema de Información y Comunicación	1. Procedimiento trámite de documentos 2. 22 Procedimientos para el manejo organizado o sistematizado de los recursos financieros 3. 21 Procedimientos para el manejo organizado o sistematizado de los recursos humanos 4. 6 Procedimientos para el manejo organizado o sistematizado de los recursos tecnológicos 5. Portafolio de bienes y servicios 6. Página WEB de la Entidad: www.movilidadbogota.gov.co

Fuente: Subsistema de Control Interno

Para el cierre de la vigencia 2015, la implementación del MECI: 2014 es del 100%. Desde enero del 2015 a noviembre de 2015 se actualizaron los productos mínimos requeridos por el Modelo Estándar de Control Interno.

1.3.7.4. Acciones complementarias

En cumplimiento de la norma NTD SIG 001:2011, la Secretaría Distrital de movilidad definió objetivos para cada uno de los Subsistema del SIG, considerando que el Subsistema de Control Interno hace parte de los siete exigidos por la norma y con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos pactados, la Oficina de Control Interno, en conjunto con la Oficina Asesora de Planeación como responsables de este subsistema, formularon el plan gerencia del cual se presenta su estado a noviembre de 2015:

DIRECTRIZ DE LA POLÍTICA SIG	OBJETIVO SCI	** OBJETIVOS ESPECÍFICOS	META	PROGRAMA	RESPONSABLE	CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN		AVANCES
						FECHA INICIO	FECHA FIN	
Satisfacer las necesidades y expectativas de nuestro usuarios y partes interesadas, prestando un servicio oportuno, seguro y eficaz de acuerdo con los requisitos legales y organizacionales	4. Fortalecer la cultura del control que afiance en los servidores de la Secretaría Distrital de Movilidad, la aplicación, revisión y seguimiento a los controles establecidos en el SIG que contribuya con la mejora continua.	Implementar el sistema de información "Global Suite" para SCI	Implementar al 100% los módulos del sistema de información "Global Suite" para SCI relacionados con la programación y ejecución de las Auditoría Internas, elaboración y presentación de informes internos y externo y seguimiento a los planes de	1, Mesas de trabajo (OIC - OAP y OIS) 2, Definición requisitos y especificaciones para los módulos requeridos 3, implementación módulos	Jefe Oficina Asesora de Planeación Jefe Oficina de Control Interno Jefe de la OIS	01-mar-15	30-dic-15	Se recibieron capacitaciones por parte de la OIS sobre: 1. Los menús que conforma el sistema GLOBAL SUITE (Inicio, análisis, planes gestión, scorecard) 2. Algunos sub menú que conforma cada uno de los menús donde se explicó la funcionalidad y como podría ser utilizado.
		Definir e implementar y evaluar el impacto de la estrategia para el fomento de la cultura del control dirigida al fortalecimiento a la totalidad de los componentes y el eje de información y comunicación del MECI	Cumplir al 100% las actividades programadas definidas dentro de la estrategia para el fomento de la cultura del control.	1. Definir actividades a desarrollar 2. Implementar actividades 3. evaluar impacto la cultura del Control.	Jefe Oficina Asesora de Planeación Jefe Oficina de Control Interno	01-mar-15	30-dic-15	Se genero documento de estrategia para el fortalecimiento de autocontrol y para el desarrollo de la misma se ha contado con la participación del la OAP, SA, OAC, actualmente esta en implementación la ultima actividad que corresponde a la implementación de buzones de sugerencias y el tercer punto de evaluar el impacto de la cultura de control

Fuente: Subsistema Control Interno.

2. OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES

La Oficina Asesora de Comunicaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza de Sector, se afianza en el marco de la comunicación de interés público y se pronuncia para apoyar procesos sociales, culturales, de participación e interacción ciudadana y para garantizar el ejercicio de los derechos ciudadanos. Desde esta perspectiva podemos afirmar que al finalizar la vigencia 2015 hemos cumplido con nuestra misión, de informar clara, veraz y oportunamente a la ciudadanía de las políticas, acciones y campañas que lleva acabo la Secretaría de Movilidad.

OBJETIVO

Garantizar estándares de calidad con énfasis en la difusión y promoción de toda la información pública, a partir de la articulación e implementación de las políticas sectoriales, que den alcance y cumplimiento a divulgación de resultados. Así mismo, procurar que la información y comunicación de la SDM sea adecuada a las necesidades específicas de la ciudadanía y de las partes interesadas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Facilitar a los ciudadanos, a través de la información útil y oportuna, los servicios que ofrece la SDM.

- Sensibilizar a la ciudadanía hacia actitudes positivas y corresponsables, en torno a la movilidad.
- Fomentar en los ciudadanos una cultura de comunicación como garantía de búsqueda de información.
- Estimular, a través de estrategias de comunicación, procesos participativos de la ciudadanía.
- Promover una imagen positiva de la SDM y del sector como tal.

2.1. Metas de la oficina asesora de planeación para la vigencia 2015

Para la vigencia 2015, el Plan de Comunicación de la Secretaría Distrital de Movilidad estableció las siguientes metas:

- a. Realizar 21 campañas comunicacionales que promuevan los objetivos de cultura ciudadana que pretende la Movilidad Humana. (Meta para el cuatrienio).
- b. Atender oportunamente el 100% de las acciones comunicacionales solicitadas, para apoyar el posicionamiento de los objetivos de la Movilidad Humana en la Ciudad. (metas mensuales).
- c. Gestionar la producción del 100% del material pedagógico e informativo necesario para las actividades de cultura ciudadana generadas por la SDM en el marco de la Movilidad Humana. (Entrega mensual a otras áreas que soliciten).
- d. Alcanzar el 70 por ciento de percepción de los ciudadanos en relación con las acciones comunicacionales realizadas en la SDM, para divulgar los objetivos de la Movilidad Humana. (Encuesta de percepción anual).
- e. Realizar 6 programas mensuales de radio de la siguiente manera: programa de radio externo 1 vez a la semana y programa de radio interno un viernes cada quince días. Temas de interés general.

2.2. Objetivo de la comunicación externa

Generar reconocimiento y confianza en la opinión pública frente a las acciones desarrolladas por la SDM para divulgar sus logros o metas alcanzadas y acciones en vía.

Concienciar a través de campañas de cultura ciudadana, sobre la importancia del respeto de la vida en la vía y el papel que juegan los actores de la sociedad como corresponsables desde el punto de vista del peatón o conductor de cualquier tipo de vehículo.

Estrategias para la comunicación externa

1. Generar canales de comunicación con el ciudadano
2. Fortalecer los mecanismos de comunicación internas en la entidad y en el sector
3. Construir e implementar redes de información
4. Conseguir aliados estratégicos
5. Fortalecer medios alternativos
6. Fortalecer la red de medios propios e institucionales de información
7. Atender oportunamente los requerimientos de información: medios, comunidad, aliados etc.
8. Fortalecer el comité sectorial de comunicaciones
9. Implementar ayudas tecnológicas (Renders, 3D, Audios, Videos).

Productos de la comunicación externa

1. Campañas Externas
2. Boletines de Prensa
3. Ruedas de Prensa
4. Atención a medios y ciudadanos
5. Página Web
6. Programa de Radio
7. Monitoreo de Medios
8. Redes Sociales

Clientes externos:

1. Medios de comunicación
2. Concejo de Bogotá
3. Entes de control
4. Ciudadanía
5. Proveedores
6. Entidades Distritales
7. Entidades Gubernamentales

Gestión de prensa comunicación externa

Campañas externas

➤ **Día sin carro**

Objetivo: Promover una jornada en Bogotá que busca mejorar los niveles de contaminación y promover medios alternos al vehículo particular para movilizarse en Bogotá.



➤ **Campaña: 1+**

Objetivo: Busca la nueva cultura en la movilidad de la ciudad y el aporte de los ciudadanos a que sean 1+ por una ciudad más tranquila, amable, tolerante y solidaria.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



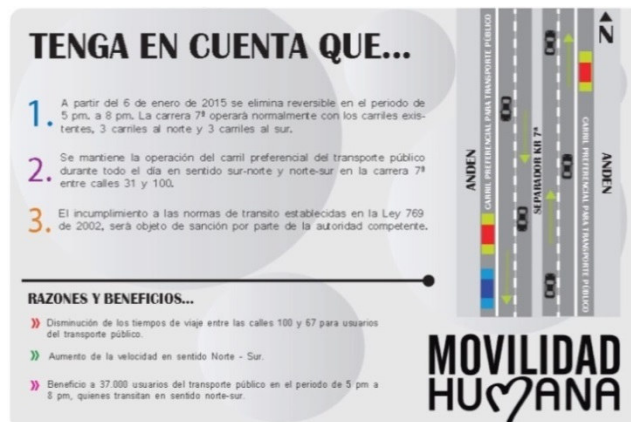
➤ Eliminación reversible carrera 7ª

Objetivo: Difundir entre la ciudadanía la eliminación dl reversible o contraflujo en la carrera 7ª.



➤ Cambio de sentido carrera 11

Objetivo: Difundir a la ciudadanía, el cambio de sentido de la doble calzada que va hacia el oriente sentido sur – norte.



➤ **La culpa**

Objetivo: Busca persuadir a los conductores frente a la necesidad de una conducción segura, sin los efectos del alcohol.



2.3. Comunicación organizacional

Objetivo: Optimizar los procesos de comunicación ascendente y descendente y entre áreas y equipos de trabajo para divulgar e informar sobre logros, metas y proyectos de la entidad. Apoyar el desarrollo de un buen clima laboral mediante propuestas comunicativas integradoras y participativas.

Estrategias:

- Fortalecer los mecanismos de comunicación internas con el servidor público de la entidad.
- Consolidar las redes de información existentes.
- Atender oportunamente los requerimientos de información de los diferentes procesos.
- Divulgar información a través de medios alternativos no tradicionales como videos, ejecutables y programa de radio virtual entre otros.

Líneas de acción

- Portafolio de medios internos de la Secretaría Distrital de Movilidad
- Campañas de Sensibilización
- Política de puertas abiertas hacia los funcionarios

Campañas internas 2015: A continuación se presentan las campañas y sus objetivos principales:

- **PIGA:** Campaña permanente para lograr la recordación en funcionarios y contratistas de la entidad sobre el reciclaje y depósito en los respectivos contenedores los elementos orgánicos y reutilizables.



- **Cuento contigo:** En cumplimiento del Estatuto Anticorrupción ley 1474 artículo 80, la Secretaría de Movilidad, anualmente implementa una campaña de sensibilización respecto al tema en el que invita a los servidores públicos a denunciar este flagelo y resaltar las buenas prácticas de la entidad. Por otro lado, está la campaña “Pásese de Honesto” que busca la misma intención que el Estatuto, pero enfocada al PREMI.



- **MONTA Y SUMA:** Incentivar el uso de la bicicleta una vez por semana a los funcionarios y contratistas que no suelen movilizarse por este medio de transporte. Igualmente, el de resaltar los beneficios de la bicicleta a quién la monta.



- **Semana ambiental:** Cada año se lleva a cabo la Semana Ambiental, en la primera semana del mes de junio, resaltando e invitando a los servidores públicos a distintas actividades relacionadas al cuidado del medio ambiente. Todo esto, va en el marco Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA).



- **Teletrabajo en La Bogotá Humana:** Con la ley 1221 de 2008, la Secretaría de Movilidad se une a otras entidades públicas que implementan en Teletrabajo a los funcionarios que se postularon. Los beneficios de este programa son la implementación de horarios flexibles, un impacto favorable en la salud mental de los trabajadores, mejoramiento de la movilidad, ahorro en servicios públicos, etc.



- **Explora tu entidad:** Enseñar a los funcionarios y contratistas de la SDM, el funcionamiento y previo ingreso al Subsistema de Control Interno y los temas de importancia que este trabaja.



➤ **MOVI SIG**

Posicionar el Sistema Integrado de Gestión (SIG) por medio de su campaña GENTE SIG:



Otras formas de comunicación interna:

Magazín interno LA SEÑAL: Medio de comunicación interno virtual y físico que se emite con una periodicidad mensual y que busca informar, sensibilizar, actualizar a todos los funcionarios y contratistas de movilidad en torno a hechos, logros, acciones, campañas o eventos que tienen lugar en el entorno de la entidad. A la fecha de corte del presente informe se han realizado 17 ediciones virtuales y de estas, se han producido nueve versiones físicas.

- Informativo inmediato de las noticias que se producen día a día al interior de la entidad y no son incluidas en el magazín mensual "La Señal".



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- **Carteleras impresas:** Tienen como objetivo hacer públicos hechos de la ciudad y particularmente de movilidad que interesa a todos. Se han impreso 15 carteleras en dos tamaños diferentes, las cuales se ubican en sitios de alto tráfico de funcionarios de la entidad para lograr una mayor lecturabilidad.
- **Correo interno:** Es el medio de comunicación vertical, es decir de la Alta Dirección a todos los trabajadores de la entidad para informar, citar, invitar, avisar y sensibilizar sobre temas hechos y acciones que interesan a la comunidad. Tiene 1340 destinatarios y se envía en promedio de cuatro informes diarios a través del correo Amo Mi Secretaría.

Amo mi Secretaría

- **Programa de radio interno:** Internamente, se produce en la SDM el programa de radio Movilidad Humana Avanza, que, con una duración 6 a 13 minutos. Aborda temáticas sobre la gestión de la entidad, divulgando no solo los logros de resonancia externa alcanzados por la secretaría, sino los acontecimientos de carácter interno que se producen como resultado de su vida laboral, convirtiéndose en un importante canal que permite la participación y contribuye a la construcción de identidad y sentido de pertenencia institucional. El programa tiene una difusión un viernes cada 15 días, en el que es subido a la intranet y enviado como archivo adjunto por el correo amomisecretaria@movilidadbogota.gov.co



2.4. Boletines de prensa:

En el marco del desarrollo de las acciones comunicacionales para el 2015, se han elaborado durante el 2015, 218 boletines de prensa relacionados con temas de cierres viales y desvíos por obras o eventos especiales, campañas adelantadas por la OAC y por la administración distrital.

MES	N° BOLETINES	TEMAS TRATADOS	OBSERVACIONES
ENERO	10	- Secretaría de Movilidad elimina el reversible de la Carrera 7A - A partir del martes 6 de enero se elimina el reversible de la Carrera 7 - El martes 13 de enero regresa Pico y Placa para particulares y taxis - SDM suspende audiencia de adjudicación licitación bicicletas públicas - SIM traslada dos de sus puntos de atención en Usaquén y Chapinero - Cierre calzada TM y un carril de calzada mixta entre calles 170 y 146 por adecuación estaciones - SDM no adjudicó licitación bicicletas públicas para Bogotá - Este 5 de febrero se llevará a cabo la XV jornada del Día sin Carro en Bogotá	Se buscó y recopiló la información correspondiente a los temas asignados y al área específica de acuerdo a los temas de los boletines de prensa. Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.
FEBRERO	24	- Cierre total Cra 11 entre calles 100 y 106 por caída puente Peatonal calle 106 - Ampliación información restricción y excepciones motocicletas Día sin Carro 2015 - Alcaldía Mayor y Google presentan Google Transit para planificar viajes en el SITP - Durante DÍA SIN CARRO 2015 no circularán rutas tpc por la carrera 7 - Secretaría de Movilidad presenta PEEMUS por la corresponsabilidad en la movilidad humana - Día sin carro (sala de crisis 12:00 m) - Día sin carro balance de la jornada - cierre carril TM Cra 33 entre Av 26 y 26A desde febrero 7 para adecuación vial Cierre Av. Gaitán Cortés - SDM firma pacto por la seguridad vial Parque 93 por tu VIDA aprende a usar la VÍA - SDM y Bloomberg por la seguridad vial - SDM aclara uso de cinturón de seguridad - SDM informa que no existe ningún tipo de persecución o retaliación frente a contratistas - Cierres por carrera atlética verde 10K	Se recopiló la información correspondiente a los temas asignados y al área específica de acuerdo a los temas de los boletines de prensa. Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.

MES	N° BOLETINES	TEMAS TRATADOS	OBSERVACIONES
MARZO	31	- Cierre en Carrera 11 entre calles 100 y 106 se levantará hoy martes 3 de marzo a las 3 de la tarde - yo también puedo aportar conversatorio sobre la movilidad en Bogotá - Explicación por Fallas en la red de semáforos - Adjudicación semáforos LED - coactiva prescripción de comparendos - Carril preferencial cra 15 y doble sentido cra 11 - SITP con paso firme al 100% de su implementación - Encuesta de Movilidad 2015 "como nos movemos en la capital" - Plan de acción Semana Santa SDM instalación PMU - Cierre de carril izquierdo sentido oriente-occidente de la av. calle 26 entre carrera 103 y puente aéreo - Fundida de tablero del costado oriental de la rotonda de la glorieta de tercer nivel Av 6 con NQS	Los boletines son enviados a la base de datos vía mail y posteriormente publicados en la página web de la Secretaría
ABRIL	22	- SDM semana santa - SDM autoriza cierre carril occidental puente vehicular NQS con cll 6 - Marchas 9 de Abril de 2015 cra 50 - SDM cierres carrera atlética "PRESTAME TU PIERNA 11K" el próximo domingo 12 de abril - SDM recomendaciones de tránsito, para el desarrollo del concierto de KISS 10 de abril - Administración de la Bogotá Humana realizará segundo Día sin Carro el 22 de abril de 2015 (1) - Cierres y desvíos por "Consulta de Partidos y Movimientos Políticos y Grupos Significativos" - Alianza Bloomberg Bogota Humana para reforzar acciones de seguridad vial en la capital - Durante Jornada Día sin Carro SDM lanza programa ONDA BICI SEGURA - Balance General Positivo Segunda Jornada Día sin Carro 2015 - A Jugar por Bogotá sábado 25 día de la niñez - Cierres y desvíos marchas día del trabajo	Los boletines son enviados a la base de datos vía mail y posteriormente publicados en la página web de la Secretaría
MAYO	16	- SDM autoriza cierres marchas FECODE toma de Bogotá - cierres y desvíos por concierto "concierto radio fest" en Bogotá el sábado 9 de mayo - SITP avanza con un 70% de implementación - SDM autoriza cierre Cra 100 entre clls 22 y 23 obras conservación malla vial intermedia - Sábado 23 de mayo TODAS EN BICI las mujeres se unen a la causa de movilidad sostenible - A partir del 1 de Junio inician acciones de finalización transición TPC a SITP - Cierres por salsa al parque 2015	Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.
JUNIO	22	- Normalidad en la prestación del servicio durante primer día finalización transición TPC a SITP - SDM Cierres evento FIDES - Campaña prevención vial por un consumo responsable de alcohol en Bogotá. - Cierre total calzada oriental Cra 9 entre clls 95 y 96 construcción deprimido. - SDM cierre por mantenimiento general del puente vehicular de la Av. Américas por Av. NQS - Suspendido 419 licencias de conducción por reincidencia en infracciones de tránsito - tutelas frente a la realización de la jornada del Día sin Carro del 22 de abril de 2015 - cierres autorizados por obras de construcción de la Avenida La Sirena (Calle 153)	Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.

MES	N° BOLETINES	TEMAS TRATADOS	OBSERVACIONES
JULIO	17	- SDM aprueba cierre Avda. Cra 58 entre 127 C y 127 D para rehabilitación redes alcantarillado - SDM autoriza cierre Cra 33 entre NQS y Cll 31 por mantenimiento carril Transmilenio - SDM investiga correos electrónicos - capturados funcionarios del SIM por re matricular vehículos robados - cierres y desvíos por ensayos desfile militar celebración 20 de julio - cierres y desvíos por Media Maratón Bogotá 2015 el domingo 26 de Julio - Secretaría de Movilidad comunidad Zona G firman pacto para reducir accidentalidad vial - SuperCade Movilidad no prestará servicio al público el sábado 25 de Julio - SDM afectaciones viales y desvíos por "vuelta a Colombia versión 65" domingo 2 de agosto	Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.
AGOSTO	16	- SDM Ciclovía Nocturna Agosto 6 de 2015 cierres y desvíos 100 días para sumar estrategia de corresponsabilidad para mejorar la movilidad en Bogotá - SDM cierres sobre calle 63 y Carrera 60 para exhibición vehículos evento FORMULA SENA ECO - SDM autoriza cierres por concierto de Carlos Vives - cierres por festival de rock al parque 2015 - SDM autoriza cierres AV. NQS con calle 72 - Cierres y desvíos por Carrera Atlética Bodytech 12K el domingo 23 de agosto - El 22 de septiembre tercera jornada Día sin Carro y si moto en Bogotá 2015 - SDM cierres CAMINATA DE LA SOLIDARIDAD - SDM firma Pacto Cebras por la Vida por la Seguridad vial de los peatones	Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.
SEPTIEMBRE	16	- SDM cierres de la conectante de la Cra 5 con calle 26 por emergencia - cierres por mantenimiento sobre puente vehicular Av Boyacá entre cll 59A sur y Diag 59B sur - SDM proceso licitatorio de patios y gruas no afectará la construcción de la ALO - cierre calzada Transmilenio Av Caracas entre clls 27 sur y 28 sur por mantenimiento desde 9 sept - SDM denuncia concejal Javier Palacio - SDM campaña de consumo responsable 22 de septiembre 3a jornada DSC&M-2015 y Movilización por la Justicia Climática - Bicicleta y zonales del SITP protagonistas Jornada Día sin Carro y sin Motos - CARRERA CICLISTICA POLICIA domingo 27 de septiembre 2015 - SDM "RECONOCIMIENTO A LOS SERVIDORES PÚBLICOS" el próximo jueves 1 de octubre de 2015	
OCTUBRE	17	- SDM Semana Seguridad apertura - autoriza cierre Cll 26 entre Cras 69 y 69B por mantenimiento vial - SDM Semana Seguridad Vial - El destino son las decisiones 2 día distrital de los motociclistas - cierres y desvíos por implosión del simulacro nacional de búsqueda y rescate - SDM y SENA firman pacto Un Encuentro por la Vida en la Vía por la seguridad vial - SDM Foro Iberoamericano de Seguridad Vial 2015 - Secretaría Movilidad autoriza cierres para construcción intersección Cra 18 con Cll 94 - Comparendos por Revisión Técnico mecánica se impondrá por medios electrónicos en Bogotá - autoriza cierres para construcción intersección Cra 18 con Cll 94 - SDM clausura Semana de la Seguridad Vial 2015 - cierres por carrera atlética Colombia corre por la paz y la reconciliación 10k - SDM cierres por elecciones domingo 25 de octubre de 2015 - CIERRES VIALES CARRERA CAMINATA AVON 2015 SEIS K - Juez Niega medidas cautelares solicitadas por construcción bicarril Carrera 50 en Suba	

MES	N° BOLETINES	TEMAS TRATADOS	OBSERVACIONES
NOVIEMBRE	10	- SDM señalización en vías de Bogotá - cierres y desvíos sobre Avda Calle 26 frente Parqueadero Parking Aerop. El Dorado - SDM vehículos inmovilizados por accidentes de tránsito serán llevados a los patios de la fiscalía - autoriza cierres Cra 65 entre Avda Américas y Cll 9A adecuación redes serv. Públicos - Cierres y desvíos por "CARRERA ATLÉTICA UNICEF 10K 2015" en Bogotá el domingo 8 de Noviembre de 2015 - Cierres y desvíos por evento "MEGALAND 2015" en Bogotá el 7 y 8 de Noviembre de 2015 - Tribunal Activo de Cmarca admite demanda contra SIM por otrosí a contrato de concesión - Durante Noviembre SDM depurará registros excepción Pico y Placa por discapacidad - SDM autoriza cierre Calle 13 con Cra 65 continuación adecuación redes de servicio público - autoriza cierres Autonorte entre clls 152 y 150 calzada occidental TM obra estación Mazurén	Faltarían por ejecutar algunos boletines de prensa de acuerdo a los cierres autorizados por PMT (plan de manejo de tránsito)
DICIEMBRE	17	- SDM amplía en 3 días más cruce datos RUNT comparendo electrónico RTM - Por Cierre de Gestión SuperCade de Movilidad trabajará hasta mediodía el jueves 3 de diciembre - SDM cierrres por partido de fútbol santafe vs huracan de argentina - Positivo balance jornada Día sin Carro Voluntario - SDM y POLTRA operativos semaforo en rojo - Suspensión temporal pico y placa temporada navideña 2015-2016 y plan navidad - SDM matriz de carga - Bogotá Humana entrega resultados Encuesta Movilidad 2015 Secretaría de Movilidad cierres viales por posesion alcalde mayor	Los boletines son publicados en la página web de la secretaría y enviados a la base de datos vía mail.
TOTAL	218		

2.5. Ruedas de prensa

La OAC en su desarrollo de la acciones comunicacionales para el 2015, se realizaron durante el cuatrimestre, 52 Ruedas de Prensa relacionados con diferentes temas que hacen parte del sector movilidad de la Ciudad.

MES	N° RUEDAS DE PRENSA	TEMAS TRATADOS	LUGAR RUEDA DE PRENSA	FECHA RUEDA DE PRENSA
ENERO	7	Eliminación del reversible de la Carrera 7ma	Secretaría de Movilidad	2 de Enero
		Eliminación del reversible de la Carrera 7ma	Carrera 7ma con Calle 92	6 de Enero
		Eliminación del reversible de la Carrera 7ma	Carrera 7ma con Calle 36	6 de Enero
		Balance de la primera jornada sin el reversible sobre la Carrera 7ma	Secretaría de Movilidad	6 de Enero
		Operativo eliminación del reversible sobre la Carrera 7ma	Carrera 7ma con Calle 72	13 de Enero
		Lanzamiento del Día sin Carro	Alcaldía Mayor	13 de Enero
				29 de Enero

MES	N° RUEDAS DE PRENSA	TEMAS TRATADOS	LUGAR RUEDA DE PRENSA	FECHA RUEDA DE PRENSA
FEBRERO	9	- Día sin Carro - lanzamiento Google Transit - Día sin carro (apertura) - Día sin carro(sala de crisis 12:00 m) - Día sin carro(sala de crisis 7:00 pm Balance general) - Día sin carro Balance jornada - Terminación del bicarril de Tunjuelito - Pacto "POR TU VIDA, APRENDE A USAR LA VÍA" - Bloomberg philanthropies y SDM seguridad vial	Secretaría de Movilidad Alcaldía Mayor	4 de Febrero
			Alcaldía Mayor Alcaldía Mayor	4 de Febrero
			Alcaldía Mayor	5 de Febrero
			Alcaldía Mayor	5 de Febrero
			Secretaría de Movilidad Colegio Ciudad de Bogotá Cra 25sur #53b-32	5 de Febrero
			Parque de la 93	6 de Febrero
			Secretaría de Movilidad	12 de Febrero
MARZO	7	- Foro Movilidad Yo también puedo aportar - Implementación del SITP, cambio de sentido carrera 11 y carril preferencial carrera 15 - Presentación Encuesta de Movilidad 2015 - instalación del Puesto de Mando Unificado (PMU) medidas para Semana Santa - Firma Pacto Chicó, unidos por una movilidad sostenible y actividad inicio del carril preferencial Cra 15/cambio de sentido de la Carrera 11 entre Calles 100 y 82 - Proceso de licitación de bicicletas públicas	Casa Editorial El Tiempo Secretaría de Movilidad	12 de Febrero
			Secretaría de Movilidad Terminal de Transporte	12 de Marzo
			Secretaría de Movilidad Terminal de Transporte	17 de Marzo
			Hotel Cosmos Insignia – Salón Pacífico	18 de Marzo
			Calle 90 carrera 15	19 de Marzo
			Secretaría de Movilidad	24 de Marzo
				27 de Marzo
ABRIL	6	- Cierres y desvíos por costado occidental puente vehicular Avenida NQS con Calle 6 - Anuncios del Día sin Carro en Bogotá - Lanzamiento campaña para la movilidad 1+ - Alianza Bogotá Humana – Fundación Bloomberg - lanzamiento del programa "Onda Bici Segura" - Balance 2 jornada día sin carro	Secretaría de Movilidad	7 de Abril
			Secretaría de Movilidad Hotel Marriot Av. Eldorado #69b-53	14 de Abril
			Hospital San Juan de Dios	16 de Abril
			Calle 26 Puerta Universidad Nacional"	21 de Abril
			Hospital San Juan de Dios	22 de Abril
				22 de Abril
MAYO	3	- Implementación del SITP - Todas en Bici-Ellas son 1+ Pedaleando por la Movilidad - Implementación del SITP	Secretaría Distrital de Movilidad Parque Simón Bolívar Plaza de Eventos	12 de Mayo
			Secretaría Distrital de Movilidad	23 de Mayo
				29 de Mayo

MES	N° RUEDAS DE PRENSA	TEMAS TRATADOS	LUGAR RUEDA DE PRENSA	FECHA RUEDA DE PRENSA
JUNIO	2	- Campaña prevención accidentalidad y consumo responsable alcohol ¿CUÁL TRAGO QUIERES ESCOGER HOY? - Estudio 9 acciones prioritarias para mejorar la movilidad en Bogotá	Calle 51 con Carrera 9, Esquina Universidad Santo Tomás Hotel JW Marriot Calle 73 # 8 -60	5 de Junio 23 de Junio
JULIO	2	- Proyecto eliminación hora valle - TO ZONA G - Reducción accidentalidad	Secretaría de Movilidad Carrera 5 entre Calles 68 y 69	2 de Julio 24 de Julio
AGOSTO	0	No se programó ninguna rueda de prensa durante agosto		
SEPTIEMBRE	6	- Aclaración predios Clínica Barraquer - Lanzamiento campaña, "El destino son las decisiones que tomamos" - presentación 3 jornada del día sin carro y sin moto - Declaraciones inicio jornada tercer día sin carro y segundo sin motos (apertura) - Balance día sin carro (cierre jornada) - SEMILLEROS DE LA BICI	Secretaría de Movilidad Restaurante el Sitio Parque Nacional Biblioteca Virgilio Barco Alcaldía Mayor Sala de Crisis Plaza de Artesanos	14 de septiemb 14 de septiemb 18 de septiemb 22 de septiemb 22 de septiemb 23 de septiemb
OCTUBRE	6	- EVENTO DE APERTURA semana seguridad vial - Campaña para la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol 2 Día Distrital de los motociclistas y I Feria de la Seguridad Vial - SENA firman pacto Un Encuentro por la Vida en la Vía por la seguridad vial - Jornada Iberoamericana De Seguridad Vial Municipal - Ciclopaseo y Clausura Semana de la Seguridad Vial	Colegio RESTREPO MILLAN Calle 40 Sur N 23 – 25 Calle 24C con cra 80A Zona de Rumba barrio Modelia Centro Comercial Calima. Séptimo Piso (Avenida Calle 19 # 28 - 80) Av caracas con calle 52 Centro Cultural del Gimnasio Moderno Centro Comercial Gran Estación (Plaza alfiles)	1 de octubre 2 de octubre 3 de octubre 5 de octubre 6 de octubre 8 de octubre
NOVIEMBRE	0	No se programó ninguna rueda de prensa durante agosto		
DICIEMBRE	4	- Revisión tecnomecánica comparendos amplía en 3 días más - Suspensión temporal pico y placa temporada navideña 2015-2016 y plan navidad - centro de gestión de trafico - resultados Encuesta Movilidad 2015 y matriz de carga	Secretaría de Movilidad Secretaría de Movilidad Secretaría de Movilidad Hotel Sheraton	2 de diciembre 16 de diciembre 23 de diciembre 28 de diciembre

MES	N° RUEDAS DE PRENSA	TEMAS TRATADOS	LUGAR RUEDA DE PRENSA	FECHA RUEDA DE PRENSA
TOTAL	52			

2.6. Servicios de la oficina asesora de comunicaciones

2.6.1. Diseño de piezas comunicativas



Por solicitud de los diversos Procesos de la SDM se han elaborado, diseñado, diagramado e impreso piezas de comunicaciones como video, comerciales, ejecutables, brochures, volantes, pendones, habladores, plegables de algunos de los siguientes productos: Estrategia 1+ Alianza Seguros Sura, revisión Artes impresas SIM, separata Movilidad Humana, plegable Ruta 77, plegable ruta 185, plegable Ruta 401, plegable Ruta 202, plegable ruta 331, ajustes Separata Movilidad, guía de Trinos SITP, diplomas Localidad USME, apoyo Estrategia Alcoholemia, infografía Bici – Mayo, diplomas Localidad KENNEDY, alianza Parque de la 93, volante Ruta SITP.

Fotografía, video y grabación: Toma y recolección de fotos de los diferentes eventos Internos y Externos de la SDM como VTA, ferias de transporte, feria Internacional etc. Registro fotográfico interno de todos los sucesos de interés general al interior de la SDM.

Acompañamiento sectorial y apoyo logístico a eventos pedagógicos: Un representante de la Oficina acompaña a los funcionarios a las diversas mesas de trabajo que tienen lugar en las diversas entidades distritales donde se tratan temas transversales de movilidad.

2.7. Programa de Responsabilidad Social Secretaria Distrital de Movilidad



2.7.1. Programas Estratégicos Empresariales Para Una Movilidad Sostenible PEEMUS:

Con la necesidad manifiesta de mejorar la calidad de vida de los bogotanos y entendiendo que la mejora de las condiciones de movilidad de la ciudad pasa por la implementación de un paquete de medidas de administración de la demanda de transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM- está promoviendo cambios en los hábitos de transporte cotidiano de los ciudadanos a través de estrategias que dan prelación al transporte no motorizado y el transporte público, bajo este precepto la participación empresarial bogotana y regional se hace relevante y necesaria.

Bajo los Pactos por la Movilidad de Bogotá, como la estrategia con que la Secretaría Distrital de Movilidad busca articular esfuerzos y acciones entre el sector público, el sector privado y la sociedad civil con el fin de mitigar los problemas de movilidad cotidiana y seguridad vial urbana, desarrollando la corresponsabilidad público-privada, la autorregulación y la participación ciudadana activa.

La invitación desde la SDM es para todas las empresas bogotanas y circunvecinas, para que participen a través de la implementación de “Planes Estratégicos Empresariales de Movilidad Urbana Sostenible –PEEMUS”, a través de una o varias líneas de actuación que acá se presentan. Bogotá y sus empleados se lo agradecerán.

Los Programas Estratégicos Empresariales para una Movilidad Urbana Sostenible son un conjunto de alternativas de cooperación orientadas a mejorar la competitividad y el bienestar humano de las organizaciones productivas bajo los principios de la Responsabilidad Social Empresarial.

Para ello, la Secretaría Distrital de Movilidad, se propone aunar esfuerzos con las empresas que decidan optar voluntariamente por uno o varios de estos programas, orientados a mejorar las condiciones de movilidad para la ciudad y sus habitantes.

Son cinco líneas de acción las que componen los Programas Estratégicos Empresariales para una Movilidad Urbana Sostenible:

- Mi estilo es bici
- Carro Compartido
- Caminos seguros
- Teletrabajo
- Uso del SITP

Estas cinco líneas de acción comprenden a su vez doce programas, los cuales permiten a las empresas vincularse de manera participativa.

Beneficios:

Hoy en día la perdurabilidad de las empresas depende cada vez más de la capacidad de dar respuesta adecuada y oportuna a las nuevas expectativas y condiciones del entorno; ya no solo deben disputarse las preferencias de clientes o usuarios, sino su participación activa en las tendencias sociales, determinan la estrategia y los resultados a obtener.

Estas nuevas tendencias sociales, influyen en el mercado y en cada uno de sus actores, que determinan las preferencias de clientes y consumidores, el acceso a mercados, la vinculación a grandes cadenas de abastecimiento y a fuentes de financiamiento, entre otros. De esta forma podemos decir que la viabilidad económica y operativa para la organización, es uno de los beneficios que se desprenden de esta inteligente práctica, logrando:

1. Promover el desarrollo de la innovación y la generación de ventajas competitivas.
2. Añadir diferenciación a sus marcas y productos y aumenta la satisfacción de los clientes.
3. Reducir los riesgos de operación y promueve una producción más eficiente y limpia.
4. Fortalece su reputación y el reconocimiento de su empresa por su liderazgo en la solución de problemas sociales.
5. Incrementa los rendimientos financieros y la seguridad de los accionistas.
6. Mejora el clima organizacional y logra mayor satisfacción de los empleados.

Líneas de acción PEEMUS

2.7.1. Mi estilo es BICI:

La bicicleta es el medio de transporte sostenible que genera mayor auto motivación entre la población urbana, dados sus beneficios ambientales de cero emisiones CO₂, es más rápida en horas pico para llegar a la oficina o sitios de trabajo, ocupa menos espacio en parqueadero, representa ahorro económico, mejora la salud física y mental de su equipo de colaboradores.

La Secretaría Distrital de Movilidad está en capacidad de transferir sus estrategias de motivación frente al uso de la bicicleta para colaboradores de su organización para un uso más seguro, eficiente y divertido.

Programas integrados:

1. Mi estilo es BICI
2. Monta y Suma
3. Onda Bici Segura
4. Bicicleta Compartida
5. Al Colegio en Bici - U
6. Juego de Roles

INDICADORES: ¿cuál es el ahorro en tiempo y dinero al movilizarse en bici?, beneficios concretos para la empresa, disminución de emisiones de CO₂, beneficios salud, cuantos carros salen de circulación en la empresa cuando se cambian a la bicicleta.

2.7.2. Carro compartido

La estrategia de carro compartido permite coordinar el uso de un solo automóvil para varios compañeros de una misma empresa, que tengan rutas de viaje comunes entre su casa, lugar de trabajo o de estudio principalmente.

Es una manera de ahorrar tiempo para llegar al trabajo, además de fomentar la cooperación empresarial bogotana, también se promueven las redes de ayuda entre los empleados de su organización empresarial.

Programas integrados:

Gestión y adecuación del parqueadero empresarial

La Secretaría Distrital de Movilidad ofrece asesoría para una mejor gestión de su parqueadero institucional bajo los conceptos de eficiencia y sostenibilidad. De manera fácil, rápida y a bajo costo, su empresa puede lograr un impacto fuerte sobre las condiciones de movilidad y la calidad de vida de los empleados.

La Gestión y adecuación del Parqueadero Empresarial, promueve la sostenibilidad, dándole prioridad al uso de la bicicleta, el carro compartido y búsqueda del uso del transporte público; además de convertirse en un espacio alternativo para el desarrollo de múltiples actividades sociales y culturales para el equipo de colaboradores.

Eco Conducción

Manipular correctamente un vehículo automotor, sea familiar, de servicio público, especial, carga, liviano o motocicleta, representará principalmente una importante reducción de contaminantes y ahorro de combustibles. Para ello, el equipo de la SDM impulsa acciones pedagógicas entre actuales y futuros conductores para multiplicar las buenas prácticas que aseguren la eco conducción de sus vehículos.

INDICADORES: Ahorro de tiempo, ahorro de combustibles y autopartes, No. de conductores y vehículos inscritos en el programa.

2.7.3. Caminos seguros

Prevenir la incapacidad o incluso la muerte de sus trabajadores y la ciudadanía en general, hace parte de los procesos formativos de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito a los cuales puede acceder su organización para evitar siniestros en las vías de la ciudad.

El programa de la SDM, sumado al compromiso empresarial incentivará a sus colaboradores a poner en práctica comportamientos seguros para transitar por las vías como peatón o conductor, a percibir el riesgo y tomar medidas preventivas ante un siniestro vial.

Programas integrados:

Accesos centros atractores y caminos peatonales aledaños seguros.

Mejorar accesos y la circulación para peatones, ciclistas y el respeto por parte de los conductores es una acción oportuna que ayudará a mejorar la confianza de sus públicos de interés para acceder a su organización. Empresas de todos los tamaños, centros comerciales, parques de atracciones, universidades, colegios, hospitales, entre otras, pueden beneficiarse de esta asistencia técnica para mejorar la seguridad vial de su entorno y generar proactividad con la ciudad.

INDICADORES: Cuantas jornadas laborales perdidas por accidentes de tránsito (# de accidentes = número de faltas en el trabajo), Número de accidentes ocurridos en los entornos de los centros atractores por medio/modo de transporte.

2.7.4. Teletrabajo y horarios flexibles

Cumplir las responsabilidades asignadas ubicándose físicamente por fuera de la oficina, gracias al desarrollo de las TIC. El teletrabajo representa ahorro en tiempos de desplazamiento lo que se traduce en mayor eficiencia y productividad de su entorno laboral, además de economizar recursos al interior de su organización. (Ley 1221 de 2008) La implementación de horarios flexibles dentro de su compañía, también puede generar un impacto favorable a la salud mental de su equipo como también a las condiciones de movilidad urbana. Hoy en día existe la posibilidad de manejar un esquema de horarios de entrada y salida flexibles que permiten a los empleados administrar su tiempo, bajo las condiciones laborales existentes en cada empresa.

INDICADORES: Ahorro en servicios públicos, incremento de productividad en tiempo, ahorro general en tiempos de desplazamiento, número de empleados que siguen el programa.

2.7.5. Promoción uso del SITP

Un equipo de profesionales del Sector Movilidad, está dispuesto para explicar a sus colaboradores, como planear sus viajes a través del Sistema Integrado de Transporte Público, brindando información específica sobre las rutas implementadas en su zona, transbordos, personalización, beneficios y recarga de la tarjeta TULLAVE. Esta es una manera sencilla de acceder a los servicios del SITP para economizar tiempo y dinero a sus empleados, como también ahorro en tiempos de desplazamiento para empleados.

Esta línea de acción se ha ejecutado con siete organizaciones empresariales quienes han firmado la alianza 1+ por una movilidad urbana sostenible.



INDICADORES: Implementación No. Máquinas de recarga tarjetas SITP, número de capacitaciones, número de empleados que tiene tarjeta Personalizada, Numero de recargas por empresa al mes / (No. de empleados totales y/o Número de empleados que tienen tarjeta).

3. OFICINA DE CONTROL DISCIPLINARIO

Las oficinas de Control Disciplinario de la Administración, obedecen a una creación de orden legal de conformidad con lo establecido en el artículo 76 de la Ley 734 de 2002 (Código Disciplinario Único). De la misma manera, resulta importante recordar que el Concejo de Bogotá, en virtud del Acuerdo No. 257 del 30 de noviembre de 2006, en su artículo 105, ordenó la *Creación de la Secretaría Distrital de Movilidad* y por su parte, el Decreto Distrital No. 567 del 29 de diciembre de 2006 dispuso las funciones de la Entidad y por lo tanto las de la Oficina de Control Disciplinario.

3.1. ESTRATEGIA DE LA OCD

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 y contra sus ex servidores que hubiesen incurrido en la comisión de algún tipo de falta en ejercicio de sus funciones.
- Propender por una pronta solución a las causas disciplinarias sometidas a su conocimiento.
- Instruir y fallar procesos disciplinarios ordinarios y verbales.

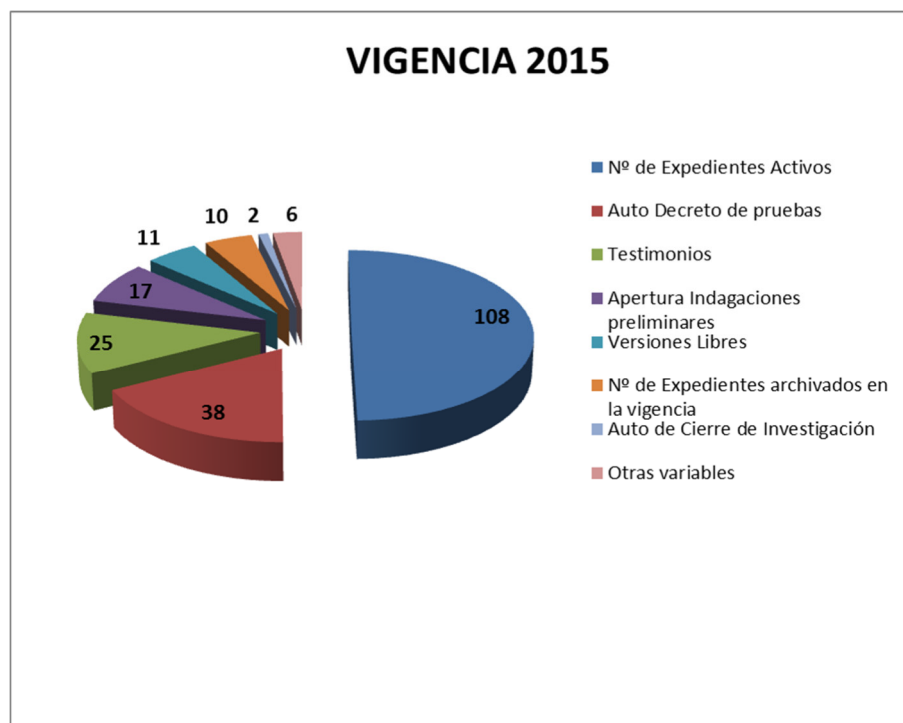
PLAN DE ACCIÓN	De Enero a diciembre de 2015
Apertura Indagaciones preliminares	169
Autos Inhibitorios	43
Auto de acumulación o de incorporación	16
Ampliación de quejas	24
Versiones Libres	105
Testimonios	263
Visitas Administrativas	7
Apertura de Investigaciones	42
Prórroga el término de la investigación disciplinaria	2
Auto de Cierre de Investigación	9
Auto Pliego de Cargos	1
Auto de Citación a Audiencia Pública	7
Auto Decreto de pruebas	481
Auto que resuelve nulidad de parte o de oficio	1
Auto que concede recursos de apelación o reposición	5
Auto de remisión por competencia	8
Nº de Expedientes archivados en la presente vigencia	107
Fallos	6
Nº de Expedientes Activos	108
Nº de Expedientes Prescritos	0
Contestación de tutelas, derechos de petición o demandas ante lo Contencioso Administrativo	3
Auto que concede recurso de queja	1
Auto que declara persona ausente	0
Auto que designa defensor de oficio	1
Auto Remisorio	4
Auto Inadmisorio	1
Auto que ordena una comisión	5
Auto de desglose	1
Auto de Reasignación	5
Auto que autoriza la expedición de copias	3

PLAN DE ACCIÓN	De Enero a diciembre de 2015

3.2. TABLA ESTADÍSTICA PLAN DE ACCIÓN

En cumplimiento de las funciones mencionadas, se procedió al adelantamiento de las actuaciones disciplinarias de los servidores y ex servidores, determinado así la posible responsabilidad frente a las conductas disciplinarias. En tal virtud, en la actualidad la oficina cuenta con un total de ciento once (111) expedientes, investigándose la presunta comisión de algunas tipologías tal y como se relacionan a continuación:

- ✓ Incumplimiento al manual de funciones y de los procedimientos.
- ✓ incumplimiento al horario laboral.
- ✓ Pérdida de elementos y documentos.
- ✓ No tratar con respeto a las personas en razón del servicio.
- ✓ Irregularidades en la contratación administrativa.
- ✓ Violación al derecho de petición,
- ✓ Incursión en conductas que en la Constitución y la ley, están previstas con sanción, remoción o destitución.
- ✓ Abuso de poder.
- ✓ Solicitar directa o indirectamente cualquier clase de beneficio.



Información con corte a 31 de diciembre de 2015

Expedientes activos: Son aquellos procesos que la Oficina adelanta actualmente, los cuales al momento de elaboración del presente informe de gestión, como ya se mencionó suman 111 expedientes en total, como consecuencia del análisis de la noticia disciplinaria, vale decir, de la queja y de la valoración objetiva e imparcial de las probanzas aducidas en cada uno de los procesos disciplinarios, en cuyos expedientes algunos funcionarios ya han sido penamente individualizados e identificados, cumpliéndose de esta manera el presupuesto establecido en el artículo 150 de la Ley 734 de 2002 y en otros procesos se está por establecer la identidad o individualización de los autores, es decir, la actuación disciplinaria se adelanta en averiguación de responsables.

Expedientes archivados: (85 en total vigencia). Procede la adopción de esta medida, vale decir, del archivo del proceso disciplinario, cuando se encuentra plenamente acreditada alguna de las siguientes causales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 734 de 2002, en concordancia con los artículos 167 y 156 inciso tercero ibídem, cuando está probatoriamente demostrado que:

1. El hecho no existió.
2. La conducta no está prevista en la ley como falta disciplinaria.
3. El investigado no cometió la falta disciplinaria.
4. Existe una causal de exclusión de responsabilidad.
5. La actuación disciplinaria no podía iniciarse o proseguirse.

Adicionalmente la codificación antes mencionada (Ley 734 de 2002), consagra dos causales de extinción de la acción disciplinaria, a saber:

1. La muerte del investigado.
2. La prescripción de la acción disciplinaria.

3.3. CAPACITACIONES DIRIGIDAS A FUNCIONARIOS Y CONTRATISTAS DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD.

El equipo de trabajo de la Oficina de Control Disciplinario de la Secretaría Distrital de Movilidad, obedeciendo los mandatos de la Ley 734 de 2002¹, dictó charlas preventivas y de conocimiento del régimen disciplinario a funcionarios y contratistas de la entidad con el fin de contrarrestar la posible incursión y omisión en conductas que pueden llegar a configurar la comisión de faltas disciplinarias que atentan contra la debida marcha de la administración Pública.

Es así que antes de finalizar la vigencia 2015 (11 de diciembre de 2015) se llevan a cabo en el Auditorio de la Institución, un total de dos (2) capacitaciones, habiéndose efectuado (1) en el primer semestre del año en curso, en cuyo desarrollo se explicaron los casos en los cuales los funcionarios y/o contratistas se pueden ver avocados en la comisión de faltas disciplinarias y las consecuencias jurídicas que aparea la incursión en las mismas, esto con el propósito de lograr bajar los índices de quejas e iniciación de actuaciones disciplinarias.

Observaciones generales

¹ "Artículo 16. *Función de la sanción disciplinaria. La sanción disciplinaria tiene función preventiva y correctiva, para garantizar la efectividad de los principios y fines previstos en la Constitución, la ley y los tratados internacionales, que se deben observar en el ejercicio de la función pública.*"

La información reportada, fue tomada de la verificación física de las estadísticas mensuales de enero a octubre de 2015, del Plan de Acción fijado por esta Oficina que contiene: Estrategia, actividades, unidad de medida, meta, nombre y fórmula del indicador y observaciones. Así mismo, del Sistema Distrital de Información Disciplinaria de la Alcaldía Mayor de Bogotá (SiiD), 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 reparto y por el Sistema de Quejas y Reclamos de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

ACTIVIDADES 2015	CUMPLIMIENTO DE METAS
Asignar y tramitar oportunamente las quejas recibidas	100%
Consolidar y reportar las distintas actuaciones realizadas dentro de cada expediente de conformidad con la etapa procesal en la que se encuentre cada uno.	100%
Coordinar la logística para la socialización del tema objeto de capacitación	100%

3.4. FORTALEZAS Y LOGROS PARA DESTACAR Y MANTENER.

El respeto por los derechos fundamentales que se observan frente al procedimiento disciplinario, constituye una garantía para los investigados, sobre la base de que las actuaciones surtidas dentro de la actuación disciplinaria se llevan a cabo con estricta sujeción al principio de legalidad, al respeto por el debido proceso, al derecho de defensa, contradicción, y, dentro de los términos establecidos en la Ley 734 de 2002.

Esta situación ha sido evidenciada por los distintos entes de control (Personería de Bogotá, Procuraduría General de la Nación, etc.), en desarrollo de las múltiples visitas administrativas realizadas a distintos procesos que se adelantan en este Despacho, en virtud de la solicitud del poder preferente deprecado por los sujetos procesales, de conformidad con lo establecido en los artículos 3 y 69 de la citada obra.

4. OFICINA DE CONTROL INTERNO

En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 87 de 1993, sus Decretos reglamentarios 2145 de 1999, en su artículo 8º, inciso séptimo y 1537 de 2001 y lo señalado en el Decreto Nacional 943 de 2014, la Oficina de Control Interno -OCI, rinde el presente Informe de la Gestión realizada durante el período fiscal comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2015, de conformidad con las metas establecidas en el Plan Operativo Anual –POA 2015 y las actividades señaladas en el Programa Anual de Evaluación y Auditorías Internas – PEAI 2015 aprobado por el Comité de Coordinación de Control Interno y Calidad.

La gestión realizada por la OCI durante la vigencia 2015, se enmarcó dentro de los siguientes roles: 1) Evaluación y seguimiento, 2) Acompañamiento y asesoría, 3) Valoración del riesgo, 4) Relación con entes externos y 5) Fomento de la cultura del control; los resultados se presentan a continuación:

4.1. Evaluación y seguimiento

En desarrollo del POA y PEAI de 2015, se programaron:

- 10 auditorías especiales
- 33 auditorías y evaluaciones independientes a la gestión
- Dos (2) ciclos de auditoría al Sistema Integrado de Gestión - SIG a los quince (15) procesos.
- Doce (12) ciclos de seguimientos a la eficacia y efectividad de las acciones definidas en los planes de mejoramiento
- Presentación de 63 informes reglamentados
- Realización de 13 actividades de fomento de la cultura del control

Los resultados de las auditorías, evaluaciones y seguimientos se incluyeron en informes que contienen hallazgos y observaciones, presentados a los responsables de los procesos evaluados junto con el formato de plan de mejoramiento para que se fijaran y concertaran las respectivas acciones de mejora, responsables, términos y demás actividades necesarias para eliminar las causas de las situaciones identificadas.

- De las 33 auditorías y evaluaciones independientes de gestión programadas se ejecutaron 34 y sus resultados son:

Actividad auditada	Hallazgos	Observaciones	Total
ENERO			
1. Evaluación institucional a la gestión por dependencias vigencia anterior. (Ley 909 de 2004)	0	72	72
2. Revisión de la eficacia y efectividad acciones de mejora formuladas	0	0	0
3. Evaluación de la austeridad del gasto	0	9	9
4. Evaluación a la implementación del plan anticorrupción y de atención al ciudadano.	0	9	9
5. Procesos de atención al ciudadano, los sistemas de información y atención a PQRS	0	0	0
FEBRERO			
N/A			
MARZO			
6. Evaluación a la implementación Ley transparencia (Ley 1712 de 2013)	1	7	8
ABRIL			
7. Evaluación a la administración de los riesgos,	1	2	3
8. Procesos de contratación (planificación, control y seguimiento),	4	1	5
9. Revisión de la eficacia y efectividad acciones de mejora formuladas (DSC)	0	0	0
10. Evaluación a la austeridad del gasto (Decreto 984 de 2012),	0	12	12
11. Seguimiento a la implementación del plan anticorrupción y de atención al ciudadano institucional. (Ley 1474 de 2011), auditorías	6	0	6
12. Seguimiento a la información reportada en el SIPROJWEB de la Alcaldía Mayor de Bogotá	1	3	4
MAYO			
13. Convenio 0008 de 2015 suscrito con la Policía Nacional auditorías	4	0	4

Actividad auditada	Hallazgos	Observaciones	Total
14. Seguimiento a las funciones del comité de conciliación. (Ley 678 de 2001)	2	0	2
JUNIO			
15. Auditoría a Procesos de participación ciudadana y control social	5	4	9
JULIO			
16. Evaluación a la gestión sobre quejas, sugerencia y reclamos. (Artículo 76 Ley 1474 de 2011)	0	6	6
17. Revisión de la eficacia y efectividad acciones de mejora formuladas	0	0	0
18. Seguimiento a la gestión por dependencias planes operativos anual -POA vigencia actual	0	1	1
19. Evaluación a la austeridad del gasto (Decreto 984 de 2012)	0	3	3
20. Seguimiento a la información reportada en el SIPROJWEB de la Alcaldía Mayor de Bogotá	0	2	2
21. Seguimiento a la implementación del sistema de información distrital de empleo y administración pública - SIDEAP	1	1	2
22. Proyecto 704 recuperación cartera SDM	2	0	2
AGOSTO			
23. Procesos de atención al ciudadano, los sistemas de información y atención a PQRS	7	1	8
24. Sistema Inteligente de Tránsito -SIT	0	1	1
25. Implementación del Sistema integrado de gestión SIG- Ciclo I	7	9	16
26. Evaluación a la gestión sobre quejas, sugerencia y reclamos. (Artículo 76 Ley 1474 de 2011)	0	6	6
27. Evaluación a la implementación Ley transparencia (Ley 1712 de 2013)	8	0	8
SEPTIEMBRE			
28. Contratación y Plan Anual de Adquisiciones	2	4	6
OCTUBRE			
29. Implementación del Sistema integrado de gestión SIG- Ciclo II	24	21	45
30. Evaluación a la austeridad del gasto (Decreto 984 de 2012)	0	3	3
NOVIEMBRE			
Se iniciaron los ejercicios de auditoria a: 1. Evaluación a la concertación de objetivos y evaluación del desempeño de servidores públicos y a los acuerdos de gestión, 2. Seguimiento a la implementación del plan anticorrupción y de atención al ciudadano institucional y 3. Arqueo a las dos cajas menores, la auditoria al convenio de la Policía fue excluido del Poa y del EPAI OCI 2015			
DICIEMBRE			
31. Evaluación a la concertación de objetivos y evaluación del desempeño de servidores públicos y a los acuerdos de gestión	0	0	0
32. Seguimiento a la implementación del plan anticorrupción y de atención al ciudadano institucional. (Ley 1474 de 2011)	0	0	0
33. Arqueo a cajas menores	0	0	0
Total 33 ejercicios de auditoria y evaluación			

Nota: para los últimos tres (3) ejercicios de auditoria y evaluación se encuentra en proceso de elaboración de los respectivos planes de mejoramiento.

Por otro lado, se han realizado diez (10) auditorías especiales solicitadas por la alta dirección durante el transcurso de la vigencia y los resultados fueron:

Proceso / actividad auditada	Hallazgos	Observaciones	Total
Almacén e Inventarios	6	0	6
Liquidación del contrato 2013-1906 suscrito con Colvatel.	2	0	2
Urgencia manifiesta del contrato con Colvatel 2014-283	6	4	10
Actividades de señalización vial	1	1	2
Revocatorias Directas	1	5	6
Des financiación de proyectos	4	0	4
Procedimiento visitas administrativas a las empresas de transporte público individual (taxis)	1	5	6
Administración de equipos de comunicación	0	0	0
Servicios integrales a la movilidad –SIM revocatorias Directas	0	0	0
Contrato de correspondencias 2015	0	0	0
Total 33 ejercicios de auditoria y evaluación 2015	75	177	252

Nota: para los últimos tres (3) ejercicios de auditoria y evaluación se encuentra en proceso de elaboración de los respectivos planes de mejoramiento.

- b. De los dos ciclos de auditoría al Sistema Integrado de Gestión -SIG se obtuvieron los siguientes resultados:

PROCESO / ACTIVIDAD AUDITADA	NO CONFORMIDADES	OBSERVACIONES	TOTAL
Direccionamiento Estratégico	0	3	3
Comunicaciones	2	0	2
Seguridad Vial	1	3	4
Servicio al Ciudadano	1	0	1
Gestión Talento Humano	4	0	4
Gestión Administrativa	4	2	6
Gestión de la Información	3	2	5
Gestión de Transporte d Infraestructura	2	1	3
Gestión del Transito	1	2	3
Regulación y Control	3	1	4
Gestión Financiera	1	3	4
Gestión Legal y Contractual	5	4	9
Gestión Tecnológica	2	2	4
Control y Evaluación a La Gestión	1	1	2
Control Disciplinario	1	6	7
TOTALES	31	30	61

- c. Como resultado de los ejercicios de revisión de la eficacia y efectividad, se obtuvieron los siguientes resultados:

DEPENDENCIA	total acciones revisadas	total acciones reformuladas	total acciones reprogramadas	N° acciones cerradas
DESPACHO	8	0	2	6
OFICINA ASESORA DE COMUNICACIONES	23	0	5	18
OFICINA DE CONTROL INTERNO	14	0	12	2
OFICINA DE ASESORIA DE PLANEACIÓN	141	0	22	119
OFICINA DE CONTROL DISCIPLINARIO	3	0	0	3
SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA	11	0	4	7
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	6	0	1	5
DIRECCIÓN ASUNTOS LEGALES	188	2	112	74
SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	74	1	12	61
SUBDIRECCIÓN FINANCIERA	10	0	1	9
SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD	18	0	12	6
DIRECCIÓN DE CONTROL Y VIGILANCIA	52	1	10	41
DIRECCIÓN DE SERVICIO AL CIUDADANO	82	0	10	72
DIRECCIÓN DE PROCESOS ADMINISTRATIVOS	10	0	1	9
SUBDIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO	21	0	7	14
SUBDIRECCIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO	19	0	5	14
SUBDIRECCIÓN DE JURISDICCIÓN COACTIVA	36	0	20	16
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL	10	0	5	5
OFICINA DE INFORMACIÓN SECTORIAL	50	0	8	42
GRUPO FORTALECIMIENTO SICON	54	0	26	28
DIRECCIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA	27	1	11	15
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y COMPORTAMIENTO DEL TRÁNSITO	15	0	0	15
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS SECTORIALES Y DE SERVICIOS	13	0	2	11
DIRECCIÓN ADITIVA Y FINANCIERA	5	0	0	5
DIRECCIÓN DE PROCESOS ADMINISTRATIVOS - SUBDIRECCIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO -- SUBDIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO -- SUBDIRECCIÓN DE JURISDICCIÓN COACTIVA	4	0	3	1
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA --- SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	3	0	0	3
SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS - DIRECCIÓN CONTROL Y VIGILANCIA	1	0	1	0
LÍDERES DE LOS SIETE SUBSISTEMAS	1	0	0	1
OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN/OFICINA DE CONTROL INTERNO	1	0	0	1
	900	5	292	603

- d. En cuanto a las actividades de seguimientos y evaluaciones a la gestión se presentaron los siguiente informes:

ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTOS Y EVALUACIONES A LA GESTIÓN	
ENERO	
1.	Sistema de Control Interno Contable
2.	Cuenta mensual a través de SIVICOF
3.	Avance controles de advertencia sector Movilidad Cuarto Trimestre 2014
FEBRERO	
4.	Sistema de Control Interno
5.	Causas que impactan los resultados de la gestión presupuestal, contractual y física
6.	Cuenta mensual SIVICOF

ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTOS Y EVALUACIONES A LA GESTIÓN	
7.	Cuenta anual a través de SIVICOF
8.	Plan Anual de Adquisiciones.
MARZO	
9.	Evaluación al cumplimiento de las disposiciones sobre derechos de autor (Directiva Presidencial 02 de 2002)
10.	Evaluación al sistema de control interno SCI, informe pormenorizado. (Ley 1474 de 2011)
11.	Informe mensual SIVICOF
12.	Seguimiento al Plan Anual de Adquisiciones
13.	Reporte del POA.
ABRIL	
14.	Evaluación al fortalecimiento de la transparencia y prevención de la corrupción (Decreto 371 de 2010)
15.	Causas que impactan los resultados de la gestión presupuestal, contractual y física. (Decreto Distrital 370 de 2014)
16.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría de Bogotá (Resolución Contraloría D 011 de 2014)
17.	Seguimiento a la implementación de acciones para los controles de advertencia SDM y sector Circular 13 de 2013.
18.	Seguimiento al plan anual de adquisiciones PAA
19.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI
MAYO	
20.	Reporte sobre los riesgos que puedan impactar los resultados de la entidad. (Decreto Distrital 370 de 2014)
21.	Reporte de seguimiento a ejecución programa auditorías PEA OCI vigencia actual. (Decreto Distrital 370 de 2014),
22.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría de Bogotá. (Resolución Contraloría D 011 de 2014),
23.	Seguimiento a la información reportada en el SIPROJWEB de la Alcaldía Mayor de Bogotá,
24.	Seguimiento al estado de las acciones de mejora (Planes de Mejoramiento por proceso e institucional)
25.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI
JUNIO	
26.	Seguimiento y avances implementación SIG (Decreto Distrital 370 de 2014)
27.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría de Bogotá. (Resolución Contraloría D 011 de 2014)
28.	El seguimiento al estado de la cuenta (informe de supervisión financiera al pago de las rentas y estado de cuenta)
29.	Seguimiento al estado de las acciones de mejora (Planes de Mejoramiento por proceso e institucional)
30.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI
31.	Seguimiento a Urgencias manifiestas (DAL) y fideicomisos (DF).
JULIO	
32.	Evaluación al sistema de control interno SCI, informe pormenorizado (Ley 1474 de 2011)
33.	Urgencias manifiestas (DAL)
34.	Ejecución presupuestal
35.	Causas que impactan los resultados de la gestión presupuestal, contractual y física (Decreto Distrital 370 de 2014)
36.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría de Bogotá (Resolución Contraloría Distrital 011 de 2014)
37.	Seguimiento al estado de las acciones de mejora (Planes de Mejoramiento por proceso e institucional)
38.	Seguimiento al estado de la cuenta (informe de supervisión financiera al pago de las rentas y estado de cuenta)
39.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI.
AGOSTO	
40.	Seguimiento implementación Ley 1712 Ley de transparencia
41.	Reporte mensual cuenta a SIVICOF
42.	Seguimiento al estado de las acciones correctivas y preventivas
43.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI
44.	Reporte de revisión de eficacia y efectividad de las acciones de mejoramiento PMP-PMI
SEPTIEMBRE	
45.	Seguimiento a la gestión sobre los Riesgos
46.	Reporte sobre los riesgos que puedan impactar los resultados de la entidad. (Decreto Distrital 370 de 2014)

ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTOS Y EVALUACIONES A LA GESTIÓN	
47.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría de Bogotá (Resolución Contraloría D 011 de 2014)
48.	Seguimiento al estado de las acciones de mejora de PMP-PMI
49.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI.
OCTUBRE	
50.	Ejecución presupuestal
51.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría Distrital de Bogotá. (Resolución Contraloría D 011 de 2014)
52.	Seguimiento al estado de las acciones de mejora (Planes de Mejoramiento por proceso e institucional)
53.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI
NOVIEMBRE	
54.	Revisión de la eficacia y efectividad acciones de mejora formuladas PMP-PMI
55.	Evaluación al Sistema de Control Interno –SCI
56.	Informe asuntos disciplinarios del Distrito Capital - (Directiva 003 de 2013)
57.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría Distrital de Bogotá. (Resolución Contraloría D 011 de 2014)
58.	Reporte ejecución plan operativo anual POA -OCI
DICIEMBRE	
59.	Seguimiento a los riesgos
60.	Seguimiento al estado de las acciones de mejora (Planes de Mejoramiento por proceso e institucional)
61.	Seguimiento al reporte de la cuenta mensual en el SIVICOF de la Contraloría Distrital de Bogotá. (Resolución Contraloría D 011 de 2014)

Durante el mes de enero de 2016 se presenta el reporte del PAO diciembre 2015.

4.2. Acompañamiento y asesoría

Durante la vigencia 2015, la OCI gestionó y participó seis (6) Comités de Coordinación de Control Interno y Calidad, donde se presentaron los resultados de las auditorías, las evaluaciones realizadas y el seguimiento a las acciones correctivas y preventivas implementadas.

En el periodo reportado 2015, la OCI participó según convocatorias como asistente con derecho a voz en los siguientes comités institucionales:

- Comité técnico de sostenibilidad contable en la SDM
- Comité directivo
- Comité TIC
- Comité de conciliación
- Comité de archivo
- Comité ambiental
- Comité de sistemas
- Comité de contratación
- Comité de ética

Con alguna periodicidad, la OCI remitió comunicación recordando los compromisos adquiridos por cada una de las dependencias en los planes de mejoramiento, con el fin de que adelanten las acciones de manera oportuna.

Periódicamente se enviaron correos electrónicos recordando los plazos a los requerimientos de los entes de control, con el fin de asegurar la oportunidad en las respuestas.

4.3. Administración del riesgo

La OCI en el marco de los roles de fomento de la cultura del control y evaluación y seguimiento, incluyó como aspecto a verificar la revisión y valoración de los riesgos durante las auditorías internas

al Sistema Integrado de Gestión –SIG; de igual manera, en las auditorías y evaluaciones de gestión se incluyó como eje de auditoría la administración de los riesgos en los procesos evaluados.

Con respecto a los riesgos de corrupción en el numeral informes, se señalan los seguimientos al mapa de riesgos de corrupción, así como el informe de riesgos que puedan afectar el cumplimiento de las metas plan de desarrollo distrital -PDD 2015

4.4. Relación con entes externos

La OCI prestó acompañamiento a las dependencias de la SDM y sirvió como enlace ante entes externos en diferentes ejercicios de auditorías y visitas, así:

- a) Con la Contraloría Distrital de Bogotá, auditorías y planes de mejoramiento

Como enlace ante el ente de control durante 2015, la OCI acompañó a las dependencias de las SDM en:

- El seguimiento a las respuestas de las solicitudes de información
- La coordinación de actividades para dar respuesta a las observaciones y hallazgos formulados en los informes preliminar y final.
- La coordinación de actividades para la elaboración y presentación de la propuesta de plan de mejoramiento.

El estado y resultado de la gestión frente a los diferentes hallazgos se resume así:

Resultados Auditorías Regulares y Especiales Contraloría de Bogotá 2012 - 2015		Estado hallazgos Contraloría Distrital de Bogotá 2012 a 2015	
Auditoria	Total Hallazgos	Estado Actual	
PAD 2012 Ciclo I Modelidad regular	23	9 ABIERTAS	
PAD 2012 Ciclo II Visita fiscal "Factor calidad"	2	0	
PAD 2012 Ciclo II Visita fiscal "Censo taxis"	5	4 ABIERTAS **	
PAD 2013 Ciclo I Modelidad regular	43	6 ABIERTAS **	
PAD 2014 Ciclo I Visita fiscal "Contratación"	*6	5 ABIERTAS	
PAD 2014 Ciclo I Modelidad regular	59	37 ABIERTAS **	
PAD 2014 Ciclo I Visita fiscal "Prorroga Contrato 071 SIM"	4	4 ABIERTAS	
PAD 2014 Ciclo II Visita fiscal "Contrato Petios y grúas"	4	2 ABIERTAS **	
PAD 2014 Ciclo III Petios y Temp	7	7 ABIERTAS	
PAD 2014 Ciclo II Visita fiscal "Contrato 071 SIM"	15	14 ABIERTAS **	
PAD 2014 Ciclo II Visita fiscal "Contrato componente TIC"	8	8 ABIERTAS	
PAD 2015 Ciclo I Modelidad Regular	24	24 ABIERTAS	
PAD 2015 Ciclo II Auditoria de desempeño TMSA-SDM	3 (17)	3 ABIERTAS	
** Con hallazgos revisados y no eficaces, reformulados en el año 2015			

Consolidado por Incidencia de los Hallazgos Abiertos Contraloría de Bogotá 2012-2015

Hallazgos Contraloría Distrital de
Bogotá por incidencia

Ciclo de Auditoría	Total Hallazgos abiertos	Incidencia			
		Penal +F+D+A	Fiscal +D+A	Disciplinaria +A	Administrativa
Ped 2012	13	2	5	7	13
Ped 2013	6	1	1	6	6
Ped 2014	79	5	7	54	77
Ped 2015	27	0	8	24	27

Auditorías en curso - 2015

Auditorías

Indagación preliminar "evaluación manejo recursos comparendos"

Indagación preliminar "evaluación manejo recursos contratación servicios transporte"

Indagación preliminar "contratos Convenio Policía - SDM"

Auditoría evaluación gestión fiscal algunos contratos PAD 2015 ciclo 3 – Contrato Compensar – Señalización

Auditoría de desempeño "Sistema Inteligente de Tránsito – SIT"

Consolidado por Incidencia de los Hallazgos Abiertos Contraloría de Bogotá 2012-2015

Hallazgos Contraloría Distrital de
Bogotá por temas o asuntos

Temas relevantes hallazgos PMI	Cant	%
Deficiencia en la contratación	37	30,1%
Debilidad en la supervisión de contratos	27	22,0%
Incumplimiento actividad contractual	14	11,4%
Pérdida de fuerza ejecutoriay prescripción de multas	7	5,7%
Debilidad en reportes de información	6	4,9%
Debilidad en la ejecución del presupuesto asignado.	3	2,4%
Debilidad tramite presupuestal (Convenio PONAL)	2	1,6%
Debilidad en reportes de información (SICON)	2	1,6%
Debilidad en la gestión documental	2	1,6%
debilidad en la formulación acciones	2	1,6%
Indebida destinación de recursos	2	1,6%
Debilidad en la depuración de la cartera	2	1,6%
Varios	17	13,8%
Totales	123	100,0%

**Consolidado por Incidencia de los
Hallazgos Abiertos
Contraloría de Bogotá 2012-2015**

Hallazgos Contraloría Distrital de
Bogotá por temas o asuntos

Varios

Reducción ingresos SITP
Debilidad en el cobro de cartera (Barsa)
Debilidad ejecución de metas
Incumplimiento en el retiro definitivo de los buses del Transporte Público Colectivo
Errores registro información presupuestal para metas de proyectos
Debilidad en la contratación (Atraso en ejecución financiera)
Fenómeno jurídico de la Prescripción
Debilidad en la contratación (Estructuración)
Omisión de publicación en el SECOP
Debilidad trámite presupuestal (CONVENIO 2013-1586)
Debilidad en la aplicación de pagos
Debilidad en reportes de información (SIVICOF)
Pérdida posibilidad de cobro de cartera
Debilidad trámite presupuestal (POLICIA)
Inconsistencias registros deudores
Imposibilidad jurídica de hacer efectivas multas (PONCE DE LEÓN)
Debilidad en el cobro de cartera (factor calidad)

b) Con la Contraloría Distrital de Bogotá, Advertencias fiscales y Pronunciamientos

Como cabeza de sector, la SDM consolida la información de las acciones de mejora implementadas producto de las advertencias fiscales y pronunciamientos suscritos con la Contraloría Distrital de Bogotá, de cada una de las entidades que conforman el sector y envía trimestralmente informes a Secretaría General con copia a la Veeduría Distrital; sin embargo, el 12 de marzo de 2015 el Consejo de Estado mediante Sentencia C-203 declaró inexecutable el numeral 7° del artículo 5° del Decreto 267 de 2000, *“Por el cual se dictan normas sobre organización y funcionamiento de la Contraloría General de la República, se establece su estructura orgánica, se fijan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones”*.

