# INFORME DE GESTIÓN Y RESULTADOS

# 2023

# SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

## Bogotá D.C., Colombia

**Contenido**


1. SIGLAS 6
2. PRESENTACIÓN DE LA ENTIDAD 8
   2.1. Organigrama de la Entidad 8
   2.2. Plataforma Estratégica 8
   2.3. Planeación Institucional 9
   2.4. Presupuesto 9
   2.5. Plan de Acción y Políticas Públicas 14
   2.6. Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano 15
   2.7. Desarrollo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión en La Entidad 17
   2.8. Premios que ha ganado la SDM 19
3. PROYECTOS ESTRATÉGICOS 20
   3.1. Instrumentos de Planificación Territorial 20
      3.1.1. Reglamentación Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 20
      3.1.2. Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS) 22
      3.1.3. Política Pública de la bicicleta 23
      3.1.4. Política Pública del Peatón 24
      3.1.5. Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 25
      3.1.6. Plan Distrital de Seguridad Vial 27
      3.1.7. Plan Maestro del Sistema Inteligente de Transporte 29
      3.1.8. Plan Maestro de Estacionamientos 31
      3.1.9. Política Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) 32
      3.1.10. CONPES de Movilidad Regional - Av. Calle 13 y Segunda Línea de Metro de Bogotá 33
   3.2. Región metropolitana 34
      3.2.1. Agencia Regional de Movilidad (ARM) 34
   3.3. Observatorio de Movilidad 36
      3.3.1. Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C (OMB) 36
      3.3.2. Encuesta de Movilidad 2023 (EM2023) 37
      3.3.3. Libro de mapas 38
      3.3.4. Prospectiva de financiación SDM 39
      3.3.5. Estudio de movilidad y género - EMG 40
      3.3.6. Acciones afirmativas 42
      3.3.7. Anuario de Siniestralidad 43
      3.3.8. Modelación 44
      3.3.9. Centro de datos y programación 46
   3.4. Covid - toma de decisiones 50
      3.4.1. Cicloparqueaderos - Plan Marshall 50
      3.4.2. Ciclorrutas temporales 50
      3.4.3. Permisos Temporales de Micromovilidad 50
      3.4.4. Restricción de vehículos de servicio particular - Personal de salud 51
   3.5. Movilidad sostenible 51
      3.5.1. Estaciones de recarga de vehículos eléctricos 51
      3.5.2. Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA 52
      3.5.3. Flota Escolar de Cero Emisiones 53
      3.5.4. Movilidad (Gestión del riesgo, red vial vital) 54
   3.6. Movilidad segura 55
      3.6.1. Gestión de la velocidad 55
      3.6.2. Fotodetección 57
      3.6.3. Orientación para víctimas de Siniestros Viales (ORVI) 59
      3.6.4. Auditorías e inspecciones de seguridad vial 60
      3.6.5. Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) 61

3.7. Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible 62
3.7.1. Barrios vitales 62
3.7.2. Operadores y gestores urbanos 63
3.7.3. Áreas de Integración Multimodal (AIM) y Proyectos de Renovación Urbana (PRUMS) 64
3.8. Gestión de la movilidad 65
3.8.1. Pico & Placa (general, regional, solidario) 65
3.8.2. Día sin carro y sin moto 69
3.8.3. Movilidad Compartida 70
3.8.4. Cobros por externalidades 72
3.8.5. Zonas de Parqueo Pago 73
3.8.6. Estacionamiento fuera de vía 77
3.8.7. Logística y Transporte de Carga 78
3.8.8. Fondo Distrital de Carga (FonCarga) 79
3.8.9. Valet Parking 81
3.8.10. Micromovilidad 82
3.8.11. Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS 83
3.8.12. Redes Empresariales 84
3.8.13. Control del Tránsito - Convenio Seccional de Tránsito y Transporte Policía Nacional 87
3.8.14. Control del Tránsito - Bodycams 88
3.8.15. Control del Tránsito - Creación del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte 89
3.8.16. Centro de gestión CGT 91
3.8.17. Sistema de Semáforos Inteligente 94
3.8.18. Señalización y priorización de intervenciones 96
3.8.19. Planes manejo de tránsito 98
3.8.20. Programa Niñas y Niños Primero 100
3.8.21. Corredores que nos mueven 103
3.9. Movilidad activa 106
3.9.1. Cicloinfraestructura (Implementación y conservación) 106
3.9.2. Cicloparqueaderos 107
3.9.3. Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) 109
3.9.4. Ciclotalleres 110
3.9.5. Registro Bici Bogotá (RBB) 111
3.9.6. Promoción Bici 112
3.9.7. Peatones 114
3.9.8. Plazoletas 115
3.9.9. Desmonte del Transporte Público Colectivo (TPC) - SITP Provisional 116
3.9.10. Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP – FET 118
3.9.11. Optimización (Renegociación) 119
3.9.12. Fuentes Alternativas de Financiación 121
3.9.13. Sistema Interoperable de Recaudo - SIR 122
3.9.14. Transporte Público Individual-Taxi 124
3.9.15. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. 125
3.9.16. Tricimóviles 127
3.9.17. Plan de Movilidad Accesible 128
3.9.18. Transporte intermunicipal 130
3.10. Infraestructura multimodal 132
3.10.1. Red de Metro (Línea 1, 2, 3) 132
3.10.2. Línea Dos del Metro de Bogotá (L2MB) 133
3.10.3. Regiotram Occidente (RTO) 134
3.10.4. Regiotram del Norte (RTN) 135
3.10.5. Corredores Alimentadores del Sistema Metro 136
3.10.6. Corredor Verde de la Carrera Séptima 137
3.10.7. Carriles preferenciales 138
3.10.8. Cables Aéreos 140
3.10.9. Ciclo Alameda de Medio Milenio - CAMM 143
3.10.10. Red del Borde Occidental 144
3.10.11. Actuaciones estratégicas 146