Dicha providencia concluye que la función de advertencia es inconstitucional, razón por la cual la Entidad durante la vigencia remitió los avances correspondientes al cuarto trimestre de 2014 y al primer trimestre de 2015, dado que a partir del 12 de marzo el seguimiento correspondiente debe ser realizado por las Oficinas de Control Interno. El estado final reportado es el siguiente:

ENTIDAD	ADVERTENCIAS FISCALES			PRONUNCIAMIENTOS			TOTAL
	Con Solicitud de Cierre	Con Acciones Pendientes		Con Solicitud de Cierre	Con Acciones Pendientes		
		CANTIDAD	IDENTIFICACIÓN		CANTIDAD	IDENTIFICACIÓN	
Secretaría Distrital de Movilidad	7	3	10000-01739 10000-13556 10000-05365	3	1	10000-17966	14

Respecto a las tres advertencias fiscales y al pronunciamiento que quedaron abiertos a 12 de marzo de 2015, la Oficina de Control Interno ha venido realizando el seguimiento a las dependencias de la

aplicación de lo señalado en la Circular 100 de 2015 de la Secretaría General y lo informado por el Director del Sector Movilidad de la Contraloría de Bogotá mediante oficio 80000-10376 del 6 de mayo de 2015.

- c) Con ente certificador del sistema de gestión de calidad -SGC

Se realizó acompañamiento y se atendió la auditoría de seguimiento a la certificación al procedimiento de cursos de pedagogía. La Oficina de Control Interno demostró el cumplimiento de las acciones de mejora que había suscrito como resultado de la auditoría inicial de certificación y los hallazgos fueron cerrados. Como resultado la SDM recibió notificación de conformidad de la certificación de calidad ISO 9001:2008

- d) Con la Veeduría Distrital de Bogotá

La OCI orientó las visitas realizadas apoyando a las dependencias en la revisión de informes presentados y requerimientos solicitados. Se realizó el control de visitas dejando el registro correspondiente y solicitó la suscripción de planes de mejoramiento cuando el caso lo ameritaba.

- e) Con la Personería Distrital de Bogotá, Procuraduría y Fiscalía

La OCI orientó las visitas realizadas por los entes de control, apoyando a las dependencias en la atención de los requerimientos solicitados.

4.5. Fomento de la cultura del control

La OCI ha realizado 11 actividades de fortalecimiento de la cultura del control que han sido socializadas mediante el envío de correos electrónicos a los servidores públicos señalando entre otros temas información para fortalecer los principios del Sistema de Control interno –SCI. De acuerdo con la programación del PEAJ están pendientes de adelantar dos actividades que se realizarán durante noviembre y diciembre de la presente anualidad.

En abril de 2015 se aplicó un cuestionario electrónico de cinco (5) preguntas para determinar el impacto de las actividades adelantadas hasta ese momento.

El cuestionario diagnóstico fue contestado por 83 personas, así:

Cinco respuestas correctas:	35
Cuatro respuestas correctas:	26
Tres respuestas correctas:	13
Dos respuestas correctas:	6
Una respuesta correcta	1
Ninguna respuesta correcta	2

En conclusión, el 42% de las personas que participaron contestaron bien todas las preguntas.

En consecuencia el 58% de las personas contestaron erróneamente algunas preguntas así:

Pregunta 1: 13 respuestas erradas
Pregunta 2: 34 respuestas erradas

Pregunta 3: 10 respuestas erradas

Pregunta 4: 12 respuestas erradas

Pregunta 5: 15 respuestas erradas

Frente a los resultados se generaron las siguientes recomendaciones:

- Continuar con la realización de campañas relacionadas con el fomento de la cultura de control, buscando alcanzar el mayor impacto y nivel de interiorización de contenidos por parte del personal de la SDM.
- De acuerdo con los resultados obtenidos, se debe enfatizar en acciones que busquen informar a los funcionarios y contratistas que existe información publicada en intranet sobre acuerdos y protocolos éticos y en general sobre el desarrollo del MECI 2014.
- Se reitera la recomendación hecha como resultado del anterior informe, relacionada con buscar herramientas didácticas e interactivas entre la OCI y los servidores públicos, por ejemplo el juego “sig-millonario” utilizado por la Secretaría General de la Alcaldía en desarrollo de un concurso sobre SIG a nivel distrital.

4.6. Resultados del plan operativo anual –POA -2015

Para el 2015 la Oficina de Control Interno, pese a las dificultades derivadas de la falta de tres profesionales de planta, ha cumplido con las metas establecidas en POA y con las actividades y obligaciones registradas en el PEAI.

II. GESTIÓN SUBSECRETARIAS

5. SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL 2015

La Subsecretaría de Política Sectorial –SPS, dentro de sus principales funciones tiene la de formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte, así como liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital; diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial, entre otras.

Como gestor y participe en la consecución de los objetivos estratégicos de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo Bogotá Humana, la Subsecretaría de Política Sectorial lidera los proyectos 339 - Implementación del plan maestro de movilidad para Bogotá, 967 –Movilidad Humana Informando y Participando y 1165 – Promoción de la Movilidad Segura y Prevención de la Accidentalidad Vial.

Mediante el 339 se atienden los siguientes proyectos del plan de Desarrollo:

- Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público,
- Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP,

- Implementación de la red de estacionamientos en el marco del SITP,
- Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad,
- Ampliación y optimización de la red de Ciclorutas

Este proyecto tuvo una apropiación de \$13.303.593.066 que se ejecutan a través de las Direcciones de Transporte e Infraestructura, Estudios Sectoriales y de Servicios, apuntando a las siguientes metas:

PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN DE DESARROLLO	META PROYECTO	PROGRAMADO 2015
187 Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público	326 Construir el 56% de la red férrea (44,1 Km)	Realizar 100 Porciento el seguimiento a las actividades del proyecto Metro Ligero asignadas a la Entidad - SDM	161.761.600
	327 Construir 7 Km de la red de líneas cable aéreo (33%)	Realizar 100 Porciento Estudio de Factibilidad para el Cable del Sector Portal el Tunal-Mirador Paraíso y Portal 20 de Julio Moralba	1.203.522.270
189 Implementación del Sistema Integrado de Transporte público SITP	330 Integrar el SITP con la Red Troncal	Estructurar y adjudicar 100% los equipamientos del SITP	108.034.710
		Implementar 100% La Estrategia De Terceros Afectados Del SITP	355.387.927
		Realizar 100% encuesta de movilidad y satisfacción de los usuarios del SITP	121.478.419
		Diseñar y promover 100% alternativas de accesibilidad en el marco del SITP	390.551.060
		Formular 100% los Distritos Verdes	40.000.000
		Atender 100% de conceptos y requerimientos para la gestión e implementación del SITP	4.046.335.505
		Realizar el 100 % de las acciones para administrar el sistema de gestión del Riesgo.	182.427.130
		Sustituir el 100% de beneficiarios asignados a las SDM en cumplimiento de la Directiva 003 de 2014 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, por orden judicial o por inclusión en ocasión a sucesión	249.156.370
	Realizar la contratación y recibir el 100% de los productos asociados con los análisis financieros, técnicos, legales y de mercado requeridos en el desarrollo e implementación de Asociaciones Público Privadas - APP.	866.963.859	
190 Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad	332 Construir un 0,4% de vías y 3 intersecciones viales en zonas de abastecimiento y áreas de actividad industrial y comercial de la ciudad (10,4 Km y 3 intersecciones)	Realizar y promover 100% la implementación de Centros Integrados de Mercancías y Corredores de Movilidad para el tránsito de vehículos de carga y plan piloto para el ordenamiento logístico de la carga de Bogotá.	107.057.769
		Implementar 100 % las Acciones del Observatorio de Carga	170.000.000
191 Implementación de la Red de estacionamientos en el marco del SITP	333 Implementación de zonas de estacionamiento en vía	Implementar 100% de zonas de estacionamiento en vía	51.287.981
		102 Realizar 100% los estudios técnicos, financieros económicos y sociales para la implementación de medidas de gestión de la demanda de tránsito en BOGOTÁ D.C..	-
194 Ampliación y optimización de la red de ciclorutas y promoción de uso de la bicicleta	341 Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP	Implementar 100% el Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP implementado	4.968.425.273
		Diseñar 100% de la optimización de la red de ciclorutas	281.203.193
			13.303.593.066

Tabla 6: Metas proyecto 339 -Subsecretaria de Política Sectorial

Mediante el proyecto 1165 se atiende el proyecto prioritario de Cultura Integral para la movilidad y la seguridad vial, tuvo un presupuesto asignado en el 2015 de \$13.287.193.570, para el cumplimiento de las siguientes metas:

PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN DE DESARROLLO	META PROYECTO	PROGRAMADO 2015
196 Cultura Integral para la movilidad y la seguridad vial	353 Reducir el índice de mortalidad por accidentes de tránsito a 2,8	39 Reducir a 2,8 la tasa mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	2.757.610.883
	354 Reducir el índice de morbilidad (hospitalizados más valorados) a 77,9	40 Reducir a 77,90 la tasa de morbilidad por cada 10.000 vehículos (heridos hospitalizados mas valorados)	2.874.614.315
	355 Reducir el índice de morbilidad (hospitalizados) a 13,6	36 Diseñar 30 campañas en seguridad vial (intervención en vía)	1.346.160.501
		37 Formar 1200 docentes en seguridad vial	371.308.386
		38 Revisar 100% planes de manejo de tránsito	325.377.602
		41 Reducir a 13,6 heridos hospitalizados el índice de morbilidad por cada 10.000 vehículos	2.874.614.315
	356 25 Pactos sobre problemas claves de movilidad que sean abordados con los diferentes componentes de intervención (Pedagogía en seguridad vial y dinámicas de movilidad, contingencias y emergencias, eventos)	42 Implementar 150 programas marco de enseñanza en seguridad vial	563.604.239
		46 Revisar el 90% de los estudios de tránsito	425.718.352
		43 Diseñar 25 pactos de la movilidad con diversos actores institucionales y sociales	977.521.896
		45 Formar 200,000 niños en temas de seguridad vial	770.663.082
			13.287.193.570

Tabla 7: Metas proyecto 1165 -Subsecretaria de Política Sectorial

Para el caso del proyecto 967, tuvo un presupuesto asignado de \$ 5.467.431.876 distribuido en las siguientes metas:

PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN DE DESARROLLO	META PROYECTO	PROGRAMADO 2015
967 Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	358 Fortalecer la interacción entre la Secretaría de Movilidad y la ciudadanía mediante los proyectos asociados a tecnología y/o producción de información. Cada proyecto presentado incorporará y hará explícito el mejoramiento o la generación de canales de comunicación o interacción	1 Formular y ejecutar 1 Plan Estratégico de Tecnología de Información y Comunicaciones Sectorial (PETIC)	694.351.425
		2 Integrar 2,15 Entidades del sector del Sistema Integrado de Información	951.112.484
		8 Integrar 100 Por ciento Información del sector para constituir la en una herramienta de apoyo para la toma de decisiones tanto para directivos como usuarios del común, la cual permitirá conocer en tiempo real el estado actual de condiciones de movilidad.	253.010.178
	359 Incorporar, en cada uno de los proyectos presentados, el uso de programas libres dentro de la estructura de desarrollo de los mismos. Lo anterior, acompañado de la participación en los proyectos de estructuradores y programadores asociados a programas libres	3 Desarrollar 1,30 Proyectos con componente TIC	475.220.059
		5 Liderar 100 Por ciento La provisión, administración, soporte y actualización de la infraestructura tecnológica (hardware y (software) y sistemas de información, en el marco de los procesos estratégicos, misionales, de apoyo y de control	466.018.255
		6 Liderar 100 Por ciento La provisión, administración, soporte y actualización de los sistemas de información de la entidad	1.144.949.087
	360 Crear un canal de comunicación interactivo entre la Secretaría y la comunidad que permita informar el estado de los macro indicadores asociados a la movilidad en la ciudad Movilidad Humana Informando	4 Implementar el 60,93 del canal de comunicaciones interactivo entre la DM y la comunidad	958.057.070
		7 Promover 100 Por ciento La participación y representación ciudadana a través de la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (entidades del sector de movilidad, infraestructura, vehículos, empresas).	388.344.451
		9 Implementar y desarrollar 1 Estrategia de Redes Sociales Virtuales a través de la cual se difunda información en tiempo real relacionada con movilidad.	136.368.866
			5.467.431.876

Tabla 8: Metas proyecto 967 -Subsecretaria de Política Sectorial

Los principales logros, contratos estratégicos, ejecución presupuestal y dificultades por cada proceso o gerencia de proyecto se presentan a continuación:

5.1. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL

5.1.1. Ejecución Presupuestal por Proyectos Prioritarios

Durante la vigencia 2015, la Subsecretaría de Política Sectorial ha adelantado todas las actividades necesarias para alcanzar una ejecución del 100%, sin embargo se presentan situaciones que no

permiten dicho logro, alcanzando al 31 de diciembre el 92% de ejecución (sin considerar los recursos de la planta temporal), principalmente porque quedaron recursos sobrantes por valor de \$855.000.000 del proceso en curso para adjudicar el contrato de concesión para implementar y operar por su cuenta y riesgo el sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá SBP, los cuales no pudieron reducirse de la apropiación pese a las gestiones adelantadas ante la Secretaría de Hacienda, adicionalmente en la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, un proceso relacionado con la Estrategia Lúdico Pedagógica por valor de \$242.028.280 no se pudo culminar, en razón a que el contratista manifestó la imposibilidad de celebrar el convenio de asociación por razones propias a la entidad sin ánimo de lucro; caso similar se presentó en la Dirección de Transporte e Infraestructura con la adición y prórroga al convenio de asociación 20151042 suscrito con la Universidad de los Andes, debido a que se tomó la decisión de no dar continuidad al mismo.

A continuación se presenta el cuadro resumen de la ejecución de la Subsecretaría por proyectos prioritarios sin descontar los recursos de planta temporal y descontándolos.

Rubro presupuestal	DEPENDENCIA	APROPIACION DISPONIBLE (A)	DISPONIBILIDADES (B)	%	COMPROMISOS (C)	%
3-3-1-14-02-19-0339	Total DESS	1.630.025.778	1.348.347.768	83%	1.348.347.768	83%
	Total DTI	7.627.231.783	6.342.498.008	83%	6.342.498.008	83%
	Total SPS	4.046.335.505	4.037.982.945	100%	2.376.601.664	59%
Total 3-3-1-14-02-19-0339		13.303.593.066	11.728.828.721	88%	10.067.447.440	76%
3-3-1-14-02-19-0967	Total OIS	5.467.431.876	5.316.682.175	97%	5.316.682.175	97%
3-3-1-14-02-19-1165	Total DSVCT	13.287.193.570	12.993.289.977	98%	10.296.938.029	77%
Total general		32.058.218.512	30.038.800.873	94%	25.681.067.644	80%

Tabla 9 Apropiación y ejecución presupuestal por proyecto prioritario SPS incluyendo planta temporal

Rubro presupuestal	DEPENDENCIA	APROPIACION DISPONIBLE (A)	DISPONIBILIDADES (B)	%	COMPROMISOS (C)	%
3-3-1-14-02-19-0339	Total DESS	1.630.025.778	1.348.347.768	83%	1.348.347.768	83%
	Total DTI	7.627.231.783	6.342.498.008	83%	6.342.498.008	83%
	Total SPS	855.781.800	847.429.240	99%	847.429.240	99%
Total 3-3-1-14-02-19-0339		10.113.039.361	8.538.275.016	84%	8.538.275.016	84%
3-3-1-14-02-19-0967	Total OIS	5.434.347.613	5.316.682.175	98%	5.316.682.175	904%
3-3-1-14-02-19-1165	Total DSVCT	9.511.343.686	9.217.440.093	97%	9.217.440.093	97%
Total general		25.058.730.660	23.072.397.284	92%	23.072.397.284	92%

Tabla 10 Apropiación y ejecución presupuestal por proyecto prioritario SPS sin incluir recursos para el pago de planta temporal

5.1.2. Ejecución Presupuestal por Dependencias

Los siguientes cuadros muestran la ejecución por dependencias relacionado con las principales actividades que apuntan a las metas en el 2015.

a. Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios

PUNTO DE INVERSIÓN	APROPiación DISPONIBLE (A)	COMPROMISOS (C)	% EJECUCIÓN
30 ENCUESTAS SDM	121.478.419	106.664.161	88%
29 DISTRITOS VERDES	40.000.000	21.838.262	55%
32 GESTIÓN DEL RIESGO (Red vial vital)	182.427.130	171.108.560	94%
34 SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL (VTA)	249.156.370	68.544.770	28%
33 OBSERVATORIO DE CARGA	170.000.000	170.000.000	100%
31 Gestión de la demanda (Cobro por congestión)	-	-	-
28 BANCA DE INVERSIÓN APP	866.963.859	810.192.015	93%
	1.630.025.778	1.348.347.768	83%

Tabla 11: Apropriación y ejecución presupuestal Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios

b. Dirección de Transporte e Infraestructura

PUNTO DE INVERSIÓN	APROPiación DISPONIBLE (A)	COMPROMISOS (C)	% EJECUCIÓN
35 CABLE AEREO	1.203.522.270	1.202.404.816	100%
40 TERCEROS AFECTADOS	355.387.927	259.045.511	73%
37 ACCESIBILIDAD PARA USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)	390.551.060	305.196.061	78%
39 EQUIPAMIENTOS SITP	108.034.710	108.034.710	100%
42 ESTACIONAMIENTOS	51.287.981	51.287.981	100%
43 BICICLETA PÚBLICA	4.968.425.273	3.866.666.667	78%
36 METRO LIGERO	161.761.600	161.761.600	100%
38 AGENDA LOCAL	-	-	-
41 CARGUE Y DESCARGUE	107.057.769	106.897.470	100%
44 OPTIMIZACIÓN CICLORRUTAS	281.203.193	281.203.192	100%
	7.627.231.783	6.342.498.008	83%

Tabla 12: Apropriación y ejecución presupuestal Dirección de Transporte e Infraestructura

c. Despacho Subsecretaría de Política Sectorial

PUNTO DE INVERSIÓN	APROPiación DISPONIBLE (A)	COMPROMISOS (C)	% EJECUCIÓN
72 EMPLEOS TEMPORALES	3.190.553.705	1.529.172.424	48%
1 PRESTACIÓN DE SERVICIOS APOYO A LA GESTIÓN	855.781.800	847.429.240	99%
	4.046.335.505	2.376.601.664	59%

Tabla 13: Apropriación y ejecución presupuestal SPS

d. Oficina de Información Sectorial

PUNTO DE INVERSIÓN	APROPiación DISPONIBLE (A)	COMPROMISOS (C)	% EJECUCIÓN
72 EMPLEOS TEMPORALES	33.084.263	-	-
1 PRESTACIÓN DE SERVICIOS APOYO A LA GESTIÓN	1.102.785.657	1.050.396.057	95%
49 Fabrica de software (Software comercial y software libre)	952.589.987	952.339.623	100%
52 Soporte y actualización de software Base	765.357.281	765.357.281	100%
53 Soporte y actualización de software especializado	337.721.069	337.721.069	100%
50 Software libre (Portal web SIMUR) - (TIC utilizando Herramientas)	123.000.000	123.000.000	100%
51 Soporte y mantenimiento de infraestructura de hardware y software para SIMUR	1.012.502.448	1.002.811.273	99%
45 Aplicaciones móviles, sistemas de información y software utilitario dependencias	136.368.866	136.306.400	100%
47 HERRAMIENTAS TECNOLOGÍAS PARA CAPACITACIÓN DE INFRACTORES (OIS) (DSVCT)	343.000.000	287.728.167	84%
48 Plan de continuidad de operaciones de TI para la SDM (Políticas, sitio alternativo, procedimientos, auditorías y servicios)	498.543.118	498.543.118	100%
46 Centro de Información Estadístico Fase II (SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL)	162.479.187	162.479.187	100%
	5.467.431.876	5.316.682.175	97%

Tabla 14: Apropriación y ejecución presupuestal Oficina de Información Sectorial

e. Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

Por su parte, el proyecto 1165 que tiene una apropiación de \$13.287.193.570 se ejecutó a través de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, y su ejecución hasta el 31 de diciembre del 77% como se resume a continuación acorde con sus principales actividades:

PUNTO DE INVERSIÓN	APROPICIACIÓN DISPONIBLE (A)	COMPROMISOS (C)	% EJECUCIÓN
72 EMPLEOS TEMPORALES	3.775.849.884	1.079.497.936	29%
18 DIVULGACIÓN EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN	1.955.711.294	1.955.711.294	100%
57 OPERACIÓN DE CRUCES FERREOS	1.308.918.944	1.308.918.944	100%
1 PRESTACIÓN DE SERVICIOS APOYO A LA GESTIÓN	3.141.953.170	3.090.077.857	98%
47 HERRAMIENTAS TECNOLOGÍAS PARA CAPACITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	101.248.000	101.248.000	100%
59 PDSV - Formación conductores de taxis y SITP	1.000.000.000	1.000.000.000	100%
56 ESTRATEGIA LUDICO-PEDAGÓGICA	1.270.648.470	1.028.620.190	81%
58 PDSV - Formación docentes y funcionarios en Seguridad Vial	371.308.386	371.308.386	100%
17 MATERIAL INFORMATIVO, EDUCATIVO Y PEDAGÓGICO	-	-	-
55 SEMANA DE LA SEGURIDAD VIAL	180.000.000	180.000.000	100%
74 PDSV - PROGRAMA DE CAPACITACIÓN AUXILIARES DE TRÁNSITO	181.555.422	181.555.422	100%
	13.287.193.570	10.296.938.029	77%

Tabla 15: Apropiación y ejecución presupuestal Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

5.2. Dirección de Transporte e Infraestructura

5.2.1. Proyecto sistema de transporte público de pasajeros por cable aéreo de Bogotá.

Descripción general del proyecto:

El Plan de desarrollo 2012-2016 Bogotá Humana, definió como proyectos prioritarios del programa de movilidad la construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público. El sistema de transporte público se complementará con la construcción de dos líneas de cable que integren las zonas de la ciudad donde las condiciones topográficas de alta pendiente dificultan la operación de los sistemas tradicionales de transporte; mientras que la tecnología de Cable Aéreo es una opción factible de implementar en este tipo de terrenos; La tecnología de cable aéreo resulta ambientalmente amigable, reduce la emisión de agentes contaminantes; reduce la necesidad de adquisición predial y el reasentamiento involuntario de la población.

Objetivo General: Construir 7.0 kilómetros de la red de líneas de cable aéreo de la ciudad

Objetivos Específicos:

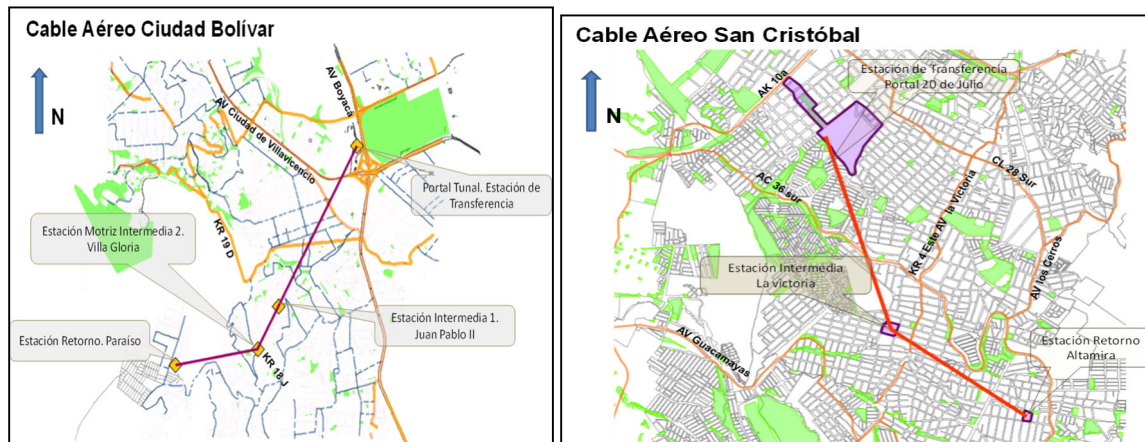
- Aportar a la construcción de una red intermodal de transporte integrando las zonas de la ciudad que presentan condiciones topográficas de alta pendiente y grandes necesidades de transporte de población, con el sistema de Transporte masivo de la ciudad, mediante el sistema de transporte por cable aéreo.
- Promover el uso de sistemas alternativos de transporte a través de la construcción de redes peatonales y de bicicletas que faciliten la accesibilidad de la comunidad a las estaciones del sistema de transporte por cable aéreo.
- A partir de la implementación de la infraestructura de transporte formular un proceso de planeación del territorio que promueva el incremento los indicadores de calidad de vida en las zonas de la

ciudad donde dichos indicadores resultan altamente deficitarios; esto es, en las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal.

Localización:

- Línea N°1: Cable aéreo en la localidad de Ciudad Bolívar, UPZ San Francisco y UPZ Lucero. Estación de transferencia en el Portal Tunal- Estación intermedia: Barrio Juan Pablo II, Estación Motriz: Barrio Villa Gloria, Estación de retorno: Barrio Mirador.
- Línea N°2: Cable aéreo en la localidad de San Cristóbal, UPZ 20 de Julio y UPZ la Gloria Estación de transferencia en el Portal 20 de julio, Estación Motriz: Barrio La Victoria, Estación de retorno: Barrio Altamira

Ilustración 8 -Esquemas del trazado de los Cables Aéreos para Bogotá.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

- Ficha técnica de las líneas de cable aéreo.

Ilustración 9 – Ficha Técnica Línea de Ciudad Bolívar

CONCEPTO	ITEM	OBSERVACIONES
Localidad	Ciudad Bolívar	
PROYECTO	Tunal -Paraíso- Mirador	Origen: Portal Tunal Destino: Barrio Mirador
Longitud:	3.430 metros	
Desnivel:	270 metros	
Estaciones:	4	Portal Tunal (Estación de Integración) Juan Pablo II (estación intermedia) Manitas-Villa Gloria (Estación Motriz) Paraíso Mirador (Estación de Retorno)
Tiempo de viaje desde el Portal Tunal	Tiempo acumulado desde el Portal	Juan Pablo II : 6 minutos Manitas- Villa Gloria: 9 minutos Paraíso Mirador : 13.5 minutos Tiempo total ida y retorno: 27 minutos
Cantidad de pilonas:	24	
Numero de cabinas:	160	

CONCEPTO	ITEM	OBSERVACIONES
Demanda:	capacidad Máxima 3.600 Pasxh	año 2014 : 2626 PasXh (hora pico) año 2034: 3537 pasXh (hora pico) Pasajeros día: 23.031 Pasxdía
Inversión:		Construcción: (Abril 2013) 185.000.000.000 (COP) Gestión predial (año 2013): 22.000.000.000 (COP) Gestión social (año 2013): 4.500.000.000 (COP)
Predios afectados	Por estaciones: 143 predios Pilonas: 48 predios	Programa de reasentamiento integral (191 predios)

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Ilustración 10- Ficha Técnica Línea de San Cristóbal

CONCEPTO	ITEM	OBSERVACIONES
Localidad	San Cristóbal	
PROYECTO	20 de Julio – Altamira	Origen: Portal Tunal Destino: Barrio Altamira
Longitud:	2.824 metros	
Desnivel:	233 metros	
Estaciones:	3	Portal 20 de Julio (Estación de Integración) La Victoria (Estación Motriz) Altamira (Estación de Retorno)
tiempo de viaje desde el Portal 20 de Julio	Tiempo acumulado desde el Portal	La victoria: 7 minutos Altamira: 9 minutos Tiempo total ida y retorno: 18 minutos
Cantidad de pilonas:	22	
Numero de cabinas:	128	
Demanda:	capacidad Máxima 3.600 Pasxh	año 2014 : 2700 PasXh (hora pico) año 2040: 3502 pasXh (hora pico) Pasajeros día: 20.8013 Pasxdía
Inversión:		Construcción: (Abril 2013) 169.000.000.000 (COP) Gestión predial 14.200.000.000 (COP)
Predios afectados	Por estaciones: 84 predios Pilonas: 24 predios	Programa de reasentamiento integral (108 predios)

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Estrategias:

- Proyecto Urbano Integral: Planear y desarrollar el Proyecto bajo un enfoque integral que permita mejorar las condiciones ambientales, cualitativas, sociales y físicas del entorno, con la participación de la comunidad. Concretar las condiciones e intervenciones técnicas, jurídicas, sociales, económico – financieras, urbanísticas y de diseño que permitan, bajo un enfoque integral.
- Articulación-Interinstitucional: Vincular efectivamente a las Entidades Distritales para el desarrollo del proyecto; Integrando las necesidades equipamientos al entorno del proyecto Cable Aéreo. Incentivar y fortalecer el desarrollo de usos y actividades en torno a la infraestructura de las líneas de cable cualificando la accesibilidad social y reforzando la movilidad peatonal, la permeabilidad y la legibilidad de la estructura urbana
- Participación de la Comunidad: fortalecer la participación de la comunidad en aras a mejorar sus condiciones de vida, sus condiciones de movilidad a través de la planeación participativa del territorio.

- Apropiación de lo público: Desarrollar intervenciones integrales de generación y recuperación del espacio público, en cuyo diseño se contemple la arborización, la localización del mobiliario urbano, la iluminación, el tratamiento de pisos, el aprovechamiento de espacios públicos para configuración de miradores, la infraestructura de servicios públicos, y en general, la organización de los elementos de espacio público entre paramentos.

Principales logros alcanzados:

1. Estudios y diseños:

Cable de Ciudad Bolívar: Se finalizaron los estudios y diseños a nivel de factibilidad.

Cable de San Cristóbal: Se finalizaron los estudios y diseños a nivel de factibilidad.

2. Gestión del Proyecto Urbano Integral (PUI) alrededor del proyecto Cable Aéreo:

Cable de Ciudad Bolívar:

- Se finalizó la propuesta Urbanística que define el **Proyecto Urbano Integral (PUI)** del Cable de Ciudad Bolívar.

- Se gestionó el presupuesto de los proyectos que conforman el PUI; especialmente en lo relacionado con los dotacionales que se han propuesto y proyectado alrededor de las estaciones del Sistema Cable y de las áreas de las pilonas. El presupuesto asciende a la suma de \$59.903.532.417 y se detalla a continuación:

EQUIPAMIENTOS PUI CABLE AÉREO CB	ESTUDIOS Y DISEÑOS (vigencia 2016)	CONSTRUCCIÓN (vigencia 2017)
PILONA 6 - SDIS	\$136.960.000	\$1.198.400.000
PILONA 7 - SDIS	\$183.360.000	\$1.604.400.000
SALA TIC - SG	\$227.563.009	
CENTRO DIGNIFICAR - SG	\$152.477.672	
CLAN - SDCRD	\$151.567.595	\$2.229.436.328
SUPERCADÉ - SG		\$10.000.000.000
SKATE PARK - IDRD	\$28.000.000	\$610.000.000
CASA CULTURAL - SDCRD	\$66.851.534	\$960.097.945
POLIDEPORTIVO - IDRD	\$150.000.000	\$660.000.000
PILONA 19 - SDIS	\$263.680.000	\$2.307.200.000
PILONA 20 - SDIS	\$62.103.472	\$1.033.062.369
PILONA 21 - SDIS	\$62.103.472	\$1.033.062.369
PARQUE HUITACA - SDA	\$1.000.000.000	\$11.500.000.000
JARDÍN INFANTIL - SDIS	\$263.680.000	\$2.307.200.000
CASA DE JUSTICIA - SG FVS	\$77.934.133	\$4.689.119.879
SUBTOTAL	\$2.826.280.887	\$40.131.978.890
ACCESIBILIDAD	\$596.000.000	\$19.771.553.527
TOTAL	\$3.422.280.887	\$59.903.532.417

Tabla 16: Presupuesto proyectos PUI

- Se espera conocer el resultado de la definición del presupuesto del Distrito Capital para la vigencia del 2016, para cada uno de los sectores y determinar el presupuesto para el PUI de Ciudad Bolívar.

Cable de San Cristóbal:

- Se finalizó la formulación de la propuesta Urbanística que define el Proyecto Urbano Integral PUI del Cable de san Cristóbal.

- Se inició la gestión interinstitucional para concretar la participación de los diferentes sectores de la administración Distrital en el Proyecto.

3. Gestión Predial

Línea N°1 Cable de Ciudad Bolívar:

- Se viene apoyando a la Dirección técnica de predios del IDU en el proceso de adquisición predial, la gestión jurídica y reasentamiento de la población que fue desplazada involuntariamente por construcción de la Obra pública; al 31 de diciembre de 2015, se había logrado la adquisición de 106 predios, quedando pendientes por adquirir 70 predios, los cuales se encuentran cumpliendo los plazos y términos de los procesos de expropiación administrativa adelantados y/o adelantando el proceso de reasentamiento de los poseedores.

Línea N°2 Cable de San Cristóbal:

- Se finalizaron los insumos requeridos para iniciar el proceso de adquisición predial y reasentamiento de la población que será desplazada involuntariamente por construcción de la Obra pública para 100 predios de los 109 predios impactados por el proyecto.

- A 31 de diciembre de 2015, se han adelantado 365 censos socio-económicos en 87 predios que se encuentran Finalizados.

- Se adelantó la consolidación de los insumos para realizar el cálculo del lucro cesante y daño emergente, y posterior elaboración de los avalúos comerciales.

- Se encuentra en ejecución el contrato interadministrativo 2015-1148 para la elaboración de los avalúos comerciales. Se solicitó a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital la elaboración de 54 avalúos comerciales.

4. Proceso de licitación para construcción:

Línea N°1 Cable de Ciudad Bolívar:

- Proceso de selección cuyo objeto es *"ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCION DE OBRA CIVIL, SUMINISTRO, MONTAJE Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL COMPONENTE ELECTROMECÁNICO, DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS POR CABLE AÉREO TIPO MONOCABLE DESENGANCHABLE, EN LA LOCALIDAD DE CIUDAD BOLÍVAR, EN BOGOTÁ D.C."* se adjudicó el 26 de junio de 2015.

- El contrato IDU 2015-1630, inició el 4 de septiembre de 2015 y se viene ejecutando conforme al siguiente cronograma:

Componente	Avance	Fecha Inicio	Fecha Final
Ajustes a los diseños	17%	2015-09	2016-02
Construcción y montaje electromecánico	0%	2016-02	2017-08
Mantenimiento	0%	2017-08	2018-08

Línea N°2 Cable de San Cristóbal:

- Se actualizó el Valor de proyecto al año 2015, de la siguiente manera:

Financiación	Posibles fuentes	Disponibilidad	Valor
\$186.551.661.586 (cop 2015)	Recursos del cupo de endeudamiento	100%	18.799'114.470
	Recursos del sistema general de regalías	Aplicando	\$ 167.752.547.116

- No se ha realizado gestión alguna para elaborar los Términos de referencia para la contratación.

Contratos estratégicos suscritos

- Convenio interadministrativo N° 1796 del 9 de octubre de 2013 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano

Objeto: Por este medio la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD y el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU, se comprometen a aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para la ejecución de las actividades complementarias relacionadas con la implementación del proyecto Cable Aéreo de Bogotá D.C.

Se realizó la adición y prórroga del convenio, con el propósito de adelantar el Plan de Manejo, de recuperación y restauración ambiental del predio “arenera las Tolvas”. (pilonas 22 y 23).

Valor: 135.000.000,00

- Contrato interadministrativo N° 20151148 del 24 de junio de 2015, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital y el Instituto de Desarrollo Urbano.

Objeto: La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital- UAECD se obliga para con la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM y el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, a realizar la valoración de los predios cuya adquisición será efectuada por el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, por enajenación voluntaria, expropiación por vía administrativa o judicial, sustitución o compensación de zona; requeridos para el desarrollo del Proyecto “Sistema de Transporte público de pasajeros por cable aéreo para Bogotá, en las líneas desde el Portal Tunal hasta el sector Mirador/Paraíso en Ciudad Bolívar y desde el Portal Oriente (20 de Julio) hasta el sector de Altamira en San Cristóbal; mediante la determinación del valor comercial, el lucro cesante y/o daño emergente y/o la certificación de cabidas y linderos en caso que se requiera, con el fin de obtener el avalúo comercial a la fecha de la solicitud.

Valor: \$119.000.000

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades

La desfinanciación del proyecto cable Aéreo de San Cristóbal, generó el retraso en la ejecución de las actividades, principalmente en el proceso de adquisición predial, puesto que, según políticas del IDU, no se elaborarán los avalúos comerciales hasta tanto se tenga certeza de las fuentes de recursos para adelantar el proyecto.

Como alternativa para solucionar la desfinanciación del proyecto, se presentó solicitud de recursos ante el Sistema General de Regalías. La aprobación de la solicitud depende principalmente de la elaboración de los avalúos comerciales.

Así mismo, sin tener certeza del plazo para realizar la adquisición predial resulta muy complejo definir los cronogramas para desarrollar el proceso licitatorio para la construcción de la línea cable aéreo de San Cristóbal.

5.2.2. Seguimiento modos férreos

La Secretaría de Movilidad, en su rol de Autoridad de Transporte en la ciudad de Bogotá, a través de la Dirección de Transporte e Infraestructura adelanta seguimiento a la ejecución de los proyectos en cada una de las Entidades responsables y realiza la gestión con el Gobierno Nacional para la coordinación de las mesas técnicas de discusión de los temas asociados a la cofinanciación de los proyectos de transporte en la ciudad. A continuación se describen los avances de cada una de las iniciativas en los modos férreos, de acuerdo con nuestro rol de seguimiento:

5.2.2.1. Primera línea de metro pesado

Descripción general del proyecto:
--

Objetivo General:

Construcción de 5 kilómetros de la Primera Línea de Metro Pesado PLMB

Objetivos Específicos:

- Medir el avance en la gestión del proyecto Primera Línea Metro Pesado de Bogotá en el marco del componente férreo del SITP
- Con base en los resultados de la Ingeniería Básica Avanzada, apoyar a la Administración Distrital para adelantar la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto PLMB, a través del Convenio No.1880 de 2014 entre el Instituto de Desarrollo Urbano y la Financiera de Desarrollo Nacional y del Convenio entre la Financiera de Desarrollo Nacional y la Empresa de Energía de Bogotá.
- Coordinar las actividades técnicas y administrativas al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad que permitan la correcta ejecución de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto PLMB.
- Suscribir CONPES de "*Declaración de importancia estratégica y cofinanciación del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá D.C.*", para lo cual se requiere de Confis de Aval fiscal, Inscripción del proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y finalmente el Convenio de Cofinanciación entre el Distrito y la Nación.
- Apoyar la definición de la institucionalidad transitoria del proyecto Primera Línea Metro.
- Inicio proceso contractual del proyecto PLMB

Estrategias:

Adelantar la coordinación de las actividades técnicas y administrativas necesarias para la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del proyecto PLMB al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad, el IDU y las demás entidades del orden local y nacional, que sean requeridas para la ejecución del proyecto.

Participar en las reuniones, mesas de trabajo, debates y demás convocatorias que sean realizadas alrededor del proyecto Primera Línea Metro de Bogotá - PLMB como parte del componente férreo del SITP.

Liderar el equipo de trabajo que se conforme con entidades del distrito para el seguimiento a la Estructuración Técnica Legal y Financiera de la PLM a través de los Convenios con la Financiera de Desarrollo Nacional, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Empresa de Energía de Bogotá.

Antecedentes

De acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad², para la consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público, se debe buscar la integración con otros subsistemas de transporte como el masivo férreo (metro, tranvía y tren de cercanías), modos no motorizados, el transporte público intermunicipal y el Transporte Público Individual para brindar un transporte integrado, eficiente, sostenible, con tarifas integradas que correspondan a la capacidad de pago de los usuarios.

De manera similar el Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”, aprobado mediante Acuerdo 489 de 2012³, por el Concejo de Bogotá, presentó una propuesta frente a la intermodalidad y la concreción de importantes proyectos de transporte público para la ciudad y la región. Este plan definió aspectos prioritarios concebidos desde el Plan Maestro de Movilidad, frente a la prioridad del peatón, los ciclistas y el transporte público, y propuso una serie de proyectos y metas que se relacionan con la construcción de infraestructura especializada para el transporte masivo y la introducción de la energía eléctrica, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades cardiorrespiratorias.

Los proyectos del sector movilidad se enmarcan en el Eje 2 del Plan de Desarrollo - Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua, en el Programa – “Movilidad Humana”, esta ubicación tiene una connotación especial, considerando que es una apuesta por lograr un sistema de movilidad que respete el medio ambiente y promueva el uso progresivo de tecnologías limpias. Dentro de los proyectos estratégicos de transporte se encuentran:

- Componente Férreo – Metro Pesado, Metro Ligero, Tren de Cercanías
- Componente troncales y rutas alimentadoras – BRT.
- Componente zonal – Rutas Urbanas
- Cables – Ciudad Bolívar y San Cristóbal

Mediante Contrato de Consultoría No. BM-105 de 2008 la Secretaría Distrital de Movilidad, financiada con recursos del Banco Mundial y regido por sus procedimientos de selección de consultores, adjudicó, a la Unión Temporal conformada Sener, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), Advance Logistics Group, Santander Investment y Garrigues Abogados, e Incoplan S.A., el *“Diseño conceptual de la Red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para la ciudad de Bogotá”*. El proceso incluyó el estudio, desarrollo y propuesta de una Red de Metro Pesado que cubre los corredores viales de mayor tráfico en la ciudad y que son aptos para la implantación de un sistema de transporte masivo de pasajeros y la definición de la primera línea

² Decreto 319 de 2006. Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad Capital

³ Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016.

metro. La Red fue definida para que guardara coherencia con la estructura predominante de los viajes de la ciudad, con la trama urbana de la Capital y con una funcionalidad mínima de un periodo de 20 años

Adicionalmente, mediante Contrato de Consultoría No. BM-106 de 2008 la Secretaría Distrital de Movilidad, financiada con recursos del Banco Mundial y regido por sus procedimientos de selección de consultores, adjudicó, a la Unión Temporal Equity Investment – Metropolitana Milanese la *“Interventoría técnica, legal, administrativa y financiera del contrato cuyo objeto es el Diseño conceptual de la Red de transporte masivo metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para la ciudad de Bogotá”*.

El propósito de este estudio fue el de 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.

Ilustración 11 -Diseño Conceptual Red Metro Pesado.



Fuente: Contrato de Consultoría No. BM-105 de 2008. Secretaría Distrital de Movilidad

El proyecto avanzó en el proceso de estructuración técnica, legal y financiera para lo cual, mediante contrato IDU-849-2013 cuyo objeto fue el *“Diseño para la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP - para la ciudad de Bogotá de Colombia”* se adelantaron los Estudios de Ingeniería Básica Avanzada.

Adicionalmente, mediante Contrato de Consultoría No. IDU-1472-2013 el IDU, adjudicó, Consorcio INTEGRAL - AYESA la *“Interventoría técnica, legal, administrativa y financiera para el contrato cuyo objeto es el Diseño para la primera línea del metro en el marco del sistema integrado de transporte público – SITP - para la ciudad de Bogotá de Colombia”*.

Posteriormente, el 26 de diciembre de 2014, con la firma del convenio 1880 de 2014 entre el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la Financiera de Desarrollo Nacional - FDN se inició el proceso de estructuración integral de la Primera Línea Metro de Bogotá cuyo producto final es la licitación y adjudicación de la construcción. La estructuración integral que se adelanta contempla la conceptualización y recomendación del esquema más eficiente para la financiación del proyecto; la estructuración legal, financiera y técnica del mismo, la promoción para atraer inversionistas para el desarrollo del proyecto y el acompañamiento en la adjudicación, firma y legalización del contrato.

Características Generales de la Primera Línea de Metro Pesado:

Ilustración 12 -Trazado definitivo Primera Línea Metro



Fuente: Consorcio L1. Contrato IDU-849-2013

El trazado final es 100% subterráneo. Inicia en el Portal de las Américas, cruza la Avenida de Ciudad de Cali y continua por el centro de la Avenida Villavicencio hasta la Avenida 1º de Mayo; discurre por esta hasta cruzar el río Fucha y llegar hasta la Avenida la Hortúa y desde esta hasta la Avenida Carrera 10 para tomar la Carrera 13 a la altura de la Calle 28. A partir de la Calle 28 el trazado se sitúa bajo la carrera 13 hasta la Plaza de Lourdes para a continuación pasar a la carrera 11 hasta el final del tramo en la calle 127. Los patios y talleres estarán ubicados al Sur Occidente del portal de las Américas en el predio Bosa 37 para lo cual se hace necesaria la implementación de un Ramal Técnico de Conexión de aproximadamente 4,2 Km.

Tabla 17: Estaciones PLM

TRAMO	No.	ESTACIONES
1	1	Portal de las Américas
	2	Casablanca
	3	Avenida Villavicencio

TRAMO	No.	ESTACIONES
	4	Palenque
	5	Kennedy
	6	Avenida Boyacá
	7	Avenida Primero de Mayo
2	8	Avenida 68
	9	Rosario
	10	NQS
	11	Avenida Santander
	12	Nariño
	13	Hortúa
	14	San Victorino
	15	Lima
3	16	La Rebeca
	17	Parque Nacional
	18	Universidad Gran Colombia
	19	Clínica Marly
	20	Universidad Santo Tomas
	21	Parque Lourdes
4	22	Avenida Chile
	23	Calle 85
	24	Parque 93
	25	Calle 100
	26	Usaquén
	27	Calle 127

Fuente: Consorcio L1. Contrato IDU-849-2013

El anterior trazado fue oficializado mediante los Decretos 577⁴ del 17 de Diciembre de 2013 y 425⁵ del 7 de Octubre de 2014

La estructuración del proyecto, propició el escenario en donde el Gobierno Nacional tomó decisiones sobre el trazado definitivo de la PLMB (fase 1 hasta la Calle 100 eliminando las estaciones Clínica Marly y Casablanca) con base en criterios que buscaron fortalecer las opciones de conectividad e intercambio modal entre el sistema férreo y de buses de la ciudad, haciendo énfasis en la accesibilidad del corredor del borde nor-oriental y del centro expandido de la ciudad. Adicionalmente, se reafirmó el compromiso de la Nación en cofinanciar el proyecto en \$9.653 billones que corresponden al 70% del presupuesto estimado más el servicio de la deuda.

Principales logros alcanzados

- Resultados Fase I de la estructuración integral del proyecto (Convenio 1880 de 2014) Primera Línea Metro de Bogotá, correspondientes a: i) Análisis de bancabilidad de las fuentes de financiación para el proyecto distintas a compromisos presupuestales, ii) Informe Final de Cálculo del OPEX hasta la calle 100, iii) Ficha Descriptiva de las fuentes, iv) Ficha analítica de las fuentes, v) Informe Final de Ingeniería de Valor, vi) Informe consolidado de los análisis efectuados y modelo financiero, vii) Análisis del modelo de transacción propuesto por el Distrito para presentar esquema ante el gobierno Nacional, viii) borrador Documento Conpes para el proyecto PLMB, xi) borrador Convenio de Cofinanciación x) Ayudas de memoria de Comités técnicos y controles de asistencia realizados dentro del período 22 de Mayo de 2015 - 21 de Junio de 2015 y xi) Modelo Financiero ajustado

⁴ "Por medio del cual se modifica el Decreto 398 de 2009, para precisar y adoptar el trazado general del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB- en el marco del Sistema Integrado de Transporte – SITP de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones."

⁵ "Por medio del cual se adiciona el Decreto Distrital 577 de 2013, con el fin de anunciar la implementación del Ramal Técnico de Conexión al trazado del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., en el marco del Sistema Integrado de Transporte (SITP) de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones".

- Declaración de importancia estratégica del proyecto PLMB para la Administración Distrital y Confis de Aval Fiscal y su impacto en el Marco fiscal de Mediano Plazo (junio 16 de 2015)
- Documento preliminar de CONPES (10 de agosto de 2015) correspondiente a la “Declaración de importancia estratégica y cofinanciación del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá D.C.”
- Documento preliminar de Institucionalidad (30 de agosto de 2015) cuyo objeto es “... aunar esfuerzos para definir: (i) la estructura institucional transitoria que regirá el proceso de toma de decisiones requeridas para el avance del proyecto PLMB; (ii) las funciones que deberán cumplir cada uno de los integrantes de esta institucionalidad transitoria; (iii) las obligaciones a cargo de cada una de LAS PARTES requeridas para garantizar el adecuado funcionamiento de la estructura institucional transitoria definida en el presente documento, (iv) la propuesta de la estructura institucional definitiva que requiere el proyecto de la PLMB.
- Elaboración ficha BPIN y Cadena de Valor del proyecto PLMB para inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional.
- Entrega certificación fuentes de financiación del Distrito por parte del Confis Distrital y de la Financiera de Desarrollo Nacional al Ministerio de hacienda y Crédito Público.
- Envío de comunicación al Departamento Nacional de Planeación por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá en donde se da prioridad al proyecto PLMB.
- Firma Contrato entre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Financiera de Desarrollo Nacional (17 de septiembre de 2015) cuyo objeto es la “Elaboración de estudios para la estructuración financiera del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá (en adelante “La Estructuración”), así como el análisis y evaluación de alternativas que permitan determinar la forma específica en que la Nación participará en la cofinanciación de dicho Proyecto.”
- Inicio fase 2 de la Estructuración técnica, legal y financiera de la Primera Línea Metro de Bogotá (28 de septiembre de 2015)
- Mesas de trabajo semanales entre el Gobierno Nacional (Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Financiera de Desarrollo Nacional) y el Distrital (Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Hacienda, Instituto de Desarrollo Urbano y TransMilenio S.A.), para la formulación de la participación de la nación en la Cofinanciación del proyecto PLMB, Documento Conpes, Confis y Convenio de Cofinanciación.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades:

Teniendo en cuenta las condiciones actuales de movilidad del Distrito, la inversión para la conformación y consolidación del Sistema Integrado de Transporte debe darse en el marco de políticas de desarrollo y movilidad integral. En tal sentido, las actuaciones sobre cada uno de los modos de transporte público masivo (Metro, Metro ligero, BRT, Buses, Cables), deben priorizarse frente al transporte privado, debido a que las intervenciones para su mejora, conllevan los impactos más significativos en términos de equidad y sostenibilidad en el desarrollo del territorio y sus habitantes.

De acuerdo con lo anterior se debe dar prioridad a la construcción e integración de los modos férreos como ejes estructuradores del Sistema de Transporte Público de la Ciudad.

Demoras en la iniciación de la Fase I de estructuración integral del proyecto (Convenio 1880 de 2014) Primera Línea Metro de Bogotá, y necesidad de ampliación del plazo inicial de 4 a 5 meses.

Demora en la adhesión por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Convenio con la Financiera de Desarrollo Nacional, retrasando el inicio de la Fase 2 de estructuración integral del proyecto al 28 de septiembre de 2015.

Demora en el Concepto por parte del Departamento Nacional de Planeación, el cual según lo establecido en la Ley 1483 de 2011 artículo 1, literal d, en razón a la participación de la Nación como cofinanciador se requiere contar con el concepto previo y favorable de la Entidad para la expedición de vigencias futuras excepcionales.

Demora en la aprobación del documento CONPES de “Declaración de importancia estratégica y cofinanciación del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá D.C.”

Dilación en la suscripción del Convenio de Institucionalidad Transitoria cuyo objeto es “... aunar esfuerzos para el avance del proyecto Primera Línea Metro de Bogotá - PLMB.

Otros aspectos relevantes

Se deberá dar continuidad a los estudios y análisis legales, financieros y económicos que requiera el proyecto, así como la consolidación de los estudios técnicos entregados con la ingeniería básica, de manera que en su conjunto permitan contar con los “estudios previos” requeridos para los procedimientos contractuales a realizar.

Se debe hacer promoción del proyecto entre las diferentes entidades relacionadas con el desarrollo del mismo, la ciudadanía y potenciales interesados en su desarrollo.

Se requiere realizar la apertura de un cuarto de datos en el que los interesados puedan conocer en detalle los documentos que soportan los estudios y documentos previos de los procesos de selección a realizar.

Dar continuidad a través de la Financiera de Desarrollo Nacional para la elaboración de los documentos contractuales necesarios para adelantar los procesos de selección requeridos, pliegos de licitación o documentos que se requieran, de acuerdo con el modalidad de contratación elegida para poder llevar a cabo los estudio y diseños definitivos y su construcción.

5.2.2.2. Proyecto metro ligero

Descripción general del proyecto:

Objetivo General.

Construcción de 44.1 kilómetros de la Red de Metro Ligero

Objetivos Específicos.

- Medir el avance en la gestión del proyecto Metro Ligero Regional Urbano en el marco del componente férreo del SITP

- Con base en los resultados del Estudio Estratégico de Preinversión y Caracterización de la Demanda RML, apoyar técnicamente la revisión, validación, evaluación y complementación de las iniciativas privadas para la RML.
- Realizar la revisión de los productos entregados en desarrollo de las consultorías que se adelanten en marco de la estructuración del componente férreo del SITP, con el apoyo del equipo de trabajo que se conforme.
- Realizar la revisión y emitir concepto sobre el contenido de los productos entregados en desarrollo de los proyectos de Asociación Público Privada, en sus diferentes etapas, relativos a los accesos viales a la ciudad
- Iniciar el proceso licitatorio de las APP que se encuentran en factibilidad y cuya viabilidad permiten la realización del proyecto.

Estrategias:

Adelantar la coordinación de las actividades técnicas y administrativas al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad que permitan la revisión, validación, evaluación y complementación de las iniciativas privadas para la construcción, operación y mantenimiento del sistema Metro Ligerero en los diferentes corredores estratégicos de la ciudad.

Participar en las reuniones, mesas de trabajo, debates y demás convocatorias que sean realizadas alrededor del proyecto Red de Metro Ligerero como parte del componente férreo del SITP.
Antecedentes:

De acuerdo con lo dispuesto en el Plan Maestro de Movilidad⁶, para la consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público, se debe buscar la integración con otros subsistemas de transporte como el masivo férreo (metro, tranvía y tren de cercanías), modos no motorizados, el transporte público intermunicipal y el Transporte Público Individual para brindar un transporte integrado, eficiente, sostenible, con tarifas integradas que correspondan a la capacidad de pago de los usuarios.

De manera similar el Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” aprobado mediante Acuerdo 489 de 2012⁷, por el Concejo de Bogotá, presenta una apuesta ambiciosa frente a la intermodalidad y la concreción de importantes proyectos de transporte público para la ciudad y la región. Este plan definió aspectos prioritarios que fueron concebidos desde el Plan Maestro de Movilidad, frente a la prioridad del peatón, los ciclistas y el transporte público, y propone una serie de proyectos y metas que se relacionan con la construcción de infraestructura especializada para el transporte masivo y a la introducción de la energía eléctrica, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades cardiorrespiratorias.

Los proyectos del sector movilidad se enmarcan en el Eje 2 del Plan de Desarrollo - Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua, en el Programa – “Movilidad Humana”, esta ubicación tiene una connotación especial, considerando que es una apuesta por lograr un sistema de movilidad que respete el medio ambiente y promueva el uso progresivo de tecnologías limpias. Dentro de los proyectos estratégicos de transporte se encuentran:

⁶ Decreto 319 de 2006. Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad Capital

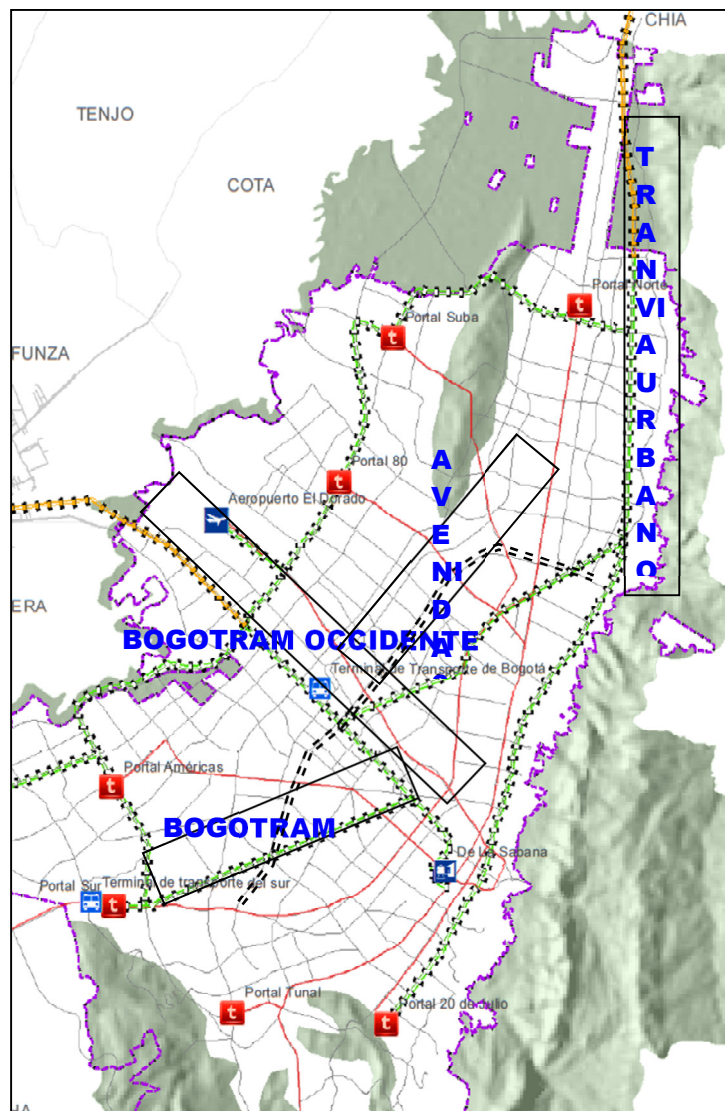
⁷ Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016.

- Componente Férreo – Metro Pesado, Metro Ligero, Tren de Cercanías
- Componente troncales y rutas alimentadoras – BRT.
- Componente zonal – Rutas Urbanas
- Cables – Ciudad Bolívar y San Cristóbal

La Red de Metro Ligero para Bogotá y su conexión con la región es un proyecto que permite a la ciudadanía disponer de un servicio de transporte público con calidad, equidad y ambientalmente sostenible, tal como la experiencia internacional y la asesoría de expertos en la materia lo han demostrado. Por tal motivo se consideró como un proyecto prioritario dentro del Plan de Desarrollo 2012-2016, para lo cual se están adelantando al interior de la Administración Distrital todas las acciones necesarias para lograr el desarrollo de este proyecto actuando bajo el marco legal que actualmente se tiene. El Plan Maestro de Movilidad, por su parte, establece que en los proyectos y actividades contemplados, se incentivará la participación público privada dentro de condiciones de sostenibilidad financiera de los proyectos para los particulares, pero siempre bajo la regulación y orientación del Distrito.

La red de metro ligero para la ciudad se encuentra establecida en el Acuerdo 489 de 2012 *“Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 Bogotá Humana”*, en su artículo 28 Programa de Movilidad Humana, que establece dentro de los proyectos prioritarios: *“La red de metro ligero comprende un anillo férreo urbano con una longitud de 78.3 kilómetros conformado por los corredores férreos existentes: del norte (NQS), el corredor de occidente desde la carrera Séptima por calle 13, hasta la Avenida Ciudad de Cali. Por el borde oriental, un corredor sobre la Carrera Séptima, iniciando desde el Portal 20 de Julio hasta la Calle 193, cruzando al occidente sobre la Avenida San José (calle 170) donde se conecta con la Avenida Longitudinal de Occidente, hasta el Portal de Las Américas. Se tiene proyectado construir 44,1 kilómetros en este período, sobre la carrera Séptima desde la calle 193 al portal 20 de julio, y la conexión sobre el anillo férreo desde la NQS hasta la Estación de la Sabana, pasando por el Kilómetro 5, extendiendo 3.6 kilómetros hasta la Avenida Ciudad de Cali...”* Ver Figura

Ilustración 13 -Red Metro Ligero. Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Humana”



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Principales logros alcanzados

La ley 1508 de 2012 de Asociaciones Público Privadas - APP y sus decretos reglamentarios, compilados mediante Decreto Nacional 1082 del 26 de mayo de 2015 “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional” desplegaron la posibilidad de involucrar al sector privado en la ejecución de proyectos de interés público, bajo esquemas de APP, donde los recursos que genera el mismo proyecto pueden apalancar la inversión, los costos financieros y los gastos en operación y mantenimiento, estimulando la participación y competencia de firmas con amplia experiencia nacional e internacional y con músculo financiero suficiente que respalde y garantice el éxito en el desarrollo de los proyectos.

A la fecha, se han presentado varias Iniciativas Privadas para llevar a cabo los estudios, construcción, operación y mantenimiento del sistema Metro Ligero en diferentes corredores estratégicos de la ciudad por medio de Asociaciones Público Privadas. Debido a esto, el Distrito ha iniciado la revisión, validación, evaluación y complementación de dichas propuestas. El avance de los citados proyectos se describe a continuación:

CORREDOR FÉRREO DE OCCIDENTE

Originadores de la Iniciativa: estructura plural REGIOTRAM, conformada por las empresas Torrecámara y Vossloh de España y Concreto de Colombia.

Objeto: Construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria que parte de la Estación Central de la Sabana hasta el municipio de Facatativá, Ramal al Aeropuerto y extensión de la línea hasta la carrera 8 por la Calle 19.

Tipo de Iniciativa: Alianza Público Privada de Iniciativa Privada con aportes públicos inferiores al 30%.

Estado: En validación la etapa de factibilidad por parte de las entidades receptoras: La Agencia Nacional de Infraestructura, la Empresa Férrea Regional S.A.S. y TRANSMILENIO S.A.

CORREDOR FÉRREO DEL SUR

Originadores de la Iniciativa: estructura plural REGIOTRAM, conformada por las empresas Torrecámara y Vossloh de España y Concreto de Colombia.

Objeto: Construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria que parte de la Estación Central de la Sabana hasta Soacha.

Tipo de Iniciativa: Alianza Público Privada de Iniciativa Privada con aportes públicos inferiores al 30%.

Estado: En validación la etapa de factibilidad por parte de las entidades receptoras: La Agencia Nacional de Infraestructura, la Empresa Férrea Regional S.A.S. y TRANSMILENIO S.A.

AVENIDA 68

Originadores de la Iniciativa: METROVIAS PANAMERICANAS SAS MVP, con acompañamiento técnico – operativo de SENER Y METRO BILBAO

Objeto: Implementación de un Metro Ligero por la Avenida Carrera 68 en la ciudad de Bogotá, cuyo trazado va desde la Calle 100 entre Carreras 9A y 11 hasta el Puente de Venecia en la Avenida 68 con Autopista Sur.

Tipo de Iniciativa: Alianza Público Privada de Iniciativa Privada sin aportes públicos.

Estado: Se entregaron los estudios de factibilidad el pasado 17 de abril de 2015, para iniciar la etapa de evaluación según la normatividad de las APP.

CARRERA 7

Originadores de la Iniciativa: Concesionaria Tranvía Urbano del Oriente.

Objeto: Financiación, diseño, construcción, operación y mantenimiento del Proyecto Férreo Tranvía Urbano del Oriente que será implementado a lo largo de la Carrera 7 desde la Estación del Museo Nacional hasta la Calle 110, y de allí hasta la Carrera 9 a la altura de la Estación de Usaquén hasta llegar a la Calle 170 en el norte de la ciudad de Bogotá.

Tipo de Iniciativa: Alianza Público Privada de Iniciativa Privada sin aportes públicos.

Estado: En etapa de prefactibilidad, de acuerdo con la Ley de APP.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades

La meta física del proyecto depende del éxito de las iniciativas privadas para la construcción, operación y mantenimiento de la RML, dado que el proyecto desde su concepción se propuso para ser desarrollada sin recursos públicos desplegando la posibilidad de involucrar al sector privado en su ejecución.

Otros aspectos relevantes

Se deberá dar continuidad al apoyo, acompañamiento y seguimiento a la revisión y validación de las iniciativas privadas de APP de Tren Ligero en los diferentes corredores que se encuentran en etapa de factibilidad y las demás que se presenten en el marco de la Ley 1508 de 2012

Se debe hacer promoción del proyecto entre las diferentes entidades relacionadas con el desarrollo del mismo, la ciudadanía y potenciales interesados en su desarrollo.

Apoyo, acompañamiento, seguimiento y gestión en la formulación del esquema institucional de cara a la fase IV del Sistema Integrado de Transporte Público. Incorporación componente férreo.

Coordinación de las actividades técnicas y administrativas al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad, con las demás entidades del orden local y nacional, que sean requeridas durante la ejecución del proyecto.

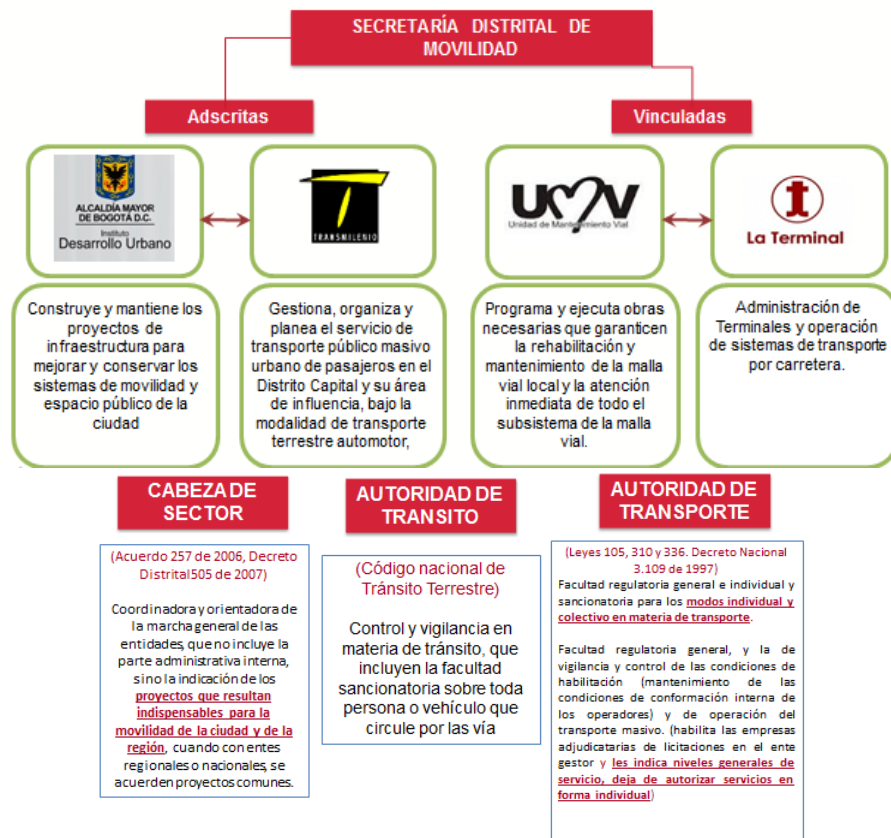
5.2.3. Implementación del sistema integrado de transporte - SITP

Descripción general del proyecto:

De acuerdo con el Decreto 567 de 2006, la Secretaría de Movilidad tiene como objetivo principal orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad 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. En este sentido funge como autoridad de tránsito y transporte y debe orientar y planear las políticas asociadas al servicio de Transporte Público Urbano.

Adicional a lo anterior, y de acuerdo con la estructura organizacional del Distrito Capital, la Administración está dividida en Sectores y la SDM actúa como Cabeza del Sector Movilidad, conformada de la siguiente manera:

Ilustración 14 -Estructura Organizacional del Distrito Capital (Movilidad)



En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad como Autoridad de Tránsito y Transporte es actor fundamental dentro del proceso de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, principalmente en cuatro componentes:

- a. Definición de Política Pública que facilite la implementación del SITP
- b. Regulación del Sistema de Transporte
- c. Control en vía
- d. Información y atención al Usuario

A continuación se describe cada una de las acciones adelantadas en el 2015, desde la Dirección de Transporte e Infraestructura asociadas a la implementación del SITP.

El Plan de Desarrollo Vigente, estableció dentro de sus metas la implementación al 100% del Sistema Integrado de Transporte Público SITP. Asociado a dicha meta, desde la Dirección de Transporte e Infraestructura se ha liderado la concreción de dos componentes de Política Pública asociado al SITP: Accesibilidad a la Población con Discapacidad al SITP y el desarrollo de programas asociados a la democratización del sistema y a la protección de derechos de la población posiblemente afectada con la implementación del SITP.

En el componente de regulación del sistema de transporte, la Dirección de Transporte e Infraestructura es el área encargada de efectuar los análisis técnicos asociados al seguimiento a la implementación del SITP, soporte técnico de la reglamentación expedida por la SDM para facilitar la

transición del TPC al SITP, desmonte de rutas TPC por efectos de la implementación de servicios en el SITP, estructuración de la defensa técnica de las decisiones tomadas en marco de la implementación del SITP en los procesos que son allegados a la Dirección de Asuntos Legales, seguimiento al proceso de desintegración física de los vehículos no operativos a cargo de las modalidades existentes (Factor de calidad, Operadores SITP y Fondo cuenta). A continuación se efectúa un resumen de los avances para el año 215:

Principales logros alcanzados

- Avance Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP

La Secretaría Distrital de Movilidad a través del Contrato de Servicios de Consultoría No. 068 de 2010 (BID) “*Diseño y acompañamiento del Plan de Implementación detallado Día a Día del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP*”, construyó la propuesta de Plan de Implementación y Cronograma de Actividades que permitiera poner en funcionamiento gradualmente y de manera exitosa los diferentes componentes del nuevo Sistema de Transporte Público de Bogotá - SITP. Desde el año 2012 con el inicio de operación del SITP, la SDM en coordinación con el Ente Gestor ha adelantado los análisis técnicos conducentes a la actualización del Plan de Implementación y Plan de Desmonte de rutas e TPC, en concordancia con las condiciones de prestación del servicio y la oferta del SITP.

Los planes mencionados, responden a la coordinación de los componentes de infraestructura, SIRCI, alistamiento de la operación, plan de comunicaciones y elementos de información.

El plan de implementación define el momento en el cual ingresa cada una de las rutas del SITP, teniendo en cuenta la gradualidad en la implementación, esta implantación gradual significa la puesta en marcha por paquetes o grupos de rutas, que permitan mantener el control sobre la logística de la implantación y mitigar los impactos negativos que se puedan generar sobre los usuarios y la movilidad de la ciudad, garantizando el servicio a los usuarios. A fecha de 30 de octubre se presenta el avance del SITP del 83%, discriminado por los siguientes componentes y reportado por el ente gestor TRANSMILENIO S.A:

Tabla 18. Avance por componente del proceso de implementación

ÍTEM	TOTAL SITP	Oct.2015	Avance
RUTAS [No.]	450	331	74%
FLOTA [No.]	10550	7149	68%
CONDUCTORES [No.]	26715	19884	74%
ESTACIONES Y PORTALES [No.]	25	25	100%
PARADEROS [No.]	6737	6787	101%
PATIOS [Ha]	120	100,23	84%
PUNTOS DE VENTA Y RECARGA [No.]	4600	3592	78%
Porcentaje de avance global del proceso de implementación		83%	

Fuente: TMSA

- Implementación esquema SITP Provisional

Transcurridos más de tres (3) años desde la expedición del Decreto 156 de 2011, por medio del cual se adopta la etapa de transición del TPC al SITP y logrado un avance importante en el proceso de implementación del SITP, superior al 81%, y según comunicación 2015EE3813 efectuada por TRANSMILENIO S.A. a la Secretaria Distrital de Movilidad, el Sistema Integrado de Transporte

Público –SITP de Bogotá se encontraba en un estado de desarrollo que ya le permite atender la demanda de toda la ciudad, se inicia un proceso de análisis y coordinación con el Ente Gestor para definir las acciones asociadas al diseño de la recta final de la etapa de transición del TPC al SITP.

De otro lado, se debe tener en cuenta que existen varios factores que han afectado el proceso de implementación; entre otros, es importante mencionar dos aspectos:

En primer lugar, aún existe un remanente de vehículos del TPC que no han migrado al SITP, entre otras razones por la problemática generada por las empresas COOBUS y EGOBUS, empresas adjudicatarias de las zonas SITP Fontibón, Perdomo y Suba Centro, intervenidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, desde el año 2014, que impide que éstos puedan ser adquiridos en el plazo inmediato.

En segundo término, los concesionarios del SITP presentan retrasos en la desintegración, puesto que algunas empresas han manifestado que no tienen la obligación de realizar la desintegración de la flota del TPC a su cargo, dado que aún no se ha dado la finalización de la integración total del Sistema, alegando que la cláusula 12 del contrato, anteriormente citada, establece que la obligación del desintegrar el 90 % de la flota a cargo se realizará *“desde el inicio de la operación regular hasta la finalización de la integración total del sistema”*.

Esta interpretación de algunos concesionarios, ha ocasionado muchas dificultades en la implementación del sistema, toda vez que si estas empresas no desintegran la flota del servicio de transporte público colectivo, los propietarios de dichos vehículos se ven obligados a seguir trabajando en dicho servicio, compitiendo con el SITP, generando sobreoferta de vehículos en la ciudad, menores usuarios en el Sistema, mayor contaminación ambiental, problemas sociales para los propietarios que son retirados del servicio, déficit financiero del Sistema que debe ser cubierto con recursos del erario público y en general, impidiendo que los beneficios de la integración puedan llegar a los usuarios del servicio de transporte público en el Distrito Capital.

Lo anterior exigió a la Administración Distrital a tomar dos decisiones, que se encuentran estipuladas en el Decreto Distrital 190 de 2015 "Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones", en concordancia con las decisiones tomadas a través de la expedición del Decreto 580 de 2014, "Por el cual se dictan medidas orientadas a la consolidación de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. en su etapa de integración del transporte público colectivo al transporte masivo". La primera, diseñar el mecanismo final de operación del remanente de vehículos del servicio de transporte público colectivo, bajo la premisa de una complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, el cual estaría gobernado por TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del SITP y la segunda adoptar un cronograma de desintegración de vehículos el cual deben dar cumplimiento los operadores, en marco del seguimiento que el Ente Gestor efectuó.

De esta manera, el objetivo es que cada vehículo del transporte público colectivo preste el servicio de transporte público en las condiciones requeridas por el SITP y que sea retirado oportunamente, cuando su operación ya no sea necesaria para la ciudad. Para garantizar la adecuada finalización de la etapa de transición del TPC, establecida mediante Decreto 156 de 2011, el Decreto 190 de 2015 ordena terminar los permisos de operación temporal actualmente asignados a las empresas de transporte público colectivo, de tal manera que las rutas y el esquema operativo que venían utilizando para prestar el servicio, finalice durante el transcurso del mes de Junio. Para ello, a partir del primero de Junio de 2015, se enviaron las comunicaciones de finalización de los permisos temporales existentes.

Se invitó a las empresas con vehículos con Tarjeta de Operación para hacer parte del esquema provisional y las empresas interesadas solicitaron a la Secretaría Distrital de Movilidad autorización para operar las rutas provisionales, en el marco de un convenio de colaboración empresarial, según lo dispuesto en el artículo 36 del Decreto 170 de 2001 y la Resolución 17 de 2013, modificada por la Resolución 513 de 2015, por lo que esta entidad autorizó el permiso de operación especial y transitorio a dichas empresas por medio de la Resolución 518 del 08 de julio de 2015, la cual fue modificada con la resolución 652 de septiembre de 2015.

Las Resolución 652 de 2015, otorga un permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del Sistema Integrado de Transporte Público, a las empresas que voluntariamente mostraron su interés en participar en el nuevo esquema a través de un Convenio de Colaboración Empresarial, según lo previsto en la Resolución 347 de 2015, mediante la cual se adopta el Reglamento Operativo en el marco del Decreto 190 de 2015.

A continuación se presenta un balance general del SITP provisional a fecha de corte 30 de octubre de 2015:

Ilustración 15-Balance General del SITP provisional 30 octubre 2015



Tal como se indica en la figura anterior, inicialmente se incluyeron en el esquema provisional un total de 152 rutas. En el proceso de implementación y seguimiento se adelantó un análisis en donde se definió la necesidad de eliminar 22 rutas del esquema provisional por contar con cobertura en SITP, vacancia en TPC, optimización de servicios, razón por la cual se implementaron un total de 137 rutas en el esquema provisional para una flota aproximada de 5000 vehículos.

- Etapa de transición

En el marco de la etapa de Transición se han desarrollado, entre otras, las siguientes actividades en busca de garantizar una adecuada prestación del servicio de transporte:

- Mesas Técnicas y trabajo conjunto con TRANSMILENIO S.A., para revisar modificaciones para mejorar la operación y cobertura del SITP y el avance en el retiro de rutas TPC, teniendo en cuenta los servicios implementados.
- Análisis para la cancelación de Tarjetas de Operación de vehículos del TPC.
- Proceso para puesta en marcha e implementación y seguimiento del esquema provisional de manera conjunta con TMSA.
- Elaboración estudio para implementación del esquema provisional
- Elaboración de actos administrativos que soportan el esquema provisional, tales como: Decreto 190/2015, Resoluciones 513, 518, 652 de 2015, Resolución 347/15(TMSA), circular informativa 04 y 010/2015.
- Ajuste capacidad global de la ciudad, a través de la Resolución 728 de 2015

- Elaboración estudio de Análisis de Operación de rutas del SITP (frecuencia y Ocupación), el cual fue enviado para TMSA, para tomar las medidas correctivas del servicio.
- Apoyo estudios de Carriles Preferenciales en: Carrera 7ª entre calles 100 y 170, Avenida Calle 72 entre Carrera 7 y 15, Carrera 15 entre Calle 72 y 127, Avenida NQS entre Carrera 68 y Calle 92.
- Acompañamiento a operativos a vehículos que operan de manera ilegal rutas ya desmontadas.
- Implementación Par vial Engativá Pueblo.
- Diseño y viabilidad del retorno en Antigua Vía al Llano vereda los Soches. Se remitió al IDU para obra y adecuación.
- Mesas de Trabajo con el Ministerio para revisar cobertura de sectores fuera del perímetro del Distrito que era servido por el TPC, y que no está diseñado en el SITP.

- Socialización e Información al Usuario

Desde la adopción del SITP para Bogotá, la Secretaria Distrital de Movilidad - SDM ha promovido los mecanismos de participación ciudadana, no sólo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 30 del Decreto 309 de 2009, sino con la claridad, de que este tipo de cambios, requieren de una participación activa de la ciudadanía, que debe modificar sus comportamientos de marras, adquirir nuevas conductas y ajustarse a los nuevos modelos de transporte en la ciudad.

Desde el año 2010, se impulsó la conformación de los Comités de Movilidad Local- SITP, con los voceros de las diferentes UPZ's, ciudadanos que participaron en diversos espacios sociales, comunitarios e institucionales de la Localidad con el objetivo de revisar, en una primera etapa, el diseño de rutas y paraderos del Sistema, verificando la cobertura que éste ofrecía en cada localidad y de manera consensuada, realizar los ajustes correspondientes para garantizar, la cobertura de transporte en toda la Ciudad.

Dado que la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, se ha venido realizando en forma gradual, de acuerdo al Plan de Implementación y al Plan de Desmonte de las rutas del transporte público colectivo TPC; la participación de la comunidad ha sido fundamental, para el ajuste de los trazados y la implementación de las rutas y los servicios.

Con el Acuerdo Distrital 239 de 2006, *"por medio del cual se organiza el control social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá, Distrito Capital"*, se crearon los Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá D.C, como instancia institucional de participación y control ciudadano.

El 1 de junio de 2015, mediante Resolución 446, de la Secretaria Distrital de Movilidad, reconoce al Comité Distrital de Desarrollo y Control Social de Usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Masivo, Colectivo e Individual de Pasajeros en Bogotá, D.C., mecanismo de participación que ha jugado un papel preponderante en la socialización del proceso de implementación del modo Zonal, complementario, auxiliar y provisional del SITP, en las diferentes Localidades.

Bajo esquemas similares, la SDM fortalece los enlaces con las comunidades de todas las localidades, desde los Centros Locales de Movilidad – CLM - lo cual cumple también los objetivos establecidos en el Plan Institucional de Participación (PIP) que busca permitir a la ciudadanía informarse, expresarse y organizarse alrededor de temas de movilidad desde el principio de corresponsabilidad, logrando que la entidad incorpore en sus procesos estratégicos, misionales, de apoyo y evaluación los resultados de la participación ciudadana, en este orden:

- Promover la participación y la organización en temas de movilidad.
- Establecer procesos estratégicos, que orienten en el diseño y ejecución de acciones participativas para minimizar los riesgos en la vía.
- Atender y hacer seguimiento a las solicitudes que presenta la comunidad de las diferentes localidades, con el fin de disminuir tiempos de desplazamientos y mejorar los canales de interacción entre la ciudadanía y la Secretaría Distrital de Movilidad.

Este relacionamiento directo, permite el desarrollo de las líneas de acción estratégicas de los CLM, las cuales corresponden a:

Línea de Participación: Desarrolla acciones pertinentes a la articulación de la SDM con las instituciones locales, organizaciones sociales y la comunidad, para mejorar/fortalecer la movilidad en las localidades, UPZ's y barrios de Bogotá.

Línea de Formación: Brinda capacitaciones a las comunidades, organizaciones e instituciones locales, en temas de Plan Maestro de Movilidad, Participación en Movilidad y Movilidad Segura.

Línea de información: Brinda atención a la comunidad sobre los servicios de la SDM y el sector de Movilidad. Asesora en trámites, consultas y solicitudes en temas de movilidad

En el proceso de desmonte gradual del Transporte Público Colectivo y su transformación al SITP, los CLM realizaron diversas acciones, como:

- Asesorar a la comunidad en todos los componentes, que implicaron la puesta en marcha de los modos zonales, auxiliares, complementarios y provisionales: recorridos, rutas, paraderos, uso, tarjetas, entre otros
- Identificar junto con la comunidad, problemas prioritarios de las rutas
- Involucrar a las autoridades locales: alcalde, ediles, policía y entidades con asiento en la localidad y a otros actores locales: representantes de instituciones, sector privado, comercio, otros, brindándoles conocimiento respecto al modelo implementado con el SITP
- Promover la participación y la organización de la comunidad en torno a la movilidad y al SITP
- Proponer acciones sostenibles y colectivas para mejorar la movilidad en las localidades.
- Apoyar en la ejecución de los planes y programas de educación vial
- Realizar recorridos con las comunidades para reconocimiento de la problemática en el territorio y gestionar ante TMSA como ente gestor del SITP y ante la misma SDM, las solicitudes que requieren de alguna intervención.
- Atender las solicitudes de los habitantes y autoridades de la localidad en materia de información sobre el SITP
- Coordinar la realización de la feria de servicios para personalizar tarjetas, capacitar, informar y socializar con las comunidades los cambios del modelo de transporte y la implementación del SITP en las localidades.
- Asistir a todos los espacios generados por las comunidades: reuniones, asambleas, audiencias, cabildos, entre otros, para resolver todas las inquietudes planteadas por las comunidades, las instituciones, o los sectores organizados en las localidades

Los Centros Locales de Movilidad, participan activamente en: reuniones, mesas de trabajo, mesas de ruteo, audiencias públicas, cabildos, donde adicional a revisar las dificultades locales y generar las agendas para tratarlos, se divulga y promociona el uso adecuado del SITP en las localidades en coordinación con el equipo técnico de la Dirección de Transporte e Infraestructura.

En este orden y también con los objetivos antes propuestos, TMSA fortalece su equipo de Gestión Social, que hacen parte de la Subgerencia de Comunicaciones y Atención al Usuario, este equipo cuenta con gestores para cada una de las zonas operacionales del SITP y de manera conjunta con los equipos de SDM hace parte de las dinámicas de trabajo y participación que se construyen con la comunidad en cada localidad y territorio; las estrategias y actividades se resumen en:

Tabla 19: Estrategias y actividades del equipo de Gestión Social

ESTRATEGIA	ACTIVIDADES
Reconocimiento de Zonas de Influencia	Recorrido de reconocimiento de la ruta, área de influencia y equipamientos aledaños.
	Identificación de Grupos de Interés de mayor afectación
	Identificación de segmentos viales con mayor demanda.
Fortalecimiento de Red interinstitucional	Reunión con Alcaldía Local, Secretaria de Gobierno, Secretaria de Movilidad y TRANSMILENIO S.A
	Reunión con IDPAC
	Participación en Consejo Local de Seguridad
	Participación en Consejo Local de Gobierno
	Reunión de Equipo Interinstitucional
Reuniones de Socialización	Reunión con Comunidad Caminos de Esperanza y Edil por salida de Ruta TCP C66 y socialización de la T37
	Información a Líderes UPZ Casa Blanca y Suba Centro en el marco de la Junta Zonal de Suba
	Presentación de la información de rutas estratégicas a la Junta Administradora Local
	Socialización con líderes de Caminos de la Esperanza
	Socialización con presidentes de Junta UPZ Tibabuyes
	informar Generalidad del Cambio del modelo de Transporte a presidentes de JAC a través de ASOJUNTAS
Jornadas de Personalización	Jornadas de personalización de tarjetas en sectores de desmonte TPC e implementación SITP
Recorrido en bus SITP	Recorrido en ruta estratégica con líderes de las zonas de influencia
Jornadas de divulgación por barrios	Ubicación de un punto (Carpa) en intersección de alta demanda de usuarios de transporte público y distribución de equipo de trabajo por cuadras aledaños.
Jornadas informativas en puntos con población cautiva	Previa autorización de los puntos de intervención, entrega de pieza informativa sobre rutas (plan de viaje/ruta estratégica entre otros). En filas de salas de espera.
PMU Local	Evaluación y seguimiento de las novedades presentadas a causa del desmonte TPC
Carteleras Informativas	Ubicación de Información en carteleras de ALS, Casa de Participación, SLIS, JAC de los sectores de mayor impacto, C.C. Subazar, Centro Suba y Plaza Imperial, Polideportivos, Estación de Policía, CAMI, Comedores Comunitarios, entre otros.
Medios de Comunicación alternativa	Divulgación de Comunicado de prensa a través de Emisoras: Suba Al Aire, Suba Alternativa y Santa Helena.
	Divulgación del Boletín de prensa a través de bases de Datos de CLM y TMSA
	Apoyo con redes sociales y páginas web de Entidades Locales.

Tanto la SDM como TMSA realizaron de forma permanente jornadas de difusión, información, socialización del SITP en distintos territorios y zonas de la ciudad de manera focalizada y en corredores de mayor impacto y con la participación de organizaciones sociales, entidades, empresas, en conjuntos residenciales, Centros Comerciales, centros educativos y Religiosos, entre otros.

Dentro de las actividades más relevantes, se han desarrollado treinta y tres (33) Mesas de Trabajo, para mejorar las condiciones de cobertura y servicio de transporte en el marco del SITP y de su puesta en marcha, los resultados generales son:

Tabla 20. Resultados Mesas de Trabajo

LOCALIDAD	NOMBRE DEL ESPACIO	AVANCES
Usaquén	Voceros Unicentro	Revisión frecuencias, paraderos, semaforización Av. 9/ Cl. 147. Se mejoró tiempos de semáforo
	Codito	Cl. 183 - KR. 4. Reducción de afectación cabecera. Patio finca Las Águilas Suma
	Santa Bárbara	CL. 116 - Kr. 11 Reubicación de paraderos
	Patio Taller Cl. 183 - KR. 7	Reducción ruidos por vehículos encendidos, bastones luminosos para direccionamiento parque. Baños ARL Sura. Sensibilización
	Cl. 153 - Kr. 7	Trabajando en estacionamiento nocturno. Minimizar ruido y contaminación por vehículos encendidos, alarma de reversa
	Torca	Revisión frecuencias. Pedagogía Trasbordos
San Cristóbal	Hacienda Santa Bárbara	Recorridos pedagogía rutas duales. Problemáticas estacionamiento en vía, se prolonga ruta hasta Cl. 134 para reducir estacionamiento de móviles
	UPZ San Blas	Puesta en operación dos rutas que no estaban contempladas en el diseño original del SITP
	UPZ Los Libertadores	Se ha trabajado en pedagogía de trasbordos para poder cubrir los recorridos originales.
	Patio Juan Rey	Seguimiento a patio hasta que se minimizó la afectación a los vecinos del sector
Usme	La Flora	Seguimiento a cobertura de la ruta 148 y seguridad en barrio Doña Liliana
	La Fiscala	Revisión frecuencias y rutas
Bosa	San Bernardino	Revisión de extensión de rutas
	Islandia	Modificación de trazado de la ruta 544A y queda pendiente una ruta que conecte hacia el centro por la Calle primera (revisión extensión ruta C29)
Kennedy	Las Margaritas	Reunión con Subgerencia Técnica para evaluar solicitudes de la comunidad para implementación de nuevas rutas. Agilizar el proceso de implementación de rutas de esa UPZ, se han implementado 14 de 18
	Castilla	Se logró implementación de un paradero de alimentación frente a CAI de Castilla. Se han implementado otros paraderos solicitados por la comunidad en el sector. Se revisó la posibilidad de implementar ruta circular para la UPZ de Castilla que está en revisión por parte de la subgerencia Técnica y de Servicios
	Américas Occidental	La comunidad presentó propuesta para cambio de trazado de rutas para descongestionar la calle tercera
	Patio Bonito	La comunidad presentó propuesta para alargue de rutas, se encuentra en estudio por parte de Técnica
Engativá	Cortijo	Seguimiento a operación de cabecera de rutas Urbanas. Se han efectuado campañas dirigidas a los operadores por parte del Concesionario, Se logró mantener apagados los móviles y estacionar sobre la KR. 119 y no sobre la Cl. 83A.
	Gran Granada	Se está haciendo seguimiento a frecuencias de las rutas 271 y 669. Implementación (nuevamente) de paradero en el sector que había sido movido por obra
	Patio Engativá - Consorcio Express	Seguimiento a la operación del patio transitorio
Suba	San Cipriano	Revisión de rutas y frecuencias
	Mirandela	Seguimiento a Patio Calle 191
	Tuna Baja	Revisión cabecera de rutas y cobertura del Sector
	UPZ Tibabuyes	Revisión de frecuencias y paraderos de la ruta E43. La comunidad presentó propuesta de cobertura y optimización de rutas del SITP

LOCALIDAD	NOMBRE DEL ESPACIO	AVANCES
	Caminos de la Esperanza	Socializaciones, jornadas de personalización de tarjetas, revisión de cobertura (ruta estratégica T37)
Puente Aranda	UPZ Ciudad Montes	Verificación de cobertura de rutas en la UPZ
	UPZ San Rafael	Extensión de rutas 626A y 107A.
	UPZ Muzu	Implementación ruta 97. Muzu - Galerías
Rafael Uribe Uribe	Cabildo Ciudadano - UPZ Diana Turbay / Marruecos	Revisión de rutas, paraderos y frecuencias
	Diana Turbay Sector Valles	Revisión frecuencias y rutas
Ciudad Bolívar	Mesa de Ruteo Ciudad Bolívar	Revisión de cobertura de las rutas del SITP en la localidad. Implementación de rutas alimentadoras, rutas estratégicas y colectoras. Implementación de torniquetes Tullave en portal Tunal
	Mesa de Movilidad Altos de La Estancia	Seguimiento a rutas que prestó Suma para esta Zona
	Pacto de San Joaquín	Cambio de trazado de una ruta del SITP

Durante el primer semestre del año 2015, con el objetivo de fortalecer los mecanismos de participación social y comunitaria en la implementación del SITP y generar estrategias para la socialización del nuevo modelo de transporte público, la SDM firma el Convenio de Asociación No. 20141438 de 2014 con la Federación de Juntas de Acción Comunal, que tenía como objetivo, apoyar la implementación de las estrategias de socialización, divulgación, promoción y sensibilización del SITP, a líderes comunales y comunitarios de los sectores priorizados previamente en la ciudad de Bogotá; de manera que se favorezca la multiplicación de la información entre los ciudadanos residentes en estos mismos sectores para mejorar el uso adecuado del SITP. Con este Convenio se capacitaron 2.400 líderes entre comunales y comunitarios en las Localidades de Usaquén, Engativá, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar.

Para favorecer la multiplicación de la información recibida por parte de los líderes, se firmó con ellos un PACTO DE COMPROMISO POR EL USO ADECUADO DEL SITP, con el cual los líderes asumen una serie de compromisos como ciudadanos y veedores del proceso de implementación del SITP, en sus territorios.

Estos líderes, siguen apoyando las estrategias de socialización en sus localidades y son soporte fundamental para los equipos de SDM y TMSA. A lo largo de este proceso de socialización, se tienen los siguientes resultados:

Tabla 21. Resultados socialización

TIPO DE ACTIVIDAD	TOTAL 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2013 - 2015
Apoyo a grupos de interés	423	92	175	690
Atención en vía por contingencia y preventiva por información focalizada	79	201	141	421
Audiencia Pública	24	37	34	95
Comité de Gestión	22	26	16	64
Divulgación SITP	0	203	189	392
Eventos Zonales	66	110	6	182
Mesa de trabajo	36	184	95	315
Socialización en barrios y vía	1465	1346	496	3613
Reunión	312	1327	673	2006

TIPO DE ACTIVIDAD	TOTAL 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2013 - 2015
Recorridos	168	258	95	521
TOTAL	2595	3784	1920	8299

Tanto la SDM como TMSA realizaron de forma permanente jornadas de difusión, información y socialización del SITP en distintos territorios y zonas de la ciudad, de manera focalizada y en corredores de mayor impacto, con la participación de organizaciones sociales, entidades, empresas, en conjuntos residenciales, Centros Comerciales, centros educativos y Religiosos, entre otros.

Dentro de las actividades más relevantes, se han desarrollado treinta y tres (33) Mesas de Trabajo que han tenido por objeto revisar con las comunidades las condiciones de cobertura y servicio de transporte en el marco del SITP.

- **Avance Desmante de Transporte Público Colectivo-TPC**

Por otro lado, el plan de desmante establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad, especifica el mes (relacionado con el mes de implementación SITP) en el cual se tiene proyectado suspender la operación de cada una de las rutas del servicio de Transporte Público Colectivo autorizadas a las respectivas empresas. A 31 de diciembre de 2015, se han desmontado un total de 368 rutas del TPC. Al iniciar el proceso se contaba con 500 rutas autorizadas, las rutas restantes fueron desmontadas en el esquema TPC e implementadas en el esquema de operación de SITP Provisional.

Criterios tenidos en cuenta para el desmante:

El objetivo del Plan de desmante, es retirar las rutas del TPC de manera gradual y una vez ingresen los servicios del SITP que atenderán la demanda que cubre dichas rutas, garantizando así a los usuarios la continuidad y mejora de la prestación del servicio. Por lo tanto, para poder retirar una ruta del TPC se tienen en cuenta varios criterios, entre los cuales se encuentran los siguientes, recomendados en la Consultoría 068-2010:

Ilustración 16 –Criterios recomendados Consultoría 068-2010

Clasificación de rutas	
Rutas asociadas a una ruta en el SITP	Rutas que coinciden en mas del 90% de su recorrido
	Modificadas parcialmente
	Rutas en presunto abandono
	Con Afectación por Carrera 7
Rutas eliminadas para el SITP	Con Afectación por Carrera 7
	Rutas en presunto abandono
	Eliminadas por cobertura general del SITP

Fuente: Contrato 068-2010- SDM

Por lo anterior, para iniciar el desmonte de una ruta de transporte colectivo, TRANSMILENIO S.A. debe remitir a la Secretaría, la información necesaria y oportuna sobre los servicios que se implementarán en el SITP, de tal manera que se puedan analizar los criterios anteriormente citados y posteriormente, de manera coordinada, se inicie el proceso de desmonte de las rutas del transporte colectivo, en los tiempos adecuados para garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte.

Así mismo, dentro del proceso de desmonte de rutas del TPC, se tiene en cuenta lo establecido en el decreto 309 de 2009: “a partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.”

Por lo anterior, esta Secretaría el día 31 de diciembre de 2010 expidió los actos administrativos que revocan a partir del inicio de operación del Sistema Integrado de Transporte Público, todos los permisos de operación otorgados a las empresas de Transporte Público Colectivo de la ciudad.

En estas resoluciones se estableció autorizar un permiso temporal hasta la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público en la zona de influencia de cada ruta, para lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad, informará por escrito a la Empresa, con antelación a quince (15) días calendario, la fecha de entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público en la zona de influencia de cada ruta, hasta la cual se entenderá conferida la autorización temporal, previa indicación que le haga Transmilenio S.A.

El desmonte de rutas TPC es informado también a las comunidades, para lo cual se remiten oficios a las Juntas de Acción Comunal de los barrios cabeceras con Origen y Destino de las rutas. Así mismo, se realiza socialización directa a las comunidades conjuntamente entre TRANSMILENIO S.A. y esta Secretaría.

Para realizar el desmonte de rutas, se tienen en cuenta entre otras las siguientes consideraciones:

- ✓ Las actuales rutas de TPC no son retiradas de la operación, hasta tanto el SITP no haya iniciado operación en la zona de influencia, con el fin de garantizar la prestación del servicio.
- ✓ La cobertura de la zona de influencia de los recorridos de las rutas TPC que en el escenario son eliminadas o modificadas parcialmente, la suple servicios del SITP de clasificación: Troncal, alimentadora, urbana, complementaria y especial. Es decir que no todas las rutas del Sistema tradicional son incluidas con el mismo recorrido en el diseño del SITP, estas podrán ser cubiertas por diferentes servicios en la modalidad de transferencias, considerando que con la utilización de la tarjeta tulla se permite la integración operacional entre rutas a través de una tarifa

diferencial, es decir que desde cualquier tipo de ruta del SITP, se podrá realizar trasbordos a tarifas diferenciales dentro de una ventana de tiempo determinada en 75 minutos, que permite a todos los usuarios realizar varios viajes a valores sustancialmente menores que los actuales (tarifa de \$300 en hora pico y \$0 en hora valle adicional a la tarifa plena).

- ✓ Así mismo, se han implementado rutas estratégicas, a través de las cuales se permite atender adecuadamente los viajes del transporte de la ciudad.
- ✓ Tal como ha ocurrido desde el año 2000, el proceso de implementación del Sistema TransMilenio en la Ciudad de Bogotá, y con la entrada en operación de nueva infraestructura, los usuarios de las rutas de transporte que circulaban por los corredores Avenida Caracas, Calle 80, Norte Quito Sur y Avenida Américas aprendieron una nueva manera de viajar, que implica un nuevo diseño de rutas con rutas alimentadoras y servicios troncales que implican trasbordos, con el objeto de buscar la eficiencia de la flota, y el máximo aprovechamiento de la infraestructura. El Sistema Integrado de Transporte Público, a través de la tecnología asociada a la tarjeta tu llave permite que el usuario pueda realizar integración tarifaria.
- ✓ Para los usuarios no es habitual realizar trasbordos entre un vehículo y otro, pero se hace necesario que la comunidad aprenda a conocer este beneficio del sistema, apropiándose del mismo y cooperando en el entendimiento de la nueva configuración de los servicios, lo que permitirá un mejor uso por parte de todos los actores.
- ✓ Tener rutas muy largas desde muchos sectores, implica más flota, más vehículos sobre la misma infraestructura y en ese orden de ideas más emisiones contaminantes, que frente a los problemas de cambio climático que actualmente enfrentamos, es responsable y consecuente que nuestro sistema de transporte siga una senda sostenible.

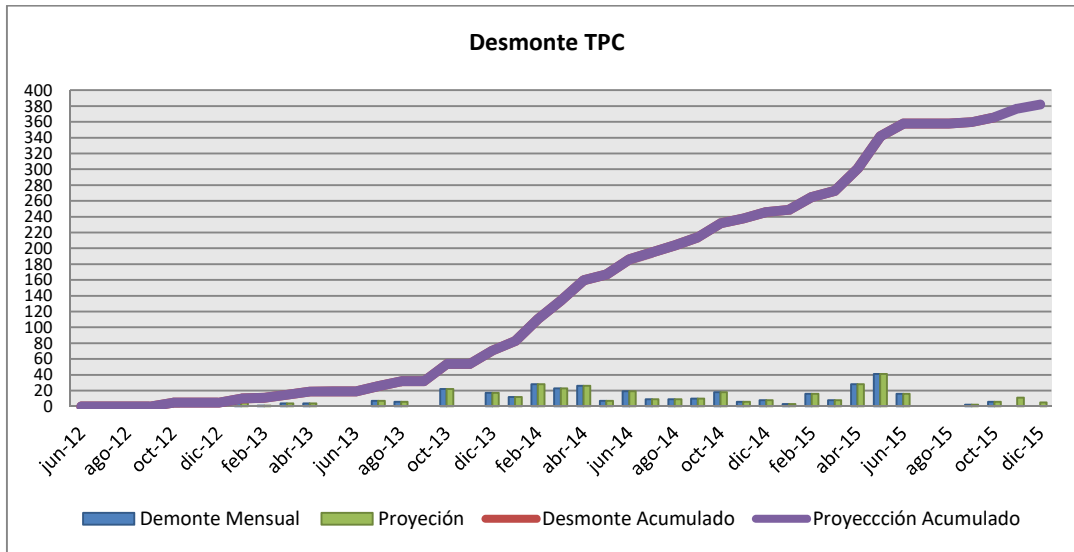
Por otro lado, teniendo en cuenta lo contemplado en el Artículo 3 del Decreto 156 de 11 de abril de 2011 "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones", el cual indica:

Artículo 3°. Coexistencia de Servicios. Durante la etapa de transición, los servicios del SITP podrán operar simultáneamente con las rutas del sistema de transporte público colectivo, sólo hasta la fecha en que la autoridad de transporte le comunique por escrito a la empresa de transporte colectivo la orden de suspenderlos, de acuerdo con los planes graduales de implementación de rutas que le comunique el Ente

Rutas desmontadas del TPC:

La gestión realizada por la Secretaría para el desmonte de rutas del TPC, se resume en la siguiente gráfica que presenta el avance de desmonte desde julio de 2012, teniendo 382 rutas desmontadas de manera total:

Ilustración 17 –Avance de Desmonte TPC



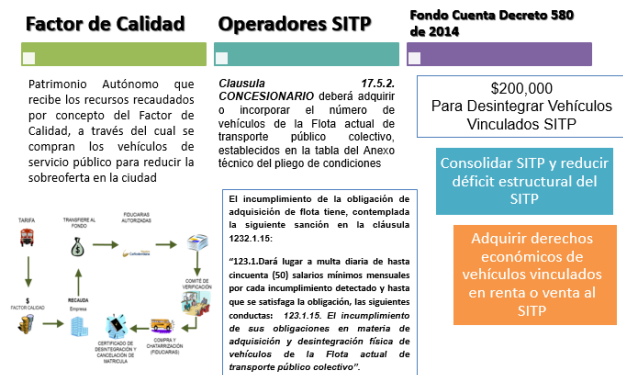
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

- **Avance Desintegración de vehículos de TPC**

El proceso de chatarrización, corresponde al retiro de los vehículos del Transporte Público Colectivo que no hacen parte de los vehículos operativos en el SITP. Este proceso hace parte de las obligaciones contractuales de los operadores del SITP, establecida en la Licitación y los contratos firmados conjuntamente con TRANSMILENIO.

El avance de chatarrización de vehículos se ha realizado a través de los operadores. Por Factor de Calidad y por el Fondo Cuenta.

Ilustración 18 –Factor de Calidad, operadores SITP –Fondo Cuenta



Planes de desintegración y avance a cargo de los operadores SITP

En el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP y con el objeto de ir migrando la flota del transporte público colectivo al SITP, se estableció en la cláusula 12 de los contratos de concesión la siguiente obligación a cargo de los operadores:

*“Desintegración física total de la **Flota Usada** no disponible para operación y que no hará parte de la **Flota de Reserva** de operación, de conformidad con lo establecido en las normas nacionales y distritales vigentes y dando cumplimiento al siguiente cronograma:*

*Desde la suscripción del **Contrato** hasta el **inicio de la operación regular**: 10% de la **Flota Usada** que se desintegrará.*

*Desde el inicio de la **operación regular** hasta la finalización de la integración total del sistema, el **CONCESIONARIO** debe desintegrar 90% de la **Flota Usada** que se realizará, de tal forma que durante esta etapa no se afecte la continuidad en la prestación del servicio al usuario.”*

Conforme con los pliegos de la licitación y los contratos de concesión del SITP, la flota proveniente del TPC que no sea usada como flota referente o flota de reserva en la operación del Sistema Integrado, debe ser desintegrada o sacada de operación del transporte público colectivo.

De igual forma, la cláusula 79 establece:

“CLÁUSULA 79. VINCULACION DE LA FLOTA REQUERIDA PARA EL INICIO DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA. EL CONCESIONARIO se obliga a vincular con una anterioridad de 4 semanas anteriores a la Orden de Inicio de Operación por ruta, de acuerdo con el cronograma de implementación, la Flota total conformada por el número de vehículos usados y nuevos determinados en el Anexo 1 – Resumen ejecutivo del diseño operacional, la cual deberá cumplir con todos los requisitos para el inicio de la operación. El ingreso de los vehículos al servicio se efectuará siguiendo las instrucciones que TRANSMILENIO S.A. señale para el efecto, debidamente comunicadas al CONCESIONARIO, con una antelación no inferior a seis (6) meses antes de la entrada en operación. Las empresas operadoras que no sean propietarias de la Flota a su cargo, deberán contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma.

En caso de que no sea posible la adquisición del 100% de los vehículos de transporte público colectivo que debe adquirir como parte del proceso de desintegración, deberá informarlo a TRANSMILENIO S.A., con una antelación mínima de dos (2) meses antes del inicio de la operación, caso en el cual deberá consignar el valor ofertado por vehículo en su propuesta en la fiducia de administración del sistema, más un 20% por cada vehículo, con destino al Fondo de Estabilización tarifaria. Esta opción sólo será viable para un porcentaje igual o inferior al 10% del parque actual de transporte público colectivo.”

Frente a estas cláusulas, algunos concesionarios han manifestado que no tienen la obligación de realizar la desintegración en este momento, alegando que la cláusula 12 del contrato, anteriormente citada, establece que la obligación del desintegrar el 90 % de la flota a cargo solo deberá *realizarse cuando se logre “la finalización de la integración total del sistema”*.

Esta interpretación de algunos concesionarios, ha ocasionado muchas dificultades en la implementación del sistema, toda vez que si estas empresas no desintegran la flota del servicio de transporte público colectivo, los propietarios de dichos vehículos siguen trabajando en dicho servicio, compitiéndole al SITP, generando sobreoferta de vehículos en la ciudad, menores usuarios en el sistema, mayor contaminación ambiental, problemas sociales para los propietarios que son retirados del servicio, déficit financiero del sistema que debe ser cubierto con recursos del erario público y en general, impidiendo que los beneficios de la integración puedan llegar a los usuarios del servicio de transporte público en el Distrito Capital.

Al respecto se manifiesta que lo que plantea dicha cláusula es que el operador debe ir desintegrando gradualmente la flota, “desde” el inicio de operación regular y “hasta” la finalización de la integración, y no que debe esperar hasta el último día para desintegrar la totalidad de la flota a cargo, porque ello claramente afectaría el proceso de desmonte del TPC y por consiguiente el de implementación del SITP, repercutiendo negativamente en la calidad del servicio de transporte brindado a los usuarios.

Es necesario precisar la concurrencia entre la Chatarrización y la implementación del SITP, ya que en los estudios de estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público, desde un primer momento, señalaron que la migración de los vehículos del transporte público colectivo al SITP, ya sea para su operación o desintegración, solo sería posible en la medida en que el servicio se encuentre garantizado en el nuevo esquema.

De esta manera, el proceso de desintegración de la flota del transporte público colectivo, depende de la implementación de las rutas del SITP, toda vez que solo en la medida en que el SITP brinde cobertura en determinada ruta, es posible retirar un número equivalente de vehículos del transporte tradicional. Si se llegara a desintegrar vehículos sin contar con cobertura en el SITP en determinada ruta, se estaría poniendo en riesgo la adecuada prestación del servicio de transporte de la ciudad, toda vez que es claro que los vehículos desintegrados se necesitarían para brindarle servicio a los ciudadanos en la ruta no cubierta por el SITP.

Ante esta realidad, la Secretaría Distrital de Movilidad, ha remitido a TRANSMILENIO S.A., desde el año 2014, tres cronogramas de desintegración, los cuales fueron cumplidos solo parcialmente por algunos concesionarios.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que el Decreto 309 de 2009, que hace parte del marco jurídico de los contratos de concesión del sistema, dispone que la integración del transporte público colectivo al SITP, es decir, la migración de los vehículos del TPC al SITP, ya sea para su operación o para su desintegración, se realizará de conformidad con el cronograma que establezca para el efecto Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., el Alcalde Mayor expidió el Decreto distrital 190 de 2015, mediante el cual ordena a la Secretaría Distrital de Movilidad, adoptar, en coordinación con TRANSMILENIO S.A., un cronograma de desintegración de la flota del TPC, en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 5. Plan de Desintegración de Vehículos. Para garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte público en la ciudad, la Secretaría Distrital de

Movilidad adoptará el cronograma de desintegración de vehículos del transporte público colectivo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los operadores del SITP.

PARÁGRAFO. La Secretaría Distrital de Movilidad podrá consultar en primera instancia el proyecto de cronograma propuesto por los operadores del SITP para el efecto y en todo caso deberá expedir dicho cronograma a más tardar el 1 de Julio de 2015, en coordinación con TRANSMILENIO S.A., consultando el interés general y la adecuada prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital.”

Por otro lado, la flota no operable en el SITP ha venido incrementando año a año, en la medida que no se completa la implementación del SITP en el tiempo previsto inicialmente. A continuación se presenta la flota no operable por años:

Tabla 22 –Flota no operable por años 2012-2015

AÑO	FLOTA NO OPERATIVA
2012	7653
2013	7766
2014	8794
2015	10185

Fuente: Elaboración Propia

Si bien la competencia para establecer el cronograma de integración del transporte público colectivo al transporte masivo de la ciudad (ya sea para su operación o desintegración), ya estaba concebida en el Decreto 309 de 2009, norma que hace parte del marco jurídico de los contratos del SITP, como se dijo anteriormente, y en virtud de ella la administración ha venido estableciendo cronogramas de desintegración de los vehículos del TPC a través de lo que se conoce como el “Plan de Chatarra”, se consideró necesario resaltar nuevamente dicha competencia y establecer un plazo para su adopción, dado el incumplimiento de algunos operadores frente a dicho cronograma, así como para establecer la posibilidad de escuchar las propuestas de los concesionarios, sobre el particular, proceso que se detallará más adelante.

Conforme con la base de datos del SITP, de los vehículos del TPC que deben ingresar al Sistema, se estima que sólo para el año 2014, se deben desintegrar 8.974 vehículos, para el año 2015 10.722 vehículos teniendo en cuenta que ingresan a la base los vehículos de TPC con modelos 2004 que ya no se consideran operativos en el Sistema Integrado de Transporte Público, de los cuales a fecha 03 noviembre de 2015 se encuentran desintegrados 5.033, equivalente al 43% de la obligación contractual.

Teniendo en cuenta que el proceso de desintegración de vehículos del Transporte Público Colectivo-TPC, corresponde al cumplimiento de la obligación de desintegración de los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, esta entidad mediante oficios SDM591 del 02 de enero de 2014 y SDM-DTI- 110054 del 04 de septiembre de 2014, remitió a TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor del Sistema dos planes de desintegración, basados en los planes de implementación del SITP reportados por TRANSMILENIO S.A. Sin embargo, los operadores SITP no cumplieron con los planes reportados.

El avance en la desintegración de los vehículos que vienen del servicio de transporte público colectivo ha sido el siguiente: Avance proceso desintegración física Operadores Zonales SITP:

Tabla 23 Avance proceso desintegración física Operadores Zonales SITP

ZONA / CONCESIONARIO	TOTAL FLOTA A DESINTEGRAR 2015	FLOTA DESINTEGRADA A 03 DE NOVIEMBRE DE 2015 TMSA	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DESINTEGRACION A 03 DE NOVIEMBRE DE 2015
ETIB	1.156	471	41,83%
COOBUS	1.048	236	23,30%
ESTE ES MI BUS	602	342	65,77%
SUMA	684	348	54,38%
GMOVIL	953	659	69,15%
MASIVO CAPITAL	1.261	368	31,29%
EOBUS	1.686	488	28,94%
CONSORCIO EXPRESS	2.638	1.684	66,69%
TRANZIT	694	250	45,79%
SIN CONCESIONARIO		187	1,84%
TOTAL	10.722	5.033	43%

Fuente: TMSA Corte Nov. 03/2015

En cumplimiento de lo previsto en el Decreto 309 de 2009, el Decreto 156 de 2011 y el Decreto 190 de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad mediante oficio SDM-DTI-85709-15, adoptó el tercer Plan de Desintegración de Vehículos no operativos en el SITP, elaborado en coordinación con TRANSMILENIO S.A., y aprobado en el Comité de Transición del día 2 de Julio de 2015. Para la construcción del cronograma se tuvieron en cuenta los siguientes criterios técnicos:

1. Frente al caso de los contratistas COOBUS S.A.S. y EGOBUS S.A.S., intervenidos por la Superintendencia de Puertos y Transporte, respetuosamente se solicita a TRANSMILENIO S.A. elaborar dicho cronograma, toda vez que esta Secretará desconoce la realidad contractual de dichas empresas, y no cuenta con información relacionada con sus Planes de Recuperación y Mejoramiento.
2. Para el mes de Julio de 2015, es necesario que los operadores del SITP cumplan con la desintegración de los vehículos vinculados a sus propuestas y que en el Registro Distrital Automotor de Vehículos de Transporte Público se encuentran activos pero sin tarjeta de operación vigente.
3. Para el mes de agosto de 2015, se incluyen los vehículos a desintegrar que permitan un avance de Chatarrización para todos los operadores de mínimo 50%. Así mismo se incluyen los vehículos no operativos en el SITP que actualmente figuran en el RDA del TPC bajo la propiedad de los operadores SITP y continúan operando en empresas del TPC. Lo anterior, teniendo en cuenta que ya fueron adquiridos quedando pendiente únicamente el proceso de desintegración física.
4. Las dos entidades desintegradoras habilitadas por el Ministerio de Transporte Siderúrgica Jerdau DIACO S.A., y Siderúrgica Nacional S.A.-SIDENAL, cuentan con una capacidad de desintegración de 800 vehículos mensuales aproximadamente.

De acuerdo con todo lo expuesto el cronograma de desintegración de flota del TPC a cargo de los operadores del SITP es el siguiente:

Tabla 24. Plan de desintegración

OPERADOR	Jul 15	%	Ag 15	%	Sep 15	%	Oct 15	%	Nov 15	%	Dic 15	%	Ene 16	%
ETIB	89	38 %	136	50 %	84	58 %	84	65 %	112	75 %	112	85 %	167	100 %
MASIVO CAPITAL	164	36 %	215	55 %	80	61 %	80	68 %	107	77 %	107	86 %	160	100 %
GMOVIL	18	65 %	15	67 %	47	72 %	47	77 %	63	83 %	63	90 %	95	100 %
ESTE ES MI BUS	32	71 %	20	74 %	20	78 %	20	82 %	27	87 %	27	93 %	40	100 %
CONSORCIO EXPRESS	232	67 %	46	69 %	117	74 %	117	78 %	157	84 %	157	91 %	235	100 %
TRANZIT	84	53 %	21	57 %	35	64 %	35	70 %	47	79 %	47	87 %	70	100 %
SUMA	196	71 %	18	74 %	25	78 %	25	82 %	33	87 %	33	92 %	51	100 %

La columna de porcentaje de avance acumulado de implementación, corresponde al porcentaje que cada operador del SITP debe cumplir mes a mes respecto al total de la desintegración a su cargo.

Atendiendo lo dispuesto en el Decreto 190 de 2015, este cronograma de desintegración de vehículos al igual que los anteriores es de obligatorio cumplimiento por parte de los concesionarios de operación del SITP, situación que será vigilada y controlada por TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público

Vale la pena resaltar, que previo a la adopción de este cronograma, se surtió un proceso de diálogo con los concesionarios del SITP, en el cual se escucharon las propuestas y contrapropuestas de las partes. Para el efecto se realizaron cinco mesas de trabajo entre el 4 y el 24 de Junio, con todos los operadores y una o dos reuniones individuales por cada operador.

No obstante lo anterior, dada la imposibilidad de conciliar los criterios de todos los concesionarios, el cronograma fue adoptado autónomamente por la administración distrital, consultando las necesidades del servicio, toda vez que se trata de un tema que debe tener un tratamiento inmediato, dada su afectación a los usuarios y al erario público.

Así, el cronograma tiene en cuenta algunas de las preocupaciones de los operadores, pero se orienta a garantizar la salida controlada de la flota del TPC del servicio, evitando la sobreoferta en la ciudad, brindando una alternativa a los propietarios de dichos vehículos, fortaleciendo el SITP y en general, dando cumplimiento al mandato de integrar la totalidad de la flota del TPC al sistema masivo.

Desintegración y avance por parte del Fondo de mejoramiento de la calidad del servicio

Al adoptar para la ciudad el Sistema Integrado, previó la administración en el artículo 24 del Decreto 309 de 2009 lo siguiente,

“Artículo 24°.- Recursos del Factor de Calidad del Servicio. A partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto 115 de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa

del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.”⁸

Por lo anterior, el ingreso de las rentas cedidas al Distrito Capital, se deben utilizar para impactar de la menor manera posible la tarifa del SIP.

Es necesario hacer claridad con relación a los recursos por recaudar por parte del Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio-FMCS durante la fase restante de la implementación del SITP, en los que se soporta la compra; en el siguiente sentido:

Los mismos se recaudan de acuerdo al procedimiento de reliquidación del Factor de Calidad del Servicio, el cual se realiza con base en el Registro de Tarjetas de Operación - RTO vigente con que cuenten las Empresas de Transporte Público Colectivo en cada liquidación, sin embargo, dado el dinamismo y cambio constante del parque automotor no es factible para esta Secretaría determinar los posibles cambios o una cantidad concluyente de novedades, para de esta manera realizar los respectivos descuentos afectando así las liquidaciones subsiguientes y por ende los valores a recaudar hasta la fase final de implementación del SITP..

Por otra parte, se encuentra la desintegración paulatina de los vehículos que una vez cumplida su vida útil no son operativos para el nuevo Sistema y que por ende se hace necesario sacar de circulación, de los cuales algunos deben ser adquiridos y desintegrados por los respectivos operadores y los no vinculados, de ser posible, se viabiliza la compra a través del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, dependiendo de los recursos disponibles.

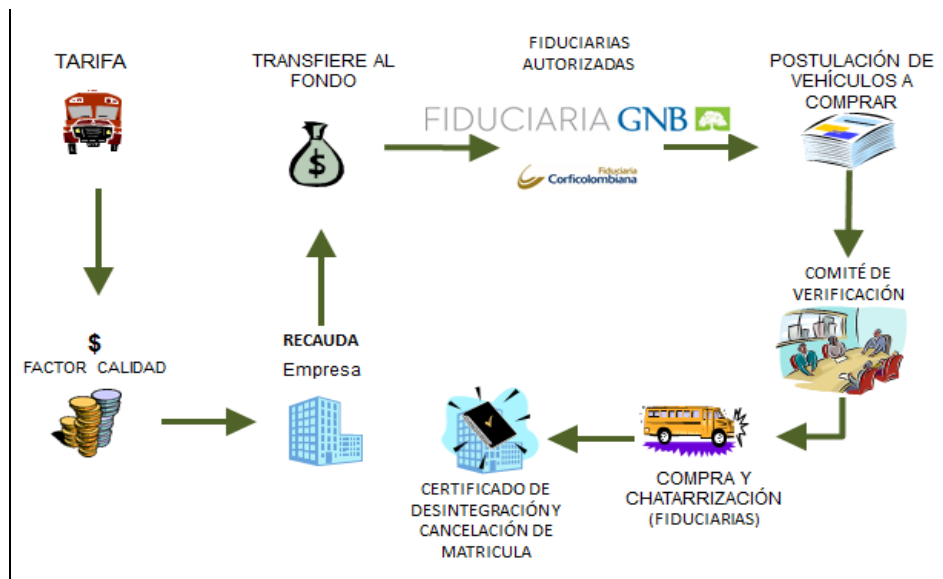
Adicionalmente, es preciso tener en cuenta que los vehículos considerados **NO** aptos para entrar en operación al nuevo sistema y que soportan su operación bajo la figura de un contrato de renta con las diferentes operadoras; los cuales deben pasar por un proceso de alistamiento que administrativamente hace parte del proceso de liquidación explicado anteriormente.

Otro aspecto importante, se observa en la adquisición de los vehículos que tras cumplir una serie de requisitos, sus propietarios deciden postularlos para ser comprados por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad de Servicio.

El procedimiento de adquisición de vehículos por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, tiene un Reglamento establecido, el cual se describe en la siguiente figura:

⁸ Plan de Acción: Documento DAL-106879-12 “Acciones sobre la modificación Número 2 de 2012 del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio-Pág. 10

Ilustración 40. Procedimiento administrativo subfondo Factor de Calidad



Fuente SDM-DCV- Sep 2015

Del procedimiento descrito en el mencionado Reglamento, se colige que no se puede definir un número de vehículos que puedan ser adquiridos por parte del FMCS, ya que entre otros aspectos, depende del modelo y valor del mismo; así, éstos deben postularse cumpliendo los requisitos informados, y dicha postulación debe ser aprobada por el Comité de Verificación del FMCS, para de esta forma proceder a la compra efectiva de los mismos.

A continuación se presenta el balance de los recursos del fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio, total recursos liquidados e invertidos, así como el número de vehículos adquiridos:

Tabla 25. Consolidado Recaudo 2007 – 2015

FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO "FACTOR CALIDAD"				
PERIODO	Valor liquidado(\$)		Pendiente por transferir	% Transferido
Hasta		Transferido		al FMCS
31/12/2006	\$ 119.832.608.613,00	\$ 36.785.849.860,00	\$ 83.046.758.753,00	30,70%
31/12/2007	\$ 138.598.276.395,50	\$ 65.609.522.333,20	\$ 72.988.754.062,30	47,34%
31/12/2008	\$ 157.562.955.019,10	\$ 96.453.028.431,70	\$ 61.109.926.587,40	61,22%
31/12/2009	\$ 175.664.287.999,10	\$ 152.427.084.352,60	\$ 23.237.203.646,50	86,77%
31/12/2010	\$ 190.652.471.184,40	\$ 175.730.435.196,50	\$ 14.922.035.987,90	92,17%
31/12/2011	\$ 208.055.847.837,40	\$ 194.099.780.269,90	\$ 13.956.067.567,50	93,29%
31/12/2012	\$ 224.097.017.456,90	\$ 209.740.486.824,80	\$ 14.356.530.632,10	93,59%
31/12/2013	\$ 236.885.521.766,87	\$ 222.882.612.443,77	\$ 14.002.909.323,10	94,09%
31/12/2014	\$ 246.510.959.466,87	\$ 233.253.447.926,24	\$ 13.257.511.540,63	94,62%
31/08/2015	\$ 251.404.952.203,87	\$ 238.019.199.139,93	\$ 13.385.753.063,94	94,68%

Fuente: SDM DCV Corte 31 Agosto 2015

Tabla 26. Total vehículos adquiridos por año

Año	Vehículos desintegrados		TOTAL
	GNB (HSBC)	Corficolombiana	
2003 - 2006	913	359	1272
2009	380	5	385
2010	270	44	314
2011	54	12	66
2012	343	29	372
2013	56	10	66
2014	22	2	24
2015	251	110	361
Total	2289	571	2860

Fuente: SDM DCV Corte 31 Octubre 2015

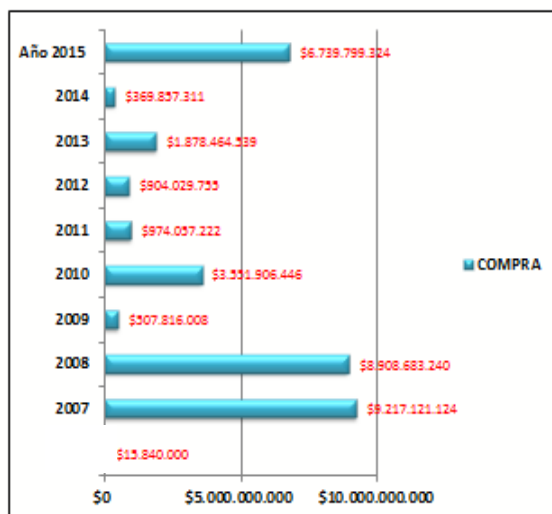
Tabla 27. El detalle de los vehículos adquiridos por Factor de Calidad reportado es el siguiente:

	GNB	COR	TOTAL
TOTALES	2289	571	2860
Antes de la Reactivación del Año 2003 al 2006	32	1	33
Después de la reactivación-Vehículos desintegrados Año 2007	140	185	325
Vehículos desintegrados durante el Año 2008	741	173	914
Vehículos desintegrados durante el Año 2009	380	5	385
Vehículos desintegrados durante el Año 2010	12		12
Vehículos Nvo proceso 2010	258	44	302
Vehículos Nvo proceso 2011	54	12	66
Vehículos Nvo proceso 2012	41	6	47
Vehículos Reglamento Mayo- 2012	52	4	56
Vehículos Reglamento Octubre de 2012-Rentas	244	17	261
Vehículos reglamento octubre de 2012 sin operador chatarrizados en 2012	6	2	8
Vehículos Reglamento Octubre de 2012-Rentas-Chatarrizados en el 2013	36	8	44
Vehículos Reglamento Octubre de 2012- Sin OperadorasChatarrizados en el 2013	20	2	22
Vehículos Reglamento Octubre de 2012- Sin OperadorasChatarrizados en el 2014	5	1	6
Vehículos Reglamento Octubre de 2014- Sin OperadorasChatarrizados en el 2014	17	1	18
Vehículos Reglamento Octubre de 2014- Sin OperadorasChatarrizados en el 2015	251	110	361

Fuente: DCV-SDM

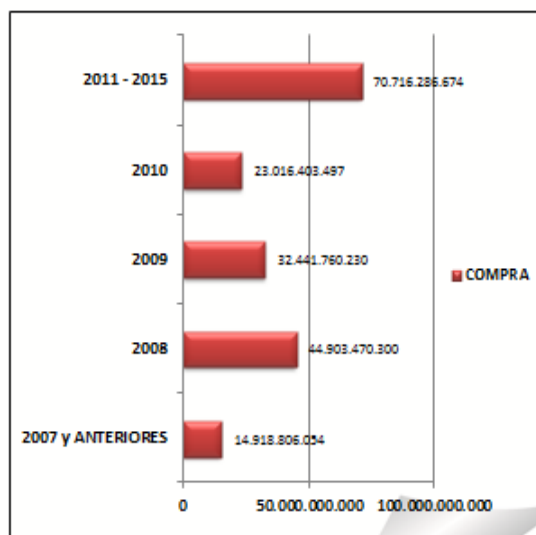
Ilustración 20. Recursos Invertidos para compra de vehículos

FIDUCIARIA CORFICOLOMBIANA



Total \$ 33.067.574.969

GNB (HSBC) FIDUCIARIA



Total \$ 185.996.726.754

Fuente: SDM DCV Corte 31 Agosto 2015

Desintegración y avance por fondo cuenta

El Acuerdo 04 del 4 de febrero de 1999 autorizó al Alcalde 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 cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A.”

El Alcalde Mayor, mediante Decreto Distrital 542 de 1999, creó y organizó el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, asignándole la administración del mismo a la Secretaría Distrital de Movilidad.

El Decreto 206 de 2003, reglamentó dicho fondo y posteriormente, el Decreto 309 de 2009, por medio del cual se adoptó el SITP, estableció lo siguiente:

“Artículo 25. Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público. Los recursos del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público, creado en el artículo 7 del Acuerdo Distrital 4 de 1999 del Concejo de Bogotá, deberán destinarse prioritariamente a las siguientes actividades: Los programas de capacitación, divulgación, información, promoción y promulgación del SITP; líneas de apoyo financiero para los propietarios del transporte público colectivo que se asocien a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, bajo cualquiera de las modalidades definidas en los pliegos de condiciones de la licitación de operación del SITP; y líneas de apoyo financiero a Empresas Operadoras adjudicatarias en los procesos de selección del SITP con participación accionaria representativa de propietarios del transporte público colectivo actual. En caso de que los propietarios opten por la línea de apoyo financiero para asociarse a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, dichas empresas no podrán acceder a las líneas destinadas a Empresas Operadoras adjudicatarias.”

Posteriormente, el Acuerdo 575 de diciembre 17 de 2014 "Por el cual se expide el presupuesto anual de rentas e ingresos y de gastos e inversiones de Bogotá Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 10 de enero y el 31 de diciembre de 2015, y se dictan otras disposiciones", dispuso: *"IMPLEMENTACIÓN SITP. La Administración Distrital con el objetivo de consolidar el proceso de implementación del SITP asignará los recursos apropiados en el rubro "Aceleración implementación del SITP, chatarrización" al Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital para que dicho Fondo cumpla con los fines planteados en el Acuerdo 04 de 1999 y el Decreto 309 de 2009, así como para adquirir la cesión de los derechos económicos de los propietarios de Transporte Público Colectivo en el SITP."*

En reglamento de esta norma, la administración Distrital expidió el Decreto 580 de 2015, mediante el cual se dictan medidas orientadas a la consolidación de la implementación del

Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., en su etapa de integración del transporte público colectivo al transporte masivo.

El Artículo 4°. del mencionado Decreto, señaló que *"Los recursos señalados en el presente Decreto, se utilizarán para acelerar el proceso de desintegración de los vehículos del TPC y en consecuencia el proceso de implementación del SITP, a través de la cesión onerosa al Distrito Capital de los derechos económicos de los propietarios vinculados al SITP, de conformidad con lo regulado en los contratos de concesión. Será requisito para la cesión, la presentación del certificado de desintegración física del vehículo, con el fin de demostrar que efectivamente ha salido del servicio.*

También podrán destinarse los recursos, para la cesión onerosa de los derechos económicos de los propietarios que ya hayan entregado sus vehículos al sistema o de aquellos que deseen entregarlos. Para efectos del presente Decreto, se entiende por derechos económicos aquellos derivados de la relación contractual suscrita por los propietarios de vehículos de TPC y los operadores del SITP como consecuencia de la suscripción de los contratos de concesión de estos últimos con TRANSMILENIO S.A"

La finalidad de este Decreto es apoyar el proceso de desintegración de los vehículos y brindar alternativas para los propietarios que desean recibir su ingreso en el inmediato plazo ante la imposibilidad de algunos operadores de asumir dicha obligación en este momento.

En ese sentido, la administración distrital tiene el compromiso de destinar los recursos del Fondo Cuenta, para apoyar la adecuada transición del sistema de transporte público colectivo al sistema de transporte público masivo en el Distrito Capital y apoyar a los pequeños propietarios en el proceso.

El balance de postulaciones, aprobaciones y contratos firmados y pagados se relaciona a continuación:

Tabla 28. Vehículos postulados Fondo Cuenta Decreto 580 de 2014

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL	
Egobus	840	\$ 102.365	15	\$ 1.679	855	\$ 104.044
Coobus	454	\$ 59.924	56	\$ 9.398	510	\$ 69.322
Consortio Express	10	\$ 1.418	156	\$ 18.564	166	\$ 19.981
Etib	38	\$ 4.339	118	\$ 12.823	156	\$ 17.162
Tranzit	21	\$ 2.236	79	\$ 8.750	100	\$ 10.986
Masivo Capital	54	\$ 6.732	72	\$ 8.988	126	\$ 15.721
Suma	56	\$ 5.998	37	\$ 3.505	93	\$ 9.502
Este es mi Bus	21	\$ 2.412	0	\$ -	21	\$ 2.412
Gmovil	4	\$ 522	4	\$ 669	8	\$ 1.191
Total general	1498	\$ 185.947	537	\$ 64.374	2035	\$ 250.321

Fuente: TMSA Corte 10 Noviembre 2015

Tabla 29. Vehículos aprobados Fondo Cuenta Decreto 580 de 2014

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL	
Egobus	616	\$ 65,592	11	\$ 1,198	627	\$ 66,789
Coobus	256	\$ 28,941	24	\$ 2,812	280	\$ 31,753
Consortio Express	8	\$ 1,077	144	\$ 17,177	152	\$ 18,254
Masivo Capital	49	\$ 6,103	71	\$ 8,870	120	\$ 14,973
Tranzit	20	\$ 2,176	73	\$ 8,035	93	\$ 10,211
Etib	33	\$ 3,617	115	\$ 12,483	148	\$ 16,100
Suma	52	\$ 5,600	37	\$ 3,505	89	\$ 9,104
Este es mi Bus	19	\$ 2,121	0	\$ -	19	\$ 2,121
Gmovil	2	\$ 273	2	\$ 312	4	\$ 586
Total general	1055	\$ 115,499	477	\$ 54,392	1532	\$ 169,891

Fuente: TMSA Corte 10 Noviembre 2015

Tabla 30. Derechos Económicos pagados Fondo Cuenta Decreto 580 de 2014

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL		% Vr.
Egobus	16	\$ 1.677	0	\$ -	16	\$ 1.677	7,2%
Consorcio Express	2	\$ 297	81	\$ 9.747	83	\$ 10.044	42,9%
Masivo Capital	6	\$ 824	34	\$ 2.759	40	\$ 3.583	15,3%
Tranzit	4	\$ 378	27	\$ 2.443	31	\$ 2.821	12,1%
Etib	6	\$ 619	24	\$ 2.558	30	\$ 3.177	13,6%
Suma	10	\$ 1.040	14	\$ 1.071	24	\$ 2.111	9,0%
Total general	44	\$ 4.836	180	\$ 18.577	224	\$ 23.413	100,0%

Fuente: TMSA Corte 10 noviembre 2015

Desde el inicio del proceso, la Administración Distrital ha superado algunas dificultades, razón por la cual a la fecha, aunque se tienen postulaciones superiores al monto de recursos disponibles, el proceso entre la postulación y el pago de los derechos económicos puede llevarse entre 60 y 90 días, tiempos atribuibles a todos los actores. No obstante lo anterior, en la medida que el proceso avanza, los procesos tienden a tomarse menores tiempos y avanzar en el propósito principal de la política que es desintegrar vehículos de TPC para consolidar la operación del SITP.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades

- Desmejoramiento en la prestación del servicio público
- Falta de consolidación del SITP por no finalizar su implementación
- Incumplimiento por parte de los operadores del SITP de los Planes de desintegración.
- La demanda potencial total de diseño no es consistente con la demanda actual.
- Fallas en la operación de las rutas del SITP, como incumplimiento de la frecuencia establecida en el diseño del SITP.
- Falla en puntos de venta y recarga de Tarjetas Tu Llave.
- Estacionamiento en vía por parte de vehículos del SITP
- Continuidad de la operación con vehículos vinculados al TPC
- Incremento del transporte ilegal

Otros aspectos relevantes

- Se ha mejorado en varios sectores de la ciudad la cobertura y diseño de los servicios SITP (trabajo conjunto con TMSA).
- Se realiza reuniones de seguimiento de implementación del SITP, en el cual con TransMilenio, se evalúa y revisa las mejoras puntuales en servicios del SITP de acuerdo a requerimientos de la comunidad y las posibles rutas a desmontar con dicha cobertura.
- Trabajo conjunto para implementación del esquema Provisional.
- Se asiste y apoya en el Comité de Transición del SITP.
- Se realizaron estudios técnicos de transporte con el fin de establecer los carriles preferenciales.
- Asistencia y apoyo a mesas de trabajo para la peatonalización carrera 7.
- Se realizaron mesas de trabajo con la comunidad para mejorar la cobertura y operación de rutas del SITP.
- Apoyo diferentes actividades de la Secretaría y la Dirección (tomas información, socialización SITP en la Calle 100, socialización y seguimiento del cambio en el reversible de la Carrera 7ª, socialización desvío rutas Día sin Carro, brigada revisión de señalización).
- Apoyo definición de rutas, itinerarios peatonales y paraderos accesibles en el SITP
- Revisión de ubicación de paraderos SITP por solicitudes de la comunidad.
- Se ha participado activamente en reuniones como: Gobierno zonal, Gobierno de Proximidad, Rendición de Cuentas, y con comunidad en general (JAL, JAC, mesas entre otros).

- Se expidieron 7 Resoluciones para adjudicar rutas que empresas de TPC entregaron y se asignaron a empresas con parque automotor remante, este proceso se inició en diciembre de 2014. Además se expidieron 7 circulares de modificación parcial de rutas.
- Elaboración de circular desvíos TPC por día sin carro y eliminación de reversible de la Carrera 7ª.
- Revisar rutas SITP que salen del perímetro urbano con el Ministerio de Transporte.

5.2.4. Plan de movilidad accesible al SITP

Descripción general del proyecto:

En el contexto de la política general de movilidad del Distrito, se desarrolla el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP, cuyo objetivo es estructurar e implementar un sistema de transporte integrado, a través de todos sus componentes, atendiendo las necesidades de demanda y calidad del servicio de todos los usuarios, incluidas las personas en condición de discapacidad PcD. Esto quiere decir que, a partir de lo estipulado en el Plan Maestro de Movilidad, en el Decreto 309 de 2009 y en el Decreto 324 de 2014, el SITP debe generar soluciones accesibles que integren a la PcD en los diferentes modos de transporte público que lo componen.

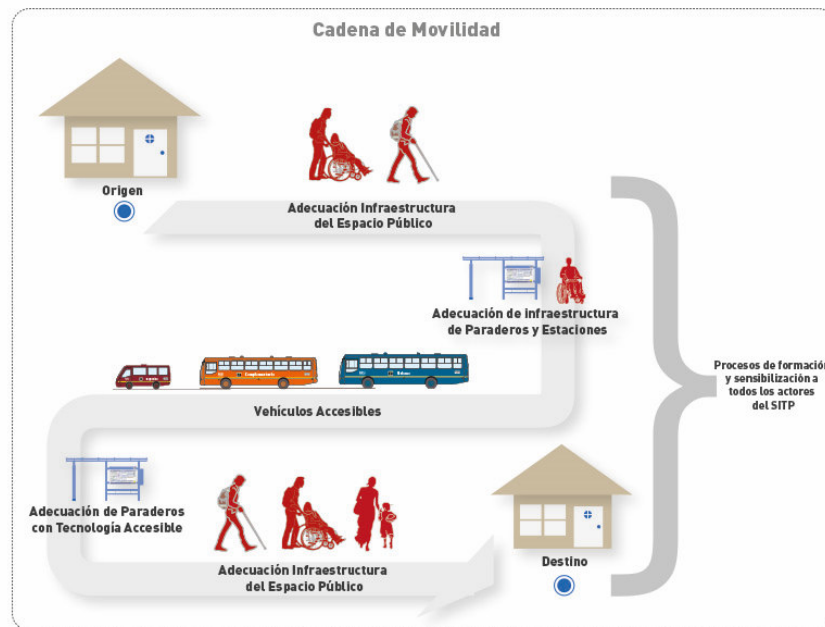
En ese orden de ideas, la implantación del SITP, representa uno de los mayores y más complejos retos de reorganización de sistemas de transporte urbano en la región, que hoy avanza en el proceso de implementación de todos sus componentes.

Dentro del SITP se requiere construir una alternativa para garantizar que las personas en condición de discapacidad puedan acceder de la mejor manera al SITP, en cumplimiento de lo previsto en el decreto 470 de 2007 y, en especial, en el Decreto 324 de 2014 “Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

Con base en los resultados de la consultoría 20121789, cuyo objeto fue el Diseño y Evaluación de Alternativas de Accesibilidad para los Usuarios del SITP en Condición de Discapacidad, se definieron 5 líneas de trabajo que componen el Plan de Movilidad Accesible al SITP, con base en la lógica de la trayectoria o cadena de movilidad de las PcD. Estas 5 líneas son las siguientes:

- Adecuación espacio Público: Adecuación de Espacio Público Accesible para facilitar Itinerarios a pie hacia paraderos y estaciones del SITP, con intervención en malla vial arteria y local.
- Adecuación de Paraderos: Adecuación de Infraestructura fija en paraderos y estaciones del SITP.
- Rutas Accesibles: Servicios del SITP con vehículos adecuados, de acuerdo a necesidades de la PcD de la ciudad.
- Adecuación de tecnología y señalización: Diseño de soluciones tecnológicas y accesibles a diferentes tipos de discapacidad, para brindar información y facilitar los viajes de la PcD.
- Medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral, que integren e involucren a la PcD, a los operadores del SITP ya la población en general.