3.10.12. Estudios de movilidad 147
3.10.13. Asociaciones Público Privadas (APP) 148
3.11. Servicios de la Ciudadanía 149
3.11.1. VUS 149
3.11.2. Atención - Centro de Servicios 150
3.11.3. Sistema Contravencional Fénix 151
3.11.4. Género 152
3.11.5. Factor de calidad 153
3.11.6. Patios 154
3.12. Cooperación internacional 155
3.13. Balance de cuerpos colegiados e instancias de coordinación 158
3.13.1. Instancias que preside la SDM 158
3.13.2. Instancias de Gobierno Corporativo 165
3.13.3. Instancias de Coordinación del Distrito Capital en las que participa la SDM 169
3.14. Gestión Jurídica 174
3.14.1. Normatividad y conceptos 174
3.14.2. Defensa Judicial 176
3.14.3. Recaudo y gestión de cobro 178
3.14.4. Contratación 181
3.14.5. Gestiones Congreso 183
3.15. Gestión Corporativa 184
3.15.1. Planta de Personal 184
3.15.2. Infraestructura 185
3.15.3. Estados financieros 186
3.17. Disciplinarios 190
3.18. Comunicaciones y cultura para la movilidad 192
3.19. Gestión social 197
3.20. Oficina de Control Interno 198
4. TEMAS PRIORITARIOS A ATENDER EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2024 201
4.1. Tarifas 201
4.2. Pico y placa 202
4.3. Día sin carro y sin Moto 202
4.4. Nuevo Plan Distrital de Desarrollo y Planes Institucionales 2024 202
4.5. Contrato Línea 1 Metro de Bogotá 202
4.6. Licitación Línea 2 Metro de Bogotá 203
4.7. Estudios Línea 3 Metro de Bogotá 203
4.8. Corredor Verde C7 203
4.9. Troncales alimentadoras de la PLMB 203
4.10. Convenio Seccional de Tránsito y Transporte 203
4.11. Convenio ETB para la operación del Centro de Gestión del Tránsito 203
4.12. Contratos de Vigencias Futuras de alta prioridad 203
4.13. Convenio SED Niñas y Niños primero 204
4.14. PMT de obras de alto impacto 204
4.15. Cooperación internacionales pendientes para el primer trimestre 205
4.16. Cumplimiento del decreto 493 de 2023 aprovechamiento económico - bahías de parqueo 206
4.17. Presuntos Incumplimientos 207

**Ilustraciones**

Ilustración 1. Organigrama SDM 8
Ilustración 2. Ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 28
Ilustración 3. Fases del estudio de Movilidad y Género 41
Ilustración 4. Ubicación Dispositivos de Fotodetección 57
Ilustración 5. IMCM para el 2023 marcha tipo 92
Ilustración 6. Corredores Viales Principales 104
Ilustración 7. Mapa de la Primera Línea del Metro de Bogotá 132
Ilustración 8. Mapa de la Segunda Línea del Metro de Bogotá 133
Ilustración 9. Sección vial tipo de la Avenida Calle 13 145
Ilustración 10. Esquema del trazado de la Avenida Calle 13 145
Ilustración 11. Gestión Dirección de Normatividad y Conceptos agosto 2022 - diciembre 2023 175
Ilustración 12. Eslabones del ciclo de defensa 176
Ilustración 13. Litigiosidad 177
Ilustración 14. Récord de recaudo 179
Ilustración 15. Comparativo recaudo Grupo Élite vs Novarum (Empresa privada) 179
Ilustración 16. Recaudo componente Transporte Público 2020 - 2023 (Diciembre 15) 180
Ilustración 17. Procesos de selección (30 de agosto de 2022 a 28 de Diciembre de 2023) 181
Ilustración 18. Planta de personal Vigencia 2022 184
Ilustración 19. Planta de personal Vigencia 2023 185

**Tablas**

Tabla 1. Ejecución presupuestal de funcionamiento 9
Tabla 2. Ejecución presupuestal de inversión 10
Tabla 3. Reservas presupuestales 2023 12
Tabla 4. Modalidad de contratación 13
Tabla 5. Componentes PAAC 15
Tabla 6. Estado de las actividades del Plan Marco de MIPG 17
Tabla 7. Puntaje FURAG para las políticas de MIPG 18
Tabla 8. Metas de registros y circulación de automotores según tecnología de emisión 25
Tabla 9. Estimación de ingresos periodo 2023 – 2034. 39
Tabla 10. Consolidado Ingresos FET SDM 2023-2034 (escenario conservador). 40
Tabla 11. Indicadores de las acciones de la DIM en el PIAA para grupos étnicos 42
Tabla 12. Fecha de Inicio de Operación 73
Tabla 13. Tramos viales evaluados para el proyecto Zona de Parqueo Pago por mes. 74
Tabla 14. Inmovilizaciones Infracción C02 por mes en 2022 y 2023 75
Tabla 15. Aportes SDM vs Personal de SETRA diferentes vigencias en el marco del convenio interadministrativo 87
Tabla 16. Estado de los proyectos de cicloinfraestructura con DTS (30 ago 2022 a diciembre 2023) 106
Tabla 17. Carriles Preferenciales implementados. 139
Tabla 18. Responsables políticas de MIPG 163
Tabla 19. Contratos estratégicos 181
Tabla 20. Sedes Secretaría Distrital de Movilidad 186
Tabla 21. Resumen actividades de la OACCM (30/08/22 a 27/12/23) 192
Tabla 22. Redes sociales (30/08/22 a 27/12/23) 196
Tabla 23. Auditorías externas – Contraloría Distrital de Bogotá 2023 199
Tabla 24. Consolidado de Mapa de riesgos SDM 200
Tabla 25. Estado del Sistema de Control Interno 200
Tabla 26. Consolidación de hallazgos gestionados con corte al 29 de diciembre de 2023 200

## 1. SIGLAS

- AIM Áreas de Integración Multimodal
- ANSV Agencia Nacional de Seguridad Vial
- APC Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia
- ARM Agencia Regional de Movilidad
- ASV/ISV Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial
- BID Banco Interamericano de Desarrollo
- DASC Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital
- DAFP Departamento Administrativo de la Función Pública
- DANE Departamento Administrativo Nacional de Estadística
- DEI Sistema Detección Electrónica de Infracciones
- EMB Empresa Metro de Bogotá
- EM2019 Encuesta de Movilidad 2019
- EMG Estudio de movilidad y género
- ESRI Environmental Systems Research Institute
- ERU Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano
- FET Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvenciones
- FONCARGA Fondo Distrital de Carga
- FONDIGER Fondo Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático
- FDN Financiera de Desarrollo Nacional
- GIZ Cooperación Alemana Colombia
- ICA Impuesto de Industria y Comercio
- IDRD Instituto Distrital de Recreación y Deporte
- IDT instituto Distrital de Turismo
- IDU Instituto de Desarrollo Urbano
- IPAT Informe Policial de Accidentes de Tránsito
- LDAP Protocolo Ligero de Acceso a Directorios
- ODT Operadora Distrital de Transporte S.A.S - La Rolita
- OMB Observatorio de Movilidad de Bogotá
- OMS Organización Mundial de la Salud
- ORVI Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales
- PES Plan Especial de Salvaguardia
- PESV Plan Estratégico de Seguridad Vial
- PEMP Planes Especiales de Manejo y Protección
- PIAA Plan Integral de Acciones Afirmativas
- PMSS Plan de Movilidad Segura y Sostenible
- PME Planes de Movilidad Escolar
- POT Plan de Ordenamiento Territorial
- PRUMS Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible
- RENOBO Empresa de Renovación Urbana
- RDA Registro Distrital Automotor
- RMBC Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca
- SBC Sistema de Bicicleta Compartida
- SIT Sistema Inteligente de Transporte
- SDA Secretaría Distrital de Ambiente
- SDE Secretaría Distrital de Educación
- SDDE Secretaría Distrital de Desarrollo Económico
- SJD Secretaría Jurídica Distrital
- SDM Secretaría Distrital de Movilidad