Ilustración 21 –Diseño Universal



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Objetivo General

El objetivo del proyecto es definir e implementar las acciones de corto, mediano y largo plazo para garantizar la accesibilidad para la población en discapacidad en el marco del SITP, con base en las 5 líneas de acción del Plan de Movilidad Accesible al SITP.

Objetivos Específicos

- Establecer las necesidades de movilización de la población en condición de discapacidad frente a la implementación del SITP, a partir de la información primaria y secundaria disponible.
- Diseñar alternativas de accesibilidad al SITP para la población en condición de discapacidad, de acuerdo a la gradualidad de implementación del sistema.
- Implementar cada una de las acciones definidas en los 5 ejes de acción del Plan de Movilidad Accesible al SITP.

Estrategias

- Los resultados del estudio Diseño y Evaluación de Alternativas de Accesibilidad para los Usuarios del SITP en Condición de Discapacidad, constituyen el sustento para el desarrollo de las actividades a implementar en el Plan de Movilidad Accesible al SITP.
- El desarrollo del Plan de Movilidad Accesible al SITP requiere el trabajo conjunto con las entidades del Sector Movilidad, con los Fondos de Desarrollo Local, con el DADEP y la coordinación con la Secretaría Técnica Distrital de Discapacidad, para adelantar las acciones requeridas en el marco de las competencias y responsabilidades definidas para cada entidad.
- El Plan de Movilidad Accesible al SITP se desarrolla bajo los parámetros establecidos en el Decreto 324 de 2014 "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con

discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, de manera que su desarrollo y financiación son asumidos por cada una de las entidades responsables, bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Ilustración 22- Plan de movilidad accesible al SITP



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Principales logros alcanzados

Los avances del año 2015 son los siguientes:

EJE 1:

Malla Vial Arterial: De acuerdo con reporte del IDU, se ha ejecutado 3.1 km de espacio público accesible; entre tanto, se encuentra en ejecución 20.6 km a través de diferentes contratos suscritos por la entidad. En total, se cuenta con adecuación de 23.7 km durante la vigencia 2015.

Malla vial Local: El cumplimiento de esta meta ha implicado trabajar conjuntamente con los fondos de desarrollo local de cada una de las alcaldías locales, de manera que se han presentado los proyectos de adecuación de infraestructura priorizados por la Secretaría Distrital de Movilidad, bajo criterios de conexión del tramo propuesto con puntos de parada de rutas del SITP, que permitan la continuidad del trayecto entre calzada, andén y punto de parada, sin obstáculos ni puntos irregulares.

Bajo estos parámetros, durante los años 2014 y 2015 la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante estudio realizado entre la Dirección de Transporte e Infraestructura y la Dirección de Servicio al

Ciudadano, ha priorizado la adecuación de 11.64 km. de espacio público accesible en 19 localidades del Distrito.

Estos estudios fueron enviados a las alcaldías locales, con el objetivo incluirlos en los planes de inversión de los fondos de desarrollo local y se adelanten los procesos de contratación para su construcción.

A la fecha, se cuenta con los estudios y diseños para la contratación de tramos en las localidades de Bosa; Kennedy y Usme, que acumulan 1.2 km. en total.

Entre tanto, se continúa el proceso de concertación para adelantar los estudios y diseños con las siguientes localidades: Barrios Unidos; Fontibón; Tunjuelito y Engativá, que acumulan 3.2 km. en total.

Por último, las siguientes localidades aún no definen viabilidad de los tramos propuestos por la Secretaría de Movilidad: Usaquén; Chapinero; Santa Fe; San Cristóbal; Suba; Teusaquillo; Los Mártires; Antonio Nariño; Puente Aranda; La Candelaria; Rafael Uribe Uribe; Ciudad Bolívar y Sumapaz. En estas localidades, los tramos acumulan 7,24 km. en total.

EJE 2: Se han instalado 5.691 señales con la información detallada de las rutas; Se han instalado 500 nuevos módulos M-10; Se han instalado 2.186 módulos Braille en señal vertical tipo bandera, con una dimensión de 34 X 265mm y curvatura de 5.8 cm de diámetro, que le permite adherirse al soporte vertical de la señal "Paradero del SITP"; Demarcación de 4.330 paraderos nuevos, pertenecientes a las rutas urbanas, complementarias y alimentadoras; Construcción de 81 zonas duras; Actualmente, se cuenta con una relación de 250 paraderos, que requieren el mejoramiento de la zona dura, que presentan características de todo tipo, desde ausencia total del andén, hasta los que se encuentran invadidos por mobiliario urbano, como bolardos, árboles, etc. La Dirección de Transporte e Infraestructura, en coordinación con Transmilenio S.A. elaboró diagnóstico de paraderos en trazado de rutas priorizadas para implementación: T12, 266, 599, 341 y 143.

Ilustración 23 –Eje 2 Accesibilidad



Fuente: Transmilenio S.A.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

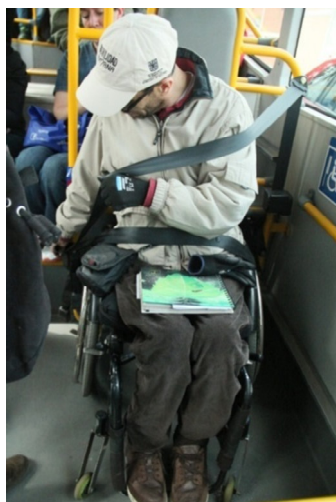
EJE 3:

El resultado de la gestión en cuanto a rutas y flota accesible, refleja los avances que se han obtenido durante los últimos años y que se continuaran desarrollando bajo los lineamientos propuestos por el Plan de Movilidad Accesible al SITP:

- El sistema troncal cuenta con 2.026 vehículos, los cuales son 100% accesibles, adaptados con dispositivos informadores audiovisuales que anuncian las próximas dos (2) paradas, destino y cada una de las estaciones según el servicio al que sea asignado el vehículo; así mismo cuentan con elementos que facilitan a las personas con movilidad reducida el acceso a los vehículos y su ubicación preferencial al interior de los mismos.
- Al interior de los buses articulados se cuenta con áreas exclusivas, destinadas al transporte de personas con movilidad reducida que se movilizan en silla de ruedas. De igual manera, se cuenta con sillas identificadas con el color azul, para el uso exclusivo de personas con algún tipo de discapacidad, mujeres embarazadas, niños y personas de la tercera edad.
- 622 buses alimentadores cuentan con rampas de acceso y mecanismos de sujeción que facilitan los procesos de abordaje y salida del bus, y que además le permiten a las Personas con Discapacidad móvil, transportarse de manera cómoda y segura, al interior del bus.
- En el componente zonal, se cuenta con 132 buses con elevador (11 buses de 50 pasajeros y 121 buses de 80 pasajeros) y 429 buses de 80 pasajeros con entrada baja. A la fecha, el porcentaje de incorporación de flota accesible es del 8% y el Ente Gestor gestiona con los concesionarios la incorporación de flota en aquellas rutas que se han priorizado debido a que cubren zonas de alta demanda por parte de las Personas con Discapacidad y puntos atractores de sus viajes en la ciudad.

En relación con la gestión de rutas con flota accesible, Transmilenio S.A. como Ente Gestor del SITP, avanza en la implementación del plan piloto y sus tres etapas de acción. Estas etapas darán cumplimiento a las disposiciones de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, al Decreto 324 de 2014 y al fallo de la Sentencia T-192 de 2014, (acción de tutela interpuesta por la señora Ana Cristina Paz Gil – Resolución N° 2013 – 00879), buscando que el proceso de implementación de rutas con flota accesible llegue al 80% en un período de diez (10) años.

Ilustración 24 -Rampas de ascenso y mecanismo de sujeción en buses alimentadores.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

EJE 4: La Secretaría Distrital de Movilidad ha estructurado los estudios previos y anexo técnico para adelantar el proceso de Implementación de herramientas tecnológicas en los paraderos del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) y manejo de las tecnologías ya existentes en el sistema, como son las tarjetas de acceso, el sistema geo referenciado y las telecomunicaciones, proporcionando señales y paraderos automatizados que faciliten a las Personas con Discapacidad el acceso al Sistema de forma autónoma e interactuando con los buses de acuerdo con su tipo de discapacidad. Se espera suscribir convenio con Transmilenio S.A. para adelantar el plan piloto y la implementación paulatina de los paraderos asociados a las rutas accesibles priorizadas.

EJE 5: - En este momento, se adelanta el contrato SDM 20141458, que tiene por objeto adelantar el *“Diseño e Implementación de la Estrategia de Sensibilización y Capacitación sobre Condiciones de Accesibilidad de la Población Con Discapacidad para 1000 operadores de bus del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá”*. Se han logrado acuerdos para el desarrollo del proyecto en los siete (7) concesionarios que operan actualmente. A la fecha, y de acuerdo con los datos presentados por QUALIFICAR, las diferentes actividades han contado con la participación de 3655 personas vinculadas a las empresas concesionarias, de las cuales 1902 personas se encuentran desarrollando el proceso de formación. Con base en estas cifras de cobertura alcanzada, a septiembre de 2015, es posible calcular que al finalizar el período del contrato en el mes de noviembre, se habrá logrado superar la meta establecida.

Ilustración 25 –Eje 5 Accesibilidad



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

De otro lado, se adelanta el proceso de entrega de kits de ayuda y soporte a la Población con Discapacidad, cuyos elementos facilitan la realización del viajes en el Sistema. A la fecha, se han entregado 1700 kits de accesibilidad en las diferentes localidades del Distrito.

El kit está compuesto por los siguientes elementos:

Canguro Ancho 30 cm x Largo 18 cm área de impresión 4 cm X 5 cm Logotipo SDM con 2 franjas de material retroreflectivo de clase 2, según la NTC 5565, ancho ubicados en la cara anterior	
Morral base estándar, rectangular, similar a una caja, con manija y correa para sujeción y portabilidad; el cierre debe ser con cierre magnético o velcro y dos bolsillos interiores con cierre tipo cremallera; impermeable, con franjas de material retrorreflectivo de clase 2, según la NTC 5565, ubicados en la tapa. Dimensiones: 25 cms de ancho x 30 cms de alto y 8 - 10 cms de espesor. Debe incluir una correa ajustable tipo manos libres y también las correas de sujeción tipo morral.	

Medidas 85 X 30 cms con Elaborado en Poliéster, con dos franjas de material retrorreflectivo de clase 2, según la NTC 5565, ubicados en el frente. Cuenta con cierre mediante cordón ajustable.	
Diámetro 1cm x Largo 10,5 cm incluida la argolla	
Portadocumentos Tipo sobre con bolsillo con cara plástica transparente con franjas de material retrorreflectivo de clase 2 según NTC 5565 Medidas 13 X 16,8 cms	
Banderín en banner de 13 onzas impreso a full color por ambas caras tamaño 25 cms X 30 cms; soportado sobre Asta telescópica; Tamaño Plegado: 62 cm. Tamaño Desplegado: 1,80 m diámetro base: 26 mm	
Banda elástica en caucho con seguros en velcro y material reflectivo de clase 2 según NTC 5565	
9 X 6 cms, guías para inserción de carnet	

Tabla 31 –Elementos del kit de ayuda y soporte a la Población con Discapacidad



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Contratos estratégicos suscritos:

Durante el año 2015 se ejecutaron los siguientes contratos, cuya suscripción se llevó a cabo en el año 2014:

Contrato: 20141458

Objeto: *“Diseño e implementación en la estrategia de sensibilización y capacitación sobre condiciones de accesibilidad de la población con discapacidad para los actores del sistema integrado de transporte público de Bogotá”*

Contratista: QUALIFICAR

Valor: \$470.000.000

Tiempo de Ejecución: 10 meses

Contrato: 20141461

Objeto: *“Adquisición de materiales de ayuda y soporte para facilitar la realización de viajes en el sistema integrado de transporte público de población con discapacidad y garantizar su distribución a la población objeto”*

Contratista: UT.FUERZA JR

Valor: \$198.519.472

Tiempo de ejecución: 3 meses para su ejecución.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades:

- Ha resultado muy difícil que las alcaldías locales apropien los recursos necesarios para la adecuación de infraestructura de espacio público, asociada a la malla vial local. En la mayoría de los casos, se aduce que la priorización ya fue elaborada y que los tramos asociados a las rutas de transporte público no se encuentran incluidos.

- En el marco del proceso de implementación del SITP, ha resultado complicado desarrollar la gestión de flota accesible y su disponibilidad en las rutas priorizadas.

- No fue posible adelantar la suscripción del convenio interadministrativo con Transmilenio S.A., con el objeto de adelantar las pruebas para la implementación de paraderos inteligentes con soluciones tecnológicas para garantizar la accesibilidad de la información para las Personas con Discapacidad.

Otros aspectos relevantes:

Si bien la formulación del Plan de Movilidad Accesible se originó en el segundo semestre del año 2014, con la expedición del Decreto 234 de 2014, el primer año de gestión representa un avance importante en la medida en que se ha fortalecido el trabajo interinstitucional en los 5 ámbitos de acción. En este momento, la Mesa de Movilidad Accesible aborda aspectos relacionados con flota accesible, infraestructura de paraderos y adecuación de la infraestructura peatonal asociada a las rutas del SITP. La continuidad de esta Mesa es importante, en la medida en que se revisan los avances de cada entidad en cada uno de los 5 ejes del Plan y el cumplimiento que se le está dando a las disposiciones del Decreto 324 de 2014. Es importante anotar que no todos los ejes presentan el mismo nivel de avance y que se requiere mayor nivel de gestión en aspectos como la adecuación tecnológica de paraderos y la adecuación de tramos peatonales en las localidades.

Adicionalmente, en la Mesa de Movilidad Accesible se atienden los aspectos relacionados con el cumplimiento de la Sentencia T 192 de 2014 proferida por la Corte Constitucional, dentro de la Acción de Tutela promovida por la Señora ANA CRISTINA PAZ GIL contra la Alcaldía Mayor de Bogotá y Transmilenio S.A. De acuerdo con lo establecido en la Sentencia T 192, la Alcaldía Mayor de Bogotá y Transmilenio S.A., a través de la secretaría técnica ejercida por la Secretaría Distrital de Movilidad para el efecto, ha presentado el diseño del plan de implementación de rutas y flota accesible, conforme los lineamientos definidos en la sentencia y, por supuesto, en el marco normativo Nacional y Distrital al respecto. Este plan ofrece una perspectiva de operación en tres ejes o momentos, a través de los cuales se busca avanzar progresivamente en la puesta en marcha de rutas accesibles, con flota adecuada para su operación, de acuerdo con el análisis de las condiciones actuales de incorporación de vehículos al Sistema, así como del grado de implementación de rutas. La propuesta que se plantea se sustenta a partir del escenario actual que presenta el SITP y en los mecanismos de operación y rotación de flota, sin perder de vista el objetivo primordial de garantizar niveles de cobertura adecuados y trazados ajustados a las necesidades de viaje de las Personas con Discapacidad.

Con base en lo anterior, es fundamental continuar con la gestión que se desarrolla, para dar cabal cumplimiento a las normas nacionales y distritales en materia de accesibilidad al transporte público colectivo, desde la perspectiva del Derecho a la Movilidad para las Personas con Discapacidad, atendiendo las disposiciones del Decreto 324 de 2014 y del Plan de Movilidad Accesible, así como la Sentencia T 192 de 2014.

5.2.5. Componente social del SITP

Descripción general del proyecto:

En el artículo 16 del Decreto 309 de 2009 por medio del cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público, establece: elaborar programas de capacitación, actualización, recalificación o reconversión laboral para aquellas personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema.

Esta política comprende, entre otros aspectos:

- Programas de orientación y sensibilización.
- Programas de organización del recurso humano en términos de habilidades y destrezas.
- Programas de capacitación y calificación al beneficiario.
- Alianzas estratégicas con entidades del nivel distrital o nacional que permitan recopilar y ofrecer la información sobre la oferta y demanda laboral.

Objetivo General.

Capacitar y generar oportunidades productivas y de empleo para las poblaciones que hoy se encuentran vinculadas al transporte público colectivo de la ciudad de Bogotá prestando servicios informales a los actores del TPC, en el marco de SITP.

Objetivos Específicos

- Gestionar la contratación de las entidades educativas
- Hacer seguimiento al contrato 1133 de 2014 re categorización de licencia C1 a C2
- Hacer seguimiento al convenio 1379 ISPA técnico laboral en áreas específicas para el trabajo y convenio 010 SENA
- Hacer seguimiento al convenio 010 de 2014 SENA titulación técnico en competencias laborales
- Establecer mesa de trabajo para la generación de ingresos de estas poblaciones, con apoyo de la Alcaldía Mayor y las otras entidades del Distrito
- Establecer mesa de trabajo para la generación de ingresos de estas poblaciones, con apoyo de la Alcaldía Mayor y las otras entidades del Distrito.
- Preservar la asesoría con propietarios, conductores y comunidad en general.
- Plan de comunicaciones para los puntos anteriores.

Principales logros alcanzados

Todas las personas que se encuentran registradas en las bases de la SDM identificadas como “terceros afectados por la implementación del SITP mecánicos en playas y paraderos del TPC, talleres, lavado y aseo de buses del TPC, restaurantes, cafeterías, ventas varias en los paraderos del TPC, vendedores a lo largo de la ruta del TPC, calibradores de ruta, bicitaxistas y en general todas las personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema”, pueden participar de esta formación. Las actividades han estado enfocadas en:

1. Ejecución contrato No. 2014-1133 con la UT Formacion Vial suscrito el 8 de septiembre de 2014

“El contratista deberá realizar la capacitación a las personas que la entidad contratante requiera para obtener la licencia de conducción conforme a lo estipulado en el Código Nacional de Tránsito, el Decreto 1500 de 2009 y la Resolución 3245 de 2009 y en las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan”.

“El contratista deberá tramitar y costear el Examen Físico Mental y de Coordinación para Conducir ante el Centro de Reconocimiento Autorizado, así como la Licencia de Conducción respectiva ante la entidad competente (...)”

En ese orden, el contrato dio inicio con la obligación de la elaboración y aprobación del plan de trabajo para la ejecución del contrato 20141133, siendo el siguiente:

2. Caracterización de la población

“Realizar el proceso de matrícula de las personas remitidas por la SDM. Este proceso se realizará de manera coordinada con la Secretaría Distrital de Movilidad, la cual se encargará de realizar la convocatoria a los beneficiarios”.

En el marco de la obligación antes descrita, esta secretaría adelantó la siguiente estrategia de comunicación:

Se realizó un filtro de la base de datos de estas poblaciones vs el registro de conductores activos en el SIM, para identificar todos aquellos que tuvieran licencia de conducción C1 para re categorizarlos a C2 o los que tuvieran C2, se les brindaba refuerzo en práctica de vehículo para ingresar al SITP u otro tipo de transporte automotor terrestre.

Tabla 32 – Población objetivo

Categoría C1		Categoría C2	
Rango de edad	No personas	Rango de edad	No personas
10-19	1	10-19	3
20-29	100	20-29	191
30-39	219	30-39	289
40-49	148	40-49	225
50-59	97	50-59	125
60-69	26	60-69	36
70-80	4	70-80	4
No reporta	76	0-9	58
Total general	671	Total general	931

Actividad en el TPC	No personas
Aseo de vehículos	128
Calibrador	127
Otros servicios	290
Servicios de alimentación	95
Servicios de mecánica	649
Vendedor en buses	313
Total general	1.602

Bicitaxistas:

Tabla . Población Bicitaxistas con licencia de conducción C1 y C2

Licencia de conducción	No de personas	%
C1	104	40%
C2	159	60%
Total general	263	100%

Rango de edad	No personas
11-20	9
21-30	61
31-40	69
41-50	82
51-60	40
61-70	14
71-80	1
Total general	276

1.865 personas fue el total de la población de terceros afectados y bicitaxistas con probabilidad de recibir la formación para re categorizar licencia de conducción o recibir refuerzo, para posteriormente vincularse al SITP u otro medio de transporte terrestre automotor. No obstante, estos deben cumplir con los siguientes requisitos para poder ingresar:

- Licencia de conducción activa y vigente en el RUNT
- No tener comparendos pendientes con la SDM o tener un acuerdo de pago.

Convocatoria:

En el marco del proceso de convocatoria que se realizó para capacitar a esta población, la SDM desarrolló las siguientes actividades:

- Llamar al total de la población identificada en la caracterización de la población con licencia de conducción C1 y C2.
- Paralelo se hicieron visitas al lugar de trabajo (puntos identificados en los censos de personas en las playas y alrededor de los paraderos del TPC) para motivarlos a realizar su matrícula directamente en las sedes de la U. Temporal Formación Vial.
- Aviso de prensa
- Aviso en la Página WEB de la Secretaría de Movilidad y en la página de una de las Escuelas de conducción que conformaban la U. Temporal.
- Se habló y se envió Correo Electrónico a los Directores de Gestión Humana de los operadores del SITP para que remitieran a todos los conductores del TPC que se presentaran con licencia C1 y C2 que no pasaran en el examen para brindarles la recategorización o el refuerzo.
- También se llamaron a conductores del TPC con licencia C1 que no estaban interesados en vincularse al SITP

Tabla 33 Resultado del proceso de convocatoria

PRESUPUESTO	Ejecutado
402.940.000	243.084.700
LICENCIAS OTORGADAS	101
REFUERZO POR COMPETENCIA/CURSO TEORICO PRACTICO	18
NO APROBARON / CURSO TEORICO Y PRAC (solo curso)	4
TOTAL PROCESOS DE FORMACION REALIZADOS	123
TOTAL BENEFICIARIOS	122

Nota 1: una persona realizó recategorización y refuerzo.

2. Ejecución convenio 010 de octubre de 2014 SENA Y SECRETARIA DE MOVILIDAD

“Aunar esfuerzos técnicos, económicos, académicos y administrativos para el desarrollo de programas de formación técnica y certificación de competencias laborales de población afectada por la implementación del SITP y bi-citaxistas”.

Las entidades conjuntas elaboraron y desarrollaron las siguientes actividades para el cumplimiento del cronograma de inscripción, selección y matrícula:

Tabla 34 Cronograma de Inscripción, selección, matrícula Convenio Interadministrativo 010 SENA-SDM

CRONOGRAMA INSCRIPCIÓN, SELECCIÓN, MATRICULA CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 00000010 SENA-SECRETARIA MOVILIDAD 2015			
DIA	FECHA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
Miércoles	28/01/2015	DEFINICIÓN DE OFERTA - 9	SECRETARIA DISTRITAL
Jueves	29/01/2015	PROGRAMAS, SEDES Y HORARIOS	MOVILIDAD -SDM-
Viernes	30/01/2015	PROMOCIÓN Y DIVULGACIÓN DE LA OFERTA Y REALIZAR CHARLAS INFORMATIVAS	SECRETARIA DISTRITAL MOVILIDAD -SDM- INSTITUTO SAN PABLO APOSTOL- ISPA-
Sábado	31/01/2015		
Domingo	01/02/2015		
Lunes	02/02/2015		
Martes	03/02/2015		
Miércoles	04/02/2015		
Jueves	05/02/2015		
Viernes	06/02/2015		
Sábado	07/02/2015		
Domingo	08/02/2015		
Lunes	09/02/2015		
Martes	10/02/2015		
Miércoles	11/02/2015		
Jueves	12/02/2015		
Viernes	13/02/2015		
Sábado	14/02/2015		
Domingo	15/02/2015		
Lunes	16/02/2015		
Martes	17/02/2015		
Miércoles	18/02/2015		
Jueves	19/02/2015		
Viernes	20/02/2015		
Sábado	21/02/2015		
Domingo	22/02/2015		
Lunes	23/02/2015		
Martes	24/02/2015		
Miércoles	25/02/2015		
Jueves	26/02/2015		
Viernes	27/02/2015		
Sábado	28/02/2015		
Martes	03/02/2015	CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA Y CREACIÓN DE LAS FICHAS	SECRETARIA DISTRITAL MOVILIDAD -SDM- INSTITUTO SAN PABLO APOSTOL- ISPA-
Miércoles	04/02/2015		SECRETARIA DISTRITAL MOVILIDAD -SDM- NOHORA LINARES INSTITUTO SAN PABLO APOSTOL- ISPA- RFAEL MONTENEGRO
Jueves	05/02/2015		
Viernes	06/02/2015		
Lunes	02/02/2015	REUNION ALISTAMIENTO	

El SENA reportó a esta entidad el siguiente número de aprendices matriculados en la plataforma del Sofía plus del SENA:

Tabla 35 –Aprendices matriculados en SOFIA plus

Programa	Número de aprendices
Asistencia Administrativa	39
Cocina	29
Operaciones Financieras y Contables	35
Mantenimiento de Equipos de Computo	26
Mantenimiento de Equipos de Computo	29
Mantenimiento de Motores Gas y Gasolina	24
Mantenimiento de Motores Gas y Gasolina	24
Mecanizado de productos Metalmecánicos	22
Trazo Corte y Confección	20

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

En el marco del convenio, se han adelantado las reuniones correspondientes para garantizar la correcta ejecución del mismo, de la mano con el convenio 1379204 Instituto San Pablo Apóstol. Está en ejecución en la etapa de práctica empresarial.

3. Convenio 2014 1379 de noviembre de 2014 ISPA Y SECRETARIA DE MOVILIDAD

“Brindar la capacitación Técnica para el trabajo que respondan a las necesidades del mercado laboral para las personas interesadas de terceros afectados por la implementación del SITP y bicitaxistas. El único requisito del SENA es haber culminado el noveno grado de bachillerato”.

Los aprendices fueron matriculados en la plataforma Sofía Plus SENA en el marco del convenio 010 firmado entre el SENA y la Secretaría de Movilidad, cuya finalidad es titular a los aprendices como técnicos en oficios y ocupaciones que requiere el sector productivo y social.

Mediante los nueve programas de formación técnica que se realizan en el convenio, se busca que los aprendices adquieran competencias que se apliquen y respondan a los procesos productivos.

Dentro del proceso formativo del nivel titulado se presentan dos etapas, la etapa lectiva y etapa productiva. Ambos con una duración de seis meses, para un total de formación de 12 meses.

Etapas Lectivas: El aprendiz asiste a participar de actividades de formación Profesional integral en las aulas y talleres, este último según el programa. Tiene una duración de 880 horas.

Etapas Productivas: El aprendiz SENA fortalece sus destrezas, habilidades, valores, actitudes y conocimientos aprendidos en aula y taller en una actividad que ellos voluntariamente eligen como es:

- Contrato laboral
- Proyecto productivo
- Contrato de aprendizaje
- Apoyo a unidad productiva familiar
- Pasantía
- Apoyo a una institución estatal, Ong o entidad sin ánimo de lucro
- Monitorias

Los 248 aprendices matriculados optaron por lo siguiente:

Tabla 36 –Alternativas seleccionadas por aprendices

ALTERNATIVA	NUMERO
CONTRATO LABORAL	134
PROYECTO PRODUCTIVO	95
VINCULO LABORAL	16
PASANTIA	3
TOTAL	248

De los 248 matriculados inicialmente, 198 terminaron la etapa lectiva en octubre de 2015 e iniciaron práctica empresarial en las siguientes opciones. La etapa de práctica empresarial termina en abril de 2016.

Sobre este punto es importante anotar que el SENA/ISPA/SDM realizaron un plan choque de convocatoria de empresas para encontrar patrocinio para los aprendices que optaron por el contrato de aprendizaje, quedando de la siguiente manera:

Tabla 37 –Práctica empresarial

Etiquetas de fila	Cuentas
ASISTENCIA ADMINISTRATIVA	39
CONTRATO DE APRENDIZAJE	20
NO APLICA*	10
PROYECTO PRODUCTIVO	2
VINCULO LABORAL	7
COCINA.	29
CONTRATO DE APRENDIZAJE	12
NO APLICA*	2
PROYECTO PRODUCTIVO	13
VINCULO LABORAL	2
CONTABILIZACIÓN DE OPERACIONES COMERCIALES Y FINANCIERAS	35
CONTRATO DE APRENDIZAJE	25
NO APLICA*	5
PASANTIAS	2
PROYECTO PRODUCTIVO	2
VINCULO LABORAL	1
MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE COMPUTO.	55
CONTRATO DE APRENDIZAJE	28
NO APLICA*	11
PROYECTO PRODUCTIVO	15
VINCULO LABORAL	1
MANTENIMIENTO DE MOTORES GASOLINA Y GAS	48
CONTRATO DE APRENDIZAJE	19
NO APLICA*	11
PROYECTO PRODUCTIVO	11
VINCULO LABORAL	7
MECANIZADO DE PRODUCTOS METALMECANICOS	22
CONTRATO DE APRENDIZAJE	5
NO APLICA*	9
PASANTIAS	1
PROYECTO PRODUCTIVO	4
VINCULO LABORAL	3
TRAZO Y CORTE EN CONFECCIÓN INDUSTRIAL	20
CONTRATO DE APRENDIZAJE	2
NO APLICA*	7
PROYECTO PRODUCTIVO	10
VINCULO LABORAL	1
Total general	248
* NO APLICA: Retiro voluntario del programa	

Aplicación encuesta de satisfacción al estudiante.

Se diseñó y se aplicó una encuesta a los aprendices de cada uno de los programas de formación Técnica, con el fin de determinar oportunidades de mejoramiento en el desarrollo de las actividades en cada uno de los programas. Este resultado fue enviado a la entidad educativa para su retroalimentación y mejoramiento en los proceso de formación, según sugerencias realizadas por los estudiantes.

Ilustración 27 –Modelo encuesta de satisfacción al estudiante

ENCUESTA DE SATISFACCION DEL ESTUDIANTE						
CONVENIO 2014-1379						
						Fecha: _____
Programa de formación: _____						
Ficha: _____						Jornada: _____
Gracias por estar con nosotros en los programas de formación para el trabajo a través del Instituto San Pablo Apóstol y el SENA. Queremos conocer su opinión acerca de la aplicación de los programas de formación, con el fin de determinar oportunidades de mejoramiento en los procesos de los mismos. Marque con una "X" la casilla que usted considera, evalúa con precisión la característica sobre la cual se está preguntando. Califique de 1 a 4, en donde "1" es Deficiente, "2" Regular, "3" Bueno, y "4" Excelente. Si desea hacer algún comentario por favor hágalo en la casilla de observaciones al final de cada módulo de evaluación.						
	OBJETIVOS DEL PLAN DE ESTUDIOS	NS/NR	1	2	3	4
1	El desarrollo de las actividades en clase es coherente con el programa de formación					
2	Los problemas surgidos durante el desarrollo de la clase se resuelven con eficacia.					
3	Estoy satisfecho con el desarrollo de las actividades en clase					
OBSERVACIONES						
	ORIENTACION AL ESTUDIANTE	NS/NR	1	2	3	4
4	En la inducción (primera fase) la entidad educativa fue clara en informar al estudiante sobre las características del programa al que se matriculó.					
5	Desde un inicio la entidad educativa dejó claro las actividades encaminadas a preparar al estudiante, para la inserción al mundo laboral o la creación de un proyecto productivo.					
6	Es claro para el aprendiz que su programa de formación se desarrolla en el marco de un convenio firmado con la Secretaría de Movilidad/ISPA y SENA.					
7	Estoy satisfecho con las acciones encaminadas a la orientación del estudiante.					
OBSERVACIONES						

RECURSOS Y SERVICIOS						NS/NR	1	2	3	4
8	Los espacios destinados (salón de clases) se adecuan a la necesidad del estudiante.									
9	Los laboratorios (mecánica, cocina, sistemas, entre otros) y el equipamiento se adecua al estudiante									
10	Los materiales entregados son suficientes para el desarrollo de la clase.									
11	Estoy satisfecho con los recursos y servicios destinados a la clase.									
OBSERVACIONES										
DESARROLLO ACADEMICO						NS/NR	1	2	3	4
12	El docente es claro en el momento de impartir la formación, instrucción, tareas, etc									
13	El docente cumple con los horarios de formación pactados. Inicia y termina las clases en las horas acordadas.									
14	Las tareas previstas (teóricas, prácticas, de trabajo individual, en grupo etc.) guardan relación con lo que el profesor pretende que aprenda en el programa de formación.									
15	Se coordinan adecuadamente las clases teóricas y las prácticas previstas en el programa.									
16	El profesor, prepara, organiza y estructura bien las actividades o tareas que se realizan en clase (o laboratorio, trabajo de campo, seminario...).									
17	El profesor resuelve las dudas y orienta al alumnado en el desarrollo de las tareas.									
18	El profesor utiliza adecuadamente los recursos didácticos (audiovisuales, de laboratorio, de campo etc.) para facilitar el aprendizaje.									
19	El profesor favorece la participación de los estudiantes en el desarrollo de la actividad (facilita que exprese sus opiniones, incluye tareas individuales o de grupo etc.).									
20	El profesor consigue despertar intereses por los diferentes temas que se tratan en el desarrollo de la actividad académica									
21	El modo en que evalúa (exámenes, trabajos individuales o de grupo etc.) guarda relación con actividades desarrolladas del programa de formación.									
22	El profesor facilitó mi aprendizaje, gracias a su ayuda estoy logrando mejorar mis conocimientos, habilidades o modo de afrontar determinados temas.									
23	En general, estoy satisfecho con la labor docente de este profesor.									
OBSERVACIONES										

Otros aspectos relevantes:

a. Las estrategias contempladas para el proyecto en el año 2016 son las siguientes:

- Continuar con la mesa de trabajo interinstitucional para la inclusión y atención al componente social del SITP, con el apoyo de la Gerencia Transversal de Poblaciones de la Alcaldía Mayor y las otras entidades del Distrito
- Hacer seguimiento al convenio 1379 Ispa técnico laboral en áreas específicas para el trabajo y el convenio 010 SENA "formación técnica en competencias laborales"
- Hacer seguimiento a los aprendices titulados en el marco del convenio 010 SENA y gestionar ante la SDDE la vinculación por la agencia pública de gestión de empleo de esa entidad y la agencia de empleo del SENA.
- Hacer seguimiento a los aprendices que titulados y que eligieron "proyecto productivo" y gestionar ante la SDDE el apoyo fortalecimiento y financiación.
- Brindar asesoría y orientación a los propietarios, conductores, entre otras poblaciones en la etapa de transición de implementación del SITP.
- Hacer campañas para la vinculación de conductores del TPC al SITP.
- Gestionar contratación requerida para continuar brindando reconversión laboral a las poblaciones afectadas.

5.2.6. Sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público SITP de Bogotá D.C.

Descripción general del proyecto:

Teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Movilidad es la cabeza del sector Movilidad, tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte, se hace necesario supervisar y coadyuvar en los avances de la Estructuración e Implementación del Sistema de Equipamientos de Transporte e Infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público SITP de Bogotá D.C.

El Decreto Distrital 190 de 2004 estableció como uno de los sistemas estructurantes de la estructura funcional y de servicios de la ciudad al Sistema de Movilidad, señalando en el artículo 163 que este sistema "(...) se orienta a lograr un transporte urbano- regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red vial jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen. El sistema debe dar respuesta a las necesidades internas y de conexión con los flujos externos de movilidad de pasajeros y de carga, en el marco de la estrategia de ordenamiento (...)", buscando "(...) Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico. (...) Organizar las rutas de transporte público urbano tradicional (buses, busetas y colectivos), para evitar sobrerrecorridos, excesos en las frecuencias y la concentración de rutas en los mismos corredores viales. (...)".

En este sentido, el artículo 164 del Decreto Distrital 190 de 2004 señala como uno de los componentes del sistema de movilidad al subsistema de transporte que está conformado por:

"(...) los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas. Sus componentes se organizan en torno al Metro, los buses articulados sobre corredores troncales especializados y sus rutas alimentadoras y el tren de cercanías.

(...) El conjunto de las rutas de transporte público, los terminales de pasajeros, las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deberán integrar en áreas determinadas de la ciudad.

(...) El subsistema de transporte debe responder en forma eficiente, económica y segura a los deseos de viaje de la población, así como a las necesidades de movilización de carga. En consecuencia, los proyectos del subsistema deben concebirse en función de los orígenes y destinos de los viajes, tanto dentro de la ciudad como entre esta y la red de ciudades de la región, así como de las necesidades del transporte nacional e internacional. (...)".

Para lograr los objetivos y finalidades descritos, el Decreto Distrital 319 de 2006, por medio del cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., establece una política orientada a la movilidad sostenible y competitiva, que percibe el transporte público como un eje estructurador, que facilita la integración modal, propiciando una movilidad inteligente y socialmente responsable, que tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.

En el marco de los objetivos propuestos desde el Plan Maestro de Movilidad, se busca contribuir al crecimiento inteligente de la ciudad, considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte, de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización

de las grandes unidades de servicios y equipamientos y articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico.

Con fundamento en lo anterior, la administración distrital expidió el Decreto Distrital 309 de 2009, mediante el cual se definen acciones para la operación integrada de los diferentes modos de transporte público; así como para la disposición de la infraestructura requerida para garantizar la prestación del servicio; para lo cual el artículo 19.2 del Decreto en mención determina que la integración del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP se da bajo la modalidad de operativa, física, virtual, medio de pago y tarifaria, articulación operacional que se logra a través de una infraestructura común que facilite la integración modal y la prestación del servicio.

El Eje dos del Plan de Desarrollo "Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua", se incluye el Programa de Movilidad Humana, que a su vez está compuesto por una serie de proyectos prioritarios, entre los cuales se encuentra la Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, el cual debe contar con infraestructuras de transporte que organicen las actividades alrededor de la operación asociadas a la flota, garantizando buenas prácticas de manejo ambiental y urbano. Adicionalmente, determina que se dotará a la ciudad de puntos de intercambio modal y paraderos para facilitar y promover el uso eficiente de los diferentes modos de transporte en un marco de integración.

Principales logros alcanzados:

Expedición del decreto 305 de 2015 "Por el cual se realiza el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP para Bogotá D. C. y se declara condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto y se dictan otras disposiciones."

En lo que respecta a la concesión de las zonas de operación del SITP, la minuta de los contratos con los operadores definió como parte de la infraestructura asociada los equipamientos requeridos para el funcionamiento de las zonas de operación como los patios, talleres, estaciones de transporte masivo, centros de control, puestos de revisión, terminales zonales y zonas de ascenso y descenso de pasajeros en espacio público, entre otros. Dentro del alcance del objeto de los contratos de concesión, además de incluir la concesión no exclusiva y conjunta de las zonas de operación, incluye el otorgamiento en concesión de la dotación y administración de la infraestructura de los patios y talleres que los concesionarios zonales deberán incorporar en cada zona.

Por esta razón, el concesionario debe cumplir con la consecución de las áreas de patios y talleres para la operación de los terminales zonales, en los términos establecidos en la etapa de transición; que contempla que durante los primeros cinco (5) años de la concesión, término que podrá ser prorrogado, se autoriza la operación de terminales zonales de carácter temporal, bajo los requisitos exigidos por el ente gestor en sus manuales de operación y por la normatividad urbana que defina la Secretaría Distrital de Planeación para su incorporación urbanística legal. Finalizada la etapa de transición de cinco (5) años, soportado en los estudios técnicos, financieros y legales que efectúe sobre la materia, el Distrito entregará los terminales zonales construidos y adecuados para la operación directa por los concesionarios o en cabeza de un tercero concesionario de patios, a través del mecanismo que se establezca para el efecto.

Es así como el distrito expidió el decreto 294 de 2011 "Por el cual se adoptan las directrices urbanísticas y arquitectónicas para la implementación de terminales zonales transitorios y patios

zonales transitorios del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, durante la fase de transición en Bogotá Distrito Capital”, donde reglamentan los procedimientos que se debe seguir en la implementación de los patios transitorios o parte de los concesionarios y de la administración.

Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto Distrital 309 de 2009, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó el estudio que definió el *"Diseño conceptual del sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público SITP de Bogotá D. C."* que contempla la red equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP y la estructuración técnica, legal y financiera del esquema contractual para la adquisición, construcción, operación, mantenimiento y administración de la red definitiva de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, incluyendo las terminales de fin de ruta y patios de operación definitivos para la operación y mantenimiento en las catorce (14) zonas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público, con usos complementarios y soporte.

En el año 2014, la Secretaría de Movilidad recibió los resultados de dicha consultoría, la cual identificó la necesidad de 96 predios en la ciudad para garantizar una respuesta satisfactoria a la problemática de infraestructura de soporte (patios) del SITP, que responden a las condiciones de viabilidad técnica, legal, urbanística y administrativa necesarias con una correcta inserción en el entorno urbano.

Sobre estos predios, cómo estrategia de gestión para el desarrollo de equipamientos de transporte se proponen tres posibles esquemas que involucran de manera distinta al sector privado en la planeación, gestión y financiación requeridos para implementar cada uno de los proyectos:

- Patios situados en predios ubicados en zonas de desarrollo urbanístico: son aquellos patios que pueden ser implementados dentro de grandes extensiones de suelo en tratamiento urbanístico de desarrollo que deben ceder suelo para uso público como condición para poder urbanizar y construir proyectos urbanísticos. En ellos, el promotor se comprometería a ceder el predio, construir el patio y entregarlo a la Municipalidad como compensación derivada de los excedentes de las operaciones inmobiliarias que desarrolle. Ejemplo de ello es el “Plan Parcial de Renovación Urbana - PPRU EL PEDREGAL”, proyecto en el que actualmente los promotores del PPRU, están adelantando las gestiones ante el IDU para la firma del convenio que les permita adelantar la construcción de dicha infraestructura del transporte.

- Patios transitorios que podrían pasar a definitivos: son aquellos patios que en la actualidad están siendo utilizados por los operadores del SITP en fase transitoria, susceptibles de poder desarrollarse como definitivos, previa negociación con los actuales operadores al objeto de acordar las inversiones necesarias pendientes para que alcancen los estándares exigidos a los patios definitivos. Actualmente existen 14 patios provisionales identificados con potencial para pasar a definitivos en los que habrá que valorar las inversiones pendientes de realizar.

- Patios a desarrollar bajo un esquema de Asociación Público Privada (APP): para la implementación de los 55 patios restantes se elegiría un esquema APP, siempre que en los estudios de estructuración correspondientes se determinase que esa es la opción más conveniente. En estos casos, el futuro concesionario se haría cargo del costo de adquisición de los predios, de la construcción de las infraestructuras y del mantenimiento de las mismas durante toda la vida de la concesión, revirtiendo el patio a la Secretaría al finalizar la misma.

- Con el fin de acompañar y dar soporte técnico a la SDM y a TMSA, para los temas relacionados con los patios e infraestructura de soporte al SITP, en el 2014 se llevó a cabo la contratación de dos

(2) profesionales, para coordinación y desarrollo del tema de los patios transitorios, partiendo de la información y recomendaciones dada por la consultoría de patios indicada anteriormente.

- De acuerdo con lo anterior, se estableció un grupo de trabajo conformado por la Secretaría de Movilidad, IDU, Trasmilenio, Secretaría de Hábitat y Secretaría de Planeación, el cual adelantó actividades con el fin de definir la estrategia para la gestión integral del proyecto de Estructuración e Implementación el Sistema de Equipamientos de Transporte e Infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público. Entre estas actividades, se han desarrollado algunos proyectos de decreto, con el fin de aclarar la naturaleza de infraestructura de los estacionamientos asociados al SITP, las condiciones de localización, la suspensión de las declaratorias de desarrollo prioritario en predios en los que operan los estacionamientos, y la definición de una fuente de financiación. Entre estos proyectos de decreto se desarrollaron, además del decreto 305 de 2015, los siguientes:

- Proyecto de decreto “Por el cual se modifica el artículo 2º y se adiciona un literal al artículo 7º del Decreto Distrital 323 de 2004 *“Por medio del cual se reglamenta el Fondo para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos y el Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos”*”
- Proyecto de decreto *“Por el cual se adiciona al Plan Maestro Decreto 319 de 2006 para la adecuación y puesta en funcionamiento de la red de estacionamientos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D. C. y se dictan otras disposiciones.”*
- Proyecto de decreto *“Por medio del cual se modifica el Decreto 090 de 2013 “Por el cual se adoptan normas urbanísticas para la armonización de las Unidades de Planeamiento Zonal –UPZ- con los Planes Maestros de Equipamientos y se dictan otras disposiciones teniendo en cuenta que este es un tema transversal”.*

Del trabajo de este grupo se logró por tanto, la expedición del decreto 305 de 2015, que permite controlar los precios del suelo antes de la implementación de un proyecto, programa u obra en la ciudad y de recuperación de plusvalías.

El Anuncio de Proyecto es un instrumento para controlar los precios del suelo en un proyecto urbano. De acuerdo con el Parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, este instrumento permite *“la posibilidad de descontar al valor comercial, el monto correspondiente a la plusvalía o el valor generado a raíz del anuncio del proyecto u obra que constituye el motivo de utilidad pública para la adquisición, salvo el caso en que el propietario hubiere pagado la participación en plusvalía o la contribución de valorización; según sea el caso”.*

El anuncio de proyecto del Decreto 305 de 2015 formaliza los siguientes aspectos:

- Identificación de los predios objeto del anuncio
- Definición del valor de referencia los terrenos comprendidos dentro del ámbito del respectivo anuncio.

Los avalúos además de servir como valores de referencia en caso de que se requiera la adquisición forzosa de predios, sirven como punto de referencia para establecer los incrementos de precios del suelo que se pueden producir a partir de la intervención, y para la aplicación del reparto equitativo de cargas y beneficios, en los casos que aplique.

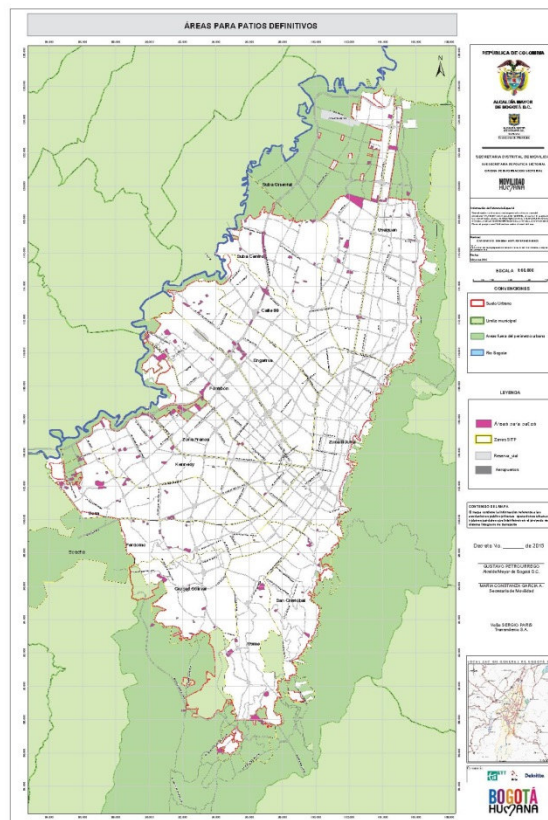
Teniendo en cuenta que el anuncio del proyecto tiene como objetivo controlar los precios del suelo antes de la implementación del proyecto, sólo tendrá efecto cuando se adelanten las actuaciones requeridas para la adquisición de suelo, dicha adquisición solo iniciará cuando el Distrito cuente con

disponibilidad presupuestal y en este momento se realizarán las notificaciones del caso. Mientras esos suceden, no existe ninguna restricción para el uso y usufructo del predio. Los predios comprendidos en el Decreto 305 de 2015, no tienen ninguna limitación relacionada con la expedición de licencias urbanísticas

La expedición del Decreto 305 de 2015, permitió levantar también la declaratoria de desarrollo prioritario que tenían algunos predios que la actualidad operan como patios, siempre y cuando se cumpla con lo procedimientos previstos en el mismo Decreto.

El decreto identificó los predios para la localización de los patios del SITP, luego del trabajo con Transmilenio, IDU, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Hábitat y Secretaría Distrital de Ambiente, que incluyeron áreas adicionales a las identificadas por la consultoría realizada mediante Contrato BID 2013 – 710. *“Diseño conceptual de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP”*. Resultado de lo anterior, el Decreto 305 contiene los predios localizados en el plano y tablas siguientes:

Ilustración 28 Áreas para patios definitivos



Fuente: Elaborado por IDU - TMSA y SDM
Con base en información del Contrato de consultoría 2013710

Tabla 38 –Predios localizados para equipamentos

ID	Dirección	Barrio	Área	Zona SITP	Tipo
1	AC 75 sur No. 81 -21	SAN JOSE DE MARYLAND	1,5	Bosa	Terminal Tipo 1
2	AC 183 No. 7-40	Por Definir	1,9	Usaquén	Terminal Tipo 1
3	AC 170 No. 7060	SAN JUAN BOSCO	2,0	Usaquén	Terminal Tipo 2
4	Kr 96 No. 72-30	ALAMOS NORTE	2,6	Calle 80	Terminal Tipo 2
5	CI 144 No.139-55	PARQUES DEL CAMPO	1,3	Suba Centro	Terminal Tipo 1
6	AK 5 Este No. 86 A - 40 sur	EL CHIRCAL	5,9	Usme	Terminal Tipo 2
7	Av. Villavicencio No. 62-03 Sur	BALMORAL	1,0	Perdomo	Terminal Tipo 1
8	CI 125 No. 21 A -38	BATAN	4,2	Usaquén	Terminal Tipo 1
9	CI 63 B No.113 B-20	LOS LAURELES SABANAS DEL DORADO	0,8	Engativá	Terminal Tipo 1
10	Kr 74 No. 42 -03 sur	TIMIZA	1,7	Bosa	Terminal Tipo 1
11	AK 1 No. 67 D - 48 Sur	MOCHUELO ORIENTAL	2,5	Usme	Terminal Tipo 2
12	Kr 93 No. 54 - 28 sur	EL CORZO	1,1	Kennedy	Terminal Tipo 2
13	Dg 151 No. 142 - 11	FONTANAR DEL RIO	1,9	Suba Centro	Terminal Tipo 1
14	CI 63 sur No. 79 B - 21	JIMENEZ DE QUESADA	0,8	Bosa	Terminal Tipo 2
15	AC 17 No. 80 A - 30	EL TINTAL	0,8	Fontibón	Terminal Tipo 2
16	CI 27 Sur No. 24 C 51	EL CENTENARIO	0,7	Ciudad Bolívar	Terminal Tipo 1
17	CI 90 A - Kr 95 J	VILLA CRISTINA	0,6	Calle 80	Terminal Tipo 2
18	CI 139 No. 98-21	URB SAN JORGE	2,3	Suba Centro	Terminal Tipo 1
19	Tv 121 No. 70 A - 85	LA FAENA	1,4	Engativá	Terminal Tipo 1
20	KR 123 15 A 25	EL CHARCO I	1,4	Zona Franca	Terminal Tipo 1
21	Av. Agoberto Mejía (Kr 80G) No. 2-49	CORABASTOS	2,7	Kennedy	Terminal Tipo 2
22	Kr 81 No. 1-22	MARIA PAZ	0,7	Kennedy	Terminal Tipo 2
23	CI 51 Sur No. 90 A- 21	EL PORVENIR	1,7	Kennedy	Terminal Tipo 1
24	AC 17 No. 135 - 20	PUENTE GRANDE	2,7	Fontibón	Terminal Tipo 2
25	AC 71 sur No. 31-80	Por Definir	5,9	Usme	Terminal Tipo 2
26	CI 56 Sur No. 81 G - 37	GRAN BRITANIA	4,2	Bosa	Terminal Tipo 2
27	Tv 3 B Este No. 32 - 51 sur	TERRAZAS DE ORIENTE	0,8	San Cristóbal	Terminal Tipo 1
28	Tv 5 A No. 48 M - 50 sur	Por Definir	1,1	Usme	Terminal Tipo 2
29	AC 1 Sur No. 4 - 21	LAS BRISAS	3,8	San Cristóbal	Terminal Tipo 2
30	AK 36 No. 4-79	Por Definir	1,1	Zona Franca	Terminal Tipo 1
31	Tv 20 D No. 69 G -14 sur	LA ALAMEDA DEL SUR	5,7	Ciudad Bolívar	Terminal Tipo 2
32	CI 2 No. 93 D-06	PREDIOS LOS PANTANOS	0,3	Kennedy	Terminal Tipo 1
33	AK 80 No. 38 -49 sur	UNIDAD POLIDEPORTIVO KENNEDY	3,0	Kennedy	Terminal Tipo 2
34	AC 71B sur No. 12-85	VEREDA EL MOCHUELO II	1,0	Ciudad Bolívar	Centro de Operación
35	Autopista Norte No. 235-71	EL TORREON	4,2	Suba Oriental	Patio Básico
36	AK 91 No. 128A-90/CI 128 # 90A 12	EL JORDAN	1,0	Suba Centro	Patio Básico
37	Kr 118 No. 138B-80	URB VILLA MARIA I Y II SECTOR	9,6	Suba Centro	Centro de Operación
38	Tv 93 No. 53 -90	CIUDELA INDUSTRIAL EL DORADO	2,0	Engativá	Centro de Operación
39	CI 65 D sur No.79 C- 54	JIMENEZ DE QUESADA	1,0	Bosa	Bolsa Regulación
40	AK 45 No. 169 -81	GRANADA NORTE	0,6	Suba Oriental	Bolsa Regulación
41	AC 100 No. 16- 75	CHICÉ NORTE III SECTOR	1,4	Usaquén	Bolsa Regulación
42	AC 54 SUR X KR 108	EL PORVENIR	4,0	Kennedy	Centro de Operación
43	AC 13 No. 68 - 71	Por Definir	1,2	Zona Franca	Centro de Operación
44	Dg 57 C Sur No. 64-89	VILLA DEL RIO	0,8	Bosa	Centro de Operación
45	AC 57 R sur No. 64 B - 70	VILLA DEL RIO	0,9	Bosa	Centro de Operación
46	CI 22 C No. 130- 26	EL TRIANGULO	8,1	Fontibón	Centro de Operación

ID	Dirección	Barrio	Área	Zona SITP	Tipo
47	CI 52 A No. 86 -90	CIUDELA INDUSTRIAL EL DORADO	3,4	Engativá	Centro de Operación
48	AK 68 No. 13 - 24	CENTRO INDUSTRIAL	1,2	Fontibón	Centro de Operación
49	Kr 73 No. 57 R - 50 sur	URB CENTRO COM DEL SUR	1,0	Perdomo	Centro de Operación
50	Kr 118 No. 138B-80	PUERTA DEL SOL	8,2	Suba Centro	Centro de Operación
51	Tv 93 No. 63-10	CIUDELA INDUSTRIAL EL DORADO	2,9	Engativá	Centro de Operación
52	CI 192 No. 19 - 43	TIBABITA	8,1	Usaquén	Centro de Operación
53	AC 63 No. 93-62	ALAMOS NORTE	2,1	Engativá	Centro de Operación
54	Kr 63 No. 57 G - 47 sur	VILLA DEL RIO	1,8	Bosa	Centro de Operación
55	Tv 93 No. 53-51	ALAMOS	2,5	Engativá	Centro de Operación
56	Kr 54 C No. 145 C - 19	Por Definir	5,0	Suba Oriental	Patio Básico
57	Kr 97 A No. 158 - 80	PORTAL REAL DE SUBA	0,6	Suba Centro	Patio Básico
58	Kr 6 No. 12 - 36 sur	URB SANTA ANA	0,7	San Cristóbal	Patio Básico
59	CI 245 No. 7-95	EL CASERIO	0,7	Usaquén	Patio Básico
60	Kr 1 Este No. 47- 40 sur	CANADA SECTOR LA GUIRA	1,4	San Cristóbal	Patio Básico
61	AC 68 sur No. 70 D 70 y 70 D 20	LAS CANTERAS	0,6	Perdomo	Patio Básico
62	CI 11 Sur - Kr 11 Este	SANTA ANA SUR	1,5	San Cristóbal	Patio Básico
63	CI 6 A No. 4 -04	SANTA BARBARA	0,6	San Cristóbal	Patio Básico
64	Kr 65 No. 165 - 10	PORTALES DEL NORTE	1,1	Suba Oriental	Patio Básico
65	CI 147 No. 59 - 39	LA SIRENA	3,6	Suba Oriental	Patio Básico
66	Kr 54 No. 221 -29	ALCAZAR	2,0	Suba Oriental	Patio Básico
67	CI 15A No. 123-68	EL CHARCO I	0,6	Zona Franca	Terminal Tipo 1
68	Kr 89 No. 34A - 21 sur	URBANIZACIÓN UNIR I	2,6	Kennedy	Terminal Tipo 1
69	AC 57R sur No. 65 -04	VILLA DEL RIO	1,1	Bosa	Centro de Operación
70	AK 96 No. 89-31	BOCHICA	6,5	Calle 80	Centro de Operación
71	CI 64 No.119A-22	VILLA VIVIANA	2,0	Engativá	Terminal Tipo 1
72	AC 161 No. 7B - 55	ALTA BLANCA	0,7	Usaquén	Terminal Tipo 2
73	CI 49 Sur No. 89B-31	PORVENIR	1,2	Kennedy	Terminal Tipo 1
74	Kr 89A Bis No. 49C-12 sur	BRASIL II SECTOR	1,4	Kennedy	Terminal Tipo 1
75	CI 94 A sur No. 87A-29	SAN BERNARDINO	5,0	Bosa	Terminal Tipo 1
76	Tv 94 L No. 80-39	BACHUFE II	0,9	Calle 80	Terminal Tipo 2
77	Kr 120 No. 17 85	SAN PABLO DE JERICÉ	1,9	Fontibón	Terminal Tipo 2
78	Av. Ciudad de Cali No. 13C - 51/31	TINTALITO MAZUERA	6,7	Tintal Zona Franca	Centro de Operación
79	Kr 5 No. 48 G - 00 sur	Por Definir	14,3	Usme	Patio Básico
80	Kr 122 No. 63 A-35	MARANTA	3,7	Engativá	Centro de Operación
81	KR 80 I 86 20 SUR	SABIO CALDAS	2,7	Bosa	Terminal Tipo 2
82	CI 132 No.144 A- 55	TIBABUYES	1,4	Suba Centro	Terminal Tipo 2
83	Dg 48 Sur No. 15A-02 Este	SIERRAS DEL SUR ORIENTAL	4,3	San Cristóbal	Terminal Tipo 1
84	Kr 17 No. 70 31 sur	LA ALAMEDA	2,3	Ciudad Bolívar	Por Definir
85	Avenida Calle 222 No.54-30	CASABLANCA SUBA	0,6	Suba Oriental	Por Definir
86	CI 73 sur No. 94A-35	SAN BERNARDINO XVIII	2,4	Bosa	Por Definir
87	CI 85C sur x Kr 87B	SAN BERNARDINO	3,9	Bosa	Por Definir
88	Kr 18 R No.74 B-67 sur	LOS ALPES SUR	0,7	Ciudad Bolívar	Por Definir
89	Kr 15 Este No. 72A-15 sur	JUAN REY SUR	0,1	San Cristóbal	Por Definir
90	Kr 17 B No. 181C-75	SAN ANTONIO	0,4	Usaquén	Por Definir

ID	Dirección	Barrio	Área	Zona SITP	Tipo
91	Kr 91 No. 62A-01 sur	BOSA	0,5	Bosa	Por Definir
92	Cl 221 No 53 -17	CASABLANCA SUBA URBANO	0,7	Suba Oriental	Por Definir
93	Bodega B1 Kr 7 entre Calles 1 y 1A sur	LAS BRISAS	0,8	San Cristóbal	Por Definir
94	Bodega B2 Kr 6 x Cl 2 sur	LAS BRISAS	0,7	San Cristóbal	Por Definir
95	Kr 57 No. 45 A-72 sur	ISLA DEL SOL	0,2	Perdomo	Por Definir
96	Kr 57 No. 45 A-54 sur (Kr 61)	ISLA DEL SOL	0,2	Perdomo	Por Definir
97	AC 63 No. 96-03	ALAMOS	1,3	Engativá	Por Definir
98	Kr 82 A No. 69 25 sur	ISLANDIA	18,8	Bosa	Por Definir
99	AC 12 No.88D-11	VEREDA EL TINTAL	3,5	Tintal Zona Franca	Por Definir
100	AC 12 No.88D-31	VEREDA EL TINTAL	2,4	Tintal Zona Franca	Por Definir
101	AK 88D No.11-51	VEREDA EL TINTAL	2,5	Tintal Zona Franca	Por Definir
102	Dg 16 No.119-35	EL CHANCO I	15,4	Tintal Zona Franca	Por Definir
103	AK 7 No. 234-85	TORCA I	1,3	Usaquén	Por Definir
104	Avenida 209 con 54	CASABLANCA SUBA URBANO	2,7	Suba Oriental	Por Definir
105	AK 7 No.161 - 22	SAN CRISTÓBAL NORTE	0,5	Usaquén	Por Definir
106	Kr 5 Este 110-11 sur	PUERTA AL LLANO RURAL	14,0	Usme	Por Definir
107	Kr 14 No.138C-21 sur	CENTRO USME URBANO	6,4	Usme	Por Definir
108	Tv 93 No 52 - 75	ALAMOS	0,5	Engativá	Por Definir
109	Kr 58 B No. 160-31 (Kr 57 162B-47)	GILMAR	10,5	Suba Oriental	Por Definir
110	Kr 95 A No. 74 65 sur	EL RECREO	0,7	Kennedy	Por Definir
111	AC 68 sur No 51-02	EL ENSUENO	1,7	Perdomo	Por Definir
112	Cl 62 Sur No. 87 - 33	SAN PEDRO	1,6	Bosa	Por Definir
113	Cl 52 A sur No. 77 P-20	TIMIZA	0,5	Bosa	Por Definir
114	Dg 16 No. 112A-51	ZONA FRANCA	0,8	Tintal Zona Franca	Por Definir
115	CL 8 A 90 A 72	TINTALA	6,4	Tintal Zona Franca	Por Definir
116	AC 90 No.103C-01	BOLIVIA ORIENTAL	2,2	Calle 80	Por Definir
117	Cl 187 No. 15 - 13	VERBENAL SAN ANTONIO	0,6	Usaquén	Por Definir
118	AC 63 No. 96-03/94-93	LOS ALAMOS	2,0	Engativá	Por Definir
119	Tv 23 No. 38B-60 sur (Dg 38 A sur 29-52)	INGLES	0,5	Perdomo	Por Definir
120	Cl 56 sur No.81A-90	GRAN BRITALIA	1,2	Kennedy	Por Definir
121	Cl 56 sur No.81G-26	GRAN BRITALIA	0,7	Kennedy	Por Definir
122	Kr 81 I No.55A-90 sur	GRAN BRITALIA	1,0	Kennedy	Por Definir
123	Cl 11 No 88D - 10	VEREDA EL TINTAL	0,5	Tintal Zona Franca	Por Definir

ID	Dirección	Barrio	Área	Zona SITP	Tipo
124	Cl 63 sur 70 C-25	EL PENON DEL CORTIJO	0,6	Perdomo	Por Definir
125	Kr 16 No 183 -44	VERBENAL SAN ANTONIO	0,6	Usaquén	Por Definir
126	AC 57 R sur No 75D - 11	LA ESTANCIA	1,3	Perdomo	Por Definir
127	AC 17 No 88 -31	VEREDA EL TINTAL	2,2	Tintal Zona Franca	Por Definir
128	Tv 123 No. 63F-26	SABANA DEL DORADO	0,4	Engativá	Por Definir
129	Kr 57 No. 45 A-50 sur (Kr 61 45 A 52 Sur)	ISLA DEL SOL	0,2	Perdomo	Por Definir
130	AC 71 sur No. 3 H 39	EL MOCHUELO ORIENTAL	1,7	Usme	Por Definir
131	El Gallinero Lote 2	EL UVAL	0,8	Usme	Por Definir
132	La Enramada Puente el Llano del Sur	EL UVAL	0,8	Usme	Por Definir
133	El Naranjal N 1	EL UVAL	1,0	Usme	Por Definir
134	Avenida 1o de Mayo No.49-05 sur	URB SAN MARTIN DE PORRES IV	1,0	Kennedy	Por Definir
135	Kr 15 Este No. 72A-43 sur	JUAN REY	0,1	San Cristóbal	Por Definir
136	AK 91 No.129C-30	EL RECUERDO	0,9	Suba Centro	Por Definir
137	AC 183 No. 65 - 24	MIRANDELA	36,2	Suba Oriental	Por Definir
138	Cl 188 No. 57 - 93	MIRANDELA	7,2	Suba Oriental	Por Definir
139	AK 45 No. 222 22	TORCA I	10,8	Usaquén	Por Definir
140	Cl 26 sur No. 93 D - 50	OSORIO III	4,4	Kennedy	Por Definir
141	Kr 100 No. 24D-15	SAN JOSE DE FONTIBÓN	1,5	Fontibón	Por Definir
142	AC 22 No. 96 -03	EL TINTAL CENTRAL	3,7	Fontibón	Por Definir
143	Cl 42 A sur No. 89A - 95	DINDALITO	0,4	Kennedy	Por Definir
144	Kr 80 No.145-07	SUBA URBANO	1,3	Suba Centro	Por Definir
145	Kr 86 No.130 A 60	ALTOS DE CHOZICA	1,4	Suba Centro	Por Definir
146	lotes 1,2 y 4	TIBABITA	3,3	Usaquén	Por Definir
147	X=92068 Y=88544	EL MOCHUELO	2,4	Ciudad Bolívar	Por Definir
148	Cl 57R Bis sur No. 73B-73	LA ESTANCIA	1,2	Perdomo	Por Definir
149	Kr 113 B No. 63 I 39	SABANA DEL DORADO	0,7	Engativá	Por Definir
150	Cl 26 sur No. 93 D - 50	OSORIO III	1,2	Kennedy	Por Definir
151	Cl 51 No. 96 A 54	ALAMOS	1,8	Engativá	Por Definir
152	Kr 96 A No. 17 - 02	EL TINTAL CENTRAL	7,2	Fontibón	Por Definir
153	Cl 22 D No. 120 - 40	EL TINTAL CENTRAL	2,8	Fontibón	Por Definir

ID	Dirección	Barrio	Área	Zona SITP	Tipo
154	Kr 92 No. 165-49	LAS MERCEDES	2,6	Suba Centro	Por Definir
155	QUIBA RURAL	QUIBA RURAL	2,3	Ciudad Bolívar	Por Definir
156	Kr 68 D No. 9-3	LUSITANIA	1,1	Tintal Zona Franca	Por Definir
157	AC 90 por ALO	BACHUÑ	3,4	Calle 80	Por Definir
158	Kr 36 B 72 B-11 sur	LA HERRADURA	4,1	Ciudad Bolívar	Por Definir
159	CI 73 sur No. 13C-48 Este	YOMASA	0,1	San Cristóbal	Por Definir
160	CI 72 A sur No. 13 C 49 Este	JUAN REY SUR	0,1	San Cristóbal	Por Definir
161	Bosa - San Bernardino XVIII.	BOSA	3,3	Bosa	Por Definir
162	CI 76 sur No. 18A-45	CEDRITOS SUR	1,0	Ciudad Bolívar	Por Definir
163	CI 40 sur No. 8-85	Por Definir	0,5	Usme	Por Definir
164	Kr 87C No. 69B-51 sur	DIVINO NIDO	0,4	Bosa	Por Definir
165	Tv 113 No. 64D-40	GRANJAS EL DORADO	0,1	Engativá	Por Definir
166	CI 64 No.119A-14	EL PALMAR	0,2	Engativá	Por Definir
167	Kr 99 No.156B-25	TUNA BAJA III SECTOR	0,5	Suba Centro	Por Definir
168	Kr 17D Bis No.123A-05	SAN PABLO DE JERICÉ	0,7	Fontibón	Por Definir
169	Tv 81C No. 84C-80 sur	EL JARDIN	0,9	Bosa	Por Definir
170	Kr 18C No. 81C-21 sur	LA ARABIA	0,7	Ciudad Bolívar	Por Definir
171	CI 81C Bis sur No. 18D-24	LA ARABIA	0,4	Ciudad Bolívar	Por Definir
172	Kr 19D No. 64B-36 sur	MILLAN LOS SAUCES	1,0	Ciudad Bolívar	Por Definir
173	Tv 113 No. 64D 70	GRANJAS EL DORADO	0,3	Engativá	Por Definir
174	Tv 113 No. 67A-46	GRANJAS EL DORADO	0,1	Engativá	Por Definir
175	AK 86 No. 43-55 sur	URBANIZACIÖN LA MARGARITA	2,7	Kennedy	Por Definir
176	CI 34 A sur No.91-34	CALANDAIMA	0,3	Kennedy	Por Definir
177	CI 166 No 16 -43	EL TOBERIN	0,4	Suba Centro	Por Definir
178	Av Gaitán Cortés No.58A-35 sur	LA CORUNA	0,4	Bosa	Por Definir
179	CI 38 Sur No. 98 C - 55	PATIO BONITO	0,2	Kennedy	Por Definir
180	Kr 76 No. 146A-90	CASABLANCA	0,4	Suba Oriental	Por Definir
181	AK 45 191 11	CASABLANCA SUBA URBANO	5,8	Usaquén	Por Definir
182	CI 73 Sur No. 95 - 45	SAN BERNARDINO XVIII	1,8	Bosa	Terminal Tipo 1
183	CI 73 sur No. 94A-95	SAN BERNARDINO XVIII	2,6	Bosa	Por Definir

ID	Dirección	Barrio	Área	Zona SITP	Tipo
184	Kr 51 No. 58-49 sur	MUZU	7,4	Perdomo	Por Definir

Fuente: Elaborado por IDU - TMSA y SDM

Con base en información del Contrato de consultoría 2013710

Dicho Decreto, establece también una serie de obligaciones a cargo de TRANSMILENIO S.A., con relación a la construcción de los patios definitivos del SITP:

En el parágrafo 2 del artículo 4 se establece:

“Transmilenio S.A., en un término no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto, deberá presentar a la Secretaría Distrital de Hacienda la proyección asociada a tiempos de ejecución, lo mismo que el proyecto de presupuesto que contenga la proyección de los recursos necesarios para la gestión predial y para la adquisición de las áreas previstas para equipamiento de transporte e infraestructura de soporte para el SIP objeto del presente anuncio, a fin de prever las fuentes de financiamiento de acuerdo con cada vigencia fiscal.”

Por su parte el artículo 8 del Decreto 305 de 2015 prevé: *“Transmilenio S.A., en un término no mayor a tres (3) meses luego de expedido el presente Decreto, deberá establecer el presupuesto total de las obras que permitan la adecuación y puesta en funcionamiento de las áreas destinadas a equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, objeto de la presente declaratoria, estableciendo un esquema que determine las fuentes de financiamiento y la proyección de tiempos en los que serán necesarias estas fuentes previstas para dichas obras. La anterior información deberá ser presentada a la Secretaría Distrital de Hacienda –SDM a fin de que dicha entidad prevea dichos gastos de inversión y de funcionamiento en el proyecto de presupuesto de las siguientes vigencias y precise oras fuentes de financiamiento ciertas (...)”*

Finalmente, en el parágrafo del mismo artículo 8 dispone: *“Transmilenio S.A., en un término no mayor a cinco (5) meses luego de expedido el presente Decreto, deberá someter al Comité Sectorial de Movilidad la propuesta técnica, jurídica y financiera que considere pertinente para dar inicio a las labores de adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el sistema Integrado de Transporte Público -SITP (...)”*

En cuanto a la etapa de transición, como quiera que la parte contractual que representa al Distrito Capital en los contratos de concesión del SITP es TRANSMILENIO SA, se ha solicitado en diferentes escenarios a dicha entidad, que tome una decisión con relación a la ampliación de la etapa de transición de los terminales zonales del SITP, en aplicación de la cláusula 14 de los contratos enunciados anteriormente.

En este sentido la SDM, en atención a que según los contratos de concesión del SITP, se está ad portas de finalizar la etapa de transición de los terminales zonales transitorios del SITP, le ha solicitado a TM presentar un informe que contenga la siguiente información:

- Argumentos que permitan justificar por qué TRANSMILENIO S.A., no informó a los concesionarios del SITP sobre la ampliación de la etapa de transición de los terminales zonales de carácter temporal, dentro del periodo establecido en el contrato, esto es, *“finalizado el tercer año de la concesión, contado a partir de la firma del contrato”* (noviembre de 2013), tal como lo establece la nota 2 de la cláusula 14 de los contratos de concesión del SITP.

- Razones por las cuales Transmilenio S.A. no ha informado hasta la fecha, a los concesionarios del SITP, sobre la necesidad de ampliar el periodo de transición referido en el anterior numeral y si habrá algún pronunciamiento al respecto, antes de finalizar este año (2015).

Teniendo en cuenta que la cláusula 14 de los contratos de concesión del SITP establecen que durante los cinco primeros años de la concesión *“contados a partir de la adjudicación del contrato”* se autoriza un periodo de transición para la operación de terminales zonales de carácter temporal y que finalizada dicha transición, se entregarán a los concesionarios *“los terminales zonales construidos y adecuados para la operación directa por los concesionarios o en cabeza de un tercero concesionario de patios”* ¿Cuál será la actuación de Transmilenio S.A., frente a la obligación de entregar los patios definitivos del SITP en el mes de noviembre de 2015, por lo que se les solicitó precisar si habrá un ajuste a la remuneración, se modificará la obligación, se suscribirá algún otrosí, se hará uso de las facultades exorbitantes, se ampliará la etapa, por cuánto tiempo, impacto económico en los contratos, etc.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades:

Se encuentran dos dificultades principales:

- El retraso en el compromiso gestión de TransMilenio para gestionar lo correspondiente al Sistema De Equipamientos de Transporte e Infraestructura de Soporte para el Sistema Integrado De Transporte Público Sitp
- La falta de presupuesto

5.2.7. Transporte público individual – tipo taxi

Descripción general del proyecto:

Ordenamiento y mejoramiento del Transporte Público Individual en el Marco del Plan Maestro de Movilidad y el Sistema Integrado de Transporte Público.

Principales logros alcanzados:

A continuación, se relacionan las actividades realizadas para lograr el ordenamiento y mejoramiento del Servicio de Transporte Público Individual durante el año 2015.

1. Aplicación de las recomendaciones realizadas por la *“Consultoría Técnica, Jurídica y Financiera para el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público individual “Taxi” en el marco de la operación del SITP”*. Y las medidas que mejoren la calidad en el servicio de transporte público individual en la ciudad.

La Dirección de Transporte e Infraestructura realizó la coordinación con las demás direcciones en la entidad, con el fin de implementar las medidas recomendadas por la *Consultoría Técnica, Jurídica y Financiera para el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público individual “Taxi” en el marco de la operación del SITP, Contrato 1980 de 2013*.

La Secretaría Distrital de Movilidad elaboró y propuso el Decreto *“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”*.

Este Decreto incluye un capítulo de tecnología, un capítulo de responsabilidad empresarial frente a la calidad del servicio basado en un esquema operacional a un sistema por indicadores de nivel de servicio así como la implementación del esquema de sustitución ambientalmente responsable o por vehículos eléctricos.

La implementación de las medidas establecidas por el Decreto Marco serán financiadas a través del incremento de la tarifa autorizada que pagaran los usuarios por el servicio de transporte público individual, atendiendo la Resolución 4350 de 1998 *"Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto"* expedida por el Ministerio de Transporte.

En este Decreto se incluye lo establecido por el Acuerdo 101 del 2014, *"Por el cual se establecen lineamientos para la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros en el Distrito Capital"*, el cual establece la necesidad de tomar medidas con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros.

Como resultado de la Consultoría y de la política ambientalmente sostenible, se realizó el Decreto de mejoramiento de servicio de transporte público individual, a continuación, se encuentra relacionados los componentes:

SISTEMA DE INFORMACIÓN A BORDO. Todos los vehículos autorizados para la prestación del servicio de Transporte Público Individual en el Distrito Capital, deberán contar con Sistema de Información a Bordo (SIB) en tiempo real integrado al taxímetro que cumpla como mínimo, con las siguientes funcionalidades:

- Transmisión en tiempo real de la información que se produce en la operación del servicio como número de carreras, las unidades marcadas, los kilómetros recorridos ocupado, los kilómetros recorridos en vacío, tiempo ocupado, tiempo en vacío, lugar de ascenso y descenso de los pasajeros.
- Identificación y verificación en tiempo real del conductor del vehículo de transporte público individual que está prestando el servicio.
- El taxímetro no podrá encenderse y operar sin que el sistema de información abordo se encuentre también activo y transmitiendo.
- Sistema de georeferenciación y localización del móvil.
- Comunicación con las empresas en tiempo real para envío y recepción de mensajes.
- Cálculo de las unidades (para el cobro de la tarifa) utilizando el sistema de georeferenciación (GPS).
- Botón de emergencia en el vehículo conectado al centro de datos de la empresa para que ésta tome las medidas pertinentes en caso de emergencia.
- Capacidad de pago electrónico e impresión de comprobante de pago de la carrera o envío del comprobante de pago al correo electrónico del usuario.
- El sistema de información a bordo deberá tener un "panel de información al usuario en vía", que le indicará al usuario el estado del servicio del taxi: libre, ocupado, fuera de servicio ó reservado, y estará dispuesto en el panorámico del vehículo en el lado derecho, donde el usuario en la vía pueda observarlo cómodamente. El panel no podrá indicar ninguna otra información aparte de la indicada en este decreto.
- Grabación de video de la operación que muestre el interior de todo lo que sucede en la cabina con el conductor y los usuarios.
- Toda la información generada o transmitida por el sistema de información a bordo será enviada en tiempo real al centro de datos de la empresa y ésta a su vez la reenviará a la plataforma de la SDM.

- El Sistema de Información a Bordo deberá permitir las siguientes funcionalidades de acuerdo con el estado de la operación:

- El sistema no transmite información ni está activado cuando el vehículo este apagado, cuando el vehículo se enciende el SIB podrá estar solo en uno de los dos siguientes estados:

Vehículo encendido pero no operando: Este estado se produce cuando el vehículo se encuentra encendido y rodando o no, pero no está prestando servicio. Puede ocurrir cuando el vehículo se dirija, por ejemplo, al taller o este viajando por razones distintas a prestar el servicio. En este estado el sistema deberá transmitir la localización y la hora. El sistema estará en estado “inactivo” y el panel de información al usuario deberá indicar: Fuera de servicio. En este estado se activara el botón de pánico y se mantendrá así hasta que se apague el vehículo.

Vehículo encendido y listo para iniciar el servicio. El sistema de información a bordo estará en estado “activo”. Para estar en este estado el conductor del vehículo, deberá identificarse en el sistema, mediante su huella digital. Si la identificación del conductor falla, el sistema no permitirá el encendido del taxímetro y por tanto no podrá iniciar la operación. La empresa de transporte, deberá implementar los mecanismos para registrar los conductores en el sistema a bordo. Solo los conductores con tarjeta de operación vigente podrán ser registrados en el sistema a bordo para que pueda operar.

El taxímetro estará inhabilitado mientras no haya un conductor registrado en el sistema a bordo y este haya pasado exitosamente a estado “activo”. En este estado el sistema estará conectado al centro de control y transmitiendo la información de la operación. El panel de información al usuario indicara: “Libre”.

En estado activo y en servicio el sistema reconocerá distintas condiciones de la operación:

- Inicio de carrera. Esta condición se da cuando el conductor inicia el taxímetro y se mantiene hasta que se marca el final del servicio. En esta condición el sistema a bordo registrará y transmitirá en tiempo real: los kilómetros recorridos, el tiempo transcurrido en esta carrera, el recorrido seguido, el punto donde se inició y finalizo la carrera y el video de la cámara a bordo. El panel de información al usuario indicara: “ocupado”.

- Terminación de la carrera. Esta condición se produce cuando el conductor finaliza el taxímetro y le indica al pasajero el costo de la misma. El costo será calculado e indicado al usuario en la forma tradicional. Toda la información que genere el taxímetro deberá estar siendo registrada en el SIB, de forma que pueda este generar la factura y expedir el comprobante de pago. El SIB deberá permitir pago electrónico de la carrera. El SIB reportará esta información al centro de datos de empresa. De igual firma calculará el valor de la carrera teniendo en cuenta los recargos, con la información de recorrido y tiempo de viaje calculado a través del sistema GPS para verificación posterior de lo reportado por el taxímetro. Una vez finalice la carrera el panel de información al usuario en vía deberá indicar nuevamente “libre”.

- Cuando el servicio de taxi sea solicitado por teléfono o por aplicación y el vehículo se dirija a recoger al pasajero, el panel de información al usuario deberá indicar: “reservado”.

APLICACIÓN MÓVIL AL USUARIO. Las empresas prestadoras del servicio de transporte público individual, deberán desarrollar y poner en funcionamiento, aplicaciones móviles para el usuario, que le permitan obtener información de la empresa de transporte, el conductor que realiza el servicio, de la carrera que se está realizando, un sistema de recepción de quejas y reclamos y botón de pánico al usuario. Como mínimo, respecto de la información de la empresa, esta deberá reportar el nombre, la dirección, teléfono y correo electrónico de contacto: respecto del conductor deberá reflejar toda la información contenida en la tarjeta de control. La aplicación deberá estar interconectada al Sistema de Información a Bordo, de forma que esta refleje la información que está registrando el sistema como localización, kilómetros recorridos, el tiempo transcurrido en esta carrera, recorrido, el punto donde se inició y finalizo la carrera tiempo de recorrido, etc..

La aplicación deberá permitir agendar un servicio, calcular el valor aproximado de la carrera, incluyendo sobrecargos, permitir el pago electrónico del servicio y deberá estar conectada al sistema SIMUR o a su aplicación móvil, de manera que pueda reproducir la información allí consignada por la SDM. El sistema de recepción de quejas y reclamos, enviara las solicitudes directamente a la empresa con copia a la SDM, y empezaran a contar partir de ese momento de una respuesta oportuna y de fondo.

La Secretaría Distrital de Movilidad reglamentará los detalles del sistema de quejas y reclamos.

CENTRO DE DATOS. Las empresas habilitadas para el servicio de transporte público individual, deberán desarrollar, implementar y mantener un centro de datos o centro de control que permita como mínimo:

- La recepción de los datos operacionales del sistema de información a bordo.
- El envío y recepción de mensajes de emergencia e informativos a los conductores.
- El envío de los datos operacionales a la Plataforma del Distrito o Centro de Gestión Distrital de Taxis.
- El soporte de las aplicaciones de los usuarios Distrital.
- El almacenamiento de toda la información que reciba y envíe.
- Mantener a disposición de la SDM el centro de control de datos de las empresas y su información en cualquier momento, para su revisión y control en tiempo real.

CENTRO DE GESTIÓN DISTRITAL DE TAXIS. La Secretaría Distrital de Movilidad implementará el Centro de Gestión Distrital de Taxis en el marco del Sistema Inteligente de Transporte - SIT.

La SDM determinará los requerimientos y requisitos para transmisión de toda la información desde el Sistema de Información a bordo y los centros de datos de las empresas.

El Centro de Gestión Distrital permitirá establecer de manera objetiva el nivel de cumplimiento de los indicadores mínimos de calidad del servicio.

INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO. Las empresas del TPI, deberán cumplir con los siguientes indicadores, mediante los cuales se realizará el monitoreo de las condiciones de operación, técnicas y de seguridad, en la prestación del servicio:

Tabla 39 Indicadores de calidad del servicio del TPI

No.	Indicador	Siglas	Formula	Periodicidad	valor de referencia	Incumplimiento
1	Comparendos totales	ICT	Número de comparendos totales mes/número de vehículos afiliados.	Mensual	0,35	Si el indicador se mantiene 3 meses por encima de valor medio
2	Comparendos por alcohol y sustancia psicoactivas	ICA	Número de comparendos impuestos por consumo de alcohol-sustancias psicoactivas / número de vehículos afiliados	Bimensual	0	Si el indicador se mantiene 6 meses por encima de valor medio
3	comparendos por estacionamiento en sitios prohibidos	ICE	Número de comparendos por estacionamiento en sitios prohibidos / número de vehículos afiliados	Mensual	0,18	Si el indicador se mantiene 3 meses por encima de valor medio
4	Quejas totales	IQT	Número de quejas totales / número de vehículos afiliados	Mensual	1,40	Si el indicador se mantiene 3 meses

No.	Indicador	Siglas	Formula	Periodicidad	valor de referencia	Incumplimiento
						por debajo de valor medio
5	Quejas por carreras negadas	IQN	Número de quejas por carreras negadas / número de vehículos afiliados	Mensual	2,80	Si el indicador se mantiene 3 meses por encima de valor medio
6	Quejas por conducción peligrosa	IQP	Número de quejas por conducción peligrosa / número de vehículos afiliados	Bimensual	1,40	Si el indicador se mantiene 3 meses por encima de valor medio
7	Quejas por adulteración del taxímetro	IQA	Número de quejas por cobros irregulares o adulteración del taxímetro / número de vehículos afiliados	Mensual	1,40	Si el indicador se mantiene 3 meses por encima de valor medio
8	Accidentes totales	IAT	Número de accidentes de tránsito / número de vehículos afiliados	Mensual	0,20	Si el indicador se mantiene 3 meses por encima de valor medio
9	Capacitaciones conductores	ICC	Número de conductores capacitados en el periodo (certificados) / número de vehículos afiliados	Semestral	0,80	Si el indicador se incumple en el semestre

CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES. Las empresas de transporte público individual de pasajeros deberán cumplir con los indicadores de calidad del servicio aquí establecido, y su inobservancia será considerada como una circunstancia generadora de efectos nocivos para los usuarios y la comunidad, en los términos establecidos en el literal g) del artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

CAPACITACIONES. Las empresas de Transporte Público Individual deberán aportar las certificaciones emitidas por el SENA y/o entidades autorizadas por el Ministerio de Transporte, respecto de las capacitaciones realizadas en competencias para conductores de TPI en vehículo taxi, bajo estándares de calidad y seguridad de conductores y terceros, las cuales deberán contemplar como mínimo las siguientes temáticas:

- Seguridad vial
- Cultura ciudadana
- Servicio al usuario
- Turismo
- Manejo de elementos tecnológicos y zonas amarillas
- Beneficios ambientales y de salud pública

Adoptar el Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores, establecido por el Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, los cuales diseñarán, desarrollarán la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, como requisito para la expedición de la tarjeta de control.

El día 30 de Diciembre de 2015, fue expedido el Decreto 600 de 2015 “*Por medio del cual se establecen medidas para mejorar la calidad, seguridad, vigilancia y control en la prestación del*

servicio del transporte público individual, establecer el uso de tecnologías limpias y se dictan otras disposiciones".

2. La Consultoría Técnica, Jurídica y Financiera para el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público individual "Taxi" en el marco de la operación del SITP", recomendó implementar el Sistema de Información de Registro de Conductores (SIRC), atendiendo el Decreto 1047 de 2014.

Implementación de Sistema de Información y registro de conductores en línea del Sistema de Transporte Público Individual

Se realizó la elaboración y expedición de la Resolución 020 de 2015, *"por medio de la cual se adoptan las medidas para implementación del sistema de información y registro de conductores en línea del sistema de Transporte público individual y se dictan otras disposiciones de control y operatividad"*, con el fin de adaptar, ajustar e Implementar un sistema de información y en tiempo real (ajustando el actual), para conductores y vehículos, para libre consulta de los diferentes actores (Instrumentos de Control).

La Resolución 647 de 2007 adoptó la herramienta web para cargue y consulta de información de las empresas de transporte público colectivo e individual, creándose así el Protocolo de Envío y Recepción de Información a través del cual se establece la estructura de los archivos que involucran los maestros de transporte público, los cuales corresponden a Vehículos (MVEH), Propietarios (MPRO), Conductores (MRDC) y Tarjetas de Control (MTC), convalidando la información suministrada por la Concesión Servicios Integrales para la Movilidad – SIM, los cuales corresponden al Registro Distrital Automotor (RDA), Registro Distrital de Conductores (RDC), y Registro Distrital de Tarjetas de Operación (RTO), para lo cual, las empresas de transporte público individual disponen de un usuario y contraseña o clave de acceso al sistema de la Secretaría, por medio del cual pueden ingresar al aplicativo y realizar los cargues.

La Oficina de Información Sectorial realizó la adecuación del software adoptado mediante la Resolución 647 de 2007, con la finalidad de realizar el cargue de la información masiva de los maestros de las empresa de transporte público individual, haciendo énfasis en los maestros de conductores y de tarjetas de control, para la implementación de la Resolución 020 de 2015 por medio de la cual se adoptó la implementación del sistema de información y registro de conductores en línea del Sistema de Transporte Público Individual.

La Dirección de Control y Vigilancia realizó las capacitaciones a las empresas de Transporte Público Individual para realizar el cargue de la información de conductores en el Sistema de Información y Registro de conductores en línea.

En el mes de Agosto de 2015 la Dirección de Control y Vigilancia, solicitó a la Subdirección de Investigaciones al Transporte Público la apertura de las investigaciones de las empresas de Transporte Público Individual que no han realizado el cargue de la información correspondiente a conductores.

3. La Consultoría Técnica, Jurídica y Financiera para el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público individual "Taxi" en el marco de la operación del SITP" recomendó la creación de una aplicación móvil para el usuario. La aplicación móvil se plantea como funcionalidades adicionales que se exigirían a las aplicaciones de asignación de taxis existentes con el fin de mejorar el servicio. Estas funcionalidades le darían mayor información al usuario acerca del taxi y taxista, le permitiría verificar la totalidad de la carrera, le ofrecería un contacto con el sistema NUSE para

reporte de emergencias y, finalmente, le direccionaría las preguntas, quejas y reclamos al responsable de emitir respuesta.

Aplicación para el usuario SIMUR

La Oficina de Información Sectorial realizó el desarrollo de la aplicación gratuita SIMUR en (modo prueba), para el sistema operativo android. Esta aplicación se encuentra desarrollada en lenguaje nativo y se logró gracias a los desarrollos realizados por la fábrica de software contratada por la entidad.

El día viernes 15 de mayo de 2015 la Secretaría Distrital de Movilidad, realizó el lanzamiento en período de prueba de la aplicación SIMUR, que se encuentra disponible para descargar en la página SIMUR (Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional) <http://www.simur.gov.co> en la cual se encuentra un módulo exclusivo para el transporte público individual denominado Consulta de taxis, esta herramienta permitirá a los usuarios del servicio público individual, verificar si el vehículo al cual está utilizando y los respectivos conductores coincide con los registrados oficialmente en las empresas, de no ser así colocar la queja correspondiente a través de la aplicación el cual ofrece al usuario del transporte público individual dos funciones: que se encuentran autorizados por la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo, se presenta el nombre, el número de documento, y la empresa, el usuario también podrá realizar una queja la cual será remitida al correo de la empresa y al correo de la Dirección de Control y Vigilancia habilitado para recibir quejas de los usuarios.

Ilustración 29 –Aplicación SIMUR



Fuente: página www.simur.gov.co

- La primera función es la consulta de las zonas amarillas en vía más cercanas en donde se encuentra ubicado el usuario.
- La segunda la función es la de verificación de la información de conductores autorizados, en donde el usuario digita el número de placa inmediatamente aparece la información del vehículo, marca, línea, carrocería, clase y color. En la pestaña de conductores el usuario podrá realizar la consulta de los conductores.
- La Dirección de Control y Vigilancia realiza el seguimiento y control a la base de datos de los requerimientos y quejas de los ciudadanos con el aplicativo SIMUR en período de prueba, bajo el sistema operativo android.
- La Oficina de Información Sectorial realizó el desarrollo de la aplicación gratuita SIMUR en (modo prueba), para el sistema operativo IOS. Actualmente, cuenta con 1800 descargas a través de la plataforma android de Google.

Solicitud a la Superintendencia sobre la reglamentación del taxímetro

En atención al Decreto Nacional 1471 de 2014, por el cual se reorganiza el Subsistema Nacional de la Calidad, y en la que se dispone importante reglamentación sobre instrumentos de medición para pesas y medidas para determinar el valor de venta de bienes o para la prestación de servicios, se solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio el avance sobre el reglamento técnico metrológico sobre taxímetros y sobre el registro de reparadores.

El día 28 de Enero de 2015, la Dirección de Transporte e Infraestructura realizó la consulta a la Superintendencia de Industria y Comercio sobre la aplicación del Decreto 1471 de 2014, por el cual se reorganiza el Subsistema Nacional de Calidad. La Super-Intendencia de Industria y Comercio emitió respuesta en Mayo de 2015 a los representantes del gremio de taxistas.

En atención al Decreto Nacional 1471 de 2014, por el cual se reorganiza el Subsistema Nacional de la Calidad, y en la que se dispone importante reglamentación sobre instrumentos de medición para pesas y medidas para determinar el valor de venta de bienes o para la prestación de servicios, se solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio el avance sobre el reglamento técnico metrológico sobre taxímetros y sobre el registro de reparadores.

La Super-Intendencia de Industria y Comercio emitió la siguiente respuesta al respecto: *“...En atención a la comunicación radicada bajo el número del asunto, mediante el cual solicita” aplicación de normar frente al tema de taxímetros, (...)”, me permito comunicarle que de acuerdo con las funciones asignadas a esta Entidad en materia de control metrológico legal mediante los Decretos 2269 de 1993, 4886 de 2011, 1474 de 2014 y la Ley 1480 de 2011 (estatuto de protección al consumidor), la misma establecerá el respectivo reglamento técnico metrológico aplicable a taxímetros dentro de las próximas actividades de regulación planificadas. Cabe aclarar que esta reglamentación es de carácter obligatorio y aplicable a todo el País, y contendrá entre otros elementos los requisitos técnicos y metrológicos que deben cumplir los taxímetros, así como también la forma de demostración de la conformidad al momento de ser estos fabricados o importados, y finalmente las responsabilidades de los actores allí involucrados (reparadores, talleres, laboratorio, organismos certificadores, organismos verificadores, etc)...”.*

4. Asistencia a las reuniones periódicas entre la Secretaría Distrital de Movilidad con los representantes de las empresas de transporte individual y la Secretaría de Gobierno, para buscar una estrategia de orientación, concientización y acompañamiento que derive de la actividad de las entidades responsables, que redunde en la seguridad de los usuarios y conductores.

Dentro de las acciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, se efectuó el proceso de socialización de los resultados de la consultoría con los diferentes sectores y gremios, con el fin de establecer el alcance, el tiempo y las medidas que se adoptarán en el corto, mediano y largo plazo acorde con las políticas del Plan Maestro de Movilidad el Decreto 309 de 2009, el Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Humana y la realidad empresarial, gremial y social que existe alrededor del transporte público individual. realizaron mesas de trabajo con empresarios y sindicatos, el fortalecimiento institucional a través de la vinculación de profesionales de distintas áreas en relación con los temas que se requieren implementar, seguimiento plan piloto taxis eléctricos y el fortalecimiento del trabajo interinstitucional con la Secretaria de Gobierno, Secretaria de Salud (revisión del cumplimiento del Decreto 1047 de 2014) y los entes nacionales como el Ministerio de Transporte, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Superintendencia de Industria y Turismo y el Sena. Las reuniones con los empresarios y sindicatos se dividieron en tres temas: Marco Tecnológico, Desarrollo Empresarial y Responsabilidad Ambiental.

Se realizaron dieciséis (16) reuniones con empresas de transporte público individual, sindicatos, la Secretaría de Gobierno y el Ministerio de Transporte:

- 1) El día 13 de Enero de 2015, reunión con los Sindicatos para dar a conocer la recomendaciones de la consultoría.
- 2) El día 29 de Enero de 2015, reunión con los empresarios.
- 3) El 5 de Marzo de 2015, reunión de pactos con la Secretaría de Gobierno y con los empresarios.
- 4) 15 de Abril de 2015 se desarrolló la mesa de trabajo con los empresarios sobre el componente tecnológico.
- 5) El día 23 de Abril de 2015 se realizó la mesa de trabajo con los empresarios sobre el componente empresarial de taxis.
- 6) El día 6 de Mayo de 2015 se efectuó la mesa de trabajo con los empresarios sobre el componente de responsabilidad Ambiental con las empresas.
- 7) El 7 de Mayo de 2015 Mesa de trabajo con los Sindicatos de Taxis de la ciudad.
- 8) El 12 Mayo de 2015 se realizó una reunión con el Viceministro de Transporte Eduardo Nates en la cual se trató el tema de la regulación de Taxis, y se realizó la entrega la propuesta de Decreto modificando el Decreto 172 de 2001.
- 9) El día 21 de Mayo de 2015 se realizó la mesa de trabajo y presentación de la propuesta de desarrollo empresarial y propuesta tecnológica a los representantes de los Sindicatos.
- 10) El día 28 de Mayo de 2015 se realizó la reunión de Pactos con Secretaría de Gobierno, en la cual se entregó un reporte sobre el avance en la Elaboración del Decreto Marco. Mesa de trabajo y presentación de la propuesta ambiental a los representantes de los Sindicatos.
- 11) 4 de Junio de 2015 se efectuó la reunión de Pactos con Secretaría de Gobierno, en la cual se entregó un reporte sobre el avance en la Elaboración del Decreto Marco y el Ministerio de trabajo aclaro dudas sobre la aplicación del Decreto 1047 de 2014.
- 12) El día 18 de Junio de 2015, se realizó una reunión con los representantes de los Sindicatos en la cual se exponen las expectativas de la restitución del parque automotor de taxis por taxis eléctricos. La Secretaría se compromete a enviar el documento resultado de las prueba piloto de taxis eléctricos.
- 13) El día 25 de junio de 2015, se realizó reunión con los representantes de los sindicatos de taxis, en su componente ambiental, en la cual los dueños de los taxis eléctricos exponen los problemas que han tenido en la prueba piloto.
- 14) El día 02 de Julio se efectuó la reunión de pactos con los empresarios en la cual se entrega el avance en la elaboración del Decreto para el mejoramiento del servicio de transporte individual en la ciudad y los representantes de las empresas exponen su preocupación por el servicio que prestan los vehículos por medio de UBER.
- 15) El día miércoles 04 de Noviembre de 2015, se efectuó la socialización con los sindicatos sobre los cambios en el PICO y PLACA del Servicio de Transporte Público Individual y el PICO y PLACA para el transporte público especial.

16) El día jueves 05 de Noviembre de 2015, en la reunión de Pactos con los empresarios se realizó la entrega de la versión final del Decreto de Mejoramiento del Servicio de Transporte Público Individual y se socializó los cambios en el PICO y PLACA del Servicio de Transporte Público Individual y el transporte público especial.

Como parte de los procesos internos, la Dirección de Control y Vigilancia realizó cambios al procedimiento de visitas administrativas que se realizan a las empresas de transporte público individual que permite la revisión, reporte, investigación y sanción en tiempos más cortos.

Actualmente, la Dirección de Control y Vigilancia, cuenta con 4 profesionales, un técnico mecánico y un auxiliar para adelantar las visitas administrativas a cada una de las empresas de Transporte Público Individual.

La Dirección de Servicio al Ciudadano gestionó un cambio en el sistema de quejas y reclamos del distrito con el fin de separar las quejas específicas que realizan los usuarios al transporte público individual de las demás quejas, con el fin de potenciar el sistema de PQRS a efectos de tener una respuesta eficaz, ante la solicitud de los ciudadanos.

Implementación de las medidas necesarias para la adopción del Decreto 1047 de 2014 “*...Por el cual se dictan normas para asegurar la vinculación al Sistema de Seguridad Social Integral de los conductores de vehículos taxi y se dictan otras disposiciones...*”. Expedición de la Resolución que define el sistema por el cual las empresas deben cargar para mantener actualizado la información de los conductores que posee tarjeta de control y que podrá ser consultado por la ciudadanía.

Promover la integración de un amplio desarrollo tecnológico de monitoreo, registro e información que dependerá de una base de información resultado del aplicativo en donde se crucen las bases de datos del Registro Distrital Automotor (RDA) y Registro de Tarjeta de Operación (RTO) con la base de datos del conductor, (Piloto Tarjeta de Control Bogotá) con las debidas responsabilidades de las empresas, propietarios y conductores.

5. Continuar desarrollando una estrategia integral que contribuya a mejorar las condiciones de accesibilidad al servicio público individual (taxi) mediante zonas de acopio y despacho en vía y fuera de ella, gestionar la posibilidad para la operación de zonas amarillas fuera de vía en equipamientos con alto potencial de demanda como centros comerciales, terminales, hospitales, Cades donde el generador tenga el control sobre la operación de dichas zonas.

La Secretaría Distrital de Movilidad actualmente tiene contemplado a corto plazo (fase 1) la integración del Servicio de Transporte Público Individual con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) por medio de la utilización de las zonas amarillas (zonas de estacionamiento de taxis o integración física), de acuerdo con lo contemplado en el Artículo 58 de los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos del Decreto 319 de 2006 “*Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones*”, según el cual se establece Implementar una red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte publico individual).

La Dirección de Transporte e Infraestructura realizó el estudio para viabilizar zonas amarillas vía en la ciudad, actualmente se cuentan con 291 zonas amarillas en vía que poseen concepto técnico, las cuales se originaron por solicitudes realizadas por la comunidad, como oferta institucional para racionalizar el servicio de transporte público individual evitando viajes en vacío, además de las zonas

amarillas envía incluidas en los proyectos de carriles preferenciales en la ciudad de los siguientes corredores viales:

- Avenida Carrera 7 entre Avenida Calle 26 y Avenida Calle 100.
- Avenida Carrera 10 entre Avenida 1 de Mayo y Calle 28.
- NQS entre Calle 60 Sur y Avenida Calle 170
- Avenida de las Américas entre Avenida Ciudad de Cali y Avenida Carrera 7.
- Avenida 1 de Mayo entre Carrera 3 Este y Carrera 80.

Otras zonas amarillas en vía, producto de reuniones con la comunidad, en las zonas de rumba como la Calle 85, Galerías, Calle 93, Zona de tolerancia del Barrio Santafé y Zona G.

La Dirección de Transporte e Infraestructura viabilizó las siguientes doscientos noventa y un (291) zonas amarillas en vía:

Tabla 40 – Zonas Amarillas viabilizadas

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
1	Carrera 21 entre Av. 1 de Mayo y Calle 24 Sur	ANTONIO NARIÑO	OCCIDENTAL	SIN	3
2	Calle 18 Sur entre Carrera 16 y Carrera 17 (Zona de Rumba del Restrepo)	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	6
3	Carrera 24 D entre Avenida 1 de Mayo y Calle 20 Sur	ANTONIO NARIÑO	ORIENTAL	SIN	3
4	Calle 19 Sur entre Carrera 10 Bis y Avenida Carrera 10	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	2
5	Calle 3 Sur entre Carrera 10 Bis y Avenida Carrera 10	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	2
6	Calle 3 entre Carrera 10 A y Avenida Carrera 10	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	1
7	Calle 31 Sur entre Avenida Carrera 30 y Carrera 29 C	ANTONIO NARIÑO	NORTE	SIN	2
8	Calle 5 A entre Carrera 29 y Avenida Carrera 30	ANTONIO NARIÑO	NORTE	SIN	2
9	Calle 32 A Sur entre Avenida Carrera 30 y Transversal 33 A	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	2
10	Calle 10 Sur entre Avenida Caracas (Carrera 14) y Carrera 13	ANTONIO NARIÑO	NORTE	SIN	4
11	Calle 4 Sur entre Avenida Caracas (Carrera 14) y Carrera 13 A	ANTONIO NARIÑO	NORTE	SIN	4
12	Carrera 22 entre Calle 15 Sur y Calle 16 Sur	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	4
13	Calle 15 A Sur entre Carrera 30 y Carrera 31	ANTONIO NARIÑO	NORTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		39
14	Carrera 22 entre Calle 80 Bis y Calle 81	BARRIOS UNIDOS	OCCIDENTAL	SIN	5
15	Carrera 27 entre Calle 82 y Calle 83 Bis	BARRIOS UNIDOS	OCCIDENTAL	SIN	5
16	Calle 89 entre Avenida Carrera 20 y Carrera 22	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	5
17	Calle 86 A entre Avenida Carrera 24 y Carrera 27	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	3
18	Carrera 49 C entre Calle 93 y Calle 94	BARRIOS UNIDOS	OCCIDENTE	SIN	4

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
19	Calle 63 D entre Carrera 20 y Carrera 21	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	4
20	Calle 75 A entre Carrera 68 y Carrera 66	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	4
21	Calle 74 A entre Carrera 67 y Avenida Carrera 68	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	2
22	Calle 67 B entre Carrera 67 y Avenida Carrera 68	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	2
23	Carrera 28 B entre Calle 63 G y Calle 64	BARRIOS UNIDOS	OCCIDENTAL	SIN	4
24	Calle 64 A entre Avenida Carrera 30 y Carrera 50	BARRIOS UNIDOS	NORTE	SIN	3
25	Calle 63 A entre Avenida Carrera 30 y Carrera 35	BARRIOS UNIDOS	SUR	SIN	2
26	Calle 8 entre Avenida Carrera 30 y Carrera 31	BARRIOS UNIDOS	SUR	SIN	2
27	Calle 1 C entre Avenida Carrera 30 y Carrera 31 B	BARRIOS UNIDOS	SUR	SIN	2
28	Calle 74 entre Avenida Carrera 30 y Carrera 50	BARRIOS UNIDOS	SUR	SIN	1
29	Calle 70 entre Carrera 52 y Carrera 51	BARRIOS UNIDOS	SUR	SIN	4
30	Carrera 58 entre Calle 66A y Calle 66	BARRIOS UNIDOS	ORIENTAL	SIN	4
31	Transversal 56 B Bis entre Avenida Calle 68 y Diagonal 67 B Bis	BARRIOS UNIDOS	OCCIDENTAL	SIN	6
			TOTAL CUPOS		62
32	Calle 67 entre Carrera 10 y Carrera 11	CHAPINERO	SUR	SIN	4
33	Carrera 9 entre Calle 48 y Calle 47	CHAPINERO	SUR	SIN	5
34	Calle 68 entre Carrera 13 y Carrera 12	CHAPINERO	SUR	SIN	4
35	Calle 64 entre Carrera 9 y Carrera 10	CHAPINERO	SUR	SIN	6
36	Calle 65 entre Carrera 13 y Avenida Carrera 14	CHAPINERO	NORTE	SIN	3
37	Calle 70 A entre Carrera 12 y Avenida Carrera 14	CHAPINERO	SUR	SIN	3
38	Calle 50 entre Carrera 13 y Avenida Carrera 14	CHAPINERO	SUR	SIN	6
39	Calle 58 entre Carrera 13 y Avenida Carrera 14	CHAPINERO	SUR	SIN	4
40	Calle 49 entre Transversal 5 y Carrera 6	CHAPINERO	NORTE	SIN	5
41	Calle 84 Bis entre Carrera 13 y Carrera 15	CHAPINERO	NORTE	Días: viernes y sábados. Horario : 12:00 p.m. a 3:30 a.m.	24
42	Carrera 13 entre Avenida Calle 82 y Calle 82	CHAPINERO	ORIENTE	Días: viernes y sábados, Horario: 12:00 p.m. a 3:30 a.m.	15
43	Calle 81 entre Carrera 11 y Carrera 13	CHAPINERO	NORTE	Días: Jueves, viernes y sábados en el horario de las 22:00 p.m. a las 3:00 p.m.	8

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
44	Carrera 11A entre Calle 93 y Calle 93 A	CHAPINERO	ORIENTE	Días: Viernes y Sábados en el horario de las 24:00 a las 3:30 a.m.; costado oriental	15
45	Calle 71 entre Carrera 7 y Carrera 6	CHAPINERO	SUR	SIN	4
46	Carrera 19 C (Carrera 20) entre Calle 88 y Calle 90	CHAPINERO	OCCIDENTAL	SIN	5
47	Calle 61 entre Carrera 4A y Carrera 5	CHAPINERO	SUR	SIN	6
48	Carrera 10 entre Calle 65 y Calle 66	CHAPINERO	ORIENTE	SIN	4
49	Calle 85 entre Carrera 15 y Carrera 16	CHAPINERO	SUR	Días: Jueves a Sábado en el horario 22:00 a 3:00 a.m.	3
50	Calle 73 entre Carrera 7 y Carrera 9	CHAPINERO	NORTE	SIN	3
51	Calle 77 entre Carrera 16A y Carrera 18	CHAPINERO	SUR	SIN	4
52	Calle 71 entre Avenida Carrera 11 y Avenida Carrera 9	CHAPINERO	NORTE	SIN	4
53	Calle 78 entre Avenida Carrera 11 y Carrera 12	CHAPINERO	NORTE	SIN	4
54	Calle 73 entre Avenida Carrera 11 y Carrera 13	CHAPINERO	SUR	SIN	4
55	Carrera 1A entre Diagonal 76 y Calle 76	CHAPINERO	OCCIDENTAL	SIN	3
56	Calle 97 entre Autopista Norte y Transversal 23	CHAPINERO	NORTE	SIN	2
57	Calle 71 entre Carrera 13 y Avenida Carrera 14 (Avenida Caracas)	CHAPINERO	SUR	SIN	3
58	Calle 73 entre Carrera 13 y Avenida Carrera 15	CHAPINERO	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	4
59	Carrera 20 entre Calle 48 B Sur y Calle 47 B Sur	CHAPINERO	SUR	SIN	2
60	Calle 94 entre Avenida Carrera 15 y Carrera 16	CHAPINERO	BAHÍA COSTADO SUR DE LA CALLE 94	SIN	2
61	Avenida Calle 63 entre Carrera 7 y Carrera 7 A	CHAPINERO	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	6
62	Calle 65 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 8	CHAPINERO	SUR	SIN	4
63	Carrera 8 entre Calle 56 y Calle 57	CHAPINERO	BAHIA COSTADO OCCIDENTAL	SIN	4
64	Calle 42 entre Carrera 13 y Carrera 8 A	CHAPINERO	NORTE	SIN	4
65	Calle 47 entre Carrera 7 y Carrera 8	CHAPINERO	NORTE	SIN	2
66	Calle 49 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 8	CHAPINERO	NORTE	SIN	2
67	Calle 57 entre Carrera 8 y Carrera 8 BIS	CHAPINERO	SUR	SIN	3
68	Calle 59 entre Carrera 8 y Carrera 9	CHAPINERO	NORTE	SIN	4

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
69	Carrera 9 entre Avenida Calle 53 y Calle 54	CHAPINERO	ORIENTAL	SIN	3
70	Calle 65 entre Carrera 5 y Carrera 4 A	CHAPINERO	NORTE	SIN	3
71	Carrera 7 A entre Calle 94 y Calle 94 A	CHAPINERO	OCCIDENTAL	SIN	3
			TOTAL CUPOS		197
72	Bahía Av. Esperanza entre Cr 68B y Cr 68D	FONTIBON	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	6
73	Carrera 123 entre Avenida Calle 17 y Calle 15	FONTIBON	OCCIDENTAL	SIN	4
74	Paralela a la Diagonal 16 entre Carrera 106 y Carrera 107	FONTIBON	SUR	SIN	4
75	Diagonal 15 D entre Carrera 106 y Carrera 104	FONTIBON	NORTE	SIN	4
76	Carrera 90 entre Calle 19 A y Diagonal 17 B	FONTIBON	ORIENTAL	SIN	4
77	Avenida Esperanza (Calle 24 A) entre Carrera 68 A y Carrera 68 A Bis A bahía Costado Norte.	FONTIBON	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	10
78	Calle 24 A entre Avenida Carrera 60 y Carrera 64 Costado Sur de la Calzada Sur	FONTIBON	SUR	SIN	4
79	Calle 22 entre Carrera 81 y Carrera 82	FONTIBON	SUR	SIN	6
80	Carrera 74 entre Calle 25 G y Avenida Calle 26	FONTIBON	ORIENTE	SIN	4
81	Carrera 69 D Bis entre Avenida Calle 26 y Calle 25 B	FONTIBON	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	7
82	Carrera 68 B entre Calle 25 B y Calle 25	FONTIBON	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	6
83	Carrera 81 entre Calle 24 C y Calle 24 D	FONTIBON	BAHÍA COSTADO ORIENTAL	SIN	4
84	Carrera 98 entre Avenida Calle 26 y Calle 25 G	FONTIBON	ORIENTAL	SIN	4
			TOTAL CUPOS		67
85	Calle 64 C entre Avenida Carrera 68 y Calle 67	ENGATIVA	NORTE	SIN	4
86	Calle 49 A entre Avenida Carrera 68 y Carrera 69	ENGATIVA	NORTE	SIN	4
87	Calle 81 entre Carrera 73 B y Carrera 73 A	ENGATIVA	SUR	SIN	4
88	Calle 66 A entre Carrera 77 A y Carrera 77	ENGATIVA	SUR	SIN	4
89	Calle 70 entre Carrera 101 y Carrera 102	ENGATIVA	NORTE	SIN	4
90	Calle 71 A Bis entre Carrera 99A y Transversal 96	ENGATIVA	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	6
91	Carrera 90 B entre Calle 71 C y Avenida Calle 72	ENGATIVA	ORIENTE	SIN	6
92	Calle 77 A entre Avenida Carrera 90 y Carrera 90 A	ENGATIVA	NORTE	SIN	6
93	Calle 78 B entre Carrera 114 y Carrera 116	ENGATIVA	ORIENTE	SIN	6
94	Carrera 63 entre Avenida Calle 68 y Avenida Calle 72	ENGATIVA	ORIENTE	SIN	6
95	Carrera 105 F entre Calle 73 y Calle 72	ENGATIVA	ORIENTE	SIN	6

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
96	Carrera 112 A entre Avenida Calle 80 y Calle 79 B	ENGATIVA	ORIENTE	SIN	4
97	Transversal 69 B Bis entre Calle 72 y Calle 73	ENGATIVA	ORIENTE	SIN	4
98	Transversal 96 A entre Calle 77 y Diagonal 76A	ENGATIVA	BAHÍA COSTADO ORIENTAL	SIN	6
99	Carrera 112 F entre Calle 83 Bis y Calle 83 A	ENGATIVA	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	3
100	Calle 64C entre Carrera 122 A y Carrera 121	ENGATIVA	SUR	SIN	3
101	Carrera 83 entre Calle 81 y Calle 82	ENGATIVA	OCCIDENTAL	SIN	4
102	Carrera 94 G entre Avenida Calle 90 y Calle 90 A	ENGATIVA	OCCIDENTAL	SIN	6
103	Transversal 100 A entre Calle 80 A y Carrera 100 A	ENGATIVA	ORIENTAL	SIN	3
104	Avenida Calle 66 entre Avenida Carrera 68 y Carrera 68 B	ENGATIVA	NORTE	SIN	3
105	Carrera 84 A entre Calle 69 A y Calle 70	ENGATIVA	ORIENTAL	SIN	4
106	Avenida Calle 53 entre Carrera 77A y Carrera 77 C	ENGATIVA	BAHÍA COSTADO SUR DE LA CALZADA SUR	SIN	2
107	Carrera 71 C entre Avenida Calle 53 y Calle 52 Bis	ENGATIVA	BAHÍA COSTADO ORIENTAL DE LA CARRERA 71 C	SIN	4
108	Calle 52 A entre Carrera 85 A y Carrera 85 D	ENGATIVA	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	4
109	Calle 64 C entre Carrera 69 J y Carrera 69 H	ENGATIVA	NORTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		110
110	Calle 6 – Vía paralela entre Carrera 71 D y Carrera 71 A	KENNEDY	SUR	SIN	7
111	Carrera 68 H entre Avenida 1 de Mayo y Calle 25 Sur	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	3
112	Carrera 69 entre Avenida 1 de Mayo y Calle 25 Sur	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	2
113	Carrera 70 B entre Calle 25 B y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	1
114	Carrera 72 C entre Avenida 1 de Mayo y Calle 26 Sur	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	3
115	Calle 38 B Sur entre Avenida 1 de Mayo y Transversal 73 C Bis B	KENNEDY	NORTE	SIN	3
116	Calle 41 Sur entre Avenida 1 de Mayo y Transversal 77	KENNEDY	SUR	SIN	3
117	Transversal 78 H BIS entre Carrera 78 J y Calle 47 Sur	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	2
118	Calle 49 B entre Transversal 78 H y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	2
119	Calle 41 G Sur entre Carrera 78 F Bis y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	NORTE	SIN	2
120	Diagonal 40 A Sur entre Calle 40 F Sur y Carrera 74 C	KENNEDY	NORTE	SIN	3
121	Carrera 73 entre Calle 36 Sur y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	2
122	Diagonal 37 Sur entre Carrera 73 y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	NORTE	SIN	3

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
123	Calle 35 A Sur entre Avenida 1 de Mayo y Carrera 72 N	KENNEDY	NORTE	SIN	2
124	Carrera 72 N entre Calle 35 Sur y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	2
125	Carrera 70 B entre Calle 31 Sur y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	2
126	Carrera 69 entre Calle 31 Sur y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	2
127	Carrera 68 I entre calle 30 Sur y Avenida 1 de Mayo	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	2
128	Carrera 69 entre Avenida Américas y Calle 7	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	3
129	Carrera 82 A entre Avenida Américas y Calle 6 B	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	4
130	Bahía Calle 6A paralela entre Carrera 78 A y Carrera 75	KENNEDY	NORTE	SIN	7
131	Bahía Calle 6A por Carrera 78 A	KENNEDY	NORTE	SIN	4
132	Carrera 44 entre Avenida Américas y Calle 20 A	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	4
133	Diagonal 2 F entre Avenida Américas y Carrera 79 F	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	3
134	Carrera 70 B entre Avenida Américas y Calle 5 C	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	3
135	Calle 11 entre Carrera 68 B y Avenida Carrera 68	KENNEDY	SUR	SIN	4
136	Calle 23 entre Avenida Carrera 68 y Carrera 68 A	KENNEDY	SUR	SIN	5
137	Carrera 72 A entre calle 10 B y calle 11 A	KENNEDY	BAHIA COSTADO OCCIDENTAL	SIN	4
138	Calle 2 A Sur entre Carrera 71 D y Av. Boyacá	KENNEDY	SUR	SIN	3
139	Calle 38 B Sur entre Carrera 72 H y Carrera 72 F	KENNEDY	NORTE	SIN	4
140	Calle 42 A Sur entre Carrera 86 B y Avenida Ciudad de Cali	KENNEDY	OCCIDENTAL	SIN	4
141	Carrera 72 I entre Calle 42F Sur y Calle 43 A Sur	KENNEDY	ORIENTAL	SIN	6
142	Carrera 77 V BIS A entre Calle 53 Sur y Calle 54 Sur	KENNEDY	NORTE	SIN	4
143	Carrera 78 C entre Calle 41 A Sur y Calle 41 B Sur	KENNEDY	NORTE	SIN	5
144	Calle 6 Sur entre Carrera 78 R y Carrera 79 A	KENNEDY	NORTE	SIN	6
145	Calle 9C entre Carrera 69 y Carrera 68 G	KENNEDY	NORTE	SIN	4
146	Carrera 78 A entre Calle 47 A Sur y Calle 47 Sur	KENNEDY	NORTE	SIN	3
			TOTAL CUPOS		126
147	Calle 16 A entre Carrera 2 y Carrera 3	CANDELARIA	SUR	SIN	4
148	Calle 12 D entre Carrera 1B y Carrera 2	CANDELARIA	SUR	SIN	4
149	Carrera 1 Este entre y Calle 12 y Calle 12 B Bis B (Dirección antigua Calle 13 B)	CANDELARIA	OCCIDENTAL	SIN	4
150	Calle 12B (Dirección antigua Calle 13) por Carrera 1A y Carrera 2	CANDELARIA	NORTE	SIN	3

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
151	Calle 12B (Dirección antigua Calle 13) por Carrera 7 y Carrera 8	CANDELARIA	NORTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		19
152	Calle 10 entre Carrera 19 y Carrera 19 Bis	MARTIRES	NORTE	SIN	4
153	Bahía sobre Avenida Calle 19 entre Avenida Carrera 27 y Carrera 22	MARTIRES	BAHÍA COSTADO SUR	Todos los días entre las 5:00 a.m. y las 11:00 a.m.	4
154	Calle 10 entre Avenida NQS y Carrera 29	MARTIRES	SUR	SIN	4
155	Calle 24 entre carrera 16 A y carrera 16 (zona de tolerancia de Santa Fé)	MARTIRES	SUR	Todos los días entre las 6:00 p.m. y 6:00 a.m.	6
156	Carrera 20 A entre Calle 8 y Calle 9 (San Andresito de San Jose)	MARTIRES	ORIENTAL	SIN	3
157	Carrera 26 entre Calle 22 A y Calle 22 B	MARTIRES	ORIENTAL	5:00 a.m. y las 11:00 a.m.	3
158	Carrera 16 entre Calle 13 y Calle 14	MARTIRES	OCCIDENTAL	SIN	6
			TOTAL CUPOS		30
159	Carrera 56 entre Avenida Calle 13 y Avenida Américas (Avenida 9) en el Costado Occidental	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	4
160	Calle 12 entre Carrera 60 y Carrera 62, Costado Norte	PUENTE ARANDA	NORTE	VIERNES, SÁBADOS, DOMINGOS y FESTIVOS.	5
161	Carrera 65 entre Avenida Calle 13 y Calle 12, Costado Occidental	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	3
162	Calle 9 entre Carrera 37 A y Carrera 38	PUENTE ARANDA	NORTE	SIN	4
163	Carrera 38 entre Calle 15 y Calle 14	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	3
164	Carrera 52 B entre Avenida 1 de Mayo y Calle 24 Sur	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	2
165	Carrera 42 C entre Avenida Américas y Calle 20C	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	4
166	Transversal 39 entre Avenida Américas y Calle 20 A	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	3
167	Carrera 60 entre Calle 5 C y Avenida Américas	PUENTE ARANDA	ORIENTAL	SIN	3
168	Transversal 32 C entre Avenida Américas y Calle 22 B	PUENTE ARANDA	ORIENTAL	SIN	4
169	Carrera 66 entre Calle 4 G y Avenida Américas	PUENTE ARANDA	ORIENTAL	SIN	3
170	Carrera 46 entre Avenida Américas y Calle 13	PUENTE ARANDA	OCCIDENTAL	SIN	4
171	Diagonal 2 entre Carrera 66 y Avenida Calle 3	PUENTE ARANDA	SUR	SIN	4
172	Calle 44 Sur entre Avenida Carrera 68 y Carrera 54	PUENTE ARANDA	SUR	SIN	2
173	Calle 41 Sur entre Avenida Carrera 68 y Carrera 54	PUENTE ARANDA	NORTE	SIN	2
174	Carrera 55 entre Calle 17 y Calle 17 A	PUENTE ARANDA	ORIENTAL	SIN	3
175	Calle 2 B entre Carrera 38 B y Carrera 38 C	PUENTE ARANDA	SUR	SIN	5

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
176	Calle 4 entre Carrera 37 B y Avenida Carrera 36	PUENTE ARANDA	NORTE	SIN	6
177	Carrera 34 entre Avenida Calle 19 y Calle 18	PUENTE ARANDA	ORIENTE	SIN	5
178	Carrera 56 entre Calle 2 A y Calle 2 B	PUENTE ARANDA	ORIENTAL	SIN	4
179	Carrera 57 entre Avenida Calle 13 y Calle 14	PUENTE ARANDA	ORIENTAL	SIN	4
			TOTAL CUPOS		77
180	Carrera 4 entre Calle 24 y Calle 26	SANTA FE	ORIENTAL	SIN	3
181	Calle 21 entre Carrera 7 y Carrera 6	SANTA FE	NORTE	SIN	6
182	Calle 18 entre Carrera 7 y Carrera 8	SANTA FE	SUR	SIN	4
183	Calle 39 entre Carrera 5 y Carrera 7	SANTA FE	NORTE	SIN	6
184	Calle 33 entre Carrera 6B y Avenida Carrera 7	SANTA FE	NORTE	SIN	6
185	Calle 30 entre Carrera 6 y Avenida Carrera 7	SANTA FE	NORTE	SIN	4
186	Calle 6 D (Calle 6) entre Carrera 6 y Carrera 5	SANTA FE	NORTE	SIN	6
187	Calle 31 entre Carrera 13 A y Avenida Caracas	SANTA FE	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	4
188	Calle 33 A entre Carrera 13 y Avenida Caracas	SANTA FE	SUR	SIN	4
189	Carrera 6 entre Calle 26 B y Calle 27	SANTA FE	BAHIA COSTADO ORIENTAL	SIN	4
190	Carrera 8 entre Calle 36 y Calle 37	SANTA FE	OCCIDENTAL	SIN	6
191	Calle 10 entre Carrera 10 Bis y Avenida Carrera 10	SANTA FE	SUR	SIN	2
192	Carrera 16 A entre Calle 23 y Calle 24	SANTA FE	ORIENTAL	Todos los días 6:00 p.m. a 6:00 a.m.	5
193	Calle 18 entre Avenida Caracas (Carrera 14) y Carrera 13 A	SANTA FE	NORTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		64
194	Carrera 46 entre Calle 165 y Calle 166	SUBA	ORIENTE	SIN	6
195	Calle 174 B entre Autopista Norte y Carrera 48	SUBA	SUR	SIN	5
196	Avenida Calle 80 entre la Carrera 69 H y Carrera 69	SUBA	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	5
197	Carrera 69 T entre Avenida Calle 80 y Calle 86 A	SUBA	OCCIDENTE	SIN	5
198	Calle 176 entre Carrera 48 A y Carrera 49 B	SUBA	SUR	SIN	10
199	Carrera 59 entre Calle 152 B y Calle 153	SUBA	ORIENTE	SIN	4
200	Transversal 59 entre Calle 106 A y Calle 106	SUBA	OCCIDENTE	SIN	4
201	Calle 162 entre Carrera 55 y Carrera 54	SUBA	NORTE	SIN	4
202	Carrera 68 entre Calle 169 B y Calle 169 A	SUBA	OCCIDENTE	SIN	4
203	Calle 144 entre Autopista Norte y carrera 46	SUBA	NORTE	SIN	2

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
204	Calle 127 A entre Carrera 88 C y Carrera 88 D	SUBA	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	5
205	Carrera 95A entre Calle 139 y Calle 136	SUBA	ORIENTAL	SIN	6
206	Carrera 92 entre Calle 83A y Calle 84	SUBA	BAHÍA COSTADO ORIENTAL	SIN	5
207	Calle 127 D entre Carrera 58 y Carrera 59	SUBA	BAHIA COSTADO SUR	SIN	6
208	Calle 135 entre Carrera 58 C y Carrera 59 A	SUBA	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	6
209	Calle 146 B entre Carrera 91 y Carrera 92	SUBA	SUR	SIN	3
210	Calle 148 entre Carrera 113 B y Carrera 111 A	SUBA	SUR	SIN	4
211	Carrera 98 entre Calle 148 y Calle 147 C	SUBA	ORIENTE	SIN	4
212	Carrera 103 C Bis entre Calle 150 A y Calle 150 B	SUBA	ORIENTE	SIN	5
213	Carrera 57 entre Calle 134 A y Calle 136	SUBA	BAHÍA COSTADO OCCIDENTAL	SIN	3
214	Carrera 121 C entre Calle 130 C y Calle 129 D	SUBA	BAHÍA COSTADO ORIENTAL	SIN	4
215	Calle 147 A entre Carrera 54 C y Carrera 54	SUBA	BAHÍA COSTADO SUR DE LA CALLE 147 A	SIN	3
216	Avenida Calle 138 entre Carrera 56 A y Carrera 57	SUBA	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	3
217	Calle 95 entre Carrera 72 y Carrera 71 D	SUBA	NORTE	SIN	4
218	Calle 128 C entre Avenida Carrera 45 y Carrera 45 A	SUBA	NORTE	SIN	4
219	Carrera 101 entre Avenida Calle 147 y Calle 147 A	SUBA	NORTE	SIN	6
			TOTAL CUPOS		120
220	Calle 27 entre Carrera 25 y Carrera 27	TEUSAQUILLO	SUR	SIN	4
221	Carrera 22 entre Calle 47 y Calle 48	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	SIN	6
222	Carrera 28 entre Avenida Calle 53 y Calle 53A	TEUSAQUILLO	ORIENTE	SIN	5
223	Carrera 27 entre Avenida Calle 53 y Calle 53 B	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	Días: viernes y sábados. Horario : 12:00 p.m. a 3:00 a.m.	5
224	Carrera 27 entre Avenida Calle 53 y Calle 52	TEUSAQUILLO	ORIENTE	Días: viernes y sábados Horario: 12:00 p.m. a 3:30 a.m.	13
225	Calle 22 B entre Avenida Carrera 30 y Carrera 31	TEUSAQUILLO	SUR	SIN	3
226	Calle 45 A entre Carrera 28 y Avenida Carrera 30	TEUSAQUILLO	NORTE	SIN	4
227	Calle 48 entre Carrera 28 y Avenida Carrera 30	TEUSAQUILLO	NORTE	SIN	4
228	Carrera 13 A entre Calle 28 y Calle 31	TEUSAQUILLO	BAHIA COSTADO OCCIDENTAL	SIN	4
229	Carrera 54 entre Avenida Calle 26 y Calle 43	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	SIN	4

ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
230	Carrera 59 entre Avenida Calle 26 y Calle 42	TEUSAQUILLO	ORIENTE	SIN	4
231	Carrera 24 entre Avenida Calle 34 y Calle 35	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	SIN	3
232	Calle 30 entre Carrera 32 A y Carrera 33	TEUSAQUILLO	SUR	SIN	4
233	Carrera 31 A entre Calle 25 y Calle 25 A	TEUSAQUILLO	ORIENTAL	SIN	4
234	Carrera 45 entre Calle 57 B y Calle 58 A	TEUSAQUILLO	BAHÍA COSTADO ORIENTAL	SIN	5
235	Calle 24 A entre Carrera 59 y Carrera 57	TEUSAQUILLO	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	8
236	Carrera 48 entre Calle 22A y Calle 22 Bis	TEUSAQUILLO	NORTE	SIN	5
237	Carrera 32 A entre Avenida Américas y Calle 24	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	SIN	3
238	Calle 23 entre Avenida Carrera 68 y Carrera 66	TEUSAQUILLO	BAHÍA COSTADO SUR	SIN	3
239	Carrera 37 entre Avenida Esperanza (Avenida Calle 24) y Calle 25	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	SIN	4
240	Diagonal 46 entre Transversal 16 A y Transversal 17	TEUSAQUILLO	EN EL SEPARADOR DE LA CALZADA NORTE COSTADO SUR	SIN	3
			TOTAL CUPOS		98
241	Calle 48 Sur entre Carrera 33 y Carrera 31	TUNJUELITO	ORIENTAL	SIN	4
242	Carrera 19 B entre Calle 55 Sur y Calle 53 Sur	TUNJUELITO	NORTE	SIN	6
243	Carrera 36 A entre Avenida Boyacá y Diagonal 54 Sur	TUNJUELITO	NORTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		14
244	Calle 125 entre Autopista Norte y Carrera 21 A	USAQUÉN	NORTE	SIN	10
245	Carrera 22 entre Calle 145 y Calle 145A	USAQUÉN	OCCIDENTAL	SIN	5
246	Calle 161 entre Carrera 22 y Autopista Norte	USAQUÉN	ORIENTAL	SIN	4
247	Calle 128 B entre Autopista Norte y Carrera 22	USAQUÉN	NORTE	SIN	5
248	Calle 106 entre Autopista Norte y Carrera 23	USAQUÉN	SUR	SIN	5
249	Calle 152 entre Transversal 34 A y Autopista Norte	USAQUÉN	NORTE	SIN	4
250	Calle 166 entre Autopista Norte y carrera 22	USAQUÉN	NORTE	SIN	5
251	Calle 175 entre Carrera 22 y Autopista Norte	USAQUÉN	SUR	SIN	10
252	Carrera 17 A entre Calle 169 y Calle 168	USAQUÉN	OCCIDENTE	SIN	4
253	Carrera 13 B entre Calle 163 A y Calle 163	USAQUÉN	ORIENTE	SIN	3
254	Carrera 8 entre Avenida Calle 170 y Calle 167 D	USAQUÉN	ORIENTE	SIN	4
255	Carrera 18 entre Calle 137 y Calle 136 A	USAQUÉN	BAHÍA COSTADO OCCIDENTAL	SIN	5

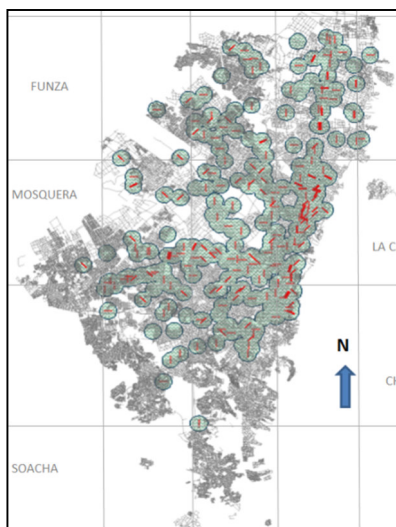
ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
256	Carrera 10 entre Calle 134 y Calle 134 A	USAQUÉN	BAHÍA COSTADO OCCIDENTAL	SIN	4
257	Calle 133 entre Avenida Carrera 9 y Carrera 10	USAQUÉN	NORTE	SIN	5
258	Calle 128 D entre Autopista Norte y Carrera 21	USAQUÉN	NORTE	SIN	4
259	Calle 121 entre Carrera 6 y Carrera 7	USAQUÉN	SUR	SIN	4
260	Calle 152 entre Avenida Carrera 9 y Carrera 11	USAQUÉN	SUR	SIN	4
261	Calle 119 entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 9	USAQUÉN	NORTE	SIN	4
262	Calle 118 entre Avenida Carrera 15 y Carrera 15 A	USAQUÉN	SUR	SIN	5
263	Carrera 23 entre Calle 136 y Calle 137	USAQUÉN	OCCIDENTAL	SIN	3
264	Calle 104 entre Carrera 23 y Autopista Norte	USAQUÉN	SUR	SIN	3
265	Carrera 17 entre Calle 144 y Calle 145	USAQUÉN	OCCIDENTAL	SIN	3
266	Calle 108 B entre Avenida Carrera 7 y Carrera 6	USAQUÉN	BAHÍA COSTADO NORTE	SIN	3
267	Calle 119 A entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 9	USAQUÉN	SUR	SIN	3
268	Calle 110 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 7 B	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
269	Calle 120 A entre Carrera 6 A y Avenida Carrera 7	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
270	Calle 120 A entre Avenida Carrera 7 y Avenida Carrera 9	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
271	Calle 126 A entre Avenida Carrera 7 y Carrera 7 A	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
272	Carrera 7 A por Calle 126 A	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
273	Carrera 7 B entre Calle 140 y Calle 140 A	USAQUÉN	BAHÍA COSTADO ORIENTAL	SIN	3
274	Calle 146 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 7 A	USAQUÉN	SUR	SIN	3
275	Calle 148 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 7 A	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
276	Avenida Calle 153 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 6	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
277	Calle 158 entre Avenida Carrera 7 y Carrera 7 B Bis	USAQUÉN	SUR	SIN	3
278	Transversal 7 A entre Calle 163 y Avenida Carrera 7	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
279	Calle 163 A entre Avenida Carrera 7 y Carrera 6 A	USAQUÉN	NORTE	SIN	3
			TOTAL CUPOS		145
280	Calle 65 D Sur entre Avenida Caracas y Carrera 11	USME	NORTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		4
281	Calle 22 A Sur entre Carrera 5 A y Carrera 6	SAN CRISTÓBAL	NORTE	SIN	2
282	Calle 13 Sur entre Avenida Carrera 10 y Carrera 8	SAN CRISTÓBAL	NORTE	SIN	2
283	Calle 8 A Sur entre Carrera 8 A y Avenida Carrera 10	SAN CRISTÓBAL	NORTE	SIN	2

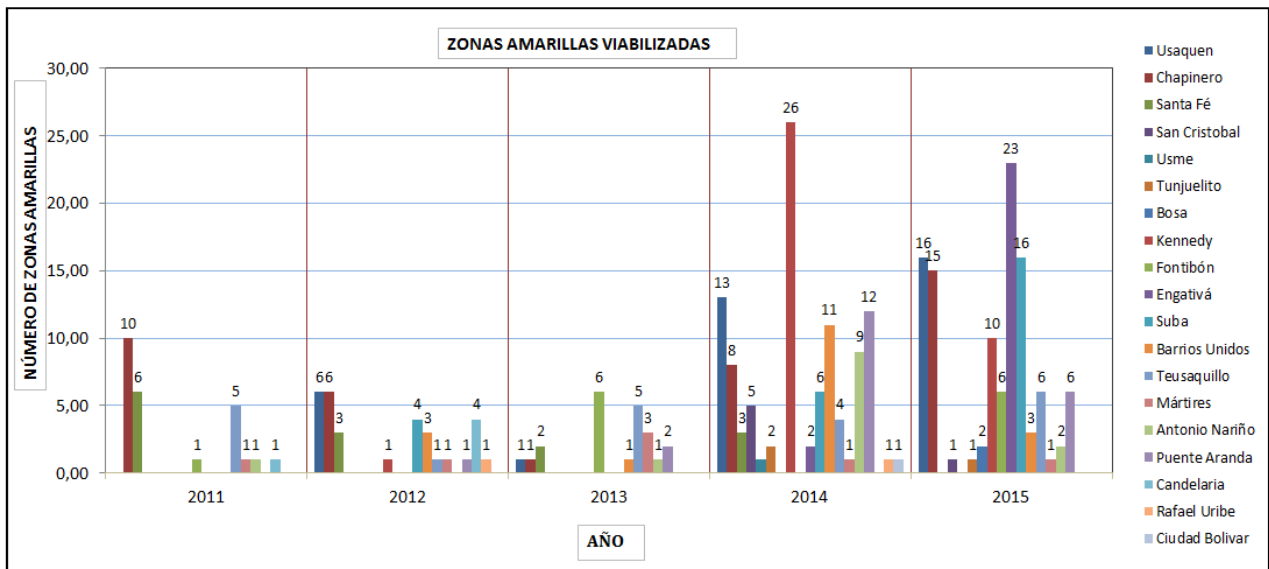
ID	LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
284	Calle 4 A Sur entre Carrera 9 A y Avenida Carrera 10	SAN CRISTÓBAL	NORTE	SIN	2
285	Carrera 8 entre Calle 17 Sur y Calle 18 Sur	SAN CRISTÓBAL	OCCIDENTAL	SIN	6
286	Carrera 6 entre Calle 17 A Sur y Calle 18 Sur	SAN CRISTÓBAL	ORIENTAL	SIN	3
			TOTAL CUPOS		17
287	Carrera 17 A entre Transversal 17 y Calle 63 B Sur	CIUDAD BOLIVAR	OCCIDENTAL	SIN	3
			TOTAL CUPOS		3
288	Calle 28 C Sur entre Avenida Caracas (Carrera 14) y Carrera 13 A	RAFAEL URIBE	NORTE	SIN	4
289	Avenida Carrera 13 (Carrera 19) entre Calle 38 Sur y Calle 40 Sur	RAFAEL URIBE	ORIENTE	SIN	4
			TOTAL CUPOS		8
290	Carrera 72 D entre Calle 57 K Sur y Calle 57 Q Sur	BOSA	OCCIDENTAL	SIN	7
291	Carrera 86 B entre Calle 54 C Sur y Calle 53 Sur	BOSA	SUR	SIN	6
			TOTAL CUPOS		13
			TOTAL CUPOS		1213

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Ilustración 30 -UBICACIÓN DE LAS ZONAS AMARILLAS EN VÍA

Localidad	Total N° Zonas amarillas viabilizadas
Usme	1
Ciudad Bolívar	1
Bosa	2
Rafael Uribe	2
Tunjuelito	3
Candelaria	5
San Cristóbal	6
Mártires	7
Fontibón	13
Antonio Nariño	13
Santa Fé	14
Barrios Unidos	18
Puente Aranda	21
Teusaquillo	21
Engativá	25
Suba	26
Usaquén	36
Kennedy	37
Chapinero	40
TOTAL ZONAS AMARILLAS	291
TOTAL CUPOS	1213





Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM



De estas doscientos noventa y un (291) zonas amarillas en vía que se encuentran viabilizadas por la entidad, se presentan las siguientes veinte (20) zonas amarillas en vía que se encuentran asociadas a zonas de rumba, zonas comerciales, zonas residenciales que requieren mayor control y seguridad para los usuarios que las utilizan.

Adicionalmente con este Decreto se atiente lo establecido por el Acuerdo 592 de 2015 “*Por el cual se establecen lineamientos para la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros en el distrito capital*”, en el artículo 1, fija las siguientes responsabilidades:

La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Movilidad, Fondo de Vigilancia y Seguridad y la Empresa Transmilenio, tomará las medidas necesarias con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de Transporte Público Individual y colectivo de

pasajeros, el cual se integrará al sistema de vigilancia existente para lograr una mayor eficiencia, eficacia y cobertura de la seguridad en el Distrito de la seguridad en el Distrito Capital.

Acuerdo 101 del 2014, “Por el cual se establecen lineamientos para la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros en el Distrito Capital”, autoriza adoptar medidas con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros.

La Oficina de Información Sectorial realiza la consolidación de la Información para realizar el cálculo de los indicadores de calidad, con el fin de realizar la línea base de indicadores de calidad.