- SDP Secretaría Distrital de Planeación
- SDH Secretaría Distrital de Hacienda
- SDHT Secretaría Distrital de Hábitat
- SDG Secretaría Distrital de Gobierno
- SDS Secretaría Distrital de Salud
- SDSCJ Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
- SDGRD-CC Sistema Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático
- SIGAT Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito
- SDCRD Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte
- SDMujer Secretaría Distrital de la Mujer
- SIMUR Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana Regional
- TMSA Transmilenio S.A.
- TTSA Terminal de Transporte S.A.
- TUMI Transformative Urban Mobility Initiative
- UMP Unidad de Mantenimiento Peatonal
- UMV Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
- VMPM Valor Máximo por Minuto
- ZBE Zonas de Bajas Emisiones
- ZRE Zonas de Reducción de Emisiones
- ZUBE Zonas de Ultra Bajas Emisiones
- ZUMA Zonas Urbanas por un Mejor Aire

## 2. PRESENTACIÓN DE LA ENTIDAD

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se crea mediante el Acuerdo Distrital 257 de 2006 en el cual se define el objeto de la misma como*: "…orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior."*

La SDM adelantó un proceso de rediseño institucional para ajustar la estructura organizacional y la planta de personal con el propósito de fortalecer la capacidad operativa y responder a los nuevos retos que ha adquirido la Entidad en materia de movilidad como cabeza de dicho sector administrativo en el Distrito Capital.

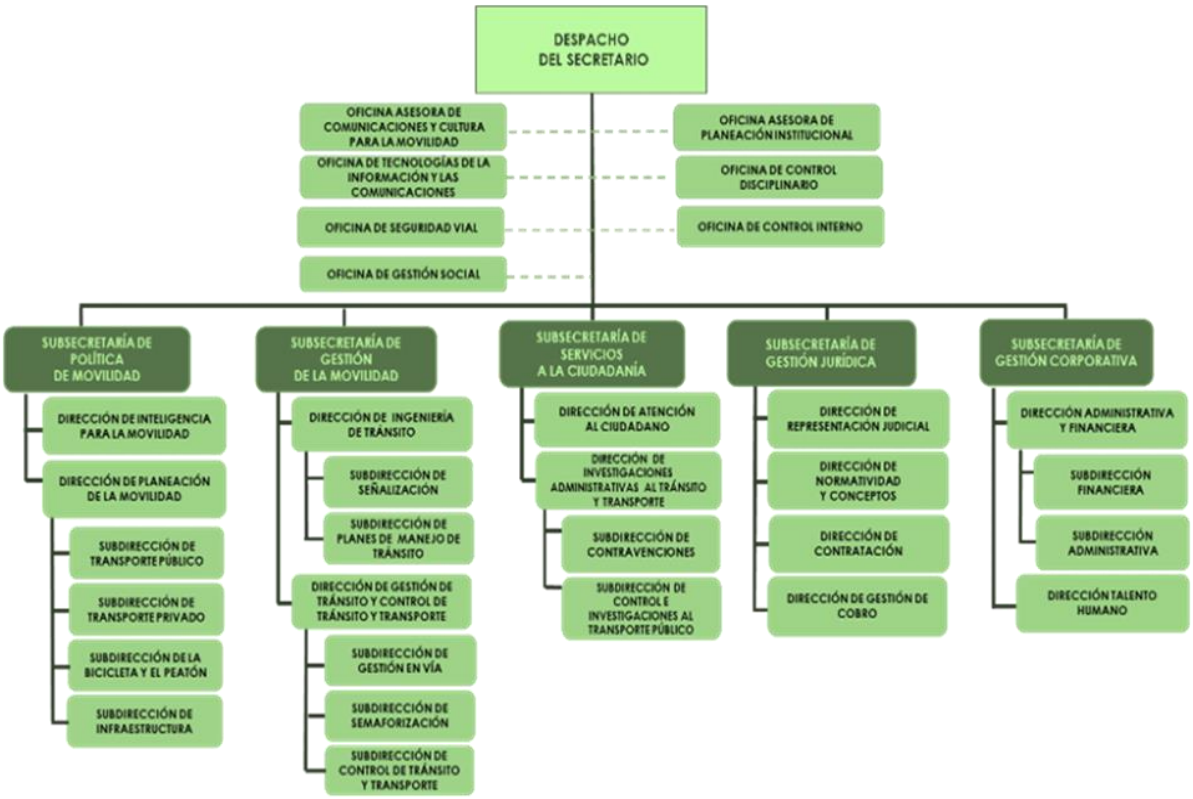
En ese sentido se expidieron los Decretos Distritales 672 y 673 de 2018, con los cuales se modificó la estructura organizacional y la planta de empleos de la SDM, respectivamente y la Resolución No. 236 de 2018, con la cual se modificó el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal.

En este informe se presenta el avance de los temas estratégicos para la entidad durante el período del 30 de agosto de 2022 al 31 de diciembre 2023.

### 2.1. Organigrama de la Entidad

La siguiente imagen representa el organigrama de la Entidad.

***Ilustración 1. Organigrama SDM***




Fuente: SDM, 2023

## 2.2. Plataforma Estratégica

La plataforma estratégica responde a la articulación existente entre las funciones de la Entidad y el Plan de Desarrollo 2020-2024 *"Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"*, es revisada cada año y corresponde a los siguientes elementos, de conformidad con lo señalado en la Resolución 307 de 2020:

**Misión:** La SDM como líder del sector, formula políticas e implementa estrategias de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que contribuyen a la equidad y mejoran la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales, potenciando la productividad, la competitividad y la integración de Bogotá y la región, con una gestión íntegra y transparente.

**Visión:** A 2030 la SDM de Bogotá D.C. será referente mundial en movilidad sostenible, accesible, equitativa, y segura mediante la promoción de cambios comportamentales en la ciudadanía y los actores viales, la incorporación de enfoques territorial, de género y diferencial, la distribución eficiente y equitativa del espacio público, el incremento de la satisfacción en las experiencias de viaje, y la transformación digital y virtual de los trámites y servicios, con un equipo humano comprometido y competente.