Tabla 41 –Zonas viabilizadas asociadas a zonas de rumba, zonas comerciales, residenciales

LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
Calle 18 Sur entre Carrera 16 y Carrera 17 (Zona de Rumba del Restrepo)	ANTONIO NARIÑO	SUR	SIN	6
Calle 64 entre Carrera 9 y Carrera 10 (Parque Lourdes)	CHAPINERO	SUR	SIN	6
Calle 50 entre Carrera 13 y Avenida Carrera 14 (Zona de rumba Calle 51)	CHAPINERO	SUR	SIN	6
Calle 84 Bis entre Carrera 13 y Carrera 15 (Zona Rosa)	CHAPINERO	NORTE	Días: viernes y sábados. Horario: 12:00 p.m. a 3:30 a.m.	24
Carrera 13 entre Avenida Calle 82 y Calle 82 (Zona Rosa)	CHAPINERO	ORIENTE	Días: viernes y sábados, Horario: 12:00 p.m. a 3:30 a.m.	15
Calle 81 entre Carrera 11 y Carrera 13 (Zona Rosa)	CHAPINERO	NORTE	Días: Jueves, viernes y sábados en el horario de las 22:00 p.m. a las 3:00 p.m.	8
Carrera 11A entre Calle 93 y Calle 93 A (Parque de la 93)	CHAPINERO	ORIENTE	Días: Viernes y Sábados en el horario de las 24:00 a las 3:30 a.m.; costado oriental	15
Calle 85 entre Carrera 15 y Carrera 16 (Zona Rosa)	CHAPINERO	SUR	Días: Jueves a Sábado en el horario 22:00 a 3:00 a.m.	3
Calle 12B (Dirección antigua Calle 13) por Carrera 1A y Carrera 2	LA CANDELARIA	NORTE	SIN	3
Calle 24 entre carrera 16 A y carrera 16 (zona de tolerancia de Santa Fé)	MARTIRES	SUR	Todos los días entre las 6:00 p.m. y 6:00 a.m.	6
Carrera 20 A entre Calle 8 y Calle 9 (San Andresito de San Jose)	MARTIRES	ORIENTAL	SIN	3
Calle 9 entre Carrera 37 A y Carrera 38 (San Andresito de la Calle 38)	PUENTE ARANDA	NORTE	SIN	4
Carrera 8 entre Calle 36 y Calle 37 (Edificio de Ecopetrol)	SANTA FE	OCCIDENTAL	SIN	6
Carrera 28 entre Avenida Calle 53 y Calle 53 A (Zona de Rumba Galerías)	TEUSAQUILLO	ORIENTE	SIN	5

LOCALIZACIÓN	LOCALIDAD	COSTADO SUR, NORTE, ORIENTE, OCCIDENTE	Horario	CAPACIDAD Número de Cupos
Carrera 27 entre Avenida Calle 53 y Calle 53 B (Zona de Rumba Galerías)	TEUSAQUILLO	OCCIDENTAL	Días: viernes y sábados. Horario : 12:00 p.m. a 3:00 a.m.	5
Carrera 27 entre Avenida Calle 53 y Calle 52 (Zona de Rumba Galerías)	TEUSAQUILLO	ORIENTE	Días: viernes y sábados Horario: 12:00 p.m. a 3:30 a.m.	13
Avenida Carrera 13 (Carrera 19) entre Calle 38 Sur y Calle 40 Sur	RAFAEL URIBE	ORIENTE	SIN	4
Calle 71 entre Carrera 7 y Carrera 6 (Zona G)	CHAPINERO	SUR	SIN	4
Calle 65 entre Carrera 5 y Carrera 4 A (Zona G)	CHAPINERO	NORTE	SIN	3
Carrera 19 C (Carrera 20) entre Calle 88 y Calle 90 (Estación de Transmilenio el Virrey)	CHAPINERO	OCCIDENTAL	SIN	5

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

6. Convenio para establecer las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, colectivo e individual, en el corredor Soacha - Bogotá D.C.

La Secretaría Distrital de Movilidad realizó el estudio que determinó los deseos de viaje en vehículos tipo taxi en ambas jurisdicciones (Bogotá y Soacha) en un panorama de incremento de la oferta habitacional en Soacha.

La Secretaría Distrital de Movilidad, la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía de Soacha, el Ministerio de Transporte, realizaron la prórroga del Convenio del Convenio Interadministrativo 1100100-004, el cual presenta las siguientes condiciones de operación para el Transporte Público Individual entre Bogotá y Soacha:

a) Los vehículos que prestan el servicio de transporte público individual en vehículo tipo taxi del parque automotor del Municipio de Soacha podrán ingresar a la jurisdicción del Distrito de Bogotá con pasajeros sin portar la planilla de viaje ocasional, realizarán la actividad de descenso del pasajero y se devolverá al Municipio de Soacha con pasajero(s) que tenga(n) destino ese municipio o en su defecto se devolverán vacíos. No se autoriza que el vehículo tipo taxi del parque automotor de Soacha permanezca realizando servicios: en el Distrito Capital.

b) Los vehículos que prestan el servicio de transporte público individual en vehículo tipo taxi del parque automotor del Distrito de Bogotá, podrán ingresar a la jurisdicción del Municipio de Soacha con pasajeros sin portar la planilla de viaje ocasional, realizarán la actividad de descenso del pasajero y se devolverá al Distrito de Bogotá con pasajeros que tengan destino este Distrito o en su defecto se devolverá vacíos. No se autoriza que el vehículo tipo taxi del parque automotor de Bogotá permanezca realizando servicios en el Municipio de Soacha.

c) La tarifa al usuario por la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo tipo taxi, será la correspondiente al Municipio o Distrito en que los vehículos se encuentran registrados.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades:

- La Secretaría Distrital de Movilidad no cuenta con la disponibilidad de la información registrada en el RUNT correspondiente al SOAT y a la revisión técnico-mecánica. Se requiere gestionar y realizar un Convenio con el Ministerio de Transporte con el fin de obtener esta información, con el fin de realizar el control y las visitas administrativas a las empresas de transporte público Individual, de manera eficiente.

- Se solicitó modificar el Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"* al Ministerio de Transporte, con el fin de permitir a las autoridades locales de transporte expedir directamente la tarjeta de control buscando con esto obtener un mayor control sobre la afiliación de los conductores al Sistema de Seguridad Social y la exigencia de capacitación en competencias laborales.

- Actualmente, el régimen sancionatorio reglamentado por el Decreto 3366 de 2003 requiere la modificación que permita a las autoridades de tránsito mayor control y sanción. De acuerdo con el régimen actual de sanción, las empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte público individual no pueden ser sancionadas por el tipo de respuesta que emite a los usuarios por el servicio. Actualmente, en la Cámara de Representantes, se encuentra en tercer debate el texto del proyecto de ley No. 101 de 2014 *"por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones"*.

- La Secretaría Distrital de Movilidad tiene entre sus funciones las de formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, las cuales son ejecutadas por principalmente por las siguientes direcciones:

- Dirección de Servicio al Ciudadano.
- Dirección de Control y Vigilancia.
- Subdirección de Investigaciones al transporte público.
- Subdirección de Contravenciones al tránsito.
- Dirección de Transporte e Infraestructura.
- Dirección de Estudios Sectoriales.
- Oficina de Información Sectorial.
- Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del tránsito (Capacitación).

Cada una de las direcciones antes mencionadas realiza procedimientos con funciones de control o de formulación de políticas del servicio de transporte público individual, por lo tanto, realizar la coordinación de los diferentes profesionales que trabajan específicamente el transporte público Individual demanda que cada una de estas direcciones estén comprometidas en implementar los cambios internos necesarios en los procedimientos para lograr el mejoramiento en la calidad del servicio de transporte público individual en la ciudad, por lo anterior se recomienda que cada una de estas direcciones posea un grupo dedicado exclusivamente para realizar las funciones que cada una posee sobre el Servicio de Transporte Público Individual.

- Con el fin de obtener los valores de los indicadores de calidad propuestos, se recomienda que la Oficina de Información Sectorial realice la consolidación de la Información de acuerdo con sus funciones con el realizar el cálculo de los indicadores de calidad, con el fin de realizar el control sobre el cumplimiento de los valores exigido para los indicadores de calidad.

- La aplicación del Decreto 1047 de 2014, *"por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de*

transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones", el cual establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales, para las empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte público individual en las reuniones realizadas con el Ministerio de Trabajo, mencionan que las Aseguradoras de Riesgos Laborales, no están afiliando a los conductores como independientes, sin embargo, la legislación colombiana establece que el trabajador independiente deberá afiliarse a través de su contratante, es decir la empresa o persona para la cual presta sus servicios.

- La ciudad de Bogotá y otras ciudades viene afrontando un crecimiento de la oferta de aplicaciones en internet dirigidas a la prestación del servicio de transporte público e inclusive en el privado. Las empresas dueñas de éstas aplicaciones, ofrecen a los usuarios la *"posibilidad de mejorar la atención en el servicio"* facilitándole oportunidad en la información, respuesta efectiva en el suministro del servicio y con unas *"tarifas, recompensas o propinas"* determinadas.

- Además, se presentan aplicaciones como UBER, UBER X que sirven de conexión entre el usuario y las empresas de transporte público especial, para prestar el servicio de transporte individual de pasajeros con vehículos de servicio público especial, o vehículos particulares configurándose en cambio de servicio.

- Se requiere que el Gobierno (Ministerio de Transporte, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones) fije esta posición en un decreto para poder regular y evitar que salga de control la proliferación de aplicaciones que sirven para contratar servicios de transporte público individual UBER y UBER X.

- El Ministerio de Transporte se encuentra trabajando en una reglamentación nueva para el servicio de transporte público individual en la cual se definen dos niveles de servicio: básico y de lujo para el servicio de transporte de lujo se incluye una Plataforma tecnológica para servicio de lujo, Indicadores de calidad para empresas habilitadas en servicio de lujo y mejores especificaciones en seguridad para vehículos que presten servicio de lujo.

- Dentro de las observaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad sobre la propuesta de reglamentar el nivel de servicio de lujo del Servicio de Transporte Público Individual por parte del Ministerio de Transporte realizada por el Ministerio de Transporte, se tiene:

- De acuerdo con el concepto emitido por el Ministerio de Transporte el día 13 de marzo de 2009, entre otras, menciona: que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 establece que el taxímetro es un elemento o dispositivo que se instala en los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros (taxis), mediante el cual se liquida el costo o tarifa de un servicio legalmente autorizado por la autoridad local de transporte, así mismo los taxímetros que se instalan en los vehículos afiliados a las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual, son vigilados y controlados por la autoridad local y además todos los equipos que cumplan funciones de medición deben cumplir con normas técnicas específicas y son avalados por la Superintendencia de Industria y Comercio, se solicitó la actualización del anterior concepto, con el fin de obtener claridad sobre la función que el taxímetro cumple en el servicio de transporte público individual y a quién le corresponde definir las normas técnicas aplicables al taxímetro.

- Con el fin de buscar alternativas para mejorar el servicio de transporte individual esta entidad ve la necesidad de incluir en el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio

Público de Transporte Terrestre, al Transporte Público Individual, razón por la cual solicita gestionar la modificación de la Ley 688 de 2001 *“Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones”*.

- Con el fin de promover la construcción de un sistema de movilidad con enfoque ambiental, Bogotá propone la reposición de vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público Individual por vehículos eléctricos, teniendo en cuenta que el Ministerio reglamentará el servicio de lujo para el servicio de transporte público individual en el país, solicitamos incluir en la reglamentación el color que tendría un vehículo eléctrico con el nivel de servicio de lujo.

- La propuesta de taxi de lujo presentada por el Ministerio de Transporte, incluye que las empresas interesadas en prestar este tipo de servicio deben contar con una plataforma tecnológica de manera directa o a través de un contrato con un tercero que le preste esta labor y garantice la atención, monitoreo y verificación de los servicios requeridos por los usuarios la cual debe ser en línea, con la operación de todos los vehículos, esta Secretaría considera necesario incluir también este requisito para las empresas habilitadas que prestan el servicio de transporte público individual en el nivel de servicio básico.

- De acuerdo con los requisitos establecidos para la habilitación de empresas que presten el nivel de servicio de lujo, estas deben cumplir con indicadores de servicio que establecerá el Ministerio, sin embargo, estos indicadores pueden variar de acuerdo con las condiciones, problemas y necesidades propias de cada municipio, por lo anterior, se solicita que estos indicadores de servicio sean definidos directamente por las autoridades locales de transporte e incluirlos también como exigencia para el nivel de servicio básico del servicio público de transporte individual.

Otros aspectos relevantes:

- Después de la expedición del Decreto de mejoramiento del Servicio de Transporte Público Individual, al Secretaría Distrital de Movilidad, realizará la socialización del Decreto con los gremios o empresas de transporte público individual.

- Se realizará la expedición de la Resolución para reglamentar el componente tecnológico incluido en el Decreto *“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”*.

- Se realizará la expedición del Decreto de tarifa, de acuerdo a lo establecido en el en el Decreto *“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”*.

- Realizar la implementación de señalización en todas las zonas amarillas en vía, y posteriormente implementar el control a las mismas utilizando tecnología y/o de manera manual.

- Para el año 2015 y en el marco de la Auditoria que la Contraloría de Bogotá adelanta a las entidades del distrito, se abrió un proceso fiscal por cerca de 400 millones de pesos, debido a que le Contraloría enuncia que no existía cronograma de implementación de las medidas y estrategias incluidas en el estudio desarrollado en el año 2014 por la firma Steer Davies and Gleave. Al respecto la SDM enmarca su defensa en las evidencias que demuestran que, por la multiplicidad de actores, no es posible implementar todas y cada una de las propuestas incluidas por el Consultor en el Estudio dentro del corto inmediato plazo, para ello la Entidad está en la obligación de analizar las propuestas y de esta forma construir las acciones en el corto, mediano y largo

plazo. No obstante, a lo anterior, se suscribió plan de mejoramiento al cual le hace seguimiento la oficina de control interno de la SDM.

5.2.8. Transporte de carga

Descripción general del proyecto:

Implementación primera fase de habilitación de infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue

Antecedentes

La regulación de las actividades de cargue y descargue es un elemento fundamental en la atenuación de las externalidades causadas por el transporte de carga, en particular, la congestión originada por los procesos de suministro y aprovisionamiento de las cadenas productivas que existen en la ciudad. Teniendo esto en cuenta, la Secretaría Distrital de Movilidad suscribió con la Universidad Nacional de Colombia el Contrato Interadministrativo N° 2013-1714, el cual tuvo por objeto: *“Caracterizar, analizar, diagnosticar, y formular alternativas de gestión de las operaciones logísticas asociadas al cargue y descargue de mercancías en 10 zonas de Bogotá D.C.”*

En el marco de dicho contrato, la Universidad Nacional de Colombia formuló seis alternativas de gestión, acotando las alternativas en el ámbito público – privado y en una temporalidad de: corto y largo plazo, a los niveles operativos y estratégicos, como se presenta a continuación:

Ilustración 31 -Alternativas de gestión de las operaciones de cargue y descargue



Fuente: Contrato 2013-1714

Dentro de las recomendaciones de la consultoría y teniendo en cuenta los recursos y la temporalidad de las alternativas, se definió como una prioridad la **HABILITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA PARA OPERACIONES DE CARGUE Y DESCARGUE** que permitan realizar las actividades, facilitando y promoviendo el desarrollo de las operaciones referidas en áreas de espacio público, sin que se requiera una inversión alta para la adaptación física de la zona o de tecnología. Estos espacios comprenden vías locales, vías intermedias o bahías, que estudiadas previamente no

interfieran con la reglamentación actual y que técnicamente no generen nuevas externalidades en su entorno.

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad conformó un equipo para implementar la primera fase para la HABILITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA PARA OPERACIONES DE CARGUE Y DESCARGUE, con el fin de obtener un mayor nivel de información para la formulación de indicadores cualitativos y cuantitativos que permita a la Entidad enunciar la factibilidad que tendría un proyecto de participación público – privado, además de replicar el ejercicio en otras zonas de la ciudad.

Objetivos específicos

- Reducir los imprevistos de la primera fase y optimizar el uso de los recursos destinados para el mismo al contar con la planeación integral las actividades y etapas en las que se dará su desarrollo.
- Conseguir el apoyo de los actores que se verán relacionados con la infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue a través de una estrategia de socialización y educación efectiva.
- Garantizar el uso adecuado de la infraestructura pública habilitada para operaciones de cargue y descargue siguiendo una estrategia de operación y control, de tal forma que se genere el mayor beneficio a la comunidad atendida.
- Evidenciar y proponer factores clave para la replicación de la habilitación de infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue en otras zonas de la ciudad a través de una fase de retroalimentación.

Etapas y actividades

La primera fase se desarrolló en cinco etapas: (i) planeación de la primera fase, (ii) estrategia de socialización y educación, (iii) estrategia de habilitación e implementación, (iv) estrategia de operación y control y (v) retroalimentación de la primera fase. Estas etapas se subdividieron en actividades, las cuales se describen a continuación.

Etapas 1. Planeación

La etapa de planeación del piloto se realizó en un plazo de 5 semanas con las siguientes actividades:

Actividad 1. Validación del objetivo del piloto

La primera actividad del proyecto consistió en validar el objetivo del piloto para la habilitación de zonas de cargue y descargue en infraestructura pública. En esta actividad se define el tipo, la localización y la cantidad de zonas a las que se les hará el seguimiento. Durante esta actividad se definió, entre otros:

- Tipo de establecimientos a atender con las zonas de cargue y descargue
- Tipo de carga a atender en las zonas de cargue y descargue
- Complejidad de funcionamiento de las zonas de cargue y descargue
- Cantidad máxima de zonas de cargue y descargue que se habilitarán en el piloto

Actividad 2. Selección de zonas

Se procedió a seleccionar, la ubicación de las zonas en las que se implementará la primera fase. Esta selección se realizó con base en el modelo desarrollado en el marco del Contrato

Interadministrativo N° 2013-1714 con la Universidad Nacional de Colombia, realizando los ajustes que se consideraron pertinentes para completar el objetivo del proyecto.

Actividad 3. Definición de indicadores

La definición de indicadores son un elemento a través del cual se podrá cuantificar el impacto de la implementación de las zonas de cargue y descargue en infraestructura pública. Los indicadores que se definan se medirán en diferentes estudios:

- Previo a la entrada en operación de las zonas, para establecer la línea base
- Durante la operación de las zonas, para realizar su monitorización y tomar decisiones
- Al finalizar la operación de las zonas, para estimar el impacto de las zonas

Con el grupo de monitoreo de la Secretaría Distrital de Movilidad se realizaron los estudios especiales: estudio de volúmenes y encuesta en establecimientos.

Etapas 2. Estrategia de socialización y educación

La definición de la estrategia de socialización y educación es transversal para todas las alternativas definidas en el estudio de la UNAL; por lo cual tiene una gran relevancia en el desarrollo de la primera fase. Se requirió del apoyo de la Oficina Asesora de Comunicaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de los recursos del programa “Soy 1+”, para la preparación del material de socialización.

El material diseñado en esta estrategia:

- Instructivo para vehículos de carga
- Manual de Buenas Prácticas
- Material POP para conductores y propietarios de establecimientos
- Video o capsula informativa con buenas practicas operacionales

Igualmente se contó con el apoyo de la Dirección de Servicios al Ciudadano de la Secretaría Distrital de Movilidad, durante la etapa de habilitación e implementación y la etapa de operación y control, al considerarlos como los miembros de la Secretaría más cercanos a la comunidad en la que se realizarán las intervenciones.

Como un complemento de la estrategia de socialización y educación, así como de la estrategia de operación y control que se presentará más adelante, se contempla el uso de aplicaciones tecnológicas que permitan suministrar información orientada a los usuarios de las zonas de cargue y descargue, llegando incluso a funcionar como herramientas para la administración de su uso. Las funcionalidades de estos aplicativos se definirán durante la presente actividad.

Etapas 3. Estrategia de habilitación e implementación

La definición de la estrategia de habilitación e implementación se completó en un plazo de 3 semanas. Esta actividad exigió de una total coordinación con la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad, debido a que se requiere de la gestión de los cajones de estacionamiento para operaciones de cargue y descargue. En esta actividad se concretaron, entre otros:

- El procedimiento para la solicitud de la habilitación de una zona de cargue y descargue
- Los tiempos para la solicitud de las zonas de cargue y descargue
- La gestión de recursos para la señalización en vía de las zonas de cargue y descargue
- Los procedimientos para la solicitud de instalación de señalización vertical

Etapas 4. Estrategia de operación y control

Con respecto a la operación de las zonas, se concretaron aspectos como:

- Horario de operación de las zonas de cargue y descargue
- Días de operación de las zonas de cargue y descargue
- Posibilidad de ajuste de cupos en una zona de cargue y descargue habilitada
- Funcionamiento de las zonas de cargue y descargue culminada la fase de operación

Para el caso de los mecanismos de control, se concretarán igualmente, entre otros:

- Responsabilidad de los actores en el control de las zonas de cargue y descargue
- Mecanismos para el control del uso de la zona en el periodo de tiempo establecido
- Mecanismos para el control de estacionamientos sin cargue y descargue
- Mecanismos para el control del uso de las zonas por la tipología de vehículo, carga y establecimiento definido

Esta actividad, al ser uno de los temas que condicionan el éxito del proyecto, requiere del apoyo de la mayor cantidad de actores. A nivel institucional se obtuvo apoyo del grupo Guía de la Secretaría Distrital de Movilidad, así como el apoyo de la Policía de Tránsito de Bogotá, en el marco del convenio de cooperación ya suscrito con la Secretaría Distrital de Movilidad.

Etapas 5. Retroalimentación de la primera fase

La definición de la retroalimentación de la primera fase consiste en la definición de los puntos que se considere deben recuperarse al haber completado la fase de operación de las zonas de cargue y descargue en infraestructura pública. Esta actividad se completa en un plazo de 3 semanas y tiene una orientación hacia la definición de recomendaciones para la replicación del proyecto a nivel de Bogotá.

Actividad 1. Reconocimiento de zonas

El reconocimiento de zonas supone el inicio de las labores de campo del proyecto, con 2 semanas de visitas de reconocimiento a las zonas seleccionadas. Para estas visitas se dispondrá de un formulario y de un instructivo, de manera que se haga más eficiente el reconocimiento de estas zonas y se pueda validar, en la siguiente etapa, que cumplan con todos los criterios definidos para la selección definitiva como zona operaciones de cargue y descargue en el espacio público.

Actividad 2. Validación de zonas

La validación de las zonas se traduce en la selección definitiva de las mismas como los puntos a habilitar en infraestructura pública para las operaciones de cargue y descargue en el presente proyecto. Esta actividad se realizará en un periodo de 1 semana, una vez se completa el reconocimiento de las zonas. Los resultados de esta validación (localización y cantidad de zonas) son requisito fundamental para la definición de las estrategias de socialización y educación, la estrategia de habilitación e implementación y la estrategia de operación y control, dado que permiten estimar la magnitud de los recursos y la complejidad del ejercicio.

5.2.9. Actualización matriz de carga 2015

Antecedentes

Actualmente, las grandes ciudades se enfrentan a cambios en sus economías debido a la globalización y el dinamismo en los mercados, razón por la cual existe una necesidad imperiosa de contar con sistemas de transporte competitivos, que estén debidamente apoyados tanto por una red logística eficaz, así como por una infraestructura amplia, moderna y eficiente, enmarcada dentro de una adecuada normatividad.

Las actividades del transporte y la logística se apoyan para su operatividad en las redes infraestructurales de transporte: como son las carreteras, red ferroviaria, aeropuertos, puertos. La eficacia y calidad de esta red y la racionalidad en su utilización condicionará los niveles de eficiencia y calidad de la actividad logística y de transporte.⁹

La infraestructura para el transporte debe permitir la conexión física de los flujos de carga entre orígenes y destinos de zonas significativas de generación atracción, la correspondiente gestión de tráfico debe prever el incremento futuro del número de viajes entre un origen y un destino debido al crecimiento de los volúmenes de carga por el desarrollo y la expansión de las actividades económicas en la ciudad, concentradas en dichas zonas, como también el consecuente aumento de la circulación de vehículos de carga por la malla vial.

De igual manera, en aras de caracterizar con mayor profundidad la distribución urbana de mercancías, se requiere precisar cómo es el comportamiento de los flujos de tránsito asociados al tránsito de vehículos de transporte de carga. Dicha caracterización facilitará la formulación de políticas para el ordenamiento territorial logístico.

Atendiendo las estrategias para el ordenamiento logístico establecidas en el Plan de Ordenamiento Logístico que formuló el Plan Maestro de Movilidad, el estudio de Centros de Actividad Logística de Carga planteó como estrategia para el ordenamiento logístico de la ciudad, la conformación de una red integral logística competitiva internacionalmente, que requiere de acciones sobre cada uno de sus componentes, es así que definió para la infraestructura de transporte una jerarquización funcional y determinó los corredores de movilidad de carga principales y parte de la red intermedia, de acuerdo con los perfiles establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

De acuerdo con lo enunciado para la ciudad se requiere caracterizar cuantitativamente los flujos de carga que ingresan a la ciudad, así como al interior de la ciudad (viajes intra-ciudad, ciudad-región), lo cual requiere revisar y si es necesario re-formular y ajustar las bases de datos y demás productos que definió la matriz de carga 2010. No obstante, el modelo debe considerar la totalidad de las tipologías vehiculares utilizadas en el proceso de abastecimiento y distribución. (Discriminado en N° de ejes, Resolución 4100 de 2004).

Así mismo, es necesario formular y aplicar una metodología que caractericen los flujos de tránsito de carga (que incluya la totalidad de las tipologías de vehículos comúnmente utilizados: bicicleta, moto, automóvil, taxi, camioneta, entre otros.) resultantes de los procesos de industria, comercio y servicios.

Atendiendo las estrategias para el ordenamiento logístico establecidas en el Plan de Ordenamiento Logístico que formuló el Plan Maestro de Movilidad, el estudio de Centros de Actividad Logística de Carga planteó como estrategia para el ordenamiento logístico de la ciudad, la conformación de una red integral logística competitiva internacionalmente, que requiere de acciones sobre cada uno de sus componentes, es así que definió para la infraestructura de transporte una jerarquización funcional y determinó los corredores de movilidad de carga principales y parte de la red intermedia, de acuerdo con los perfiles establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

⁹ Consultoría BECEOM

De acuerdo con lo enunciado, la Secretaría Distrital de Movilidad contrató la firma consultora Steer Davies Gleave para adelantar la “*Actualización y ajuste de la matriz origen destino del transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C.*”, presentando como resultado los siguientes productos:

Caracterización de la demanda del transporte de carga

A partir de toma de información de aforos y realización de encuestas se obtuvo la caracterización cuantitativa de los flujos de carga que ingresan a la ciudad, así como al interior de la ciudad.

Análisis y reformulación de la matriz de carga

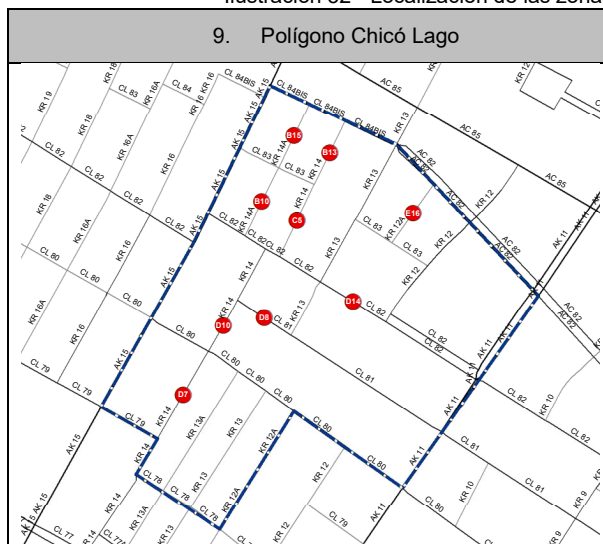
- Determinación de la Matriz origen destino de carga – 2015. De acuerdo a la zonificación del modelo determinado, desagregada por: propósito, tipo de producto, tipología vehicular, para los siguientes escenarios: total día hábil, total día no hábil, pico transporte público hábil y no hábil, pico transporte carga hábil y no hábil, hora valle hábil y no hábil.
- Análisis del canal de distribución de 10 productos.

Principales logros alcanzados:

Implementación primera fase de habilitación de infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue

1. **Definición Zonas de cargue y descargue:** En tres polígonos ubicados de las UPZ Galerías, La Sabana y Chicó Lago:

Ilustración 32 -Localización de las zonas de cargue en el polígono Chicó Lago

9. Polígono Chicó Lago		#	ID	Dirección	Cajones
	1	D8	CL 82 X KR 12 - KR 13	1	
	2	D2	CL 93A X CL 12 - CL 11A	1	
	3	E16	KR 12A X CL 82 - CL 83	1	
	4	D14	KR 13 X CL 93A - CL 93B	3	
	5	D7	KR 14 X CL 80 - CL 81	1	
	6	C5	KR 14 X CL 82 - CL 83	1	
	7	B13	KR 14 X CL 83 - CL 84BIS	1	
	8	B10	KR 14A X CL 82 - CL 83	1	
	9	B15	KR 14A X CL 83 - CL 84BIS	1	

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

En el polígono Galerías se localizan 9 zonas de cargue y descargue con un total de 16 cajones.

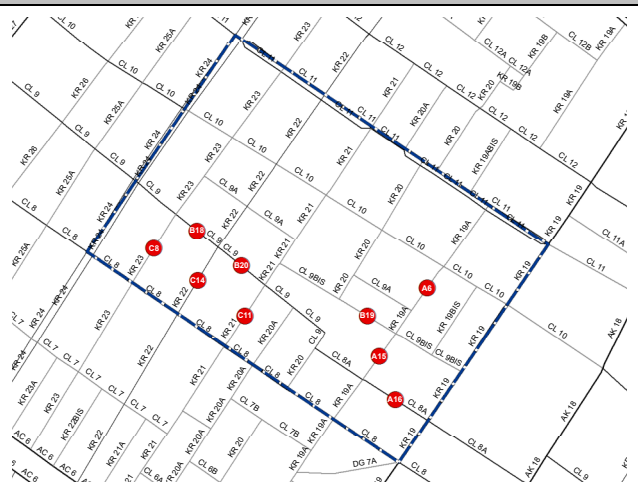
Ilustración 33 -Localización de las zonas de cargue en el polígono Galerías

Polígono Galerías	#	ID	Dirección	Cajones
	1	B8	CL 51 X KR 15 - KR 16	4
	2	A2	CL 51 X KR 16 - KR 16A	1
	3	E1	CL 51 X KR 16A - KR 17	1
	4	B6	KR 15 X DG 53 - CL 54	2
	5	B3	KR 16 X CL 50 - CL 51	2
	6	B2	KR 16 X CL 51 - CL 51A	1
	7	D10	KR 16 X CL 51A - CL 52	2
	8	D1	KR 16 X CL 52 - CL 53	2
	9	E13	KR 16 X CL 53 - CL 53A	1

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

En el polígono La Sabana se localizan 9 zonas de cargue y descargue con un total de 16 cajones.

Ilustración 34: Localización de las zonas de cargue en el polígono La Sabana

Polígono La Sabana	#	ID	Dirección	Cajones
	1	A16	CL 8A X KR 19 - KR 19A	2
	2	B20	CL 9 X KR 21 - KR 22	3
	3	B18	CL 9 X KR 22 - KR 23	1
	4	B19	CL 9Bis X KR 19A - KR 20	3
	5	A6	KR 19A X CL 9A - CL 10	1
	6	C11	KR 21 X CL 8 - CL 9	1
	7	C14	KR 22 X CL 8 - CL 9	2
	8	C8	KR 23 X CL 8 - CL 9	1
	9	A15	KR19A X CL 8A - CL 9BIS	2

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

2. Diseño e impresión de Instructivo para vehículos de carga:

Ilustración 35- Instructivo para vehículos de carga

Buenas prácticas en operaciones de carga y descarga

- Identifique las zonas de carga y descarga en el sector al cual se dirige.
- Planifique la ruta e informe al destinatario la hora en que realizará cada entrega o carga.
- Antes de iniciar la ruta disponga todos los documentos para la entrega o carga.
- Proteja el sitio de carga y descarga de acuerdo con la siguiente jerarquía:
 - Los espacios propios al interior de la empresa.
 - Plataformas logísticas o paraderos con los que tenga convenio la empresa.
- Utilice equipos, herramientas, elementos de protección personal y acciones ergonomías adecuadas para el carga, descarga y manipulación de mercancías.

Nota: El conductor debe tener en cuenta que la implementación de las buenas prácticas operacionales de carga y descarga, optimiza las operaciones logísticas, reduce los tiempos de espera y mejora la movilidad de la ciudad.

INSTRUCTIVO PARA VEHÍCULOS DE CARGA

USO DE ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE



Forma base de información de información pública para operaciones de carga y descarga. (Escala: 30 cm x 30 cm)

¿Cómo reconocer una zona de carga y descarga?

Señal reglamentaria 514-42 "ZONA DE CARGUE Y DESCARGUE"



Características de uso:
 - VEHÍCULOS DE OPERACIÓN: 20.00 x 18.00
 - MANIOBRAS RECOMENDADAS DE LAS OPERACIONES: 30 minutos

Texto con las palabras "ZONA CARGA"

Tenga en cuenta en operaciones de carga y descarga

- La duración recomendada de la operación es de 30 minutos.
- No realizar el carga y descarga en zonas y horarios prohibidos.
- No realizar actividades diferentes a carga y descarga en los espacios habilitados.
- No usar el andén para estacionar el vehículo, colocar mercancías o inspeccionar pedidos.
- No utilizar equipos, herramientas y elementos de protección personal en mal estado.
- No contaminar el medio ambiente con ruidos, olores o desechos en la vía.
- No afectar a los demás usuarios de la vía.

Sector Chicó Lago



ID	UBICACIÓN	CANONES
08	C/ 81 X C/ 13 - C/ 14	1
116	C/ 12 X C/ 12 - C/ 13	1
214	C/ 82 X C/ 12 - C/ 13	2
07	C/ 14 X C/ 15 - C/ 16	1
05	C/ 14 X C/ 15 - C/ 16	1
913	C/ 14 X C/ 15 - C/ 16	1
910	C/ 14 X C/ 15 - C/ 16	1
915	C/ 14 X C/ 15 - C/ 16	1

Sector Galerías



ID	UBICACIÓN	CANONES
86	C/ 11 X C/ 15 - C/ 16	1
A2	C/ 11 X C/ 16 - C/ 17	1
01	C/ 11 X C/ 16 - C/ 17	1
03	C/ 11 X C/ 16 - C/ 17	1
04	C/ 11 X C/ 16 - C/ 17	1
01	C/ 11 X C/ 16 - C/ 17	1
013	C/ 11 X C/ 16 - C/ 17	1

Sector La Sabana



ID	UBICACIÓN	CANONES
A16	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
020	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	2
018	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
019	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
A6	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
C11	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
C14	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
08	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	1
A15	C/ 16 X C/ 17 - C/ 18	2

3. Capacitación Gremios, Empresas, Comunidad y Grupo Guía:

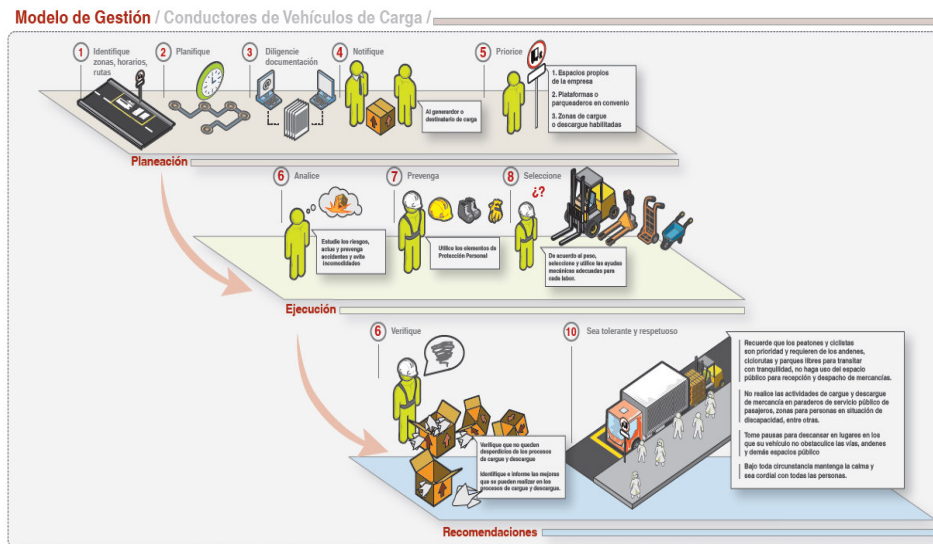
Ilustración 36 -Sesiones de capacitación



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

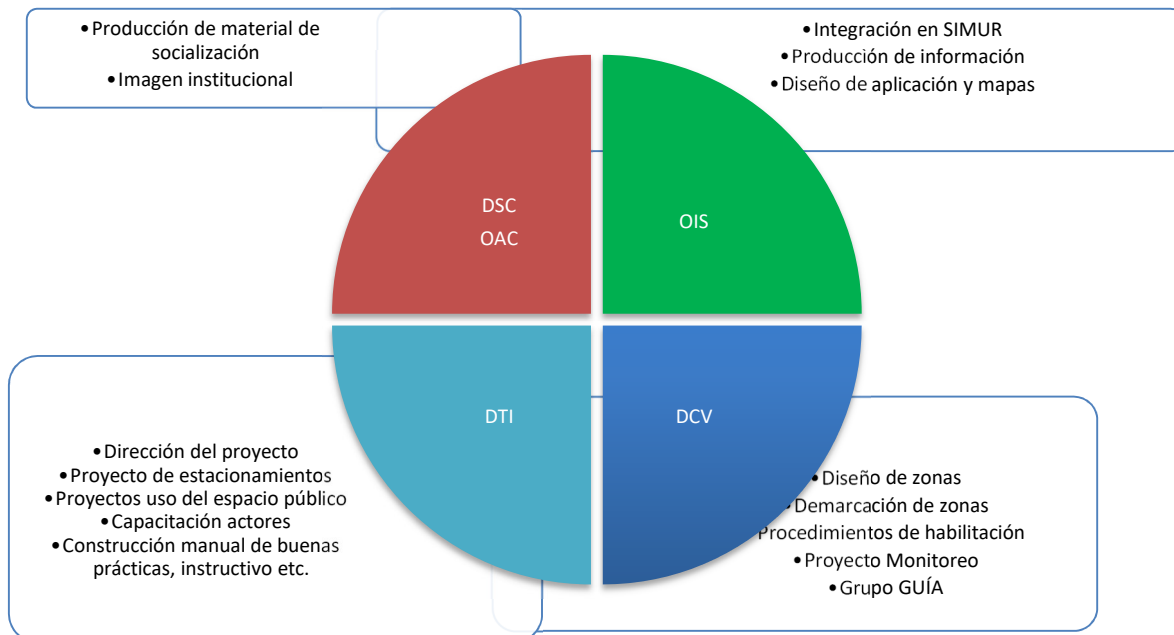
4. Elaboración de la Guía de Buenas Prácticas de Carga y Descarga de mercancías en Bogotá, entrega del material y capacitación a los diferentes actores.

Ilustración 37 Manual BPO C/D



Este proyecto es una muestra de la coordinación y colaboración armónica entre las diferentes direcciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, logrando con la definición del rol dentro de cada estrategia y las responsabilidades el éxito en su desarrollo. A continuación se presenta de acuerdo a cada Dirección los diferentes aportes:

Ilustración 38 Roles y estrategias de las dependencias para el tema de Transporte de Carga



- DSC: Dirección del servicio al ciudadano
- OAC: Oficina asesora de comunicaciones
- OIS: Oficina de información sectorial
- DTI: Dirección de transporte e Infraestructura
- DCV: Dirección de control y vigilancia

Actualización matriz de carga 2015

Para la Secretaría Distrital de Movilidad se constituye como un gran insumo la información obtenida a través de la matriz de carga, pues con base en los resultados se verifica la validez de la política pública adoptada para este sector o por el contrato se verá la necesidad de replantearla.

1. Información actualizada de flujos de carga por corredor

Ilustración 39 Volúmenes vehiculares

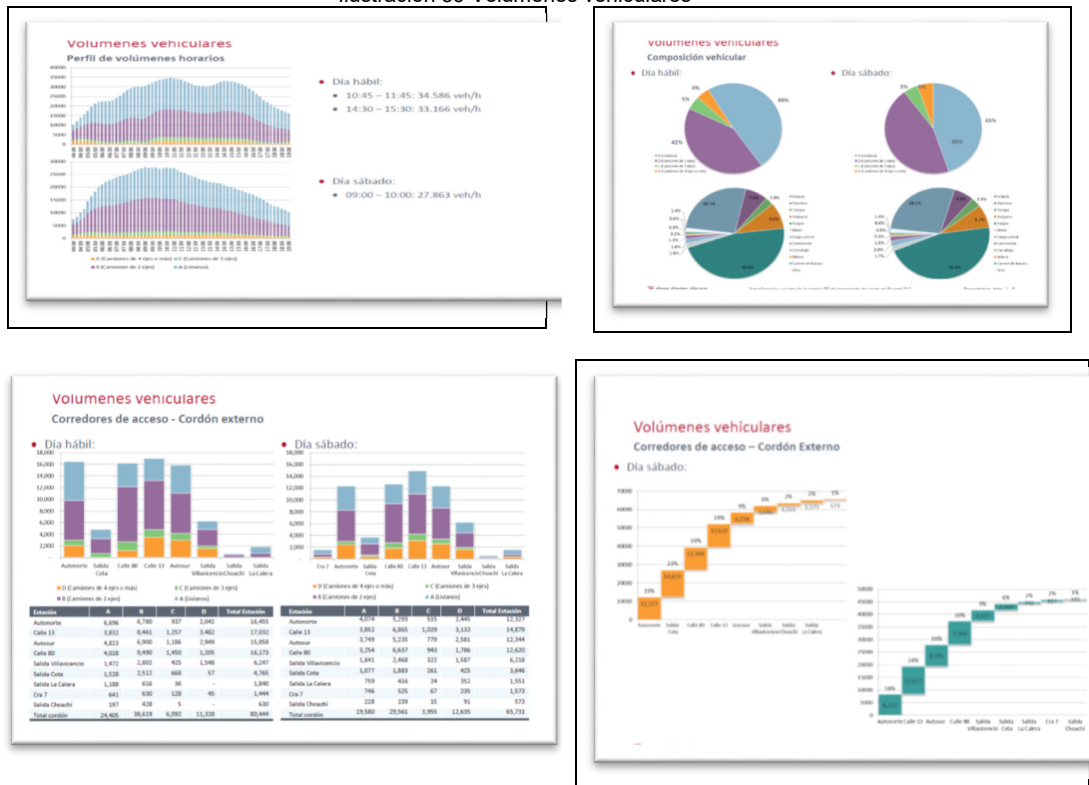


Ilustración 40 INFORMACION INGRESO Y SALIDA SOLO CAMIONES (C2-C3-C4-C5 y mayor a C6)

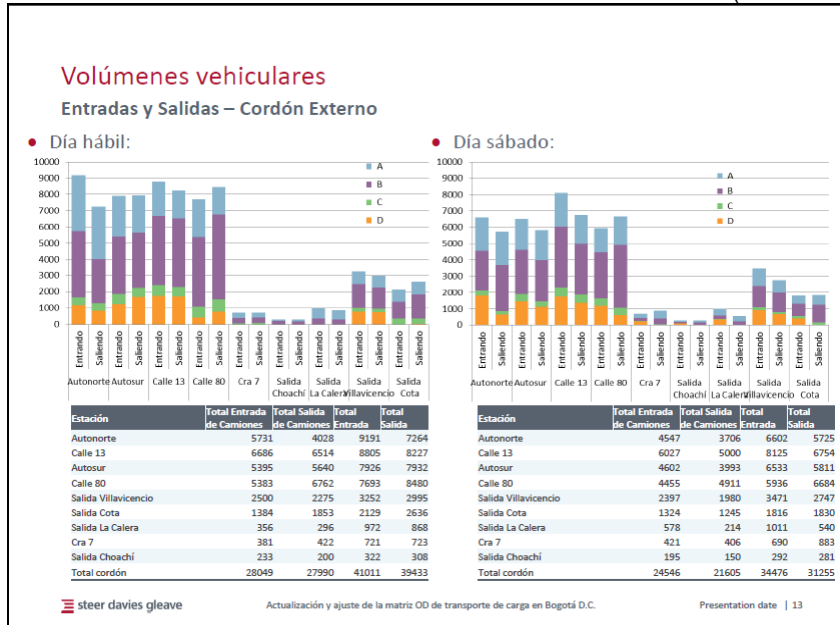
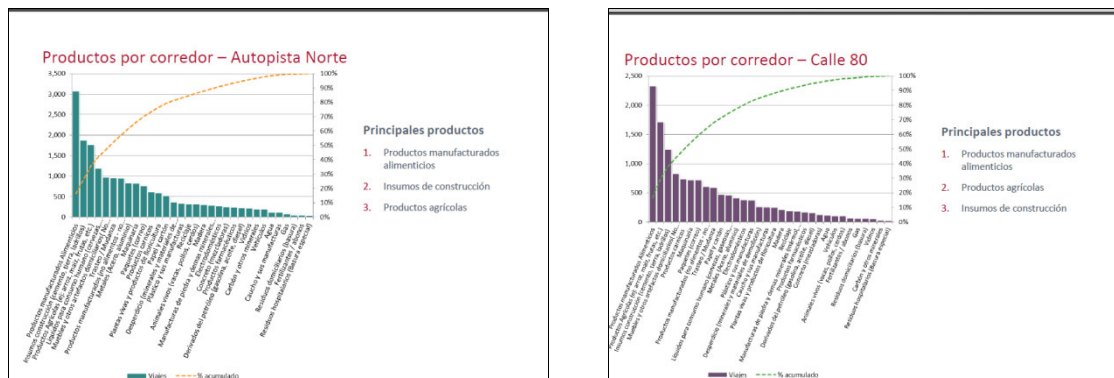


Ilustración 41 -Información actualizada de productos por corredor



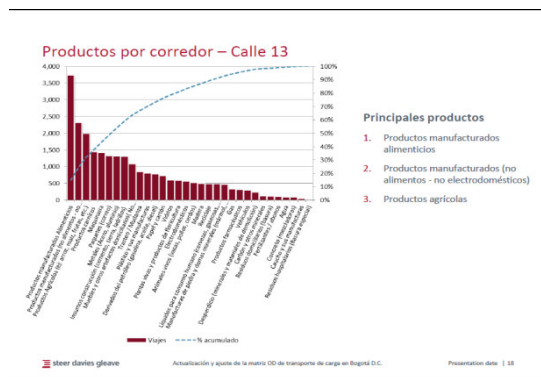
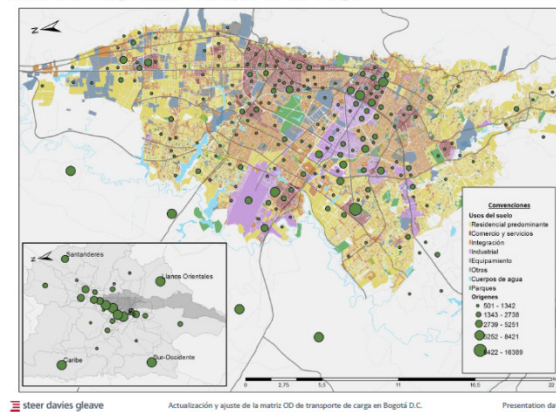
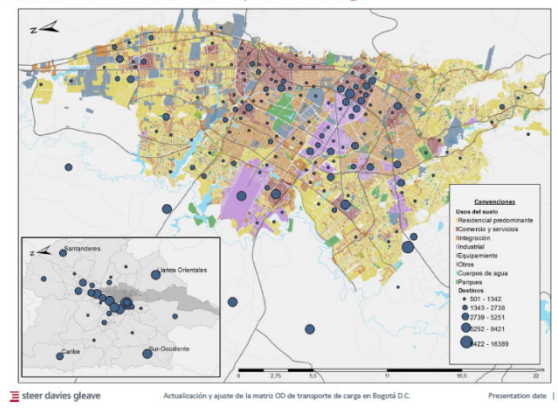


Ilustración 42 Información actualizada de matrices origen destino

Matrices origen del transporte de carga



Matrices destinos del transporte de carga



Análisis de canal de distribución de diez productos

El análisis permitirá al sector movilidad profundizar en el conocimiento de la distribución urbana de mercancías, toda vez que complementa los análisis históricos de flujos vehiculares que se han realizado. El canal de distribución considera aspectos relacionados con el comportamiento y el tipo de carga más relevante, así como una caracterización mayor de las tipologías de vehículos, y una aproximación al tipo de establecimiento e infraestructura comúnmente utilizadas para el proceso de abastecimiento y distribución en la ciudad.

Las diez categorías de producto analizadas fueron:

- Productos manufacturados Alimenticios
- Productos Agrícolas (ej: arroz, maíz, frutas, etc.)
- Insumos construcción (cemento, tierra, ladrillos)
- Productos manufacturados (no alimentos - no electrodomésticos)
- Metales (Acero, aluminio)
- Maquinaria
- Paquetes (correo)

- viii. Productos cárnicos
- ix. Papel y cartón
- x. Muebles y otros artefactos domiciliarios(No electrodomésticos)

5.2.10. Otros proyectos de logística

Participación del convenio de asociación 291 de 2014

Objeto del convenio: Estrategia de colaboración interinstitucional público privada para la puesta en marcha de la fase 3 del plan logística regional, como factor de mejoramiento del clima de inversión en articulación con iniciativas y proyectos pertinentes del orden distrital, departamental y nacional.

Desde el 2007, en el marco de la Comisión Regional de Competitividad, escenario de concertación público privada para la competitividad de la región, se decidió avanzar en la elaboración de un Plan de Logística Regional, como una alianza público privada que busca el mejoramiento de la logística.

La iniciativa se estructuró en 3 fases: Diagnóstico, formulación e implementación. Entre 2007 y 2010 se desarrolló la Fase I de Diagnóstico, en donde se realizó el análisis de las condiciones logísticas de la región tomando como muestra las 5 principales cadenas productivas de la región: Agroindustria, Productos químicos, Productos plásticos, Papel y artes gráficas y Moda. Como resultado de este análisis, se logró identificar los principales obstáculos para el desarrollo de estas cadenas productivas que serían tomados en cuenta para la formulación del Plan.

La Fase II, de Formulación, se desarrolló entre 2010 y 2013, realizó un análisis de los estudios, proyectos elaborados por diferentes actores, sobre logística y definió el objetivo del Plan Logístico Regional, su misión, visión, teniendo en cuenta elementos de integralidad, transversalidad y enfoque estratégico.

El Plan identificó un portafolio de 26 proyectos, atendiendo el diagnóstico de las necesidades logísticas en las áreas de planeación, infraestructura, tecnología y gestión. De estos proyectos se priorizaron 10, entre los que se encuentran proyectos asociados al desarrollo de Plataformas Logísticas.

Los participantes de la alianza para ese momento, fueron: la Cámara de Comercio de Bogotá, las Secretarías de Desarrollo Económico y Planeación y la Gobernación de Cundinamarca. También vale la pena mencionar que se contó con el apoyo de la entidad que usted representa, en la primera fase a nivel técnico, y en la segunda con recursos de cooperación técnica no reembolsable, por un monto total de 150 mil dólares, para avanzar en el estudio de prefactibilidad del portafolio de los 10 proyectos priorizados.

En 2014, concluida la Fase II y para la implementación de los proyectos y recomendaciones del Plan, se consideró relevante avanzar en la creación de la Unidad de Coordinación Público Privada para el mejoramiento de la Logística Bogotá Región, por sus siglas UCPPL, que coordinará los esfuerzos de los diferentes actores para la ejecución de los proyectos.

La UCPPL, es la primera Unidad en el país y en Latinoamérica de naturaleza público privada para el mejoramiento de la logística regional. En esta Unidad, las entidades que desde el 2007 vienen aunando esfuerzos por mejorar la logística de la región y otras que se han unido recientemente, delegaron su vocería para la implementación de los proyectos del Plan. La Unidad es de naturaleza técnica, se encarga de gestionar los proyectos e iniciativas en logística con los diferentes actores.

La Unidad inicia su actividad en abril del 2015 y se ha concentrado en la gestión de la adopción del Plan de Logística Regional, como una Política Pública, que oriente los esfuerzos de los diferentes gobiernos en el mediano y largo plazo; en la estructuración de un Centro de Información que mida el desempeño logístico de la Región; en la implementación de buenas prácticas en logística, como por ejemplo, la promoción del cargue y descargue nocturno en la ciudad y en el desarrollo de estudios de factibilidad para la implementación de Plataformas Logísticas, que contribuyan a organizar el transporte y la prestación de servicios. A la fecha, el Plan de Logística Regional ha contado con una inversión cercana a los 1.5 millones de dólares que han sido aportados de manera sostenible por las entidades aliadas al proyecto.

En junio de 2015 la Secretaría Distrital de Movilidad se adhirió al convenio y actualmente las entidades aliadas al proyecto son la Gobernación de Cundinamarca, las Secretarías de Desarrollo Económico y Movilidad de Bogotá, la Cámara de Comercio de Bogotá e Invest in Bogota, como la Agencia que promueve la inversión extranjera para la ciudad, y ejecutor del Convenio 291 de 2014, que hizo posible esta alianza.

El seguimiento al convenio se realiza a través del Comité Técnico, el cual quedará integrado de la siguiente manera:

- 1 miembro de la CCB
- 1 miembro de la SDDE
- 1 miembro de Invest in Bogotá
- 2 miembro de la Gobernación de Cundinamarca
- 1 miembro de la Secretaría Distrital de Movilidad (Por delegación de la Subsecretaría de Política Sectorial, los supervisores de apoyo técnico del Convenio son: Jimmy Pulido DESS y Edgar Cruz DTI)

Uno de los proyectos primordiales que se promovió dentro del convenio fue la alternativa propuesta por la Universidad nacional (Contrato 2013-1714), denominado cargues nocturnos, por ello se contrató el estudio:

- Prueba Piloto de Cargue y Descargue Nocturno

Cuyo objetivo es poner en marcha un piloto de implementación de actividades de cargue y descargue nocturno para evaluar la potencial mejora del desempeño logístico, la competitividad, y la movilidad de una zona de la ciudad a través de la gestión horaria de sus operaciones logísticas, y de la coordinación multi-sectorial y multi-agentes, entre organizaciones del sector público y privado, las comunidades, y los gremios.

Contratos estratégicos suscritos:
--

Objeto: "ACTUALIZACIÓN Y AJUSTE DE LA MATRIZ ORIGEN DESTINO DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.".

Plazo: El plazo de la ejecución del contrato será de SIETE MESES Y MEDIO (7.5) meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento, legalización del contrato para la ejecución del mismo.

Fecha de Inicio: 09 de Febrero de 2015

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades:

Implementación primera fase de habilitación de infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue

La aceptación y apropiación del proyecto por parte de la comunidad y de los diferentes actores se evidencia como una dificultad, pues se presenta generalmente resistencia al cambio, pues quieren seguir realizando las actividades de cargue y descargue frente a cada establecimiento.

Actualización matriz de carga 2015

En el desarrollo de los estudios, para lograr la participación de los privados, se presentaron algunos retrasos en los cronogramas iniciales, debido a la resistencia por parte de los gremios de entregar información asociada a la distribución de sus productos, flota y tipología de vehículos utilizados, entre otros aspectos. No obstante lo anterior, los productos han sido insumo para las decisiones y proyectos en curso en los temas asociados a Logística de Carga.

Otros aspectos relevantes

Este proyecto es una muestra de la coordinación y colaboración armónica entre las diferentes direcciones que componen la Secretaría Distrital de Movilidad.

5.2.11. Integración regional

Descripción general del proyecto

La relación con los municipios de la región es continua e inminente, y se busca trabajar para garantizar la accesibilidad de la población y facilitar a los residentes en los Municipios, el acceso a los servicios institucionales, hospitalarios, educativos, deportivos y de otra naturaleza que se ubican en el Distrito.

Principales logros alcanzados

1. Soacha

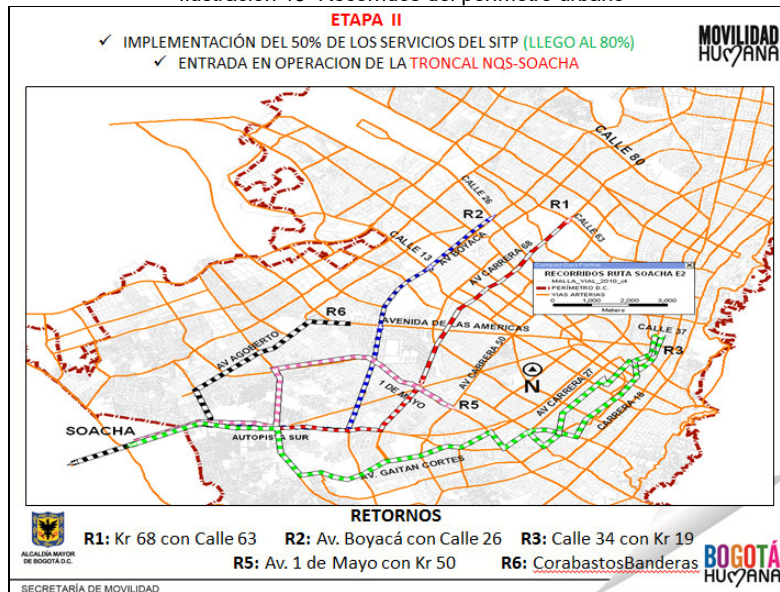
MESAS DE TRABAJO CON MINISTERIO DE TRANSPORTE, GOBERNACIÓN Y MUNICIPIO DE SOACHA

Una vez firmado el Convenio Interadministrativo No. 1100100-004-2013, cuyo objeto es *“Establecer las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, colectivo e individual, en el corredor Soacha – Bogotá D.C.”*, se realizaron durante el año 2015 las siguientes tareas:

- Reuniones periódicas del comité coordinador conformado por un representante del Ministerio de Transporte, de la gobernación de Cundinamarca, de la Alcaldía de Soacha y del Distrito.
- Modificación y diseño de recorrido R3 de la ruta Soacha-Bogotá.
- Expedición de Resolución 125 de 2015 para la modificación del recorrido R3 en el sector de Teusaquillo.
- Diseño de volante y gestión de socialización con la comunidad para la modificación del recorrido R3 en Teusaquillo.

- Aprobación Etapa II de los recorridos dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C., en la sesión del 15 de abril de 2015 (Acta No 14), así:

Ilustración 43 Recorridos del perímetro urbano



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Recorrido No. 1: Autopista Sur - Avenida Carrera 68 – Glorieta Calle 63 (retorno) - Avenida Carrera 68 - Autopista Sur.

Recorrido No. 2: Autopista Sur - Carrera 56 - Diagonal 47 A Sur - Avenida Boyacá – (retorno) oreja nororiental - Calle 26 – oreja noroccidental - Avenida Boyacá - Autopista Sur.

Recorrido No. 3: Autopista Sur - Avenida Ciudad de Villavicencio - Avenida Gaitán Cortes - Avenida Carrera 30 - Avenida Primero de Mayo - Avenida Carrera 27 - Avenida Fucha (Calle 11 Sur) - Avenida Mariscal Sucre (Carrera 24) - Diagonal 13 Sur – Transversal 21 - Avenida Mariscal Sucre (Carrera 24) - Avenida Hortúa (Calle 1) - Carrera 24 - Carrera 25 - Calle 17 – Carrera 22 - Calle 24 - Carrera 19 – Av. Carrera 28 - Calle 34 (retorno) - Carrera 19 –Calle 32 – Avenida Mariscal Sucre (Carrera 19 B) – Diagonal 23 Bis – Diagonal 22 C Bis – Diagonal 22 - Carrera 18 – Calle 21 - Carrera 17 - Calle 16 – Carrera 18 – Diagonal 2 – Carrera 18 A – Diagonal 1 H – Carrera 18 A – Calle 1 G - Carrera 18 - Avenida Hortúa (Calle 1) - Avenida General Santander (Carrera 27) - Avenida Gaitán Cortes (Carrera 33) - Avenida Ciudad de Villavicencio - Autopista Sur.

Recorrido No. 5: Autopista Sur - Avenida Villavicencio - Avenida Primero de Mayo – (retorno) Glorieta Avenida Carrera 50 - Avenida Primero de Mayo - Calle 45 Sur - Carrera 79 - Avenida Villavicencio – Autopista Sur...

Recorrido No. 6: Autopista Sur - Avenida Bosa - Avenida Agoberto Mejía (Carrera 80) - Avenida Américas – (retorno Banderas) Carrera 74 con Av. Américas- Avenida Américas - Avenida Agoberto Mejía (Carrera 80) - Avenida Bosa - Autopista Sur.

- Diseño de aplicativo tecnológico para el control de la flota del Corredor Soacha-Bogotá, alimentación del sistema y observación de ajuste al mismo.
- Actualización de la flota del corredor Soacha -Bogotá por reposición y aporte como cuota de equivalencia a TransMilenio.
- Definición de la alternativa la operación de los taxis entre Bogotá y Soacha
- El comité coordinador en conjunto escogió la segunda alternativa planteada en el estudio de taxis que consiste en Mantener las condiciones de operación del servicio taxi pactado en el convenio 1100-100-004-2013, con las siguientes medidas adicionales para mejorar el control:
 - Se plantea utilizar el dispositivo DIE (Dispositivos de identificación electrónica es un chip que se coloca a los chips, la policía lo lee con una lectora del código de barras), el cual utilizan los taxis de Bogotá, así mejoraría el control
 - Implementar operativos de control periódicos con Soacha, Bogotá y gobernación para control de la informalidad en la frontera
 - Implementar conteo de placas mensual en la frontera.
 - Solicitar a la Secretaría de Movilidad de Soacha, la implementación de un WEB SERVICE. *El Decreto 1047 de 2014, "Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"*, exige que las autoridades tengan un sistema de información en línea, las empresas reportan información de conductores a ese sistema. Se solicita que se instale un link para Bogotá con el fin de poder consultar la información de taxis de Soacha, en línea.
 - En el marco de los SIT , Bogotá puede colocar las cámaras para control de placas

2. Área Metropolitana Bogotá Soacha

El Distrito desde el año 2012, en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación, está trabajando en la constitución del área metropolitana entre Bogotá y Soacha, teniendo en cuenta la conurbación entre los dos municipios y las relaciones de funcionalidad que existen (estudio, trabajo, salud etc). Con la constitución del área metropolitana se pretende entre otras racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios que la integran, y si es del caso, prestar en común algunos de ellos; ejecutar obras de infraestructura vial y desarrollar proyectos de interés social del área metropolitana.

Por último la apuesta es lograr la inclusión de los municipios del área de influencia del Distrito capital dentro del área metropolitana, teniendo en cuenta las relaciones funcionales Bogotá: estudio, trabajo, recreación, salud, generando viajes en transporte público y en particular, requiriendo para ello una red vial con capacidad para soportar estos flujos y lo más importante una planificación del servicio de transporte público de pasajeros regional, su integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte urbanos, en coordinación con los diferentes sistemas de transporte masivo.

Lo anterior permitirá la formulación de proyectos de infraestructura de carácter regional y la prestación a través de un sistema de transporte regional eficiente, de calidad para el usuario, disminuyendo los tiempos de viajes y las demoras.

Fundamentos para su creación, según SDP:

En las últimas décadas Bogotá y Soacha han experimentado un acelerado proceso de expansión urbana que ha dado lugar a un fenómeno de metropolización entre ambos entes territoriales. Este hecho ha planteado la necesidad de coordinar la administración del territorio conurbado, pues a pesar de compartir problemáticas sociales, económicas y ambientales, las respuestas se ofrecen de manera desarticulada reduciendo su efectividad y aumentando el costo de las mismas. De las diversas formas de asociación entre entidades territoriales que ofrecen la Constitución y la ley, la configuración de un área metropolitana responde de manera más acertada a la conurbación entre ambas ciudades y permite gestionar este territorio de manera articulada y permanente.^[1]

Movilidad:

La Secretaría Distrital de Movilidad, ha contribuido con la construcción del Documentos técnicos de soporte, elaborando el Diagnóstico del sector de Movilidad y participando en las mesas de trabajo organizadas por la SDP. Los fundamentos para la creación del Área metropolitana desde el punto de vista de movilidad son:

3. Actividades realizadas en el tema regional con los diferentes municipios

Sibaté:

- Presentación del análisis de la demanda y oferta en la ruta Sibaté-Bogotá y viceversa, y propuesta de recorridos dentro del Distrito y flota requerida.
- Proyecto de Resolución de recorridos dentro de Bogotá para la ruta Sibaté-Bogotá y lineamientos de operación.
- Desde el mes de agosto de 2014, esta entidad viene adelantando unas mesas de trabajo con los representantes de las empresas de transporte intermunicipal autorizadas para prestar la ruta Sibaté Bogotá, el Ministerio de Transporte, y con acompañamiento de la Alcaldía de Sibaté, con el fin evaluar la posibilidad de establecer unos recorridos que atiendan la demanda de la ruta Sibaté – Bogotá.
- En estas mesas de trabajo, la Secretaría Distrital de Movilidad recibió los estudios técnicos elaborados por las empresas, realizó la toma de información para corroborar las cifras y presentó los resultados de los análisis de oferta – demanda de la ruta Sibaté Bogotá, llegando a varios acuerdos con las empresas de transporte en el tema de la definición de los recorridos dentro del Distrito, de la flota requerida y de la forma de operación.

Los resultados de los estudios técnicos y de los acuerdos señalados, se consignaron en el documento “*Solicitud conjunta entre la Secretaría Distrital de Movilidad- Alcaldía de Sibaté- para la operación Ruta Sibaté Bogotá dentro del Distrito Capital*”, el cual fue remitido a la Alcaldía de Sibaté, en dos oportunidades (junio de 2015 y septiembre de 2015), mediante oficio SDM-DTI-117270 de

^[1] Proyecto de constitución del Área Metropolitana Bogotá – Soacha, Documento Técnico de Soporte, SDP, Febrero de 2013

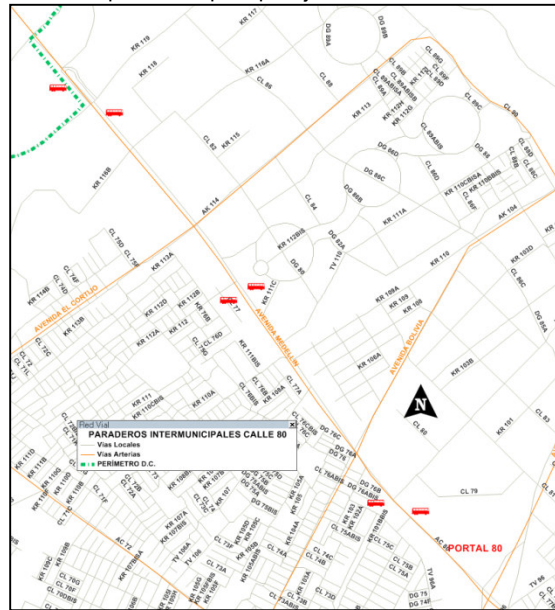
2015, para su suscripción y posterior remisión conjunta al Ministerio de Transporte, pero no se llegó a ningún acuerdo con la ASlcaldia por lo tanto no se envió el documento a la entidad nacional.

Municipios de Occidente que ingresan por calle 80 y por calle 13

Calle 80:

- Diagnóstico y propuesta de paraderos intermunicipales sobre la Calle 80.
- Reuniones con empresas y visitas técnicas.
- Diseño de ubicación de paraderos.

Ilustración 44 Ubicación paraderos para pasajeros del servicio intermunicipal -Calle 80.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Calle 13

Paraderos Calle 13:

- Informe de Diagnóstico del estado de los paraderos, su función y estado.
- Ajuste y rediseño ubicación de paraderos
- Gestión con la Dirección de seguridad vial y su equipo de pedagogía para la capacitación de aproximadamente 500 conductores intermunicipales que prestan el servicio en el corredor de la Calle 13. Capacitación en el MÓDULO DE SEGURIDAD VIAL Y CULTURA CIUDADANA, incluyendo el tema de buenas prácticas de operación. Las empresas que participaron fueron:

▪ AUTOBOY S.A. ▪ BERMÚDEZ ▪ EXPRESO DEL SOL ▪ EXPRESO LA SABANA ▪ FLOTA AYACUCHO ▪ FLOTA SANTA FE • RÁPIDO SANTA	▪ SOTRAMSA ▪ TRANSPORTADORA EL TRIUNFO ▪ COOTRANSFONTIBÓN ▪ TEUSACA S.A. ▪ AMERICANA ▪ ANDINA
--	--

Temas:

1. Instalación.
2. Socialización del video “Dinámicas que se presentan sobre el corredor de la Avenida Calle 13”.
3. Socialización sobre la ubicación de los paraderos de transporte intermunicipal sabanero.
4. ¿Por qué es importante trabajar por la seguridad vial?
5. Actores viales y la prevención en seguridad vial.
6. Espacio público y ciudadanía.
7. Corresponsabilidad.
8. Evaluación y cierre.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

- Diseño de volantes Calle 13 y gestión de socialización de ubicación de nuevos paraderos para la entrega de información a los usuarios.
- Diseño de 1000 afiches para instalar en los vehículos intermunicipales con la ubicación de los paraderos ubicados y señalizados sobre el corredor de la calle 13, para que los usuarios identifiquen fácilmente el sitio de parada.

Ilustración 45 Paraderos Intermunicipales Sabaneros

PARADEROS INTERMUNICIPALES SABANEROS

De conformidad con la Resolución 540 de 2009



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

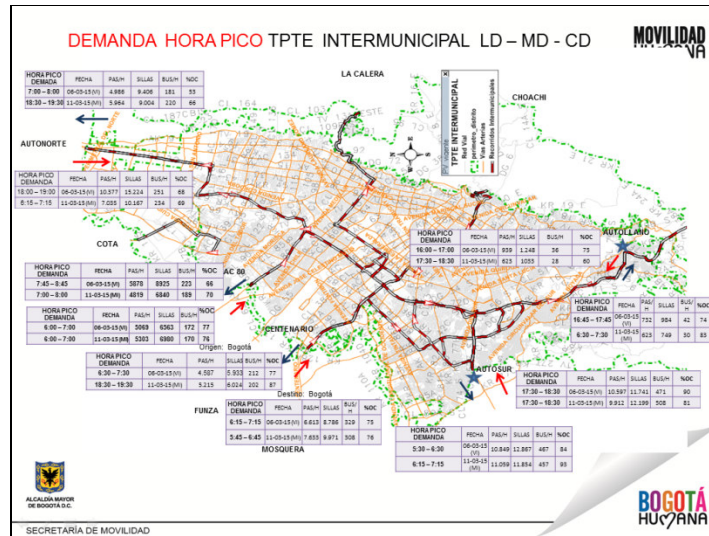
Reuniones con las empresas del corredor Calle 13, generando compromisos para que se realice una operación armónica en el corredor que disminuya la congestión y mejore la movilidad.

Municipio de Mosquera

- ✓ Mesas de trabajo con la Alcaldía de Mosquera para definir el problema del transporte de la comunidad ubicada en el límite en los Barrios colindantes con Bogotá.

4. Estudios Realizados en el tema

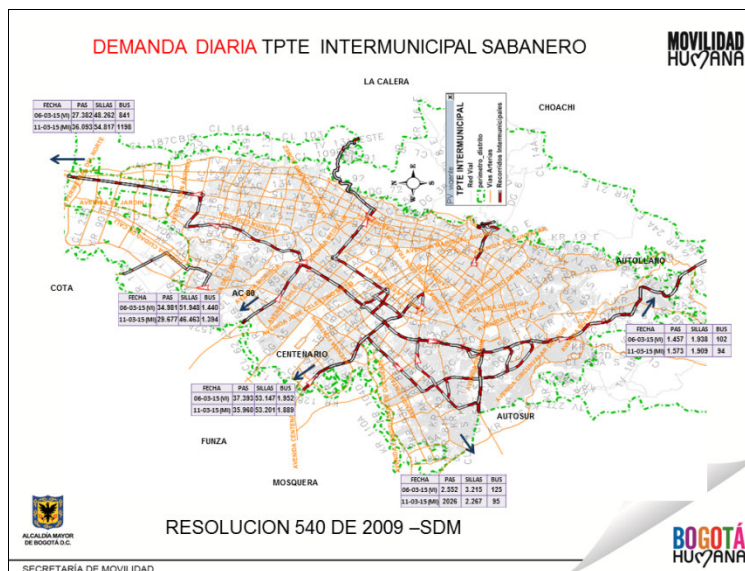
Ilustración 46 -Estudio de volúmenes, ocupación y frecuencias de servicio de transporte intermunicipal en Bogotá D.C.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

- Se observa que la Autopista Norte es el corredor por el cual ingresa mayor demanda de pasajeros a la Ciudad, en un día pico (viernes) corresponde a 93.174 pasajeros día en 2.797 buses, en segundo lugar aparece el corredor de la Autopista Sur, ingresando 92.989 pasajeros día y 5.414 buses, en tercer lugar se registra el corredor Calle 13 ingresando 58.493 pasajeros en 3.419 buses, en cuarto lugar Calle 80 y por ultimo Avenida Villavicencio.
- Revisando la demanda de pasajeros que sale de Bogotá hacia los diferentes departamentos, en un día pico (viernes), aparece como principal corredor la Autopista Sur, registrando en la salida un total de 87.008 pasajeros, en segundo lugar el corredor de la Calle 80 con 42.784 pasajeros muy cerca a lo registrado por la Calle 13.
- El estudio desarrollado fue Frecuencia y Ocupación, la toma de información se realizó durante dos días, un día de máxima demanda (viernes) y un día típico (miércoles). En transporte se diseñó con la máxima demanda.
- Se concluye que para el día típico la diferencia de entrada y salida son menores, dado que el comportamiento de la demanda es más regular, contrario a lo que se registra el día de máxima demanda, el cual se puede ver afectado por las dinámicas del fin de semana de una ciudad como Bogotá, además, se debe tener en cuenta que el periodo de toma de la información fue de 15 horas (05:00 y las 20:00), lo que pudo afectar el registro de las salidas que se hacen en horas nocturnas.
- Se analizó la demanda de pasajeros y la oferta de vehículos intermunicipales de corta distancia o sabaneros, que salen por los diferentes accesos, registrándose una alta demanda por el acceso de la Calle 13, Calle 80 y Autopista Norte.

Ilustración 47 Demanda Diaria Transporte Intermunicipal Sabanero



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

5.2.12. Transporte no motorizado - sistema de bicicletas públicas de Bogotá D.C. – SBP

Descripción general del proyecto

Las condiciones actuales de movilidad en la ciudad de Bogotá han orientado tanto a la Administración Distrital como la ciudadanía y algunos actores privados a buscar soluciones de movilidad en los medios de transporte no motorizados, considerando que ofrecen ventajas superiores a las ofrecidas por los medios motorizados. Algunas de esas ventajas son: Disminución en los tiempos de viaje, mejoras en la calidad de vida, y menor congestión, entre otros.

Por tal razón, acorde con las políticas establecidas en el Decreto 319 de 2006 - Plan Maestro de Movilidad de la ciudad de Bogotá y en el Plan Distrital de Desarrollo, se han venido priorizando de manera relevante el uso de medios no motorizados (a pie y bicicleta) seguido por el transporte público. Estos medios son definidos como ejes estructurantes de un modelo de movilidad sostenible, al cual, actualmente apunta la ciudad de Bogotá.

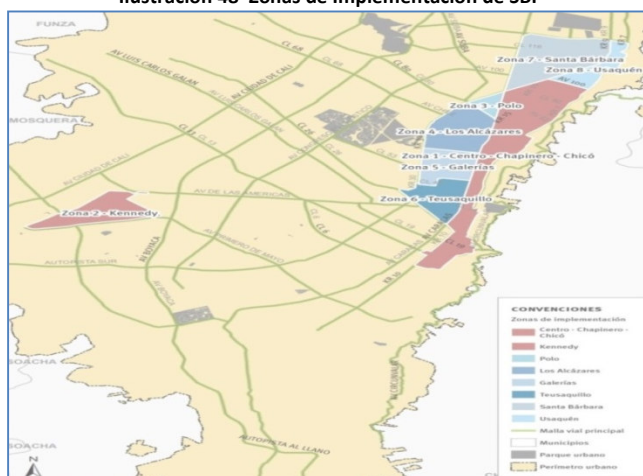
En el marco de lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad de la ciudad de Bogotá D.C. y de lo establecido en el Acuerdo 346 de 2008, por medio del contrato 20121868 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y Steer Davies & Gleave, se adelantó la estructuración y formulación de un plan estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos. Los productos de dicho contrato de consultoría incluyeron, entre otros, la estructuración técnica, legal y financiera del sistema de bicicletas públicas de la ciudad de Bogotá D.C. y de sus servicios complementarios.

El Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá – SBP -, se define como el conjunto organizado de infraestructura, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclousuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad utilizando bicicletas de uso público. Tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como un mecanismo alternativo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

El diseño del SBP se determinó a partir de un proceso iterativo entre sus componentes técnicos, financieros y legales y las prioridades del Distrito en términos de su política de desarrollo para la ciudad. Por ello, la implementación del servicio para su fase de inicio se dará en una zona central y una zona periférica para obtener una combinación de condiciones que en su conjunto dan una alternativa de implementación robusta en lo social, en la demanda, y en lo ambiental. La zona central elegida es Centro-Chapinero-Chicó-Candelaria y la zona periférica elegida es Kennedy. Estas dos zonas cumplen con condiciones idóneas tanto de demanda, como de contexto urbano requeridas para dar inicio a la operación. Esta priorización permite fortalecer el éxito inicial del Sistema en su primera fase de implementación.

Adicionalmente, el Sistema de Bicicletas Públicas contará con una fase de expansión para la implementación de las zonas adicionales: Polo, Alcázares, Galerías, Teusaquillo, Santa Bárbara y Usaquén.

Ilustración 48 Zonas de Implementación de SBP



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Ilustración 49 Fases y Etapas del SBP

FASES DEL SBP	INICIO	Implementación de la Zona 1 y la Zona 2 (Obligatorias)
	EXPANSION	Implementación de las Zonas 3 a 8 propuestas por el CONCESIONARIO.
ETAPAS	Implementación	Todas las zonas implementadas contarán con todas las etapas
	Operación	
	Reversión	

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Las condiciones esperadas para la operación de cada una de las zonas del SBP fueron estimadas también como parte de la consultoría adelantada por la firma Steer Davies & Gleave y se muestran a continuación:

Ilustración 50 Fases y Etapas del SBP

Viajes Esperados y Bicicletas Estimadas Cicloestaciones Estimadas

ZONA SBP	Viajes al día acumulados escenario mínimo	Bicicletas requeridas en escenario mínimo	Bicicletas acumuladas escenario mínimo
Zona 1	11246	1250	1250
Zona 2	13077	204	1454
Zona 3	13812	82	1536
Zona 4	17781	441	1977
Zona 5	20304	281	2258
Zona 6	22429	237	2495
Zona 7	24984	284	2779
Zona 8	25627	72	2851
TOTAL		2851	

	Área (km ²)	Cicloestacion es escenario mínimo por zona
Zona 1	9.31	84
Zona 2	3.19	29
FASE I		113
Zona 3	0.65	6
Zona 4	3.51	32
Zona 5	2.38	22
Zona 6	2.44	22
Zona 7	5.05	46
Zona 8	1.64	15
FASE I Y FASE II		256
TOTAL		369

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Principales logros alcanzados

1. Finalización del Proceso licitatorio para el Sistema de Bicicletas Públicas – SBP – y su respectiva adjudicación:

Cumplidas las obligaciones del contrato de consultoría 20121868, ejecutado por la firma Steer Davies & Gleave, en relación con los productos a entregables, la SDM, en el marco de la Ley 1508 de 2012, inició el proceso Licitatorio SDM_LP_004-2014. Este proceso fue cerrado para modificar la figura legal por la cual se estaba licitando pasando de una Asociación Público Privada APP a una esquema de concesión. En ese sentido, la SDM dio apertura al proceso SDM-LP-026-2014, el cual conservó la misma estructuración técnica, legal y financiera del proceso Licitatorio original.

Para el proceso licitatorio en mención, se adelantaron todas las actividades conforme con lo establecido en la normatividad actual vigente y adicionalmente, se contó con el acompañamiento de manera permanente por parte de la Veeduría Distrital y la Procuraduría General de la Nación. El objeto de la licitación SDM-LP-026-2014 fue *“Seleccionar la propuesta más favorable para la adjudicación del contrato de concesión para la implementación y operación por su cuenta y riesgo del sistema de bicicletas públicas en Bogotá –SBP...”*.

El proceso en mención se declaró desierto en el mes de Enero de 2015, mediante Resolución 001 de 2015. No obstante, teniendo en cuenta que los proponentes, Unión Temporal BICIBOGOTA y UNION TEMPORAL DE BICICLETAS SEGURAS PARA BOGOTA, presentaron Recursos de Reposición, la Secretaría resolvió contra la Resolución 001 de 2015 y mediante la Resolución 004 del 19 de Marzo de 2015 se adjudicó la licitación al proponente Unión Temporal BICIBOGOTA. El día 26 de Mayo de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Unión Temporal BICIBOGOTÁ suscribieron el Contrato de Concesión No. 20151042.

2. Suscripción del Convenio de Asociación 20151142:

El esquema de contrato de concesión permite que la Secretaría, por medio de una interventoría, mantenga el control y vigilancia del servicio, mientras el concesionario asume, por su cuenta y riesgo, la implementación y operación total del sistema, estando encargado de suministrar e instalar todos sus elementos, de explotarlo comercialmente, y de mantenerlo en condiciones óptimas por el tiempo establecido en el contrato de concesión No. 20151042.

En ese sentido, y con el fin de lograr eficiencia fiscal, la Secretaría Distrital de Movilidad identificó la necesidad de establecer un convenio de asociación con un ente Universitario para realizar el seguimiento técnico, jurídico, administrativo y financiero al contrato de concesión No. 20151042, garantizando de esta forma la idoneidad de dicho seguimiento.

Para tal efecto, esta Secretaría suscribió el Convenio de Asociación No. 20151142, con la Universidad de Los Andes. El objeto de dicho convenio es: "...aunar esfuerzos para realizar la interventoría a la ejecución contractual desde el punto de vista técnico, jurídico, administrativo y financiero, al contrato 2015-1042, con sus anexos y los documentos del proceso de selección que dieron origen al mismo.". El Convenio en mención fue suscrito el 24 de Junio de 2015 y fue firmado con un plazo inicial de siete (7) meses. El acta de inicio de este convenio de asociación fue firmada el día 13 de julio de 2015.

3. Constitución del Patrimonio Autónomo para el Sistema de Bicicletas Públicas – SBP -:

La distribución de los ingresos del SBP de Bogotá está relacionada con la estructura de negocio establecida por el concesionario. El concesionario hará el recaudo o recolección de los ingresos del SBP y los depositará para su administración a través de una compañía fiduciaria. La importancia del Patrimonio Autónomo o fiducia en este tipo de proyectos es altísima, por cuanto, es la compañía fiduciaria la encargada de distribuir las ganancias, basándose en los arreglos contractuales establecidos previamente. Una distribución de ganancias transparente y factible de hacer rendición de cuentas es indispensable para asegurar la participación efectiva de todos los actores del proyecto.

El contrato de concesión No. 20151042 estableció tres (3) requisitos fundamentales para la firma de su acta de inicio, a saber: a. Presentación por parte del concesionario y aprobación por parte de la SDM de la Garantía Única del Contrato y de las demás garantías que deban ser entregadas como requisito para iniciar la ejecución del presente Contrato; b. La entrega por parte del concesionario de una certificación expedida por su Representante Legal, o cuando se encuentre obligado a tenerlo, por éste y el Revisor Fiscal en la que conste estar al día en el pago de los salarios, prestaciones sociales y parafiscales de sus empleados, en los términos establecidos por el artículo 50 de la ley 789 de 2002; y c. La constitución del Patrimonio Autónomo establecido en la cláusula 19 del contrato y en el Anexo Técnico No. 5. del mismo.

El concesionario realizó el proceso de constitución del Patrimonio Autónomo del SBP. Los requisitos mínimos para la realización de ese proceso fueron establecidos en el Anexo Técnico No. 5 del

Contrato de Concesión, el cual tuvo que ser modificado. Las revisiones necesarias para garantizar que el mencionado Patrimonio Autónomo cumpla con los requisitos mínimos establecidos se llevaron a cabo tanto por parte de la Universidad de Los Andes, en su calidad de interventoría, como por parte de funcionarios de la Secretaría. Una vez finalizó dicho proceso de se procedió a dar inicio a la etapa de implementación del SBP de Bogotá, de acuerdo con las etapas del contrato de concesión No. 20151042: Implementación, operación y reversión.

4. Inicio de la etapa de implementación:

Finalizado el proceso de constitución de Patrimonio Autónomo se dio paso al inicio de la etapa de implementación del proyecto, la cual se formalizó mediante la firma del Acta de Inicio del Contrato de Concesión No. 20151042, llevada a cabo el 05 de Octubre de 2015.

En la actualidad, la Unión Temporal BICIBOGOTÁ se encuentra adelantando las primeras actividades establecidas dentro del contrato de concesión No. 20151042 para la etapa de implementación, tales como son la conformación definitiva del equipo de trabajo para la planeación del sistema y la presentación del programa definitivo de trabajo, entre otras.

Contratos estratégicos suscritos

1. Contrato de Concesión No. 20151042: Como ya se había mencionado, mediante Resolución 004 del 19 de Marzo de 2015 se adjudicó al proponente Unión Temporal BICIBOGOTA la licitación SDM-LP-026-2014. El día 26 de Mayo de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Unión Temporal BICIBOGOTÁ suscribieron el Contrato de Concesión No. 20151042. Las características generales que dieron lugar a este contrato de concesión se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 42 Características generales Contrato de Concesión No. 20151042

Concesionario	Unión Temporal BICIBOGOTA
Número de zonas a implementar	8 ZONAS
Menor aporte del Distrito	\$ 3'400.000.000
% de participación al Distrito	35%
Puntos de atención adicionales	3 puntos adicionales
Valor anual de la membresía	\$ 76.000

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Como se había indicado también, el Sistema de Bicicletas Públicas de la ciudad de Bogotá SBP se encuentra dividido en ocho (8) zonas de implementación, las cuales fueron definidas durante el proceso de estructuración desarrollado por la firma Steer Davies & Gleave. Las zonas 1 y 2 corresponden a la cobertura mínima a implementarse, y las zonas restantes (3 a 8) serán el área de cobertura máxima a implementarse como parte de la ejecución del contrato de concesión No. 20151042.

2. Convenio de Asociación No. 20151142: Como se había mencionado, con el fin de lograr eficiencia fiscal, la Secretaría Distrital de Movilidad identificó la necesidad de establecer un convenio de asociación con un ente Universitario para realizar el seguimiento técnico, jurídico, administrativo y financiero al contrato de concesión No. 20151042, garantizando de esta forma la idoneidad de dicho seguimiento.

Para tal efecto, esta Secretaría se suscribió el Convenio de Asociación No. 20151142, con la Universidad de Los Andes. El convenio fue suscrito el 24 de Junio de 2015 y fue firmado con un

plazo inicial de siete (7) meses. El acta de inicio de este convenio de asociación fue firmada el día 13 de julio de 2015.

3. Contrato de Prestación de Servicios No. 20151191:

Considerando la complejidad e impacto del proyecto en la ciudad , y para lograr el cumplimiento de los objetivos propuestos, la Subsecretaría de Política Sectorial en cabeza de la Dirección de Transporte e Infraestructura identificó la necesidad de contar con un profesional idóneo que realice la supervisión, seguimiento y control de manera integral el desarrollo del proyecto; así como ejercer la supervisión del o de los contratos que surjan en torno al control y gestión del desarrollo de la concesión del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá- SBP.

Es así como la Dirección de Transporte e Infraestructura consideró necesario contar con un profesional que preste los servicios de asesoría especializada a la Subsecretaría de Política Sectorial y a la Dirección de Transporte e Infraestructura, en la gestión, armonización, seguimiento y control integral e interinstitucional de las actividades para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá – SBP a través del contrato de concesión No. 20151042.

Para el efecto, la Secretaría suscribió el contrato de prestación de servicios No. 20151191. El contrato fue suscrito el 08 de Julio de 2015 y fue firmado con un plazo inicial de nueve (9) meses. El acta de inicio de este contrato fue firmada el día 10 de julio de 2015.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades

- Las circunstancias presentadas en relación a las reclamaciones de los oferentes del proceso licitatorio SDM-LP-026-2014 generaron retrasos en el proceso de adjudicación y, por ende en la implementación del Sistema.
- Los retrasos presentados por la Unión Temporal BICIBOGOTÁ en el cumplimiento de los requisitos previos a la firma del Acta de Inicio del Contrato de Concesión No. 20151042, retrasos que incluyeron demoras tanto en la constitución de las garantías contractuales como en la constitución del Patrimonio Autónomo. Estos retrasos trajeron como consecuencia principal una demora en el inicio de la etapa de implementación del Sistema.
- Retrasos presentados por la Unión Temporal BICIBOGOTÁ en la conformación del equipo de trabajo idóneo para realizar las actividades de planeación del proyecto, así como en el establecimiento del programa de trabajo de la etapa de implementación, documento clave en el desarrollo del proyecto debido a que es el documento que permitirá realizar un control y seguimiento eficientes a la ejecución contractual.
- Se han evidenciado fallas en la calidad técnica de los productos entregados por parte del concesionario, Unión Temporal BICIBOGOTÁ, los cuales afectan seriamente los tiempos considerando que los documentos deben ser devueltos en reiteradas oportunidades para conseguir una calidad aceptable para el proyecto.
- Se han evidenciado problemas serios al interior de la Unión Temporal BICIBOGOTÁ, los cuales están relacionados con las actividades que cada uno de los socios debe ejecutar para el desarrollo del proyecto. Estos problemas pueden afectar seriamente el proyecto y en la actualidad, la interventoría se encuentra realizando un análisis de la situación para determinar las acciones preventivas que se puedan adelantar por parte de la Secretaría.

- Una vez se logre avanzar en las actividades de planeación del SBP, se espera encontrar dificultades relacionadas con la coordinación interinstitucional, la cual puede constituir una barrera para el desarrollo de las actividades de implementación y operación del SBP. En este aspecto deben resaltarse temas específicos que necesitan ser analizados cuidadosamente y que pueden afectar la ejecución del proyecto, tal como lo son la publicidad en las bicicletas, la seguridad general del mismo, y la necesidad de implantación de nuevos elementos de espacio público.

- Por tratarse de un sistema nuevo para la ciudad, se ha evidenciado que algunos temas puntuales requieren un mayor nivel de definición durante el desarrollo del proyecto. Si bien los tiempos establecidos para la ejecución de la etapa de implementación son amplios, la necesidad de mayores niveles de detalle podría generar atrasos en el desarrollo de alguna actividad específica del proyecto, por lo cual es necesario cuidar que esas actividades no hagan parte de la ruta crítica del cronograma de trabajo y, de llegar a ser así, realizar las gestiones necesarias para brindar una solución pronta, oportuna y adecuada. Estas definiciones deberán realizarse en la medida que surjan nuevas inquietudes durante el avance de la implementación del Sistema.

Otros aspectos relevantes

Beneficios del SBP: En la siguiente Tabla, se indica el número total estimado de membresías anuales por año de implementación, las cuales, para efectos del presente informe, pueden asociarse al número de beneficiarios directos o ciclouuarios que aprovecharán el Sistema de Bicicletas Públicas SBP, una vez se encuentre en operación total. En ese orden de ideas, se estima que, una vez se encuentren implementadas las ocho (8) zonas del SBP, la cifra de beneficiarios directos del sistema podría ascender a un total de 269,085 personas, durante el primer año incrementándose gradualmente hasta llegar a un total de hasta 1'533,864 usuarios en el año seis (6).

Tabla 43 Membresías Anuales Estimadas para el SBP

Tipo de Membresía:	Anuales	Semanales	Diarias	Total
Año 1	14445	22018	232622	269085
Año 2	27630	42140	445211	514981
Año 3	51297	78222	826436	955955
Año 4	66420	101315	1070420	1238155
Año 5	78504	119767	1265368	1463639
Año 6	82287	125512	1326065	1533864

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Adicional a los beneficios directos, deben ser considerados en el corto, mediano y largo plazos, los beneficios listados a continuación, los cuales afectarán positivamente la calidad de vida de todos los habitantes de la ciudad:

- El uso de la bicicleta sólo consume energía metabólica (energía del propio cuerpo humano).
- No se requieren instalaciones de suministro de combustible.
- No se consumen combustibles fósiles.
- Se producen niveles de ruido muy inferiores a los de los vehículos motorizados.
- Hay una generación menor de residuos.
- Contribuye en la optimización del uso del espacio público, por cuanto el sistema requiere un consumo inferior de suelo comparado con otros sistemas de transporte.
- Se fomenta una disminución de la congestión del tráfico y del transporte público.

- El uso de la bicicleta mejora la salud física y mental de las personas.
- El SBP es una nueva opción de transporte urbano práctico y flexible.
- El SBP satisfará una amplia tipología de desplazamientos.
- Su costo global es menor que el de otros medios de transporte.
- Es una medida eficaz para promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.
- Contribuye a fomentar la intermodalidad en el uso del transporte público interurbano.
- El incremento del número de ciclistas puede contribuir a un incremento en la seguridad de circulación de los mismos.
- El SBP contribuirá en el fortalecimiento de la identidad de la ciudad.
- El SBP genera opciones de empleo.

La medición de indicadores que reflejen el impacto real de la implementación del SBP está incluida dentro del desarrollo del contrato de concesión y deberá complementarse, de llegar a requerirse, para permitir una lectura acertada de los resultados de la implementación, que exprese el verdadero logro de los beneficios indicados anteriormente. Algunos de los indicadores a ser aplicados son:

- Volumen: Número de ciclistas del sistema.
- Accidentalidad: Número de accidentes con bicicleta involucrada durante la operación del SBP.
- Encuestas percepción del usuario del SBP.
- Variables de sostenibilidad urbana.
- Otros como la huella energética y la huella de calidad de vida.

Fortalezas del proyecto:

En el marco de las políticas públicas desarrolladas en los últimos años para el sector movilidad, la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido impulsando la ejecución de diferentes proyectos que redundan en mejoras para la ciudad, no sólo desde el punto de vista del transporte urbano, sino también desde el del medio ambiente y la salud pública.

En ese sentido, se ha venido realizando una reformulación de la movilidad urbana para dar mayor protagonismo al uso de modos de transporte sostenible como la bicicleta. Las actividades adelantadas por la presente Administración Distrital para la promoción del uso de la bicicleta han incluido desde la construcción de los bicisarriles hasta la ejecución de los pasos básicos necesarios para llevar a cabo la implantación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá SBP, pasos que han incluido tanto la estructuración del sistema como sus procesos de licitación y contratación.

Los sistemas de bicicletas públicas, además de estar pensados para el uso cotidiano, son considerados como una herramienta de gestión y promoción del uso de este importante medio de transporte. Esta herramienta se ha estado extendiendo ampliamente a nivel mundial, teniendo en cuenta el gran número de beneficios que trae consigo. La implantación del Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá SBP, no sólo pondrá a la ciudad a la vanguardia de otras ciudades a nivel latinoamericano, sino que hace de nuestra ciudad un lugar más incluyente, sostenible y humano.

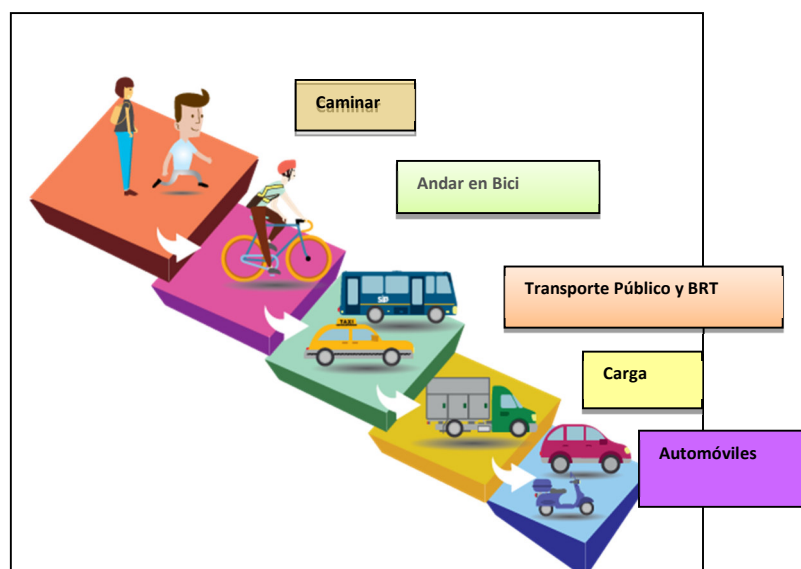
5.2.13. TRANSPORTE NO MOTORIZADO - OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS

Descripción general del proyecto

OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE CICLORRUTAS - RED DE CICLORRUTAS (EN CALZADA Y ANDÉN)

Las Políticas Públicas del Plan Distrital de Desarrollo son relevantes en el fomento del uso de la bicicleta, se enfocan en la optimización de la infraestructura existente para ciclistas y peatones, la generación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, el mejoramiento del espacio público y la integración e intermodalidad de la bicicleta y el peatón con otros medios de transporte; todo esto se evidencia en las propuestas, estrategias y proyectos definidos en el Programa Bogotá Humana, toda vez que la prioridad de los actores será en el siguiente orden:

Ilustración 51 Prioridad de Actores



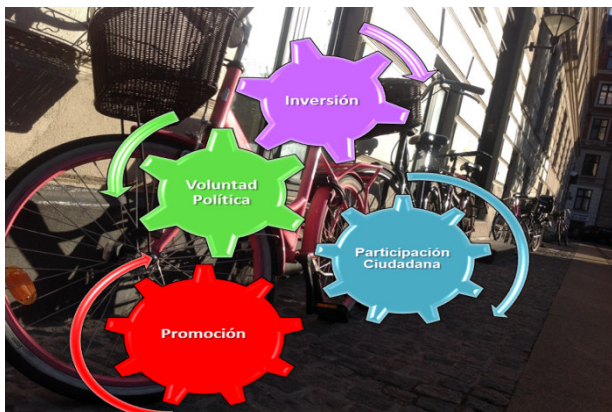
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Esta priorización pretende dar un cambio en el modelo de transporte de la ciudad, fortaleciendo de esta manera el ordenamiento territorial y apuntando a un modelo de movilidad sostenible enmarcado en las políticas establecidas en el Plan Maestro de Movilidad.

El objetivo es potencializar el uso de la bicicleta, como un medio alternativo de transporte orientado al intercambio modal en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público mejorando las condiciones de seguridad y brindando los servicios complementarios necesarios que impulsen el uso, de acuerdo con las necesidades de movilidad. De esta manera, esta Secretaría está comprometida en fomentar el uso de los medios no motorizados de transporte, brindando las condiciones de conectividad, accesibilidad y seguridad para los usuarios.

Por lo anterior con el fin de aumentar el uso de la bicicleta en Bogotá como medio de transporte cotidiano se hace necesario enfocar los esfuerzos en:

Ilustración 52 Componentes para fomentar el uso de la Bicicleta



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Por lo tanto, la Secretaria Distrital de Movilidad a partir del presupuesto asignado para el desarrollo de sus labores en temas que definen la política de la ciudad a nivel de infraestructura y aunad esfuerzos en temas de promoción y educación.

Aunado a lo anterior, la optimización de la oferta de espacio público de la ciudad a través del componente como las ciclorrutas en calzada (bicicarriles) buscan en la malla vial existente mejorar las condiciones de las mismas, democratizando los espacios de circulación para todos los usuarios en la vía, con el fin de mejorar las condiciones de las mismas, en tramos viales donde en la actualidad existe la circulación de ciclistas (demanda latente de ciclistas) y en tramos donde se genere una oferta de infraestructura y este sea una atractora de viajes (captura de viajes potenciales en bicicleta).

Ahora bien enmarcados en lo citado anteriormente, a partir de los estudios desarrollados conforme a los lineamientos establecidos en la normatividad se trabaja la siguiente tipología:

Ilustración 53 Tipología de Ciclorrutas



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Sobre calzada:

- Pueden funcionar en un solo sentido (unidireccionales) o en los dos sentidos (bidireccionales).
- Según el tipo de vía (malla vial local, intermedia, arterial), el volumen vehicular, las velocidades del corredor, la sección vial, entre otras variables puede: presentar segregación, demarcación o ser compartida con los vehículos motorizados.
- Puede según las características del tránsito o su proyección, presentar una bidireccionalidad que combine segregación y demarcación.
- Deben mantener la prioridad del peatón sobre la bicicleta en los puntos donde se presente un entrecruzamiento de los mismos. De ser necesario se establecerá una zona compartida, con cambios de textura o señalización que así lo informe.
- En cruces o puntos de conflicto frente a los vehículos motorizados, se debe informar y mantener la prioridad de la bicicleta como actor más vulnerable.
- La segregación puede darse con diferentes elementos que regulen el tránsito (tachas, hitos, bandas de agregado, etc.). Sin embargo la misma debe garantizar el acceso a predios o garajes existentes.
- La segregación de la vía cicla estará dada según las condiciones actuales de la vía y el flujo que está presente, y debe ser entre 45 y 60 cm según se especifique en su viabilidad técnica de implementación.
- La delimitación o demarcación se presenta en casos de vías intermedias y/o locales, con flujos vehiculares bajos, y pretende distanciar al ciclista del vehículo motorizado. Especialmente en vías en donde la sección no permite una segregación y se debe garantizar el paso de vehículos de emergencia, transporte escolar o un vehículo de transporte público.
- La implementación de compartidas se da principalmente en vías intermedias o locales, donde la composición vehicular sea principalmente de automóvil y las velocidades estén reglamentadas a un máximo de 30km/h y debe estar acompañada de señalización informativa y elementos reductores de velocidad.

- La implementación de compartida con el SITP, debe darse en vías donde exista un carril preferencial o exclusivo para el sistema de transporte público. Debe estar acompañada de señalización informativa, señalización en los paraderos, velocidades máximas para el transporte público, y un carril de mayor sección (se recomiendan 4m) para permitir mayor maniobrabilidad del ciclista y el vehículo de transporte público.

Es importante anotar que en el marco del cumplimiento de la meta establecida en el Plan Distrital de Desarrollo para el aumento en 145.46 km de infraestructura cicloinclusiva, se ha establecido la siguiente metodología de trabajo para la viabilización de los tramos de ciclorruta en calzada:

Tabla 44 -Metodología Viabilización, Diseño e Implementación de Ciclorrutas en Calzada (Bicarriles)

Etapa	Actividades	Descripción	Responsable
VIABILIZACION Análisis técnico según competencias para la implementación de infraestructura de uso exclusivo de bicicletas según información suministrada en el PDD. La viabilidad generada hace referencia exclusivamente aspectos de movilidad	Análisis técnico de prefactibilidad	Verificación y alistamiento de la información en oficina. Donde se determinan los posibles tramos a construir que optimicen la red y mejoren conectividad de la misma	SDM- DTI
	Trabajo de campo propuestas iniciales	Visita a campo y toma de información primaria según parámetros técnicos establecidos, que permitan un análisis técnico más detallado de las propuestas iniciales en el PDD y demás propuestas.	SDM DTI-DSVCT
	Trabajo de campo propuestas SDM	Visita a campo y toma de información primaria según parámetros técnicos establecidos, que permitan un análisis técnico más detallado de los tramos previamente analizados en la etapa de prefactibilidad	SDM- DTI
	Concepto TNM (prefactibilidad)	Análisis recopilatorio información de campo y de prefactibilidad que permita la emisión de un concepto. De ser favorable el concepto se da inicio al análisis de seguridad vial y estacionamiento	SDM- DTI
	Concepto Estacionamiento	Evaluación del trazado y emisión del concepto de estacionamiento en vía sobre los tramos que estén a nivel de calzada	SDM - DTI- ESTACIONAMI ENTO
	Concepto Seguridad Vial	Este proceso inicia una vez la DTI suministra a la DSVCT los trazados preliminares de las ciclorrutas en calzada (bicarriles), para que la DSVCT realice la evaluación desde el punto de vista de seguridad vial y comportamiento del tránsito. Actividades desarrolladas: Visita a terreno para diagnosticar las características del tramo como: señalización, dispositivos semafóricos, sentidos de circulación, condiciones geométricas, caracterización del flujo vehicular.	SDM- DSVCT
		Trabajo en oficina: análisis de necesidad de modelación del tráfico, si se decide modelación, se programa toma de información primaria, si no se desarrolla el análisis con la información secundaria existente. Se emite concepto a la DTI de viabilidad o No viabilidad en términos de seguridad vial y comportamiento del tránsito.	

Etapa	Actividades	Descripción	Responsable
	Informe de factibilidad DTI-DSV	Los tramos que tengan conceptos favorables (TNM, Estacionamientos, Seguridad vial, etc.) entran en un proceso de factibilidad. Generando un concepto unificado e informe detallado para ser remitido a la etapa de diseño. En el caso que el tramo seleccionado sea ciclorruta sobre andén, se debe realizar el concepto urbanístico según competencias por parte del IDU, quien debe continuar con los diseños pertinentes.	SDM -DTI-DSVCT
DISEÑO DE SEÑALIZACION Elaboración del diseño del Bicicarril con los correspondientes componentes	Elaboración de diseño de señalización	Realización del diseño de señalización donde se proponen los dispositivos de control de tránsito acordes con las condiciones específicas de cada sector; una vez recibidos los conceptos correspondientes de viabilidad por parte de la DTI y de la DSVCT.	SDM- DCV Y/O IDU
PREDISEÑO DE SEMAFORIZACIÓN	Elaboración de prediseño de semaforización	Se realiza para cada una de las intersecciones semaforizadas existentes en los trazados viabilizados por parte de la DTI y de la DSVCT una vez realizado el diseño de señalización. La actividad se basa en los diseños de señalización y parte con la revisión de redes existentes para determinar la necesidad de obras civiles y definir los elementos de mobiliario semafórico requeridos, Elaboración de plan de señales.	DCV Y/O IDU
SOCIALIZACION	Procesos de socialización de los tramos a implementar	En cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano se adelantan los procesos de comunicación e información a la comunidad de los estudios y diseños adelantados para la implementación de los tramos de ciclorrutas en calzada (bicicarriles) a implementarse en las zonas.	IDU (acompañamiento o SDM)
CONSTRUCCION E IMPLEMENTACION	Implementación	Una vez aprobado el diseño de señalización por DCV, esta dirección remitirá los correspondientes diseños al IDU para el proceso de implementación en vía.	IDU

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Es importante anotar que la metodología antes relacionada queda establecida a detalle en el PM01-PR07_PROCEDIMIENTO PARA ESTABLECER LA FACTIBILIDAD TECNICA DE CICLORRUTAS A NIVEL DE CALZADA, PM01-PR07-IN01 INSTRUCTIVO FICHA TECNICA DE PREFACTIBILIDAD DE CILORRUTAS A NIVEL DE CALZADA y PM01_PR07- F01_ FORMATO DE FICHA TECNICA, consolidando así el procedimiento de viabilidad de ciclorrutas en calzada dentro del proceso de Transporte e Infraestructura.

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS-PROYECTOS ESTRATEGICOS

El proyecto “Rio Fucha” cuenta en la actualidad con aproximadamente 23.7 km en malla vial intermedia. El proyecto contempla una intervención como punto inicial la Carrera 10 hasta la Av. las Américas con una longitud de aproximadamente 6.87 km¹⁰. El tramo de intervención se encuentra en las localidades de Antonio Nariño, Puente Aranda, y un pequeño tramo en Kennedy.

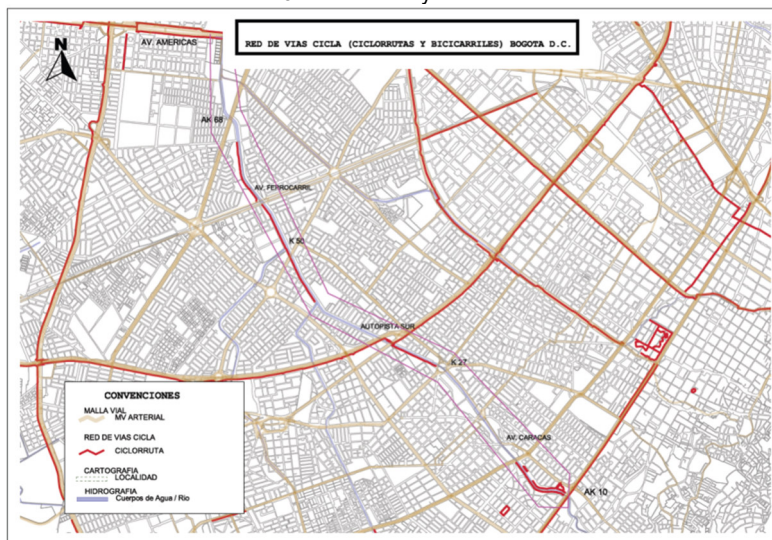
¹⁰ Fuente: Datos presentados por el Instituto de Desarrollo Urbano en la “propuesta de intervención infraestructura ciclo inclusiva”, Julio de 2014.

En este tramo de intervención del río Fucha, se encuentran segmentos paralelos a la ronda del río pertenecientes a la red de ciclorruta de la ciudad que funcionan esencialmente como un eje E-W y W-E, con una longitud aproximada de 3.5 km del costado sur occidental y 0.35 km del costado nororiental¹¹; se recalca la importancia de tres tramos de ciclorrutas existentes que tienen un paso transversal al río Fucha: Carrera 10, NQS y Av. las Américas.

El proyecto presenta diversos objetivos, entre ellos sociales para el beneficio de la comunidad contigua a la zona y población flotante, ambientales para el mejoramiento de las condiciones del Río Fucha, etc.

Sin embargo, desde el componente desarrollado esta Secretaría se analizan se quiere potencializar el uso de la bicicleta, como un medio alternativo de transporte orientado al intercambio modal en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público mejorando las condiciones de seguridad y brindando los servicios complementarios necesarios que impulsen el uso, de acuerdo con las necesidades de movilidad.

Ilustración 54 Río Fucha y ciclorruta existente



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Actualmente sobre la ronda del río Fucha se encuentran dos tramos con ciclorruta sobre en el costado sur occidental, sin embargo como corredor de transporte no motorizado no presenta continuidad y cuenta con tramos en mal estado.

¹¹ Fuente: Datos presentados por el Instituto de Desarrollo Urbano en la “propuesta de intervención infraestructura ciclo inclusiva”, Julio de 2014.

Ilustración 55 -Tramos ciclorruta



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS-PROYECTOS ESTRATEGICOS-INTERVENCION INTEGRAL KR 13

Dado que se plantea un proyecto de intervención integral, no solo en movilidad sino en urbanismo de la zona donde se prioricen los modos de transporte no motorizado (bicicleta y peatón) sobre el corredor de la Carrera 13 entre Calle 63 y 32, se adelanta la coordinación interinstitucional con el fin de desarrollar un análisis integral que incluya todos los actores viales.

Se realiza un diagnostico preliminar por parte de esta Secretaría, el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio. Principales entidades encargadas para la implementación de este corredor de transporte sostenible.

Teniendo en cuenta que las acciones sobre el corredor de la KR 13 se conciben como una intervención integral donde se impactan diferentes aspectos de la zona como el transporte público, peatones, ciclistas, carga, seguridad vial, urbanismo, paisajismo, mobiliario urbano, espacio público y tienen influencia proyectos como Metro y el Sistema de Bicicletas Públicas en una zona que presenta una diversidad de usos, etc., esta Secretaría busca seguir trabajando en los componentes necesarios para viabilizar una intervención de una manera integral que apunten a un transporte sostenible del corredor, priorizando entonces peatones, bicicletas y transporte público.

Tabla 45 Intervención Integral carrera 13

INTERVENCION INTEGRAL CARRERA 13	
Longitud Corredor	3.58 km
Características	1 Calzada de 3 carriles sentido N-S.
	Sección Transversal media 9.8 m
	Sección de andenes entre 1 m y 4.5 m
	Circulación Prioritaria de Transporte Público
Otros corredores en el área de influencia	Av. Caracas, AK 7ª, CL63, CL57, CL45, CL39, CL34 y CL32

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



33 Intersecciones (16 semaforizadas)

51 Rutas SITP

16 Paraderos SITP

Conexión ciclorrutas K11, CL 53 Y KR 7(proyectado)



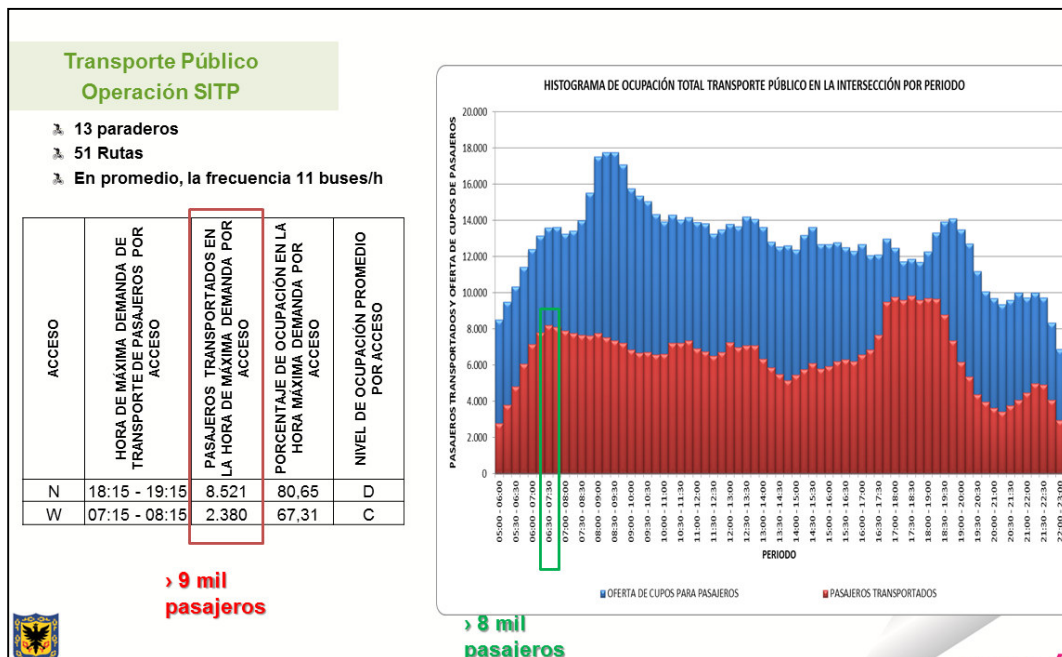
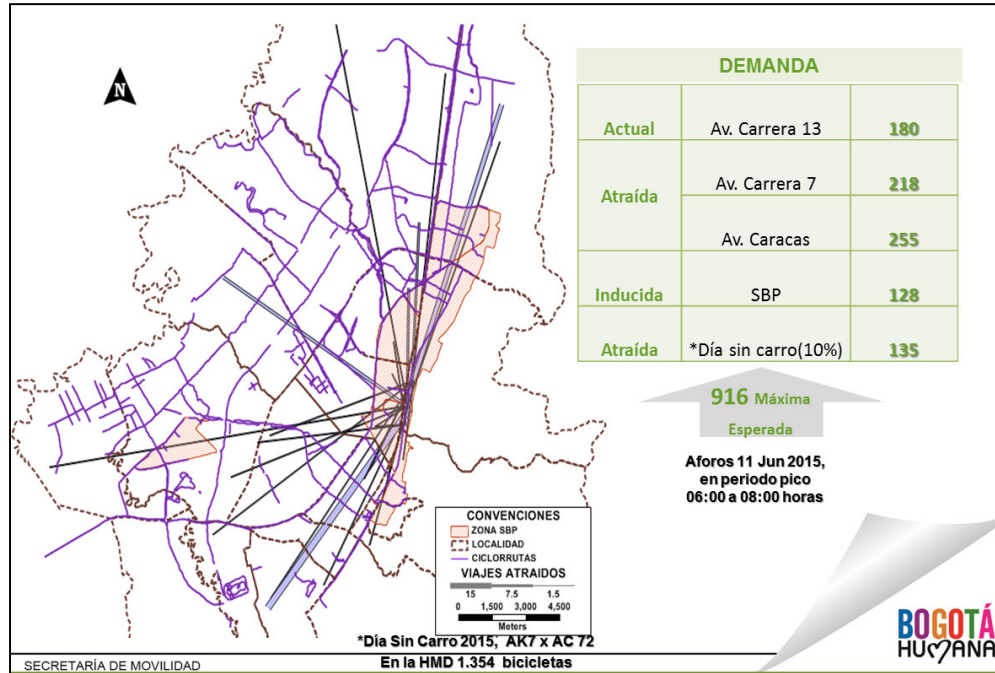
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

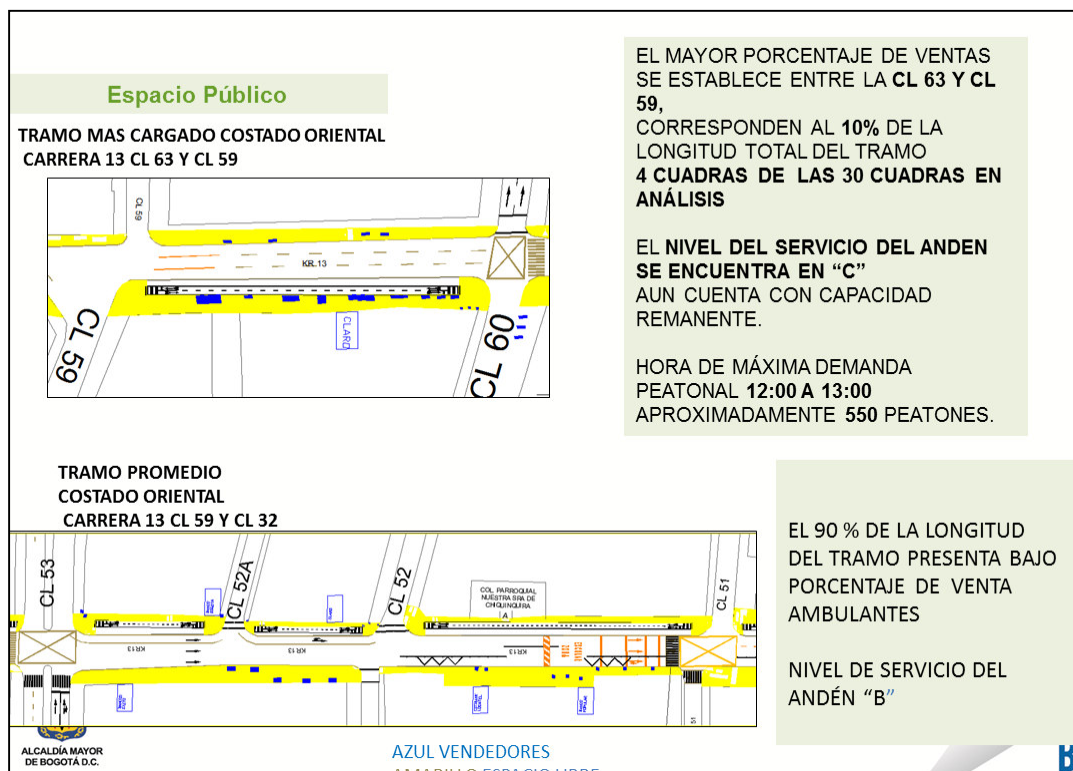
Adicionalmente presenta la conexión con las ciclorrutas de la AK11, la CL 53 Y AK7 (proyectado como ciclorruta en calzada).

La situación actual del corredor presenta diversas dificultades principalmente para peatones y ciclistas como la invasión del espacio público, conflictos entre actores vulnerables por entre

cruzamientos, mal estado de la infraestructura y falta de continuidad y confort para peatones y ciclistas.

Ilustración 57 Proyecto Integral Intervención KR 13 - Análisis





Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS -SERVICIOS COMPLEMENTARIOS CICLOPARQUEADEROS

La importancia de promover los transportes sostenibles para la ciudad de Bogotá, en especial los no motorizados, así como el fortalecimiento de la oferta de los servicios complementarios para los usuarios de la bicicleta en la ciudad; en este sentido, el compromiso propuesto por la presente administración es incrementar en 145.46 km la red de ciclorruta de la ciudad, así como la creación de 23 cicloestaciones y/o cicloparqueaderos con el fin de reforzar el soporte del sistema, generando así el intercambio modal con un mobiliario complementario a la Red de Ciclorruta e integrado al sistema de transporte masivo de la Ciudad.

El objetivo principal de estas acciones es potencializar el uso de la bicicleta y en especial el fortalecimiento de una cultura en torno al uso de los medios de transporte no motorizados, garantizando una movilidad segura y confortable para todos los usuarios.

A la fecha, la ciudad cuenta con los cicloparqueaderos que se relacionan a continuación:

Tabla 46 Cicloparqueaderos en Bogotá

	Tipo	Troncal	Estación/ Portal	Capacidad
1	CICLOPARQUEADERO-PUNTO ENCUENTRO	Autonorte	Alcalá	36
2		Américas	Tintal	36
3		Américas	Mundo Aventura	36
4		Jiménez	Aguas	94
5	CICLOPARQUEADERO	Cr 7-10	Bicentenario	116
6		Cr 7-10	Portal 20 de Julio	216

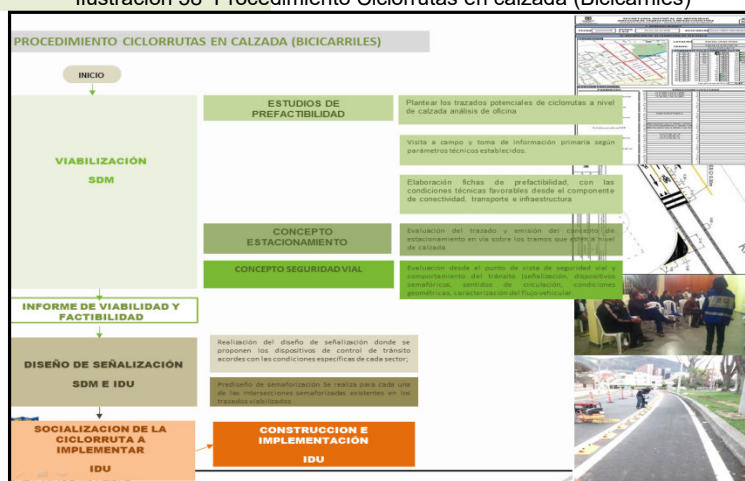
	Tipo	Troncal	Estación/ Portal	Capacidad
7		Américas	Portal Américas	785
8		Américas	Marsella	64
9		Américas	Pradera	32
10		Américas	Banderas	101
11		NQS SUR	Portal del Sur	220
12		NQS SUR	General Santander	48
13		NQS CENTRAL	Ricaurte	165
14		Calle 26	Quinta Paredes	48
15		Calle 26	Portal El Dorado	184
16		Calle 26	Av. Rojas	28
17		Suba	Portal Suba	324
	TOTAL			2533

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

SOCIALIZACIONES CICLORRUTAS EN CALZADA (BICICARRILES)

Dado el proceso planteado anteriormente, es fundamental el desarrollo de los procesos de socialización con la comunidad, toda vez que son los espacios en los cuales se genera comunicación directa con la comunidad para la socialización de los proyectos:

Ilustración 58 Procedimiento Ciclorrutas en calzada (Bicicarriles)



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Dentro de las actividades previstas en el proceso de construcción y/o implementación de ciclorrutas en calzada (bicicarriles), entre ellos bicicarriles, la SDM apoya dicho proceso en los diferentes momentos. De manera conjunta IDU – SDM realizan las socializaciones, en particular SDM se encarga de informar a la ciudadanía el contexto de este tipo de intervenciones sobre espacio público, cuales son los objetivos desde la perspectiva de la condición de movilidad. La SDM comunica el soporte normativo sobre el cual se mueven los procesos de prefactibilidad y factibilidad, describe la base técnica que implica llegar al documento de viabilidad que luego se entrega al IDU para su implementación.

Ilustración 59 Socialización de ciclorrutas en calzada (bicicarriles) Fucha-2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Como parte de la socialización e información entregada a la ciudadanía por parte de la SDM se hace hincapié de las diferentes tipologías de ciclorrutas en calzada (bicicarriles) y cuáles son los requerimientos técnicos base que se tienen en cuenta para la decisión final. El equipo de socialización que asiste por parte de SDM está conformado por miembros (ingenieros) de la DTI que hacen parte del proceso de viabilidad y por miembros del equipo de promoción.

Ilustración 60 Socialización bicicarriles Localidad Barrios Unidos



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Algo muy importante dentro del proceso de socialización es escuchar a la ciudadanía y tratar de responder las inquietudes en el momento, en su defecto adquirir compromisos para dar respuestas a la inquietud. En otros casos particulares las secciones de socialización se realizan en las instalaciones de la misma SDM.

Ilustración 61 Socialización comunidad Batán en SDM Agosto 2015.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

El planteamiento del proceso de socialización busca permear la información a las diferentes instancias de la comunidad, empezando desde redes sociales institucionales y páginas web del sector movilidad, allí se logra ubicar la información planteada desde lo normativo, los proyectos, la ejecución de obras entre otros temas. Inicialmente se hace un trabajo con colectivos y grupos de interés sobre la bici, para conocer sus expectativas en relación a la ciclorrutas en calzada (bicicarriles) y cuales corredores serían susceptibles, desde la visión de ciclousuario, de intervenir, esto sobre la base de uso y funcionalidad. Posteriormente se informa a la Alcaldía Local y a su equipo técnico sobre la proyección de este tipo de intervenciones en su territorio, esto con el objetivo inicial de que estén informados, de recibir retroalimentación, y por último de que lo incluyan dentro de su gestión, y por supuesto buscar su apoyo en dicho proceso.

Luego de que las alcaldías locales conozcan del proceso, se convoca o se solicita asistir a las JAL para efectos de presentar la idea, y se insiste en que en dichas sesiones se acerque la comunidad local y de las juntas de acción comunal.

Ilustración 62 Socialización de bicicarriles en JAL de Fontibón.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

El otro momento que hace parte de la socialización de las ciclorrutas en calzada (bicicarriles) es dar respuesta a la comunidad en las preguntas e inquietudes que llegan vía derechos de petición, PQR, y demás, así como dar respuesta a antes de control, que en algunos casos se hace de forma presencial cuando llaman a la SDM.

PROMOCION DE LA BICICLETA

El Distrito tiene como prioridad la promoción del uso de la bicicleta en Bogotá como una manera de resolver o mitigar diferentes problemáticas que tiene la ciudad como las relacionadas a la movilidad, al medio ambiente, a la salud y a la seguridad. Para lograr que aumenten los viajes en bicicleta y a pie, el Distrito debe hacer diferentes campañas de sensibilización y de pedagogía que logren pacificar el tráfico de la ciudad y así incentivar a que las personas prefieran hacer viajes en bicicleta o caminando y así contribuir con mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad.

Por lo anterior el trabajo adelantado para la promoción del uso de la Bicicleta se despliega en una serie de programas proyectos, estrategias y campañas que se vienen desarrollando desde el 2014 y otras que se generan en el 2015 donde las actividades desarrolladas son:

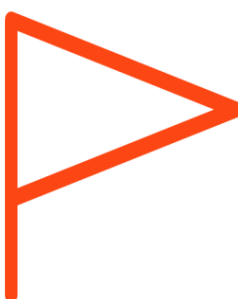
Ilustración 63 Promoción Uso de la Bicicleta

MI ESTILO ES BICI			
ESTRATEGIAS	CAMPAÑAS	PROYECTOS	EVENTOS
Pasos Seguros	Monta & Suma	Al Colegio en Bici	Stand Foro Mundial de la Bicicleta
Juegos de Roles	Cambiando el Chip	Onda Bici Segura	Nominación Bogotá Bici Awards, mejor Proyecto Infantil
Socialización Bicicarriles	Déjese Ver	PEMMUS	“Semilleros de la Bici”
Asesoría Cicloparqueaderos	Actividades enfocadas a ciclistas	Semilleros de la Bici	Ciclopaseos
1 +		Guías de ciclorruta	Semana de la Bicicleta
			Stands
			Eventos

MAPA DE LA RED BICI MANUAL DE LA BICI MATERIAL PROMOCIÓN PARA CICLISTAS

PROYECTOS ESTRATEGICOS INTERINSTITUCIONALES - AL COLEGIO EN BICI

al colegio
EN BICI




Con el fin de brindar alternativas de transporte a los niños y generar en ellos una cultura del uso de la bicicleta para sus viajes cotidianos, se tiene como propuesta la generación de bicicarriles en cercanías de equipamientos educativos. Dicho proyecto se encuentra enmarcado dentro de las políticas del Plan Maestro de Movilidad (PMM), el cual busca garantizar un transporte urbano sostenible, costo-eficiente, integrado, amigable con el medio ambiente y accesible para la ciudad.

Dentro de la ejecución del proyecto y conforme al acompañamiento que se viene realizando desde el inicio del proyecto esta Secretaría realizó el acompañamiento y la participación en la mesa técnica, que busca evaluar la ejecución del proyecto y establecer lineamientos para continuar con la implementación del mismo.

Así mismo, se firmó el convenio inter administrativo 2939 del 24 de junio de 2015, con el objeto de “Aunar esfuerzos institucionales, técnicos, pedagógicos, logísticos y administrativos que contribuyan a desarrollar de manera conjunta, coordinada y asociada la gestión intersectorial, la ejecución, seguimiento y evaluación del proyecto AL COLEGIO EN BICI”, del cual se hacen partícipes el Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDRD, y la Secretaría de Educación del Distrito Capital SED.

5.2.14. Redes ambientales peatonales seguras- RAPS

De acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, en su componente de Transporte No Motorizado, establece: *“La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.”*

En este sentido, establecer como proyecto específicamente para incentivar los desplazamientos a pie: la **Construcción de Redes peatonales** que pretendan el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad.

De acuerdo a lo anterior, la Administración Distrital estableció el proyecto denominado: *“Construcción, operación y conservación del espacio público peatonal. Desde una perspectiva integral, construir y conservar andenes y demás elementos de espacio público con el propósito de satisfacer la fracción de viaje que realizan los ciudadanos en este modo y promover los viajes no motorizados de una forma segura.”*, el cual planteó las siguientes metas:

Metas Plan de Desarrollo

Metas Plan de Desarrollo AREA	ITEM	METAS
PEATONES	CONSTRUCCIÓN	Habilitar 1.64 % el espacio de la ciudad, mediante la construcción de 518.715 m ² de Redes Ambientales Peonales Seguras

Ahora bien, las RAPS previstas para su ejecución prevista de acuerdo con los estudios adelantados¹² son:

Tabla 47 RAPS

RAPS	LOCALIDAD	ÁREA A INTERVENIR (M 2)	No CONTRATO DE EJECUCIÓN DE OBRA
LAS NIEVES	LAS NIEVES Y CANDELARIA	45.971	IDU 714 2014
TEUSAQUILLO	TEUSAQUILLO	59.801	IDU – 715 - 2014
KENNEDY - CENTRAL	KENNEDY	61.970	IDU 1345- 2014
CARVAJAL	KENNEDY	50.658	
RESTREPO	ANTONIO NARIÑO Y RAFAEL URIBE URIBE	40.590	
SUBA - RINCON	SUBA	104.000	IDU - 1783 - 2014

¹² La Secretaría Distrital de Movilidad adelantó en el año 2006 la contratación de la consultoría con la firma EPYPSA, cuyo objetivo fue “DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS –, ENMARCADAS EN LA ESTRATEGIA DISTRITAL DE PROTECCIÓN AL PEATÓN Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C. Y FACTIBILIDAD TÉCNICA, ECONÓMICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LA FASE I.”.

RED PEATONAL TINTAL ¹	KENNEDY	72.114	IDU - 1877-2014
----------------------------------	---------	--------	-----------------

Nota 1: Este proyecto no hace parte de los resultados de la Consultoría

Principales logros alcanzados

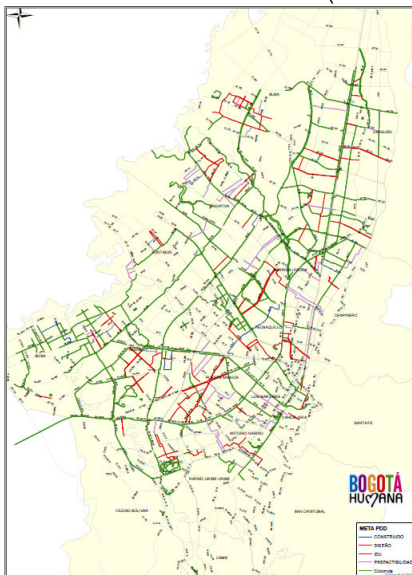
OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS - RED DE CICLORRUTAS (EN CALZADA Y ANDÉN)

La consolidación de los estudios de viabilización de los tramos de ciclorruta en calzada (bicicarriles) conforme a los conceptos emitidos desde los componentes de la DTI, DSCVT y la DCV, es la tarea que se desempeña desde el 2012 y se continúa realizando durante el 2015, en cabeza de la Dirección de Transporte e Infraestructura, por lo anterior y durante el 2015 se adelantaron las siguientes viabilidades:

Ilustración 64 Estado Bicicarriles Viabilizados 2015	
66.3 Km	CONDICION
	Ciclorrutas en calzada viabilizados por la SDM
+	
14.2 km	CONDICION
	Ciclorrutas en calzada en informe de factibilidad SDM
+	
23.1 km	CONDICION
	Ciclorrutas en calzada se encuentran en estudio de seguridad Vial y Estacionamiento SDM

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 65 Red de ciclorrutas en calzada (viabilizados) SDM



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

A continuación se relacionan los tramos viabilizados y en estudio por parte de la SDM durante el año 2015:

Ilustración 66 Ciclorrutas en Calzada viabilizados por la SDM y remitidos a DCV para Diseño de Señalización

ID	TRAMO VIBILIZADO	LONGITUD	LOCALIDAD	OFICIO ENVIO DCV	FECHA
93	FUCHA:BICICARRILY CICLORRUTA	3645	ANTONIO NARINO-PTE ARANDA - KENNEDY	SDM-DTI-8167-2015	22/01/2015
25	KR 64 ENTRE AC 100 Y AV. SUBA	315	SUBA	SDM-DTI-12861-2015	30/01/2015
108	CLL 187 entre AutoNorte y Carrera 19A	440	USAQUEN	SDM-DTI-31345-2015	13/03/2015
88	Calle 83A y DG 86A ENTRE KR 104 y KR 119 (COMPARTIDO-UNI)	3100	ENGATIVA	SDM-DTI-31345-2015	13/03/2015
105	AC 3 ENTRE AK 72 Y KR 70BKR 70B ENTRE AC 3 Y AC 6 (UNI)	1113	KENNEDY	SDM-DTI-31345-2015	13/03/2015
92	KR 80I ENTRE CL 70A SUR Y TV 79D	900	BOSA	SDM-DTI-31345-2015	13/03/2015
106	KR 67 ENTRE TV 66A Y AUTOSUR (UNI) Y KR 67 ENTRE AUTOSUR Y TV 66A(UNI)	1920	CIUDAD BOLIVAR	SDM-DTI-31345-2015	13/03/2015
100	AC 138 desde la Av. Boy hasta la AutoNorte -(unidireccional bus bici)	4000	SUBA	SDM-DTI-31345-2015	13/03/2015
107	KR 24C CON CL 52B SUR-BIDIRECCIONAL	620	TUNJUELITO	SDM-DTI-46633-2015	17/04/2015
41	CL 129 ENTRE AUTONORTE Y BOYACA(entre KR 72 Y KR 45)	5344	SUBA	SDM-DTI-46633-2015	17/04/2015
102	KR 7 entre CL 24 y CL 27 y CL 27 entre KR 7 y KR 10	490	SANTAFE	SDM-DTI-46633-2015	17/04/2015
109	KR 68I ENTRE AVBOYACA Y AC 26SUR E W	2370	KENNEDY	SDM-DTI-46633-2015	17/04/2015
111	Carrera 89 entre Avenida Calle 90 y Avenida Calle80	2260	ENGATIVA	SDM-DTI-652111-2015	25/05/2015
113	Carrera 91 entre Avenida Calle 90 y Avenida Ciudad de Cali	1424	ENGATIVA	SDM-DTI-652111-2015	25/05/2015
98	CLL 64 C entre AV.KR 68-KR 70 / Calzada Norte y sur -INU-SEG	1880	ENGATIVA	SDM-DTI-652111-2015	25/05/2015
95	Carrera 110 entre Av. Calle 80 y Av. Calle 72	2504	ENGATIVA	SDM-DTI-72057-2015	05/06/2015
101	KR 103A Desde la Av. Cl. 80 hasta la Av. Cl. 73A(BIDIRECCIONAL) - KR 103 Desde la CL 73A hasta la Av. Cl. 72(UNIDIRECCIONAL)	1110	ENGATIVA	SDM-DTI-80605-2015	22/06/2015
116	KR 68H ENTRE AC 63 Y AC 80	4270	ENGATIVA	SDM-DTI-72057-2015	05/06/2015
104	KR 54 ENTRE TV 44 Y AUTOSUR W	860	TUNJUELITO	SDM-DTI-72057-2015	05/06/2015
117	KR 69 ENTRE AC 80 Y AC 72	1100	ENGATIVA	SDM-DTI-72057-2015	05/06/2015
118	AC 22 ENTRE AK 40 Y AK 60, AK 60 ENTRE AC 22 Y CL 22B, KR 43A ENTRE AC 22 Y CL 25 Y KR 44A ENTRE CL 25 Y AC 22	5210	TEUSAQUILLO	SDM-DTI-72057-2015	05/06/2015
115	CL 19SUR ENTRE AK 14 Y KR 11+ KR 11 ENTRE CL 19SUR Y CL 17A SUR (UNI) +	2052	ANTONIO NARIÑO	SDM-DTI-85804-2015	02/07/2015

ID	TRAMO VIBILIZADO	LONGITUD	LOCALIDAD	OFICIO ENVIO DCV	FECHA
	CL 17A SUR ENTRE KR 11 Y KR 10				
114	KR 19 entre CL 6 y CL 13	952	LOS MARTIRES	SDM-DTI-89658-2015	09/07/2015
125	CL 66 ENTRE AK 24 Y AK 7	1690	BARRIOS UNIDOS	SDM-DTI-94421-2015	21/07/2015
130	CL 66 ENTRE AK 30 y AK 24 (SEG- UNID	760	BARRIOS UNIDOS	SDM-DTI-94421-2015	21/07/2015
119	Calle 167 entre KR 72 y KR 45 (UNIDIRECCIONAL 2 COSTADOS)	1980	USAQUEN	SDM-DTI-98150-2015	28/07/2015
123	CARRERA 100 ENTRE DG 15A Y DG 16	820	FONTIBON	SDM-DTI-98150-2015	28/07/2015
110	Calle 10 entre Carrera 8 y Avenida Carrera 30	2440	LOS MÁRTIRES	SDM-DTI-101120-2015	03/08/2015
131	CL 64 ENTRE AK 7 Y AK 30 (SEG- UNID)	2520	BARRIOS UNIDOS	SDM-DTI-101120-2015	03/08/2015
121	CALLE 27SUR ENTRE AK 14 Y KR 24- CL 28 SUR ENTRE AK 14 Y KR 24- KR 21 ENTRE CL 28SUR Y CL 27SUR (UNI)	1470	RAFAEL URIBE	SDM-DTI-133061-2015	06/10/2015
138	CL 27A SUR ENTRE KR 12D Y AK 10	1340	ANTONIO NARIÑO	SDM-DTI-133061-2015	06/10/2015
132	TV 52 ENTRE DG 16 SUR Y AK 50 (COMPARTIDO)	960	PUENTE ARANDA	SDM-DTI- 137463 -2015	15/10/2015
139	CONEXIÓN ID.116_CL72 (UNI-SEG)	220	ENGATIVA	SDM-DTI- 137463 -2015	15/10/2015
140	CONEXIÓN AC 80 X KR 68C	270	ENGATIVA	SDM-DTI- 137463 -2015	15/10/2015
133	CL 161 ENTRE AK 15 Y AK 9 (SEG-UNI)	600	USAQUEN	SDM-DTI- 145205-2015	30/10/2015
143	KR 65 ENTRE AC 9 Y AC 13 E Y W (UNID-SEG)	1540	ENGATIVA	SDM-DTI- 145205-2015	30/10/2015
144	KR 8A ENTRE CL 88 Y CL 100	1811	CHAPINERO	SDM-DTI- 145205-2015	30/10/2015
	TOTAL	66300			

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Tabla 48 Ciclorrutas en Calzada en informe de viabilización para remisión a Diseño de Señalización

ID	TRAMO ESTUDIO	MTS	LOCALIDAD
112	Tv. 94 entre Av. CL 80 y Av. CL 90	2816	ENGATIVA
122	CARRERA 104 ENTRE DG 15A Y DG 16	860	FONTIBON
124	CL 76 ENTRE AK30 Y AK20	2620	BARRIOS UNIDOS
129	CARRERA 13 ENTRE CL 1 Y CL 4 (SAN JUAN DE DIOS)	1150	SANTA FE
142	TV 93 ENTRE AC 26 Y CL 66A	1428	ENGATIVA
135	Calle 76A entre Carrera 94 y Carrera 86	818	ENGATIVA
134	Carrera 96 Calle 75 Carrera 94 Calle 80	820	ENGATIVA
149	CL 44 ENTRE AK 60 Y KR 45	2680	TEUSAQUILLO
148	KR 112A ENTRE AC 80 Y CL 72 F	1008	ENGATIVA
	TOTAL	14200	

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Tabla 49 Ciclorrutas en Calzada en estudio de Seguridad y Vial y Estacionamiento (prefactibilidad)

ID	TRAMO ESTUDIO	MTS	LOCALIDAD
103	KR 60 ENTRE DG 2 Y AC 6-UNI Y KR 56 ENTRE AC 6 Y CL 2	3280	PUENTE ARANDA
137	Tv. 94L entre Av. Calle 90 y Av. Calle 80.	1390	ENGATIVA
147	KR 65 ENTRE CL 67B Y AC 68 - COMPARTIDA - KR 65 ENTRE AC 68 Y AC 80 COMP-BIC UNI SEG	2760	BARRIOS UNIDOS
126	Carrera 113 entre Av. Calle 80 y Carrera 110G por Calle 72F	2085	ENGATIVA

ID	TRAMO ESTUDIO	MTS	LOCALIDAD
146	CL 63 entre KR13 hasta KR 17, DG 61B entre KR 17 hasta CL 57 y TV 28 desde CL 57 hasta CL 53B con KR 28	2433	CHAPINERO
151	CL77 ENTRE KR 110 Y KR 114	671	ENGATIVA
150	CL78 ENTRE KR 110 Y KR 114	656	ENGATIVA
154	CL 8SUR ENTRE AK 68 Y KR 68C(COMP) y KR 69 ENTRE KR 68C Y KR 72JBIS (BDSEG)	2980	KENNEDY
157	CL 42 ENTRE TV78H Y KR 79 Y TV 78J ENTRE CL41S Y CL 42S	2260	KENNEDY
156	KR 74 ENTRE CL 40H SUR Y DG 44 SUR	2340	KENNEDY
158	KR 58 ENTRE TV 56A Y AC 68	840	BARRIOS UNIDOS
162	URB. EL ENSUEÑO	1488	CIUDAD BOLIVAR
TOTAL		23183	

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS-PROYECTOS ESTRATEGICOS

Dado que es un proyecto interinstitucional entre el IDU, Secretaria Distrital Planeación, EAAB, Ambiente, Alcaldía Mayor, Alcaldías Locales, UAESP y la SDM entre otras, por parte de esta Secretaría se adelantaron las siguientes acciones:

- Participación en la mesa interinstitucional, bajo la coordinación de la Alcaldía Mayor.
- Se emite concepto de viabilidad y recomendaciones generales para la implementación del mismo.
- Se logra el desarrollo de los diseños (versión inicial) de señalización para la implementación en los tramos nuevos y los existentes.
- Se apoya en el proceso de socialización del IDU, y se aclaran inquietudes presentadas por la comunidad

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS-PROYECTOS ESTRATEGICOS-INTERVENCION INTEGRAL KR 13

- El proyecto hizo parte de la agenda del comité sectorial el pasado 21 de agosto con el acompañamiento de la Secretaria de Movilidad, el Director General del IDU y el acompañamiento de TransMilenio, como respuesta a las mesas previas de trabajo interinstitucional y a las directrices dadas por esta Secretaría.
- En el mismo se realiza una breve descripción de las posibles propuestas para mejorar la movilidad sostenible del corredor de la AK13 entre la CL 32 y CL63.
- TransMilenio presenta sus recomendaciones generales, teniendo en cuenta el número de rutas que circulan actualmente del SITP y la carga de pasajeros que presentan las mismas en las horas pico.
- El IDU presenta a la mesa los avances al interior de la entidad para la línea metro, teniendo en cuenta que la AK13 hace parte del mismo y se proyectan intervenciones de obra de espacio público futuras para la ciudad sobre el corredor, que incluyen andenes y ciclorruta en calzada.