**Objetivos estratégicos:**

1) Reducir las víctimas fatales en siniestros de tránsito a través de la implementación de acciones integrales con criterios de seguridad vial.
2) Formular e implementar estrategias de movilidad que reverdezcan a Bogotá y mejoren la experiencia de viaje de la ciudadanía y visitantes de Bogotá Región, en los aspectos de tiempo, calidad y costo, a través de la tecnología y la innovación.
3) Generar e implementar políticas de movilidad basadas en el análisis de datos fomentando la productividad, eficiencia y bienestar de la ciudad.
4) Desarrollar estrategias de cultura y respeto en la ciudadanía para el sistema de movilidad, protegiendo en especial a los actores vulnerables y promoviendo los modos activos, con enfoque incluyente diferencial, de género y territorial.
5) Prestar trámites y servicios eficientes, oportunos y de calidad, con una gestión ambiental adecuada, soportados en tecnologías de la información y las comunicaciones.
6) Fortalecer el bienestar de los (las) colaboradores (as), con un equipo humano altamente calificado, comprometido e íntegro, encaminado al logro de los objetivos de la Entidad.
7) Garantizar transparencia, oportunidad, inclusión y equidad de género en los procesos de la entidad, que promuevan la legalidad, participación, control social y rendición de cuentas.

## 2.3. Planeación Institucional

La SDM tiene, entre otras funciones, la responsabilidad de formular los lineamientos metodológicos necesarios para la definición y seguimiento de los planes y proyectos de la entidad, promover la implementación, sostenibilidad y mejora del MIPG, y hacer seguimiento y control al presupuesto de la entidad. Sobre este último tema, a continuación se presenta el avance de la ejecución a corte 31 de diciembre de 2023.

## 2.4. Presupuesto

**PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO 2023**

En la siguiente tabla se presenta la ejecución presupuestal de funcionamiento al corte del 31 de diciembre de 2023.

**Tabla 1. Ejecución presupuestal de funcionamiento**

| RUBRO | PRESUPUESTO ASIGNADO | COMPROMISOS-RP | % DE EJECUCIÓN RP |
|---|---|---|---|
| GASTOS DE PERSONAL | 93.755.132.000 | 92.944.015.255 | 99,1% |
| ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS | 17.461.423.800 | 17.262.911.807 | 98,9% |
| TRANSFERENCIAS CORRIENTES DE FUNCIONAMIENTO | 6.333.217.000 | 6.328.243.338 | 99,9% |
| TASAS Y DERECHOS ADMINISTRATIVOS | 359.200 | 359.200 | 100,0% |
| **GASTOS DE FUNCIONAMIENTO** | **117.550.132.000** | **116.535.529.600** | **99,1%** |
| Fuente: BOGDATA - 31 de diciembre de 2023 | | | |

- **PRESUPUESTO DE INVERSIÓN 2023**

Con el Decreto 571 del 14 de diciembre de 2022, se liquida el Presupuesto Anual de rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023 y se dictan otras disposiciones. La Oficina Asesora de Planeación Institucional programó en coordinación con los ordenadores del gasto, el presupuesto de inversión y emitió los conceptos de viabilidad solicitados, de acuerdo con las necesidades contenidas en el Plan Anual de Adquisiciones 2023.

En la vigencia 2023, los proyectos de inversión presentan la siguiente ejecución presupuestal, al corte del 31 de diciembre de 2023:

**Tabla 2. Ejecución presupuestal de inversión**

| PROYECTO DE INVERSIÓN | | PRESUPUESTO ASIGNADO 2023 | | COMPROMISOS (RP) | % DE EJEC. RP | GIROS | % GIRO APROP. | % GIRO RP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7563 | Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad | TOTAL | $ 271.094.468 | $ 271.094.468 | 100% | $ 207.247.233 | 76,4% | 76,4% |
| 7568 | Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | TOTAL | $ 18.615.792.468 | $ 18.493.283.163 | 99,3% | $ 12.512.611.617 | 67,2% | 67,7% |
| 7570 | Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | TOTAL | $ 24.052.150.000 | $ 23.441.686.700 | 97,5% | $ 18.118.295.170 | 75,3% | 77,3% |
| 7574 | Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad | TOTAL | $ 6.749.122.064 | $ 6.749.122.064 | 100% | $ 5.096.260.478 | 75,5% | 75,5% |
| **SUB. GESTIÓN CORPORATIVA** | | **TOTAL** | **$ 49.688.159.000** | **$ 48.955.186.395** | **98,5%** | **$ 35.934.414.498** | **72,3%** | **73,4%** |
| 7589 | Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá | TOTAL | $ 20.150.398.000 | $ 20.144.677.088 | 100% | $ 14.068.577.277 | 69,8% | 69,8% |
| | | INVERSIÓN | $ 18.150.398.000 | $ 18.144.677.088 | 100% | $ 14.068.577.277 | 77,5% | 77,5% |
| | | PASIVOS | $ 2.000.000.000 | $ 2.000.000.000 | 100% | $ 0 | 0,0% | 0,0% |
| **SUB. GESTIÓN JURÍDICA** | | **TOTAL** | **$ 20.150.398.000** | **$ 20.144.677.088** | **100%** | **$ 14.068.577.277** | **69,8%** | **69,8%** |
| **UNIDAD EJECUTORA 01** | | **TOTAL** | **$ 69.838.557.000** | **$ 69.099.863.483** | **98,9%** | **$ 50.002.991.775** | **71,6%** | **72,4%** |

| PROYECTO DE INVERSIÓN | | PRESUPUESTO ASIGNADO 2023 | | COMPROMISOS (RP) | % DE EJEC. RP | GIROS | % GIRO APROP. | % GIRO RP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7596 | Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá | TOTAL | $ 12.024.659.555 | $ 12.022.409.555 | 100% | $ 8.205.990.409 | 68,2% | 68,3% |
| 7588 | Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | TOTAL | $ 10.546.119.683 | $ 9.873.791.611 | 93,6% | $ 7.184.402.695 | 68,1% | 72,8% |
| | | INVERSIÓN | $ 9.870.847.075 | $ 9.870.847.075 | 100% | $ 7.181.458.159 | 72,8% | 72,8% |
| | | PASIVOS | $ 675.272.608 | $ 2.944.536 | 0,4% | $ 2.944.536 | 0,4% | 100% |
| 7583 | Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá | TOTAL | $ 6.983.968.597 | $ 6.872.953.291 | 98,4% | $ 3.319.265.624 | 47,5% | 48,3% |
| | | INVERSIÓN | $ 6.969.240.205 | $ 6.858.224.899 | 98,4% | $ 3.304.537.232 | 47,4% | 48,2% |
| | | PASIVOS | $ 14.728.392 | $ 14.728.392 | 100% | $ 14.728.392 | 100% | 100% |
| 7579 | Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá | TOTAL | $ 7.876.948.434 | $ 7.876.948.434 | 100% | $ 6.320.292.981 | 80,2% | 80,2% |
| **SUB. POLÍTICA DE MOVILIDAD** | | **TOTAL** | **$ 37.431.696.269** | **$ 36.646.102.891** | **97,9%** | **$ 25.029.951.709** | **66,9%** | **68,3%** |
| 7581 | Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá | TOTAL | $ 7.536.717.000 | $ 7.526.706.179 | 99,9% | $ 5.900.532.988 | 78,3% | 78,4% |
| **SUB. GESTIÓN CORPORATIVA** | | **TOTAL** | **$ 7.536.717.000** | **$ 7.526.706.179** | **99,9%** | **$ 5.900.532.988** | **78,3%** | **78,4%** |
| 7573 | Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte | TOTAL | $ 45.785.620.000 | $ 44.687.826.068 | 97,6% | $ 27.377.568.164 | 59,8% | 61,3% |
| | | INVERSIÓN | $ 44.650.620.000 | $ 44.482.033.956 | 99,6% | $ 27.284.819.024 | 61,1% | 61,3% |
| | | PASIVOS | $ 1.000.000.000 | $ 70.792.112 | 7,1% | $ 70.792.112 | 7,1% | 100% |
| | | DER. VALET PARKING | $ 135.000.000 | $ 135.000.000 | 100% | $ 21.957.028 | 16,3% | 16,3% |
| 7576 | Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá | TOTAL | $ 10.100.145.200 | $ 9.975.389.384 | 98,8% | $ 9.416.399.315 | 93,2% | 94,4% |
| 7587 | Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | TOTAL | $ 75.793.321.516 | $ 74.842.451.310 | 98,7% | $ 58.226.440.305 | 76,8% | 77,8% |
| | | INVERSIÓN | $ 73.997.835.000 | $ 73.793.683.404 | 99,7% | $ 57.193.062.668 | 77,3% | 77,5% |
| | | PASIVOS | $ 1.795.486.516 | $ 1.048.767.906 | 58,4% | $ 1.033.377.637 | 57,6% | 98,5% |
| 7578 | Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | TOTAL | $ 136.305.217.000 | $ 133.386.917.503 | 97,9% | $ 100.051.998.790 | 73,4% | 75,0% |
| | | INVERSIÓN | $ 123.983.396.000 | $ 122.014.431.190 | 98,4% | $ 88.724.520.725 | 71,6% | 72,7% |
| | | PASIVOS | $ 12.321.821.000 | $ 11.372.486.313 | 92,3% | $ 11.327.478.065 | 91,9% | 99,6% |
| **SUB. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD** | | **TOTAL** | **$ 267.984.303.716** | **$ 262.892.584.265** | **98,1%** | **$ 195.072.406.574** | **72,8%** | **74,2%** |
| 7593 | Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá | TOTAL | $ 48.235.236.806 | $ 45.649.756.910 | 94,6% | $ 31.738.479.308 | 65,8% | 69,5% |
| | | INVERSIÓN | $ 42.263.762.906 | $ 42.249.756.910 | 100% | $ 31.738.479.308 | 75,1% | 75,1% |
| | | PASIVOS | $ 5.971.473.900 | $ 3.400.000.000 | 56,9% | $ 0 | 0,0% | 0,0% |
| 7653 | Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía | TOTAL | $ 31.613.515.900 | $ 31.599.815.811 | 100% | $ 23.336.083.805 | 73,8% | 73,8% |
| | | INVERSIÓN | $ 31.544.989.800 | $ 31.531.289.711 | 100% | $ 23.267.557.705 | 73,8% | 73,8% |
| | | PASIVOS | $ 68.526.100 | $ 68.526.100 | 100% | $ 68.526.100 | 100% | 100% |
| 7595 | Implementación de estrategias de participación ciudadana | TOTAL | $ 4.939.568.025 | $ 4.938.218.572 | 100% | $ 4.033.963.762 | 81,7% | 81,7% |

| PROYECTO DE INVERSIÓN | | PRESUPUESTO ASIGNADO 2023 | | COMPROMISOS (RP) | % DE EJEC. RP | GIROS | % GIRO APROP. | % GIRO RP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá | | | | | | | |
| 7907 | Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas | TOTAL | $ 2.178.247.000 | $ 2.178.035.600 | 100% | $ 1.609.195.774 | 73,9% | 73,9% |
| **SUB. DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA** | | **TOTAL** | **$ 86.966.567.731** | **$ 84.365.826.893** | **97,0%** | **$ 60.717.722.649** | **69,8%** | **72,0%** |
| **UNIDAD EJECUTORA 02** | | **TOTAL** | **$ 399.919.284.716** | **$ 391.431.220.228** | **97,9%** | **$ 286.720.613.920** | **71,7%** | **73,2%** |
| **TOTAL SDM** | | | **$ 469.757.841.716** | **$ 460.531.083.711** | **98,0%** | **$ 336.723.605.695** | **71,7%** | **73,1%** |

Fuente: BOGDATA 31 de diciembre de 2023.

- **RESERVAS PRESUPUESTALES DE INVERSIÓN 2023**

Se entienden como los compromisos que al 31 de diciembre de la vigencia anterior no se han girado por razones imprevistas y/o excepcionales. En la vigencia 2023 se han girado reservas presupuestales al 31 de diciembre, de la siguiente manera:

**Tabla 3. Reservas presupuestales 2023**

| PROYECTO DE INVERSIÓN | | RESERVAS 2023 | GIROS | % GIRO |
|---|---|---|---|---|
| 7589 | Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá | 3.314.369.574 | 3.165.298.215 | 95,5% |
| **SUB. GESTIÓN JURÍDICA** | | **3.314.369.574** | **3.165.298.215** | **95,5%** |
| 7563 | Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad | 71.919.846 | 71.919.846 | 100% |
| 7568 | Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | 5.740.203.767 | 5.740.203.767 | 100% |
| 7570 | Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | 3.083.586.789 | 3.083.586.789 | 100% |
| 7574 | Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad | 132.059.152 | 132.059.152 | 100% |
| **SUB. GESTIÓN CORPORATIVA** | | **9.027.769.554** | **9.027.769.554** | **100%** |
| **TOTAL UNIDAD EJECUTORA 01** | | **12.342.139.128** | **$ 12.193.067.769** | **98,79%** |
| 7596 | Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá | 1.473.145.725 | 1.473.145.725 | 100% |
| 7588 | Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | 1.898.781.951 | 1.885.732.938 | 99,3% |