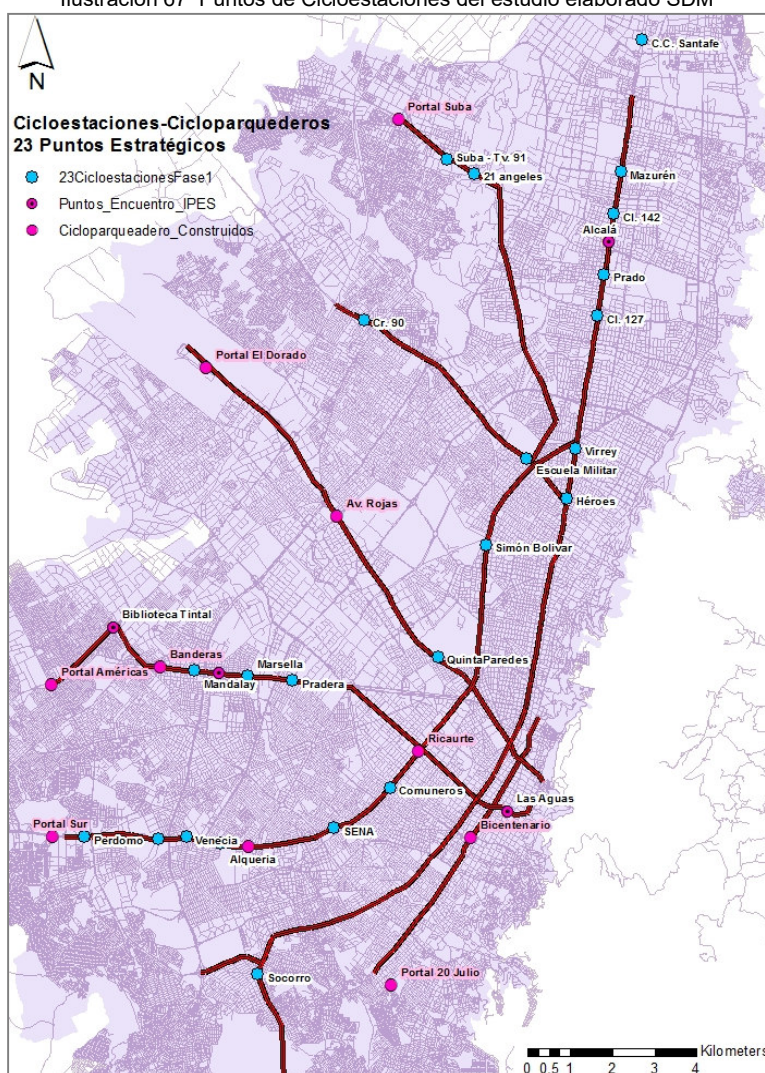
OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS -SERVICIOS COMPLEMENTARIOS CICLOPARQUEADEROS

La Secretaría Distrital de Movilidad, entregó en el 2014, el documento “Definición: priorización de la red de cicloestaciones y ciclo parqueaderos, asociados a la red troncal de transmilenio”, resultado del trabajo interinstitucional entre el IDU, TransMilenio S.A. y SDP.

Con este trabajo se definieron los puntos de ubicación estratégica de las veintitrés Cicloestaciones – Cicloparqueaderos de la Ciudad, buscando fortalecer el parqueo de bicicletas asociado a la red de transporte masivo, de tal manera que el usuario habitual y el potencial tenga como alternativa del intercambio modal, es decir, que el usuario tenga la posibilidad de llegar a las estaciones o portales de la red de transporte masivo a través de las redes de las ciclorrutas y tener acceso a zonas e infraestructuras destinadas al parqueo de sus bicicletas, generando a su vez la posibilidad de equilibrar las demandas de usuarios, al poder desplazarse en bicicleta en un tiempo muy corto a una estación cercana donde la capacidad remanente le permita un ingreso rápido, seguro y con acceso a la ruta que cubre su deseo de viaje.

Es importante anotar que la información remitida el Instituto de Desarrollo Urbano IDU sirve como insumo primordial para el desarrollo de las mesas interinstitucionales adelantadas en el 2015 para la definición de los puntos a intervenir:

Ilustración 67 Puntos de Cicloestaciones del estudio elaborado SDM



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

SOCIALIZACIONES CICLORRUTAS EN CALZADA (BICICARRILES)

Dentro de los principales logros se encuentra haber acompañado al IDU en los procesos de socialización de más de 50 km de bicicarriil implementados en diferentes localidades, y actualmente se encuentra en el proceso de implementación de otros cerca de 60 km. Junto al proceso de implementación, es importante decir que la SDM hace parte del acompañamiento técnico de estudios técnicos y el seguimiento en vía. De igual forma se acompaña las jornadas de inauguración de bicicarriiles.

Ilustración 68 Socialización de bicicarriiles en JAL de Fontibón.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

PROMOCION DE LA BICICLETA

PASOS SEGUROS

Ilustración 69 Registro Fotográfico: Pasos seguros ciclorruta Ciudad de Cali por Américas 2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Esta estrategia surge por la necesidad de contar pasos que brinden seguridad vial en intersecciones y segmentos de la red de ciclorrutas, garantizado la prioridad de ciclistas y peatones en pasos naturales de conexiones. Por medio del intervención del grupo guía, en vía se prioriza y regula el paso de los actores en mención, mejorado de esta manera los viajes en los modos no motorizados. Aunado a lo anterior se realiza entrega de material para ciclista que mejora la calidad de sus viajes (entrega de chalecos reflectivos, tobilleras reflectivas, cuello, silbatos, tulas reflectivas, termos, impermeables plásticos, entre otros materiales propios para ciclistas).

Ilustración 70 Registro Fotográfico: Pasos seguros ciclorruta Av. Boyacá 2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 71 Registro Fotográfico: Pasos seguros ciclorruta Av. Villavicencio 2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 72 Registro Fotográfico: Pasos seguros ciclorruta Av. 63 por Av. Cali 2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Esta estrategia inicia en el mes de Abril de 2015 los lunes y viernes (am y pm) cada 15 días del mes, pero dada la necesidad de intervención en vía para garantizar el paso de ciclistas se intensifican las jornadas todas las semanas lunes, miércoles y viernes en horas pico de la mañana y tarde.

Ilustración 73 Registro Fotográfico: Pasos seguros ciclorruta Av. Ciudad de Cali y Ciclorruta KR 19 2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Tabla 50 Puntos de Intervención Pasos Seguros

Puntos de Intervención "Pasos Seguros"	
1	Av. Ciudad de Cali con Av. Américas
2	Av. Américas con Av. Boyacá
3	AutoSur con Kr 50B (Escuela de Cadetes Gral. Santander)
4	Autosur con Cll 54 Sur
5	Autosur con Kr 73
6	Kr 71B (Av. Ciudad de Villavicencio) con Cll 57B Sur
7	Kr 71B (Av. Ciudad de Villavicencio) con Av. 1° de Mayo
8	Av. Ciudad de Cali con Kr 71B (Av. Ciudad de Villavicencio)
9	Av. Ciudad de Cali con Calle 66A
10	Cl 170 con Kr 15 (Canal Torca)
11	Cll 100 con Kr 15
12	Kr 11 con Cll 85
13	Kr 30 (NQS) con Cll 19 (Sobre las dos orejas)
14	Kr 19 con Cll 127BBis
15	Av. Boyacá con Cll 127A Bis
16	Cll 13 con Kr 103 (Almacén Éxito)
17	Av. Agoberto Mejía con Av. Américas

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

JUEGO DE ROLES (DSVST-DTI):



Esta estrategia se viene desarrollando desde el 2014 y se encuentra en cabeza de la Dirección de Seguridad Vial con apoyo y acompañamiento de la DTI. Proceso de sensibilización que consiste en montar en bicicletas a otros actores viales como: conductores, peatones, motociclistas, etc., con la intención de ponerlos en situación y que a través de la experiencia se concienticen de las dificultades del rol de los ciclousuarios en el sistema vial.

Así mismo, con base en las constantes manifestaciones verbales y escritas realizadas por usuarios de bicicleta quienes expresan que diariamente son víctimas de agresiones por parte de conductores de servicio público colectivo, la Secretaría Distrital de Movilidad propone realizar un juego de roles en la vía en el marco del pacto por la Seguridad Vial de los Ciclousuarios.

El objetivo de la actividad es generar un espacio en el que los conductores de servicio público individual experimenten el rol de los ciclistas en la vía de tal forma que puedan vivir las diferentes situaciones que afrontan estos actores viales en la ciudad, procurando inculcar un cambio comportamental con el fin de comenzar a armonizar la convivencia en la vía entre los diferentes actores.

La SDM ya ha realizado 15 juegos de roles con distintos grupos y entidades como Taxi Expresss, DINA, Veeduría Distrital, SENA, Asocolflores y Secretaria de Integración Social¹³, sumado

En el marco de la VIII Semana de la Bicicleta, la Secretaria de Movilidad adelanto el “Juego de Roles en doble vía”, en el que participaron aproximadamente 20 operadores de Consorcio Express y 10 ciclistas urbanos intercambiando su rol en la vía con el propósito de conocer de primera mano las situaciones de riesgo con las que se pueden encontrar en la vía.

Como aspecto diferenciador, en esta oportunidad los ciclistas tuvieron la oportunidad de utilizar el simulador en el cual se preparan los operadores, y el objetivo era evaluar la destreza en la conducción de los tipos de vehículos que se usan en la troncal de Transmilenio. Frente a los riesgos que se presentan, la presión de la operación entre otros factores, como servicio, congestión vehicular, usuarios imprudentes, entre otros ³

Ilustración 74 Charla de inicio Juego de Roles Semana de la Bicicleta 2015

¹³ Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – Documento-ciclistas juego de Roles 2015 Semana de la Bicicleta 2015.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

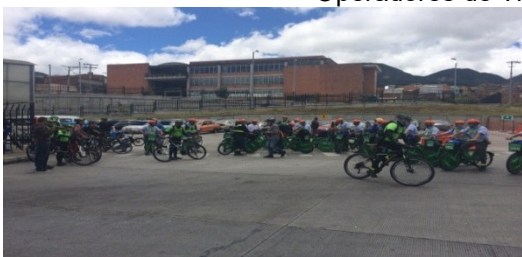
Ciclistas en Simulador



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura



Operadores de Transporte en rol de ciclistas



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura



ASESORIA DE CICLOPARQUEADEROS

La implementación de cicloinfraestructura complementaria, el caso de los cicloparqueaderos, es trascendental al momento de mejorar la condición de movilidad de los ciudadanos que toman la decisión de usar la bicicleta como transporte. En primer lugar porque la ciudad tiene poca oferta de cicloparqueaderos públicos, al igual que la misma institucionalidad. El temor a que le roben su bicicleta logra disminuir sustancialmente el deseo de usar la bicicleta, de igual forma no saber dónde se puede dejar.

Ilustración 75 Cicloparqueadero en materia.

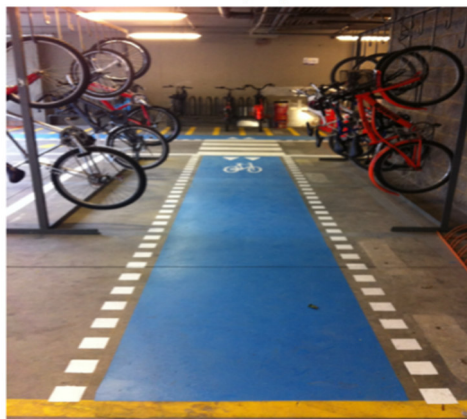


Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Dentro de los alcances de la Política Pública de la bicicleta, se busca la aplicación en las Entidades Distritales del Acuerdo 236 de 2006 "Por el cual se adecuan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital", que cita en su artículo 1º: "Las entidades públicas del Distrito Capital deberán acondicionar un espacio en sus parqueaderos que ofrezca seguridad para parquear bicicletas, de acuerdo a los recursos disponibles y a la capacidad instalada".

Tener infraestructura segura para parquear la bicicleta es una forma de promover su uso, por esta razón, la Secretaría de Movilidad invita a que sean adecuados espacios destinados a cicloparqueaderos y/o infraestructura propuesta para tal fin en las entidades distritales, para ello envía oficio a cada una de estas entidades y ofreciendo asesoramiento, poniendo de entrada el ejemplo que en la misma SDM se implementó.

Ilustración 76 Cicloparqueadero SDM



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

De la misma forma el decreto 034 de 2006 "Por el cual se establecen las normas para los inmuebles habilitados como estacionamientos en superficie y se acogen los diseños de espaciopúblico y fachadas."

La SDM acompaña a través del equipo de DTI el proceso de implementación de cicloparqueaderos en entidades de carácter público (distritales y nacionales, al igual que empresas privadas. Dicho acompañamiento tiene como alcance asesorarlos en cual puede ser el proceso, no implica hacer los diseños ni tampoco la implementación, esto corresponde a cada entidad o empresa. Tal vez lo más relevante es que sumado al tema cicloparqueaderos se hace alusión a las diferentes estrategias que la SDM lleva a cabo en cuanto a promoción, partiendo desde su propia experiencia.

Ilustración 77 Campaña promoción al interior de la SDM



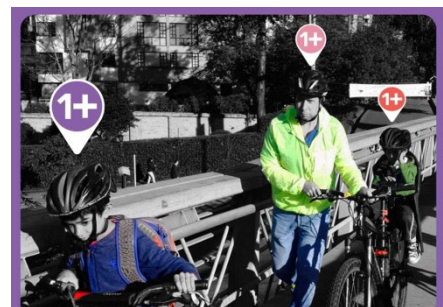
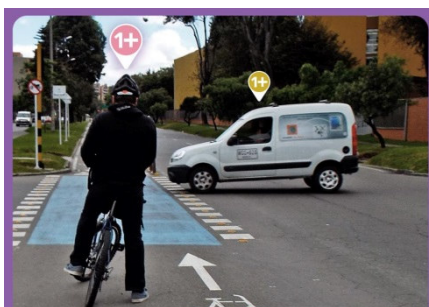
Queremos *proponer soluciones para la movilidad*, ver que es posible un **futuro mejor**, por eso, es hora de reconocer a los que *hacen las cosas bien* cuando son *peatones, ciclistas, motociclistas o conductores*.

Empecemos por algo, si **cada uno de nosotros** se va contagiando, dentro de poco veremos *cambios significativos*,

YO SOY 1+ y quiero que muchos digan **1+.**

Porque vale la pena reconocer lo bueno.

Campaña liderada por la Oficina Asesora de Comunicaciones con acompañamiento de la DTI, de consolidación de los valores Tolerancia, Corresponsabilidad, Pertenencia y Solidaridad, busca que las y los ciudadanos aporten su grano de arena para vivir y movilizarse en una ciudad más tranquila y amable.



CAMPAÑAS

Monta y Suma

Haber logrado generar estrategias de promoción de uso de la bicicleta en comunidades específicas y estratégicas. Lograr que cientos de personas hayan al menos contemplado el uso de la bicicleta como medio de transporte. Inducir a que decenas de personas empezaran a utilizar la bicicleta como medio de transporte. Aportar para el evidente incremento del uso de la bicicleta en Bogotá. Visibilizar las diferentes estrategias que realiza el Distrito para la promoción del uso de la bicicleta. Mejorar la calidad de vida a quienes cambiaron su estilo de vida. Luego del proceso de Monta & Suma, muchas personas continuaron utilizando la bicicleta ya no por el beneficio que recibían sino porque ya habían cambiado su hábito de movilidad.



Monta & Suma es una estrategia que busca modificar hábitos de movilidad en las personas. El proceso de cambio se divide en cuatro pasos que van de lo emocional hacia lo informativo. De tal

forma que al final de la estrategia la persona estará en capacidad de utilizar la bicicleta como medio de transporte. El primer paso es una charla de motivación denominada Cambiando el Chip, el segundo paso es una charla sobre seguridad vial y comportamiento en el tránsito, y una charla mecánica para aprender a cuidar la bicicleta. El tercer paso es un recorrido en bicicleta que busca mostrar empíricamente las ventajas que ofrece andar en bicicleta y al mismo tiempo romper los mitos existentes. Por último, la estrategia finaliza dándoles estímulos a las personas que empiecen a utilizar la bicicleta. El resultado esperado es que las personas comiencen a utilizar la bicicleta gracias a la información recibida y a los estímulos que se les dé, pero que al final del proceso lo hagan ya como un estilo de vida.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Monta y Suma felicita a Janeth Huertas por ser la ganadora de la bici y a los 62 participantes que durante 4 meses demostraron que este medio de transporte es la nueva alternativa de movilizarse por la ciudad.
¡Gracias Biciusuarios!



Esta estrategia nació internamente en la Secretaría Distrital de Movilidad en un momento en que los usuarios de la bicicleta de la entidad lograron generar una transformación física del parqueadero generando orden y particularmente una priorización para quienes llegaban en bicicleta y para quienes tenían una discapacidad física.

Un principal logro de la estrategia fue incrementar el uso de la bicicleta dentro de la entidad, haciéndola visible y de esta forma lograr que quienes toman decisiones sobre el tema de movilidad supieran cómo es andar en bicicleta. También es importante que la entidad cabeza del sector movilidad fuera la que liderara, a través del ejemplo, un proceso de cambio en el hábito de movilidad.

Gracias al éxito de la campaña en el que se logró aumentar el número de usuarios de bicicleta dentro de la Entidad, se decidió expandir la campaña a otras entidades del Distrito. Esta segunda fase también fue exitosa, y fueron varias las entidades que decidieron sumarse a la estrategia. Por tal razón, se decidió hacer una nueva expansión esta vez con el objetivo de llegar a entidades nacionales, a empresas y a universidades. De tal forma que esta estrategia ha llegado a diferentes sectores de la población, logrando que decenas de personas hayan contemplado la bicicleta como medio de transporte.

A continuación se clasifican los lugares en los que se ha implementado la estrategia según si son entidades del Distrito, entidades públicas de carácter nacional con sede en Bogotá, empresas y universidades.

Ilustración 78 Monta y Suma

MONTA Y SUMA	
Entidades del Distrito	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Hacienda Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Hábitat Secretaría Distrital de Cultura Unidad de Mantenimiento Vial Fondo de Vigilancia y Seguridad Canal Capital Transmilenio S.A., Instituto para la Educación y el Desarrollo Pedagógico
Entidades Nacionales	Ministerio de Transporte Sena Instituto Nacional de Salud Consejo Superior de la Judicatura Instituto Nacional de Metrología Instituto Geográfico Agustín Codazzi Ministerio de las Telecomunicaciones Senado de la República.
Empresas	Asocolflores Econometría Itelca Lan Icontec CristaCryl, Juan Valdez
Universidades	EAN Área Andina Universidad Externado de Colombia

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

En la estrategia Monta & Suma participan personas de diferentes dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, tales como la Oficina Asesora de Comunicaciones (OAC), la Dirección de Transporte e Infraestructura (DTI), la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito (DSVCT) y la Dirección de Control y Vigilancia (DCV). Normalmente la OAC es la que coordina las

diferentes actividades, mientras que las demás dependencias tienen a cargo actividades específicas, como lo son la Charla Cambiando el Chip a cargo de la DTI, la charla de seguridad vial a cargo de la DSVCT, la charla mecánica a cargo de la DCV y el ciclopaseo coordinado por la DCV. Lo anterior significa que se trata de una estrategia de la Entidad y que cuenta con una variedad de personal necesario para su buen desarrollo.

Las principales dificultades se presentaron con la continuidad interna de las empresas en un proceso que requiere constancia, propaganda, difusión y que internamente haya credibilidad. No ha sido fácil la convocatoria interna por parte de las empresas. En algunos casos el cambio de fechas por parte de la empresa o entidad hizo difícil la planeación de actividades.

Se trata de una estrategia que busca atacar grupos específicos, y llevarles un proceso para que cambien hábitos de movilidad. Es una estrategia cuyo proceso tiene una lógica, y que sin uno de los pasos falta será más difícil lograr el cambio. Por tratarse de un proceso de cambio de paradigma, siempre habrá población a la que llegar. Quienes dicten las charlas o talleres que hacen parte del proceso deben estar convencidos del discurso que transmitan para que logren contagiar al público.

Ilustración 79 Cambiando el chip



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

La Charla Cambiando el Chip permitió que la DTI hiciera promoción del uso de la bicicleta no desde lo técnico sino desde la experiencia. Se logró llegar a diferentes comunidades para estimular y convencer del uso de la bicicleta. Se logró explicar a la ciudadanía temas técnicos de la movilidad.

La Charla Cambiando el Chip es una charla de motivación que transmite una experiencia personal de cómo la bicicleta ha generado una buena calidad de vida. La charla se divide en tres momentos.

El primero es compartir la experiencia de viajar en bicicleta por Colombia, en este momento se narran 7 viajes que se han realizado por “personas comunes y corrientes” superando muchas dificultades físicas, geográficas, logísticas y de seguridad.

La segunda parte de la charla narra el proceso ciudadano alrededor de la bicicleta en Bogotá que logró generar hábitos constructivos desde la ciudadanía, en el que se mencionan los proyectos ciudadanos y de las universidades que se han desarrollado y que han logrado impactar positivamente en los nichos en los que se ha trabajado, logrando que se aumenten los viajes en bicicleta independientemente de lo que haya realizado el Distrito.

Por último se explica por qué el uso de la bicicleta es una estrategia para enfrentar diferentes problemáticas que tiene la ciudad, se exponen sus ventajas para el usuario y los beneficios para la ciudad, las razones por las que Bogotá es una ciudad indicada para el uso de la bicicleta, y los

proyectos que se vienen implementando en la ciudad para inducir a que más personas usen este medio de transporte.

Al finalizar la charla la persona habrá tenido una inspiración e información para que pueda contemplar el cambio de hábito y así empezar a utilizar la bicicleta como medio de transporte.

La charla se ha dictado a través de diferentes convocatorias. En algunos casos abierta al público de una comunidad específica, y en otro en grupos específicos como clases en universidad o colegio, o empresas o entidades. Adicionalmente, muchas de las charlas se han dictado en el marco de la estrategia Monta & Suma.

Haber transmitido varios mensajes a decenas de auditorios. Haber inspirado e inducido a que sí se puede utilizar la bicicleta como medio de transporte. Haberle llegado a diversas poblaciones como colegios, universidades, empresas, entidades públicas, foros. Haber resuelto dudas e inquietudes alrededor del uso de la bicicleta como medio de transporte.

A continuación se hace mención de colegios, universidades, empresas o eventos en los que se ha dictado la charla Cambiando el Chip por fuera de la estrategia Monta & Suma.

Tabla 51 Charla cambiando el CHIP

Colegios	Colegio Helvetia Gimnasio Moderno Gimnasio los Monjes Gimnasio Felix Gimnasio Juan de la Cruz Varela
Universidades	Universidad de los Andes Universidad Piloto Universidad Nacional Universidad Externado Universidad Javeriana Escuela de Ingenieros Universidad Católica Universidad Jorge Tadeo Lozano Universidad del Bosque
Eventos particulares o empresas	Bogotá Sus Jam Club Delta Centro Local Barrios Unidos 14 Ochomiles Seminario de Movilidad Sostenible Torre Colpatria

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

La principal dificultad ocurrió en la comunicación por parte de quien organizaba la charla, de manera particular, cuando se trata de invitación abierta a un público, las personas no siempre se enteraron de la charla. Esta charla se debe dictar a personas que están en capacidad de tomar decisión sobre su movilidad, por eso se sugiere que se optimice dictándola a personas en universidades o en empresas, y en colegios solamente a los cursos más altos. Tampoco es óptimo dar la charla a población mayor que difícilmente está dispuesta a utilizar la bicicleta como medio de transporte.

Esta es una Charla que permite que la Secretaría Distrital de Movilidad llegue a diferentes públicos no de la manera tradicional abordando el tema desde lo técnicos, sino generando conocimiento e inspiración para que las personas se animen a utilizar la bicicleta como medio de transporte.

DEJESE VER

La estrategia "DÉJESE VER", tiene como objetivo aumentar la seguridad vial de los ciclistas haciéndolos visibles en vía en el horario de 6pm a 6am; teniendo en cuenta que la Administración Distrital busca generar escenarios de seguridad propicios para el desarrollo de esta actividad, buscando la transformación física de la ciudad y los hábitos de comportamiento de los ciclistas.

Se realiza mediante la entrega de material reflectivo (guantes, pecheras, tulas, cubre morrales, luces, tobilleras y silbatos, etc) en un horario de 5 pm a 7 pm, en los puntos de la ciudad por donde circulan la mayor parte de los ciclistas de la ciudad.

Esta actividad se desarrolla en conjunto con la Dirección de Transporte e Infraestructura, la Dirección de Control y Vigilancia y la Oficina Asesora de Comunicaciones.

Ilustración 80 Déjate ver



PUNTOS DÉJESE VER	
1.	Cra 19 con 134
2.	127 con Suba
3.	Canal Salitre con Av. Boyacá
4.	Calle 26 con Av. Cali
5.	Biblioteca Tintal
6.	Portal Tunal
7.	Carrera 10 con Calle 6
8.	Museo Nacional
9.	Américas con Banderas
10.	NQS con Campin
11.	Canal Salitre con Av. Suba
12.	Calle 80 con Av. Cra 68
13.	Bicicarril 50 con Av. Esperanza

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

La campaña inicia en el 2014 y se da continuidad en el 2015 dada la acogida por parte de los ciclistas se continua desarrollando durante todo el 2015, entregando el material reflectivo y luminoso en los puntos en mención (rotativos) dado que son puntos con un alto volumen de ciclistas.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

PROYECTOS ESTRATEGICOS INTERINSTITUCIONALES - AL COLEGIO EN BICI

- 84 Colegios Vinculados en la ciudad al proyecto.
- 11.000 niños capacitados.
- 6 localidades en desarrollo.
- 225.000 viajes seguros, viajes de los estudiantes desde sus hogares al centro educativo con el acompañamiento de los guías del proyecto.
- 61 rutas de confianza en operación.

Ilustración 81 Al Colegio en Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Se establece la necesidad de dar continuidad a proyectos como el implementado AL COLEGIO EN BICI, el mismo se presenta como una visión de cambio en la forma de transporte de los estudiantes desde sus hogares al centro educativo, y se convierte finalmente en un trabajo educativo apuntando al futuro de esta ciudad en movilidad sostenible y amigable, un ciudad con cultura de bicicleta.

El proyecto debe enfatizar en los resultados positivos ya obtenidos en el proyecto AL COLEGIO EN BICI, y presentar un mayor alcance para la ciudad, entendiendo que el mismo solo se desarrolla en instituciones públicas y en algunas zonas (localidades) de la ciudad, la iniciativa debe ser dirigida entonces a toda la ciudad e incluir la participación de centros educativos privados o en concesión.

En los proyectos de bicicleta, es fundamental la pedagogía y la infraestructura, sin embargo como el proyecto presenta un componente de operación, se debe contemplar adicionalmente el suministro y mantenimiento de todos los elementos para la operación en campo, en este caso se tendría como

principal elemento la bicicleta y los elementos de protección como el casco, la incorporación compra o mantenimiento de la infraestructura (ciclo parqueaderos, talleres etc.) y/o del vehículo.

ONDA BICI SEGURA



Cambia tu manera de moverte

Acuerdo No. 558 de 2014 “Por medio del cual se establece en el distrito capital la estrategia “onda bici segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas”.

En el marco de lo anterior la Secretaría Distrital de Movilidad implemento la Estrategia Distrital “Onda Bici Segura”, en el marco del Acuerdo 558 de 2014 “Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas”, con el propósito de mejorar tanto las condiciones de seguridad ciudadana como las de seguridad vial para los usuarios de este medio de transporte, diseño e implemento dicha estrategia, la cual consiste en el acompañamiento institucional por parte de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad a los biciusuarios, en diferentes rutas a lo largo de todo el Distrito capital los días martes y jueves en las jornadas mañana de 6:00am a 9:00am y en la tarde de 16:30pm a 7:00pm.

El principal componente de esta estrategia es la implementación de corredores que conecten diferentes lugares de la ciudad, en este sentido tanto los recorridos como los horarios serán planificados de tal forma que sean atractivos y generen afluencia de usuarios de este medio de transporte. Estos recorridos se vienen implementando desde del mes de abril del año 2015 y a la fecha el Distrito Capital cuenta con 4 Rutas “Onda Bici Segura” que se han consolidado por la acogida y presencia de ciclistas a lo largo de estos corredores.

En estas campañas se cuenta con personal profesional denominado “Guías de Ciclorrutas”, con el fin de propender por el uso responsable de la bicicleta como medio de transporte, realizando actividades de control y vigilancia sobre la red de ciclorrutas de Bogotá, así como la entrega de material reflectivo (pecheras, guantes, tobilleras), silbatos, manuales, planos entre otros.

Ilustración 82 Jornadas Onda Bici

Jornada Onda Bici Segura Ruta Calle 63 punto Univ.
Nacional



Jornada Onda Bici Segura Ruta Alameda Porvenir punto
Biblioteca El Tintal



Jornada Onda Bici Segura Ruta Avenida Carrera 19 -Carrera 19 con Calle 100



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Conforme a lo descrito previamente y de acuerdo a las funciones asignadas a esta Secretaría en el marco del Acuerdo “Onda Bici Segura”, esta entidad, constituyo el documento técnico de la estrategia donde se definieron, los objetivos estructurantes, marco normativo, periodicidad, corredores, horarios, operación, logística y por último indicadores.

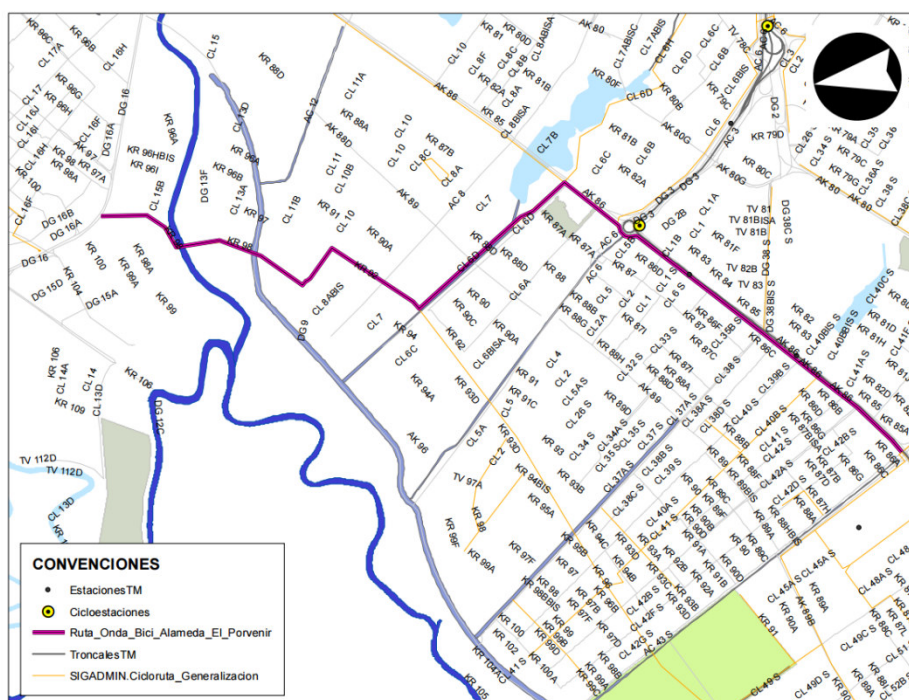
Así mismo, la SDM implementó la estrategia en abril de 2015 por medio de la puesta en marcha de tres corredores: Alameda El Porvenir, Calle 63 y Av. Carrera 19 y actualmente se encuentra en etapa de pre-operación el cuarto corredor Calle 80, a continuación se ilustra cada uno de los recorridos de implementados hasta la fecha, en el marco de la estrategia en mención:

Ilustración 83 Tres rutas con la estrategia implementada

Ruta 1

RUTA 1	DESCRIPCION
ALAMEDA EL PORVENIR	Inicia en el Portal de las Américas, siguiendo la ciclorruta de la Avenida Ciudad de Cali sobre su costado occidental, hasta la Calle 6D (Biblioteca El Tintal), en este punto hacia el occidente sigue el circuito de la ciclorruta de la Calle 6D hasta encontrarse con la Alameda El Porvenir siguiendo hasta la Calle 13. Recorrido aproximado: 6.2 kilómetros. Localidades beneficiadas: Bosa, Kennedy y Fontibón.

Ruta Alameda el Porvenir

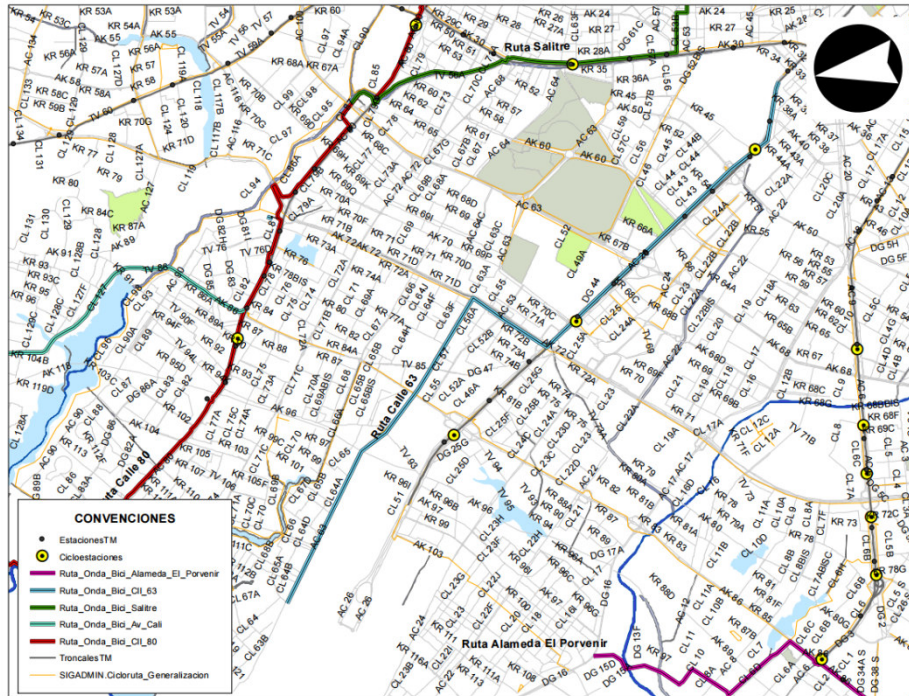


Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ruta 2

RUTA 2	DESCRIPCION
CALLE 63	Inicia en Calle 63 con carrera 112 en la Localidad de Engativá utilizando las ciclorrutas de la Calle 63, Av. Boyacá, Calle 26 sobre el separador central hasta la Carrera 50 continuando sobre la ciclorruta del costado norte hasta la entrada de la Universidad Nacional de Colombia. Recorrido aproximado: 9.8 kilómetros. Localidades beneficiadas: Engativá, Teusaquillo y Fontibón.

Ruta Calle 63

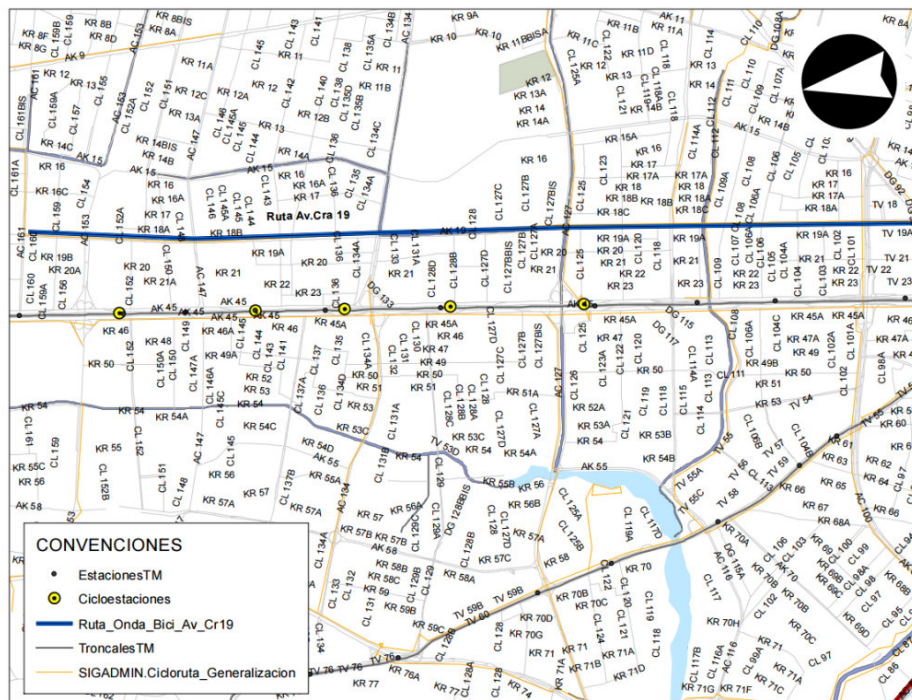


Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ruta 3

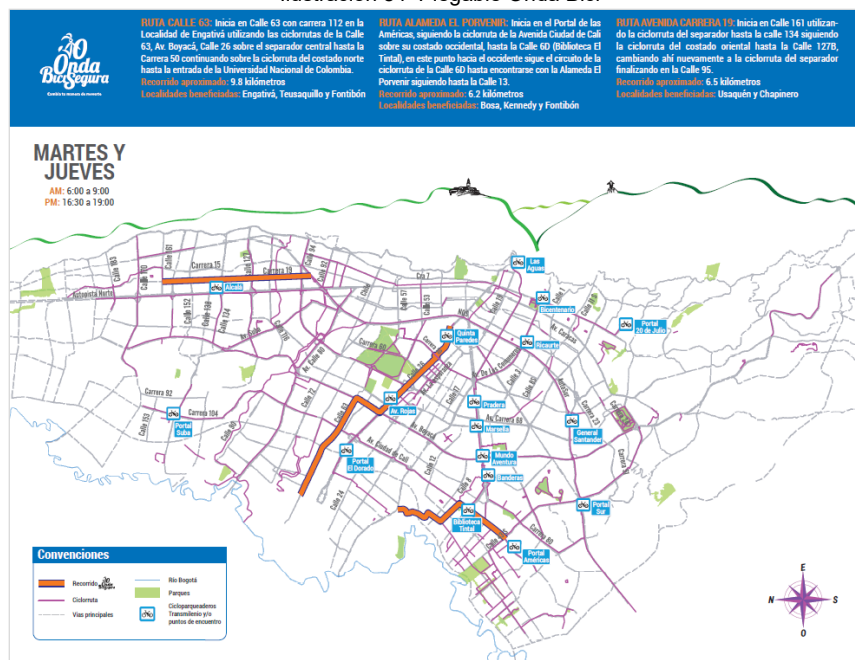
RUTA 3	DESCRIPCION
AVENIDA CARRERA 19	Inicia en Calle 161 utilizando la ciclorruta del separador hasta la calle 134 siguiendo la ciclorruta del costado oriental hasta la Calle 127B, cambiando ahí nuevamente a la ciclorruta del separador finalizando en la Calle 95. Recorrido aproximado: 6.5 kilómetros. Localidades beneficiadas: Usaquén y Chapinero.

Ruta Avenida Carrera 19.



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 84 Plegable Onda Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Con el propósito de hacer seguimiento y evaluar el impacto en los usuarios de la bicicleta del Acuerdo Distrital 558 de 2014 “Onda Bici Segura”, la Secretaría Distrital de Movilidad estableció en el documento técnico de soporte del mencionado Acuerdo, la medición de indicadores aproximadamente cada seis (6) meses, realizando la primer toma de información el día jueves 21 de mayo de 2015, donde por medio de aforos se determinó el número de usuarios en cada uno de los corredores implementados hasta la fecha (Ruta 1 “Alameda Porvenir, Ruta 2 “Calle 63” y Ruta 3 “Avenida Carrera 19”), y a través de encuestas de percepción se evaluó el impacto de esta medida en los usuarios de estas rutas.

Ilustración 85 Ruta Av 19 – Mayo 2015



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 86 Avenida Boyacá x Av. Américas



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 87 Av. Boyacá x AC. 26



Ilustración 88 AC 26 - UNAL



La implementación de la estrategia Onda Bici Segura, tanto en su etapa de estructuración como en su desarrollo, ha contado con un equipo profesional de la Secretaría Distrital de Movilidad, responsable de las actividades que contempla la estrategia; de igual forma, el Acuerdo contempla:

“Artículo 3. La Administración Distrital, por conducto de la Secretaría Distrital de Movilidad, articulará con la Secretaría Distrital de Gobierno y las Instituciones Educativas y Entidades Públicas o Privadas, campañas para la implementación de la estrategia “Onda Bici Segura”,

En este sentido, esta entidad ha liderado diferentes mesas de trabajo (13 de febrero, 13 de marzo y 8 de septiembre del 2015), con los funcionarios de la Policía de Tránsito y la Policía Metropolitana de Bogotá, con el fin de socializar y definir los alcances de la estrategia con estos actores, así mismo, se ratificó esta la solicitud mediante los radicados SDM-28502-2015.

No obstante, es importante mencionar que hasta la fecha la estrategia, carece del acompañamiento constante por parte de la Policía Metropolitana de Bogotá en los corredores prioritarios.

Con respecto al tema de presupuesto asignado, se informa que los recursos utilizados para la implementación de la estrategia Onda Bici Segura, en relación al personal de apoyo en vía – Grupo Guía de la Dirección de Control y Vigilancia, y el material POP para ciclistas a cargo de la Dirección de Transporte e Infraestructura, corresponde a recursos propios de su presupuesto de las dos áreas mencionadas de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Ilustración 89 SEMILLEROS DE LA BICI



Los Semilleros de la bici, son una estrategia del Distrito Capital realizada a través de la Secretaría Distrital de Movilidad SDM y el Instituto de Recreación y Deporte - IDRD, que busca impactar a la primera infancia en edad preescolar a través de la Cultura Bici, mediante el desarrollo de juegos y mucha diversión, formando hábitos saludables para su vida y a su vez sostenibles con el ambiente mediante el uso de la bicicleta.

Se estableció como población objetivo los niños situados en la primera infancia¹⁴, porque en los primeros años de vida están marcados por el más rápido desarrollo, especialmente del sistema nervioso central. Las condiciones en el entorno a las cuales niños y niñas están expuestos en los primeros años, influyen en la formación del cerebro en desarrollo inicial.

Los entornos responsables de favorecer las condiciones de los ambientes de cuidado, aprendizaje y protección varían desde el contexto familiar, hasta la amplia situación socio-económica creada por los gobiernos, las agencias internacionales y la sociedad civil, "Estos entornos y sus características son los determinantes para el desarrollo en la primera infancia".

¹⁴ Primera Infancia: periodo comprendido entre la gestación y los 5 años, 11 meses y 30 días, es decir, de cero hasta cumplir los seis años. Fuente: <http://www.mineducación.gov.co/1621/article-192454.html>

La estrategia se realiza a través del desarrollo de actividades lúdicas y pedagógicas:

- Las actividades lúdicas, permiten estimular de manera determinante el desarrollo de los niños y pueden fortalecer los valores, estimular la integración, reforzar aprendizaje, promover el seguimiento de instrucciones, el desarrollo psíquico, físico y motor, estimular la creatividad, además de ofrecer igualdad de oportunidades y condiciones del infante como parte de un grupo diferente al familiar lo cual conlleva a la formación ciudadana.
- Por medio de la expresión lúdica, el pequeño de edad preescolar puede ejercitar la observación, la asociación de ideas, la expresión oral; facilitándole de esta forma la adquisición de conocimientos previstos en la planificación y proyectos.
- Las actividades pedagógicas que contribuyan con el desarrollo cognoscitivo o mental, físico, emocional, social, creatividad de la población objetivo entorno al uso en condiciones seguras de la bicicleta como medio alternativo de transporte.
- El esquema de Semilleros de la Bici está estructurado en función de seis (6) estaciones por actividad (cada una de las actividades tiene una duración aproximada de 30 minutos), así como de un proceso de inscripción y cierre del semillero, donde se realiza la entrega de incentivos al niño resaltando su participación en las actividades.

ESTRUCTURACIÓN DE ACTIVIDADES

El esquema de Semilleros de la Bici se estructuró en función de seis (6) estaciones de actividades (cada una de las actividades tiene una duración aproximada de 15 minutos) las cuales se describen a continuación, y un proceso de inscripción y cierre del semillero donde se realiza la entrega de un diploma al niño resaltando la participación en las actividades:

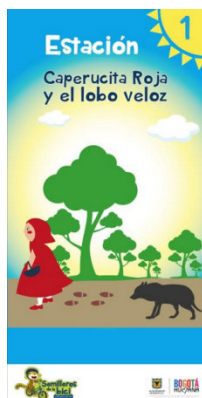
- Estación 1 (Lúdico- Artística) A cargo de DSVCT -SDM

Actividad lúdica artística "Caperucita y el Lobo Veloz". El grupo lúdico artístico del equipo de pedagogía de la DSVCT -SDM, realizó un Sketch de la obra de teatro "caperucita Rojas y el Lobo Veloz", interactuando con los niños asistentes, enfocado al uso seguro de la bicicleta.

Materiales:

Disfraces, sonido, 3 micrófonos de diadema y un micrófono genérico.

Ilustración 90 Estación 1 Semilleros de la Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

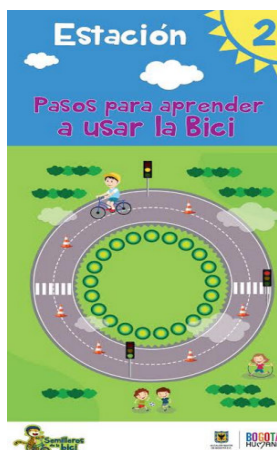
- Estación 2 (Pista de obstáculos) A cargo del IDRD y SDM

En esta estación, los niños realizaron un recorrido circular por una pista con obstáculos, pasos de cebra, semáforos y señales de tránsito. Con apoyo de guardianes del IDRD y guías de ciclorruta de la SDM se adelantó la actividad de los “4 Pasos” para aprender a usar la bicicleta.

Materiales:

Bicicletas de equilibrio, cascos, chalecos reflectivos, delineadores tubulares, señales, material para demarcación de la pista, señales de tránsito, cebras de plástico.

Ilustración 91 Estación 2 Semilleros de la Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

- Estación 3 (Taller manual - fabrica tu cebra) A cargo de DSVCT -SDM

Actividad de manualidades. Fabricación de cebras o semáforos en materiales diversos. Se promoverá el reconocimiento y uso de pasos seguros para ciclistas.

Materiales: Fomi color negro (134 octavos), rojo (30 octavos), amarillo (30 octavos), verde (30 octavos) y blanco (30 octavos), pegante, tijeras punta roma.

Ilustración 92 Estación 3 Semilleros de la Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

- Estación 4 (Pruebas de pericia en bici) A cargo de -SDM.

En un espacio circular, los niños realizaron pruebas de equilibrio, pericia y juegos en bici, ubicando obstáculos en el escenario, pelotas plásticas, ula ulas y burbujas de jabón. Los niños y niñas asistentes deberán alternar la labor de conducir la bicicleta sin desconcentrarse o perder el equilibrio. Materiales: Bicicletas de equilibrio, cascos, chalecos reflectivos, Pelotas plásticas, dispositivo de burbujas, ula ulas.

Ilustración 93 Estación 4 Semilleros de la Bici



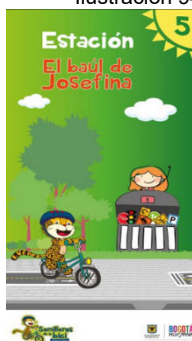
Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

- Estación 5 (Baúl de Josefina) A cargo de DSVCT –SDM

En esta estación, se realizara la actividad denominada "El Baúl De Josefina", a cargo de la pedagoga Evidalia Carrillo. Es una actividad de cuento y dibujo en la que los niños contarán sus secretos sobre la bici a josefina, un personaje de ficción.

Materiales: Baúl de josefina, 66 hojas blancas tamaño carta (1/2 hoja por niño), 11 lápices y 11 cajas de crayolas.

Ilustración 94 Estación 5 Semilleros de la Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

- Estación 6 (Taller biocinemática del accidente) A cargo SDM

Taller práctico del " El huevo no está Quebrado". Los niños asistentes, divididos en grupos de 4 integrantes, realizaran un "invento" para salvar la vida de un huevo, del cual serán responsables.

La actividad busca promover hábitos de cuidado y autocuidado, así como el reconocimiento *del riesgo* en la bicicleta, argumentando la necesidad de usar elementos de protección como el casco o el chaleco, para salvar vidas y evitar lesiones.

Materiales: Materiales taller práctico por cada 4 participantes: (1 bomba, 1 metro de pita, 50 cms de cinta pegante, 1 huevo, 1 hoja de papel periódico o periódico, 1 bolsa plástica, 1 marcador, 1 algodón, 1 retazo de tela de 15X15 cms). Total: 50 huevos, 50 mts de pita, 2 rollos de cinta pegante transparentes, 50 bombas, 50 hojas de papel periódico, 50 bolsas plásticas, 10 marcadores negros, 50 retazos de tela de 15x15 cms.

Ilustración 95 Estación 6 Semilleros de la Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Inscripción de Niños:

Proceso de identificación de cada uno de los niños y asignándolo a cada grupo que fue supervisado por el personal del a SDM:

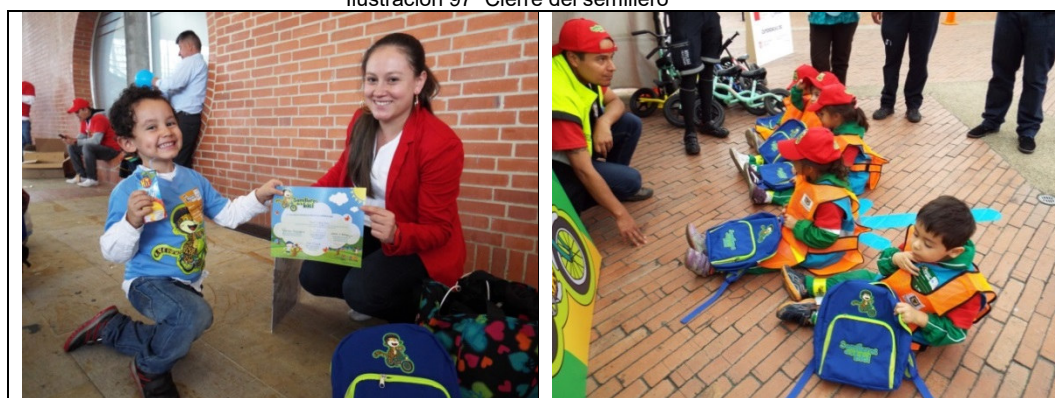
Ilustración 96 Inscripción niños semilleros de la Bici



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Cierre del Semillero: Después de surtir las seis estaciones el cierre de la actividad se realiza con la entrega del diploma, registro fotográfico de cada niño y entrega de refrigerios:

Ilustración 97 Cierre del semillero





Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

El inicio de este proyecto, enmarcado en la VIII Semana de la Bicicleta, y a través de actividades lúdico-pedagógicas tiene como objetivo enseñarle a las niñas y niños como usar la bicicleta y sencillas normas de seguridad para que desde los primeros años empiecen a conocer las bondades de este medio de transporte en una ciudad como Bogotá.

El arranque de esta importante acción de movilidad se hizo con el apoyo profesional, técnico y operativo de la SDM, IDU e IDRD; y la participación de la Embajada de Dinamarca, Novo Nordisk y Altagamma Seguros.

Para el desarrollo del esquema de trabajo de este primer Semillero de la Bici se utilizaron como referencia las experiencias adelantadas por la Embajada del Ciclismo de Dinamarca y la empresa Planificación del Ciclismo Urbano.

La primera jornada de los Semilleros de la bici, se llevó a cabo en la Plazoleta de los Artesanos el 23 de septiembre y contó con la participación de los niños del Jardín Infantil de la Universidad Nacional de Colombia y los hijos, nietos y sobrinos de los funcionarios de la Secretaría Distrital de Movilidad, se contó con la siguiente participación:

"Semillero de la Bici" Jornada 1, lugar Plaza de los Artesanos:

Nombre del Evento: Semilleros de la bici.

Fecha: Miércoles 23 de Septiembre

Hora: Dos jornadas - 9 am a 11 am (Mañana) y 2 pm a 4 pm (Tarde).

Lugar: Plaza de los Artesanos

Participantes: Niños Jardín Infantil de la Universidad Nacional de Colombia (jornada de la mañana), niños de los funcionarios de la SDM (jornada de la Tarde).

Dirección: Carrera 60 No. 63 A - 52

Población: Niños de 4 a 6 años

Responsables/Patrocinadores: SDM – IDRD – IDU – SDDE - Embajada de Dinamarca-Altgamma Seguros- Novo Nordisk

Basados en experiencias de: Cycling Embassy of Denmark, Urban Cycle Planning – Lotte Bech Architect

Total de niños inscritos 104 niños, discriminados en:

- 45 niños Jardín Infantil de la Universidad Nacional
- 59 niños hijos de los funcionarios de la SDM

Asistencia efectiva al evento 80 niños aproximadamente.



Fuente: Elaboración OAC - SDM

La segunda jornada se realizó en la sede del IED Brasilia de Bosa, con los niños de los cursos de pre-jardín, jardín, transición, primero y segundo de primaria, con la siguiente participación:

"Semillero de la Bici" Jornada 2, lugar IED Brasilia de Bosa:

Total de niños inscritos 445 niños, discriminados en:

- 200 niños pre-jardín, jardín y transición.
- 245 niños primero y segundo.

Asistencia efectiva al evento 420 niños aproximadamente.

Ilustración 99 Pieza comunicacional 2 OAC



Fuente: Elaboración OAC – SDM

De igual manera, la Secretaría de Movilidad entrega a los niños participantes un kit con elementos de seguridad vial (tobilleras, chalecos reflectivos, silbato) y elementos pedagógicos como cartillas y libros para colorear, así como un diploma que lo certifican como participante de los Semilleros de la bici.

Ilustración 100 Diploma Semilleros de la Bici





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Ilustración 101 1a Jornada Semilleros



A continuación, algunas imágenes de las dos jornadas realizadas de Semilleros de la bici en el 2015:

Ilustración 102 1a jornada Semilleros





Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Ilustración 103 2a Jornada Semilleros Colegio Bosa Brasilia 06-11-2015





Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Stand Foro Mundial de la Bicicleta

En el marco de Foro Mundial de la Bicicleta realizado en Medellín, desde el 26 de Febrero al 1 de Marzo de 2015, Adicional a la programación del evento la Alcaldía Mayor participó en el Foro con el Stand Bogotá Humana, en el cual se expusieron y explicaron a los diferentes asistentes los diferentes programas de promoción de la bicicleta como:

Tabla 52 Programas de promoción de la Bicicleta

PROGRAMA PRESENTADO	ENTIDAD
Al Colegio en Bici	Secretaría Distrital de Educación
Bicicorredores	Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte
Ciclovia	Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte
Libro de la Bici	Secretaría de Cultura
Infraestructura para ciclistas	Secretaría Distrital de Movilidad

Día Sin Carro	Secretaría Distrital de Movilidad
Mi estilo es Bici	Secretaría Distrital de Movilidad
Déjese Ver	Secretaría Distrital de Movilidad
Monta y Suma	Secretaría Distrital de Movilidad
Onda Bici Segura	Secretaría Distrital de Movilidad
Cambiando el Chip	Secretaría Distrital de Movilidad
Pacto con Ciclousuarios	Secretaría Distrital de Movilidad
Juego de Roles	Secretaría Distrital de Movilidad
Estrategias Comunicacionales de la Administración	Todas las entidades

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

Aunado a lo anterior, se realizó una muestra y del material entregado en las actividades mencionadas anteriormente, exhibición de bicicletas utilizadas en bicicorredores y Al colegio en bici y entrega de material POP a los interesados nacionales e internacionales por parte de las entidades.

En relación a la información ofrecida en el stand de la Bogotá Humana se mostraron todos los proyectos mencionados anteriormente se aclararon de manera puntual conforme a las solicitudes de los asistentes al stand y adicionalmente por parte de la Secretaría de Movilidad se entregaron brochures, con las estrategias de promoción y proyectos de infraestructura del Sector Movilidad y material como de promoción de Mi Estilo es Bici y mapas Red Bici y manual Bici de Bogotá . Dicha atención se realizó de 9 am a 6:30 pm en jornada continua para todos los asistentes nacionales e internacionales. Obteniendo un balance positivo por parte de los asistentes y reconociendo el avance de Bogotá en el tema.

Ilustración 104 Stand de la Bogotá Humana





Nominación Bogotá Bici Awards, mejor Proyecto Infantil “Semilleros de la Bici”

En el marco de la ExpoBike Colombia, realizadas el 6-7-8 de Noviembre de 2015, el proyecto “Semilleros de la Bici” es nominado en la categoría mejor proyecto infantil en los Bogotá Bici Awards, premios que reconocen el esfuerzo de públicos y privados por promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano:

Ilustración 105 Bogotá Bici Awards



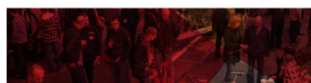
SEMILLEROS DE LA BICI FELICITACIONES

Haz sido nominado a la categoría *Mejor proyecto infantil* categoría de los Bogotá Bici Awards como reconocimiento a tus esfuerzos por incentivar el uso de la bicicleta. A partir de ahora un jurado escogerá a los ganadores que se anunciarán este 6 de noviembre durante Expo Bike Colombia 2015.

Te invitamos a ser parte de esta celebración, por favor confirmamos tu asistencia antes del 31 de octubre respondiendo a este correo

Premiación
Auditorio Unicentro Bogotá
6 de noviembre 2:00 p.m

¡AHORA CUÉNTASELO A TODOS!



NO SE PIERDA LOS BICI AWARDS, LOS PREMIOS DE LA BICICLETA¹⁵

- Los Bogotá Bici Awards buscan reconocer los líderes y organizaciones que con sus iniciativas han empoderado la bici en las ciudades del país.
- 9 categorías serán premiadas este viernes 6 de noviembre en el auditorio del centro comercial Unicentro.
- Sura, Probogota, Embajadas como la de Los países Bajos y la de Dinamarca serán los jurados encargados de seleccionar a los ganadores.

Bogotá, noviembre. Dentro de las actividades de ExpoBike Colombia, el primer salón internacional de la bicicleta en el país, se realizará la entrega de los premios Bogotá Bici Awards, los primeros reconocimientos al trabajo de organizaciones, empresas y personas que han demostrado liderazgo en el empoderamiento de este medio de transporte. Los reconocimientos, que tendrán lugar este 6 de noviembre en el auditorio del centro comercial Unicentro a las 2:00 p.m., enmarcan 9 categorías: emprendimiento del año, ciclista del año, mejor iniciativa femenina, mejor diseño de producto, mejor medio de comunicación, mejor proyecto infantil, mejor empresa biciamigable, mejor iniciativa ciudadana, mejor evento ciudadanos. Los nominados fueron seleccionados por más de 20.000 personas que realizaron sus votaciones a través de un formulario en internet. Los ganadores de los BiciAwards serán escogidos por un selecto jurado conformado por la Embajada de Países Bajos, Embajada de Dinamarca, Sura y Probogotá, entidades y organizaciones que apoyaron no solo estos premios sino también ExpoBike Colombia 2015. “ Los Bogotá Bici Awards son una importante herramienta de promoción para los líderes y para los proyectos que trabajan por la cultura de la bici en Colombia, con ellos buscamos destacar las iniciativas que buscan generar espacios y propuestas innovadoras”, agregó Andrés Nuñez, uno de los organizadores del evento y reconocido ciclista urbano.

Contratos estratégicos suscritos

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS -SERVICIOS COMPLEMENTARIOS CICLOPARQUEADEROS

Con respecto a la implementación de los 23 cicloparqueaderos, es el Instituto de Desarrollo Urbano la entidad competente para desarrollar los proyectos para la construcción de la infraestructura complementaria, cicloestaciones, ciclopuentes, conexiones menores de ciclorrutas y puntos de encuentro.

Con respecto a las gestiones realizadas por parte de la SDM, con referencia a las gestiones realizadas por el IDU, en la implementación de los cicloparqueaderos, se han enviado comunicaciones solicitando la correspondiente información y avance de la implementación de los cicloparqueaderos.

En este sentido, el IDU bajo el radicado 20152250344841 - SDM-39005 del 31 de marzo de 2015, emitió como respuesta que esta Entidad “(...) *ya tiene desarrollados los estudios y diseños para precisar las localizaciones de los 23 cicloparqueaderos (...)*” y cuenta con un presupuesto asignado por “(...) *un valor de \$ 8.200.000.000.*”

¹⁵ Fuente: https://drive.google.com/a/movilidadbogota.gov.co/file/d/0B0qpAA_6944mNklzbTU1N1BldWM/view

Ilustración 106 Puntos de cicloestaciones definidos por IDU



Fuente: Fichas de los Proyectos Complementarios infraestructura Bici – DTP - IDU

Ilustración 107 Esquema de Implantación de cicloestaciones



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS- RAPS

A acompañamiento institucional junto con las Direcciones de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, Control y Vigilancia en las diferentes mesas de trabajo realizadas por el IDU, Contratistas de ejecución de los proyectos en mención.

Dificultades presentadas en la ejecución de actividades

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS - RED DE CICLORRUTAS (EN CALZADA Y ANDÉN)

- Dado que el proceso de viabilización de los tramos de ciclorruta en calzada (bicicarriles) implica una serie de conceptos provenientes de otras áreas de la SDM, que generan demoras en los tiempos programados para la viabilización.
- La disponibilidad de personal y recursos debe ser constatare para dar continuidad a los estudios.
- Dado que los procesos de implementación en vía dependen del Instituto de Desarrollo Urbano, y a pesar del seguimiento adelantado por esta de Dirección al desarrollo de la implementación se dificulta contar con los reportes de implementación en tiempo real.

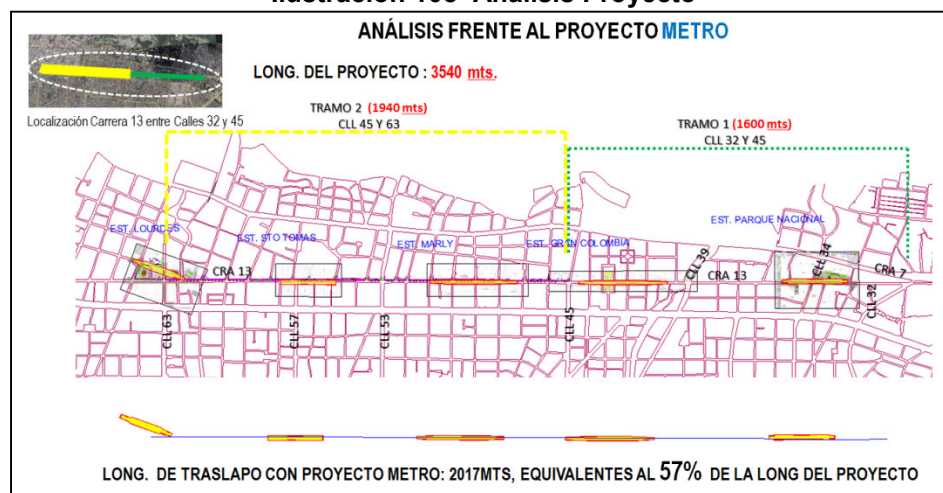
OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS-PROYECTOS ESTRATEGICOS

- Es necesario la destinación por parte del IDU de los recursos para la intervención integral, que incluyan la totalidad de los cruces semafóricos, sendero peatonal, iluminación, mantenimiento de la infraestructura existente, entre otros aspectos urbanísticos que impactan la zona.
- Dada la magnitud del proyecto no se contempla una gerencia integral, que incluya tanto componentes sociales como técnicos para la implementación y recuperación del Rio Fucha.
- Los procesos de socialización del proyecto requieren mayor liderazgo y fuerza en la comunidad para el conocimiento y apropiación del proyecto.

OPTIMIZACION DE LA RED DE CICLORRUTAS-PROYECTOS ESTRATEGICOS-INTERVENCION INTEGRAL KR 13

La intervención del corredor requiere un empalme con las obras metro y la designación de recursos propios para la intervención no solo de la calzada y andenes, sino de algunas vías alternas que permitan una conectividad y priorización apropiada de los actores, adicionalmente se debe contemplar las mejoras en las intersecciones semaforizadas y el mejoramiento paisajístico del corredor.

Ilustración 108 Análisis Proyecto



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura

OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE CICLORRUTAS -SERVICIOS COMPLEMENTARIOS CICLOPARQUEADEROS

Dado que los procesos de implementación en vía dependen del Instituto de Desarrollo Urbano, y a pesar del seguimiento adelantado por esta Dirección al desarrollo de la implementación de cicloparqueaderos se dificulta contar con los reportes de las acciones adelantadas en tiempo real.

SOCIALIZACIONES CICLORRUTAS EN CALZADA (BICICARRILES)

- Son varias las situaciones complejas que se presentan en un proceso de socialización de este tipo, la primera, es que la comunidad no se interesa por los proyectos que se ejecutan, pero al momento de que empiezan obras si saben a decir que nunca se les informó, que nunca se les preguntó aunado a lo anterior la desinformación que se presenta al interior de la comunidad que conlleva a un desconocimiento total de los proyectos. Aunque es responsabilidad de la entidad encargada de la socialización garantizar el mayor escenario de comunicación y socialización, esto quiere decir, que las entidades deben agotar los mecanismos para que la ciudadanía se entere y opine al respecto.

- Otra situación compleja que se presenta en este tipo de procesos es la comunicación interna entre las mismas entidades, en particular sobre la información pertinente – técnica del proyecto, es decir, en algunas ocasiones, los funcionarios que llegan a las socializaciones, en algunos casos desconocen el contexto, o simplemente no tienen la versión más actualizada.

- Una última dificultad se puede presentar al momento de saber qué y cuál es la información que debe presentar cada uno de los actores institucionales, IDU , SDM, interventorías, entre otras, esto para efectos de generar la mayor confianza entre la comunidad.

REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS- RAPS

Debido a la naturaleza del proyecto, se han generado barreras por parte de las comunidades con influencia directa o indirecta para su ejecución, debido a las posibles afectaciones desde el punto de vista de movilidad, económico y social en la zona de influencia.

5.2.15. ESTACIONAMIENTOS

Descripción general del proyecto

El sistema de movilidad está conformado por el subsistema vial, de transporte y de regulación y control del tráfico. A su vez, el subsistema de transporte, tiene como uno de sus componentes, la red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta. En este orden, son componentes de la red, los estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público, y los estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

El estacionamiento en la vía y en el espacio público, como en parqueaderos, genera costos a los usuarios del sistema de movilidad de la ciudad, por los viajes de llegada y regreso de los automóviles que acceden a parqueaderos o por los que se estacionan en las vías. En consecuencia y considerando, entre otras las siguientes variables: el crecimiento poblacional de la ciudad, la tasa de crecimiento promedio anual de vehículos particulares de la última década, el modelo de viajes del

vehículo particular en la hora pico y el comportamiento del estacionamiento en vía por parte de los usuarios del sistema, es indispensable regular en forma sostenible el estacionamiento; de manera que se constituya en un mecanismo de administración de la demanda de transporte, principalmente del vehículo particular; disuadiendo al usuario de acceder a zonas de la ciudad congestionadas; operando como una red de apoyo al SITP (Parqueaderos disuasorios, de alta capacidad en los puntos de integración con el SITP y asociados a zonas de intercambio modal), al sistema de equipamientos y al de servicios urbanos básicos; previendo que se oferten los cupos de estacionamiento en concordancia con las condiciones de movilidad y seguridad vial en zonas de la ciudad.

El proyecto de cobro por estacionamiento consiste en el ordenamiento del estacionamiento en vía, en el marco de la política de movilidad y desarrollo sostenible, y la implementación del SITP, mediante su regulación, la reglamentación de la operación y el establecimiento de un cobro por la utilización de las vías públicas para estacionar vehículos particulares. Es así que se debe realizar la evaluación de la habilitación o no de espacios en la infraestructura vial para uso vehicular con destinación al estacionamiento, de manera articulada con el SITP, el sistema de equipamientos y el sistema de servicios públicos, en función de la demanda, la oferta de parqueaderos fuera de vía, la cobertura del SITP, los niveles de congestión, la jerarquización vial, las condiciones del tránsito y la regulación, el transporte y la seguridad vial, así como el componente urbanístico y las respectivas dinámicas económica y social de sectores de la ciudad.

Objetivo General

Avanzar en el ordenamiento del estacionamiento en vía, evaluando con base en criterios técnicos, espacios de la infraestructura vial, de uso vehicular, con esa destinación, tales como segmentos viales y bahías de estacionamiento, para su habilitación o no al estacionamiento, en el marco del SITP y previendo la regulación de su operación y la localización de la oferta de parqueaderos fuera de vía en zonas estratégicas de la ciudad asociados a los diferentes usos urbanos o asociados a las zonas de intercambio modal, a los puntos de integración del SITP y a zonas de alta demanda como el centro ampliado.

Objetivos Específicos.

- Estructurar el proyecto de estacionamiento en vía regulado mediante cobro
- Planear los proyectos de ordenamiento de estacionamiento por zonas de acuerdo con las zonas identificadas de mayor demanda y las solicitudes de los diferentes usuarios del Sistema de Movilidad
- Generar la base de datos georreferenciada para el Sistema de Información Geográfica de la Entidad (información gráfica y alfanumérica; con los atributos físicos y de operación de las zonas de estacionamiento en la ciudad, información estandarizada y unificada del Distrito.

Estrategias.

- Revisión de antecedentes proyecto de estacionamiento en vía regulado mediante cobro y actualización.
- Evaluación técnica para la habilitación o no de espacios de estacionamiento en vía; aplicación del procedimiento PM02-PR01, en el caso de bahías de estacionamiento, se encuentran 1.750 bahías habilitadas al estacionamiento para diferentes tipos de usuarios (todo tipo de usuarios, exclusividad para personas en condición de movilidad reducida o cualquier discapacidad, zonas de cargue y descargue), espacios que brindan cerca de 16.500 cupos; así como 33 bahías destinadas para ascenso y descenso de pasajeros de usuarios del SITP y complementando la oferta de las bahías