| PROYECTO DE INVERSIÓN | | RESERVAS 2023 | GIROS | % GIRO |
|---|---|---|---|---|
| 7583 | Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá | 1.864.923.463 | 1.860.529.287 | 99,8% |
| 7579 | Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá | 2.106.674.666 | $ 2.106.674.666 | 100,00% |
| **SUB. POLÍTICA DE MOVILIDAD** | | **7.343.525.805** | **7.325.380.558** | 99,8% |
| 7581 | Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá | 1.970.902.794 | 1.970.902.794 | 100% |
| **SUB. GESTIÓN CORPORATIVA** | | **1.970.902.794** | **1.970.902.794** | **100%** |
| 7573 | Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte | 8,938,454,606 | 8.067.829.271 | 90,26% |
| 7576 | Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá | 799.411.751 | 798.360.287 | 99,9% |
| 7587 | Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | 25.615.614.032 | 24.208.144.854 | 94,5% |
| 7578 | Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | 42.681.905.084 | 37.365.449.115 | 87,5% |
| **SUB. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD** | | **78.035.385.473** | **70.439.783.527** | **90,3%** |
| 7593 | Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá | 5.927.105.707 | 5.914.839.028 | 99,8% |
| 7653 | Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía | 2.822.992.229 | 2.749.580.875 | 97,4% |
| 7595 | Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá | 1.482.412.539 | 1.482.412.538 | 100,0% |
| 7907 | Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas | 515.756.454 | 515.756.454 | 100,0% |
| **SUB. DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA** | | **10.748.266.929** | **10.662.588.895** | **99,2%** |
| **TOTAL UNIDAD EJECUTORA 02** | | **98.098.081.001** | **90.398.655.774** | **92,15%** |
| **TOTAL SDM** | | **110.440.220.129** | **102.591.723.543** | **92,89%** |

Fuente: BOGDATA - 31 de diciembre de 2023.

- **PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES - PAA**

El principal objetivo del Plan Anual de Adquisiciones - PAA es aumentar la posibilidad de lograr mejores condiciones de competencia a través de la participación de un mayor número de operadores económicos interesados en los procesos de selección que se van a adelantar durante el año fiscal, haciendo que el Estado cuente con información suficiente para realizar compras coordinadas. A través de las compras y los contratos públicos, la SDM cumple con sus metas y objetivos, siendo el PAA la herramienta de verificación de esa

planeación. Su buen funcionamiento permite a la Entidad entregar los bienes y servicios que tienen a cargo y, en consecuencia, se legitiman frente a la ciudadanía.

Tal como lo señala la norma, la SDM actualizó el Plan Anual de Adquisiciones cuando: (i) se realizaron ajustes a los cronogramas de adquisición, valores, modalidad de selección, origen de los recursos; (ii) para incluir nuevas obras, bienes y/o servicios; (iii) excluir obras, bienes y/o servicios; o (iv) modificar el presupuesto anual de adquisiciones, cambios que fueron solicitados directamente por los Ordenadores de Gasto de la Entidad.

El comportamiento de las adquisiciones de inversión de la SDM en la vigencia 2023 con corte al 31 de diciembre, de acuerdo con las modalidades de contratación según el P.A.A., es la siguiente:

**Tabla 4. Modalidad de contratación**

| MODALIDADES DE CONTRATACIÓN | APROPIACIÓN PAA | COMPROMISOS |
|---|---|---|
| N/A-SOLO PAGO-NO SECOP | $ 25.692.934.423 | $ 19.822.463.289 |
| CONTRATACIÓN DIRECTA-SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTIÓN | $ 112.864.376.128 | $ 112.709.724.402 |
| CONTRATACIÓN DIRECTA-NO EXISTENCIA PLURALIDAD DE OFERENTES | $ 16.862.903.639 | $ 16.862.698.044 |
| CONTRATACIÓN DIRECTA - ADICIÓN CONTRATO EN CURSO | $ 47.214.133.174 | $ 45.674.183.613 |
| SELECCIÓN ABREVIADA-MENOR CUANTÍA | $ 3.540.166.696 | $ 3.489.852.774 |
| SELECCIÓN ABREVIADA - BOLSAS DE PRODUCTOS | $ 11.726.228.335 | $ 11.598.442.761 |
| PROCESO MÍNIMA CUANTÍA | $ 1.674.326.020 | $ 1.275.127.020 |
| CONTRATACIÓN DIRECTA-CONVENIOS O CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS | $ 40.763.424.645 | $ 40.763.424.645 |
| SELECCIÓN ABREVIADA - SUBASTA INVERSA | $ 12.981.286.026 | $ 12.023.313.865 |
| SELECCIÓN ABREVIADA - COMPRA CATÁLOGO ACUERDO MARCO PRECIOS | $ 17.554.127.477 | $ 17.427.918.895 |
| LICITACIÓN PÚBLICA | $ 144.870.705.742 | $ 144.870.705.576 |
| CONCURSO DE MÉRITOS - SISTEMA ABIERTO | $ 32.794.985.053 | $ 32.794.984.469 |
| CONTRATACIÓN DIRECTA - ARRENDAMIENTO DE BIENES INMUEBLES | $ 898.097.310 | $ 898.097.310 |
| TIENDA VIRTUAL - SELECCIÓN ABREVIADA POR ACUERDO MARCO Y GRANDES SUPERFICIES | $ 320.147.048 | $ 320.147.048 |
| **TOTAL SDM** | **$ 469.757.841.716** | **$ 460.531.083.711** |

Fuente: BOGDATA y P.A.A SDM 31 de diciembre de 2023.

## 2.5. Plan de Acción y Políticas Públicas

### 2.5.1. Formulación, construcción y seguimiento al Plan de Acción Institucional

La entidad cuenta con un total de 35 Planes Operativos Anuales, 18 de inversión y 17 de gestión[1], que se constituyen en la herramienta y metodología para medir el avance y cumplimiento de los objetivos y compromisos propuestos en el Plan Distrital de Desarrollo UNCSAB 2020-2024, labor soportada en el procedimiento PE01-PR01 Formulación de proyectos, construcción y seguimiento del Plan de Acción Institucional (PAI), que contiene los Planes Operativos Anuales para proyectos de Inversión con su respectiva territorialización, así como los Planes Operativos de Gestión. Entre las principales acciones de la entidad, se encuentran:

- Alineación de la plataforma estratégica de la Entidad.
- Revisión, análisis y reporte de la información de avance físico y presupuestal de las metas del Plan Distrital de Desarrollo PDD, metas proyecto de inversión, indicadores PMR y Trazadores Presupuestales del PDD 2020-2024 correspondiente a la vigencia 2023.

- Verificación del avance presupuestal de los proyectos de inversión y validación con el Plan Anual de Adquisiciones, y remisión de alertas.
- Reporte en el Sistema de seguimiento a los programas, proyectos y metas al PDD (SEGPLAN), de la ejecución presupuestal, anteproyecto y ejecución física de los proyectos de la SDM y así como el Programa PDD 49 *"Movilidad segura, sostenible y accesible"*.
- Actualización de la información de los proyectos de inversión desde el rol de Formulador y Control formulación en el Sistema Unificado de Inversiones y Finanzas Públicas SUIFP, así como la validación del seguimiento en el Sistema de Seguimiento a los Proyectos de Inversión SPI del DNP.
- Realización de las mesas de seguimiento trimestrales y demás actividades de seguimiento.

En el Anexo No 1, se encuentra el consolidado de avance de las metas Plan de Desarrollo Distrital y metas proyecto de inversión de la entidad. El reporte de las metas del Plan Distrital de Desarrollo y de los proyectos de inversión de la entidad, se encuentra publicado en la página web en el link https://www.movilidadbogota.gov.co/web/planes_de_accion_anual.

### 2.5.2. Políticas Públicas

Durante 2023, la SDM ha adelantado las actividades de (i) acompañamiento en la formulación, implementación y seguimiento de las Políticas Públicas Distritales en las que participa la SDM o demás entidades del Sector Movilidad (ii) Validación de la calidad y coherencia de la información consolidada por la dependencia referente de Política Pública (iii) Reporte a la SDP o entidad líder de la política pública, la información consolidada de los planes de acción de política pública, sobre los productos/metas que le correspondan a la SDM o Sector Movilidad, según corresponda y (iv) Unificación de criterios operativos con los responsables del plan de acción de la política pública.

La entidad lidera las políticas públicas de Bicicleta, Cero y Bajas Emisiones y Peatón, cuyos avances se presentan más adelante, y participa en las siguientes políticas públicas distritales/Planes de acción distrital:

1) Política Pública Ruralidad (UMV)
2) Política Pública Espacio Público
3) Política Pública Salud Ambiental
4) Política Pública Servicios sexuales pagados (EMB)
5) Política Pública Superación y Prevención de la Pobreza en Bogotá
6) Política Pública Discapacidad
7) Política Pública Distrital de Transparencia, Integridad y no Tolerancia con la Corrupción (IDU, EMB)
8) Política Pública Distrital de Servicio a la Ciudadanía
9) Política para el manejo del Suelo de la protección en el Distrito Capital (IDU)
10) Política Pública Juventud
11) Política Pública para la garantía de derechos de las personas LGBTI y sobre identidades de género y orientaciones sexuales en el D.C. 2021-2032
12) Política Pública para las Familias 2021-2025
13) Política Pública de y para la Adultez 2011-2044
14) Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez 2010-2025
15) Política Pública de Infancia y Adolescencia
16) Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030
17) Política Pública de Educación
18) Grupos étnicos (artículo 66)
19) Política Pública de Salud Mental
20) Política Pública de Participación Incidente
21) Política Pública de Acogida, Inclusión y Desarrollo para los nuevos Bogotanos – Flujos Mixtos Migratorios procedentes de Venezuela

22) Política Pública de Seguridad, convivencia y Justicia
23) Política Pública de Vendedores Ambulantes
24) Política Pública de Productividad
25) Política Pública de Turismo
26) Política Pública de Acción Climática
27) Política Pública Étnica Comunidad Raizal
28) Política Pública Étnica Comunidad Palenquera
29) Política Pública Étnica Comunidad Negro Afrocolombiana
30) Política Pública Étnica Comunidad Gitano Rrom

En relación con las siguientes Políticas Públicas, la SDM no cuenta con productos específicos, aclaración que se realiza en el marco de lo señalado en la Directiva 015 de 2023 de la Procuraduría General de la Nación:

1) Alimentación escolar
2) Trabajo infantil
3) Embarazo a temprana edad
4) Consumo de sustancias psicoactivas
5) Violencia juvenil
6) Subsidios de vivienda
7) Protección de líderes y lideresas sociales
8) Seguridad y Convivencia Ciudadana
9) Política Pública de Deporte, Recreación, Actividad Física, Parques y Escenarios para Bogotá
10) Política Pública de Lectura, Escritura y Oralidad - LEO
11) Política Pública Distrital de Paz, Reconciliación, No Estigmatización y Transformación de Conflictos
12) Plan de acción Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET
13) Política Pública Cultura Ciudadana y libertad de culto

Adicionalmente el proceso de Direccionamiento Estratégico acompaña al equipo operativo de igualdad de género, para la participación de la etapa de diagnóstico del Sello Distrital de Igualdad de Género, y a los equipos técnicos de proyectos para la atención de entes de diferentes entes de control (Procuraduría, Contraloría, Veeduría, etc.).

Ahora bien, de conformidad con lo solicitado en la directiva 015 de 2023 de la Procuraduría General de la Nación sobre la Transición de Gobiernos Territoriales -Informe de Gestión y Balance de Resultados, Rendición de Cuentas y Empalme, se adjunta en formato Excel el archivo "1. Seguimiento Políticas SDM", donde se encuentra un resumen de los avances de cada política pública en 2023, así como los enlaces con la información más reciente reportada (octubre/23 dado que el próximo reporte se realiza de conformidad con la ejecución presupuestal en enero/24), y, en el siguiente link de la web se encuentra el consolidado de las políticas públicas: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/politicas_publicas_distritales

### 2.6. Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano PAAC

La SDM contó para la vigencia 2023 con una programación de 149 actividades en el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano 2023, de las cuales se cumplió al 100% en los 9 componentes, como se muestra a continuación:

**Tabla 5. Componentes PAAC**

| COMPONENTES | CANT ACTIVIDADES | CUMPLIMIENTO MONITOREO |
|---|---|---|
| Componente 1 - Transparencia y Acceso a la Información | 21 | 100% |
| Componente 2 - Rendición de Cuentas | 29 | 100% |

| COMPONENTES | CANT ACTIVIDADES | CUMPLIMIENTO MONITOREO |
|---|---|---|
| Componente 3 - Mecanismos para mejorar la atención a la ciudadanía | 23 | 100% |
| Componente 4 - Racionalización de trámites | 13 | 100% |
| Componente 5 - Apertura de información y datos abiertos | 12 | 100% |
| Componente 6 - Participación e innovación de la gestión pública | 6 | 100% |
| Componente 7 - Fortalecimiento de una cultura de integridad | 27 | 100% |
| Componente 8 - Gestión del Riesgo de Corrupción - Mapa de Riesgos de Corrupción | 11 | 100% |
| Componente 9 - Medidas de debida diligencia | 7 | 100% |
| **TOTAL ACTIVIDADES** | **149** | **100%** |

En el siguiente link de la web se encuentra el PAAC 2023 con sus anexos , así como los históricos del cuatrienio: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Plan_contra_corrupcion

Ahora, bien, de conformidad con la Directiva 15 de la Procuraduría General de la Nación, se informa sobre el PAAC:

a. El estado del cumplimiento del PAAC es del 100%
Cumplimiento de la política antitrámite (racionalización): Cumplimiento 100%
Plan de participación: Cumplimiento del 100% con las rendiciones de cuentas sectorial y local.
Estrategia de rendición de cuentas: Cumplimiento del 100% en la estrategia bajo los lineamientos establecidos por la Veeduría Distrital.
Matriz de riesgos de corrupción: Se da cumplimiento al monitoreo y seguimiento a los controles de la matriz de riesgos correspondiente al último cuatrimestre 2023. Cumplimiento del 100%.

b. Listado de veedurías, organizaciones sociales y grupos significativos de ciudadanos:

- Veeduría Distrital
- Comisiones de movilidad
- Juntas de acción comunal
- Consejeros de sabios y sabias
- Consejo consultivo de mujeres
- Consejeros de juventud
- Representantes estudiantiles
- Persones del Sector LGBT

El listado completo de grupos de valor y partes interesadas se encuentra en el siguiente link publicado en la página web de la entidad:
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/grupos_de_valor_partes_interesadas_sdm

c. Instancias y mecanismos de participación ciudadana en los que la Entidad estuvo involucrada o creó durante el periodo. A continuación se presentan las principales instancias y toda la información relacionada con el proceso de rendición de cuentas se encuentra publicado en la página web de la entidad: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes-rendicion-cuentas, se precisa que no hay compromisos formales vigentes y por cumplir en el marco de las competencias de la entidad:

- Rendición de cuentas sectorial
- Rendición de cuentas locales: Los mecanismos usados para la rendición de cuentas local están enmarcados en el cumplimiento del manual de Rendición de Cuentas, desde donde se construye una estrategia de participación ciudadana para lo local, con los elementos necesarios para entregar a la ciudadanía información, con los ajustes razonable para el acceso a esta. A través de los Centros Locales

de Movilidad se convocan y participan instancias como: Comisiones Locales de Movilidad, consejeros de Sabios y sabias, consejeros de juventud, consejos estudiantiles, consejeros de discapacidad, personas de los sectores LGBTI, organizaciones sociales de orden local, consejeras de mujeres y ciudadanía en general.

En los espacios de rendición de cuentas en las localidades se recibe por parte de los y las ciudadanas, sus peticiones, solicitudes y sugerencias, las cuales son tramitadas como derechos de petición y se concertan algunos compromisos que son reportados en la plataforma colibrí de la Veeduría Distrital: https://colibri.veeduriadistrital.gov.co/node/2117

Adicionalmente, en el marco de la rendición de cuentas local se realizan diálogos ciudadanos con: niños, niñas y adolescentes; jóvenes, mujeres en todas sus diversidades; y sobre accesibilidad, movilidad reducida y adulto mayor.

d. Espacio de diálogos ciudadano con enfoque territorial

- Canales de comunicación y difusión creados para la interacción con la ciudadanía: grupos de WhatsApp, correos electrónicos, redes sociales, pendones, afiches, folletos impresos.
- Canales de comunicación interna: Chat, correo de comunicación interna y pantallas
- Canales de comunicación externa: Página web, redes sociales, divulgación por medio de los centros locales de movilidad.
- Audiencias públicas (Encuentros feriales de Rendición de Cuentas local), uno por localidad con información territorializada de las siete (7) entidades del Sector Movilidad.

## 2.7. Desarrollo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión en La Entidad

Como parte de la segunda línea de defensa, la OAPI da los lineamientos y realiza los seguimientos frente a la implementación, desarrollo y sostenibilidad de las políticas del modelo. Se adjunta como anexo 3 el Informe de MIPG con todos sus anexos a disposición, y a continuación se presentan los principales datos:

### 2.7.1. Plan marco para la sostenibilidad del MIPG

Con base en las brechas identificadas en los autodiagnósticos dispuestos por el DAFP para cada una de las políticas, los líderes de política en la entidad en conjunto con su equipo técnico, identifican las brechas existentes, las cuales son incorporadas como acciones en el plan marco, adicional a esto, se incluyen también actividades encaminadas al fortalecimiento de las políticas y las identificadas como debilidades en el reporte FURAG. Trimestralmente se realiza el seguimiento para verificar el cumplimiento de este plan, dejando las evidencias del desarrollo de las actividades en la descripción del avance.

Con corte a 31 de diciembre de 2023, se observa el siguiente estado de las acciones:

**Tabla 6. Estado de las actividades del Plan Marco de MIPG**

| POLÍTICA | ESTADO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | CUMPLIDA | NO CUMPLIDA | SIN AVANCE | Total Acciones | % CUMPLIMIENTO |
| Pol1. Talento Humano | 4 | 2 | 0 | 6 | 67% |
| Pol2. Integridad | 14 | 9 | 0 | 23 | 61% |
| Pol3. Planeación Institucional | 5 | 0 | 0 | 5 | 100% |
| Pol5. Compras y Contratación | 1 | 0 | 0 | 1 | 100% |
| Pol6. Fortalecimiento Institucional | 1 | 0 | 0 | 1 | 100% |
| Pol7. Gobierno Digital | 28 | 2 | 1 | 31 | 90% |
| Pol8. Seguridad Digital | 18 | 0 | 0 | 18 | 100% |

| POLÍTICA | ESTADO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | CUMPLIDA | NO CUMPLIDA | SIN AVANCE | Total Acciones | % CUMPLIMIENTO |
| Pol9. Defensa Jurídica | 2 | 0 | 0 | 2 | 100% |
| Pol10. Mejora Normativa | 2 | 0 | 0 | 2 | 100% |
| Pol11. Gestión Ambiental | 3 | 0 | 0 | 3 | 100% |
| Pol12. Servicio al Ciudadano | 22 | 0 | 0 | 22 | 100% |
| Pol13. Racionalización de Trámites | 17 | 0 | 0 | 17 | 100% |
| Pol14. Participación Ciudadana en la Gestión Pública | 10 | 0 | 0 | 10 | 100% |
| Pol15. Seguimiento y evaluación del desempeño institucional | 2 | 0 | 0 | 2 | 100% |
| Pol16. Gestión Documental | 14 | 16 | 0 | 30 | 47% |
| Pol17. Transparencia y Acceso a la Información Pública y Lucha contra la Corrupción | 5 | 1 | 0 | 6 | 83% |
| Pol18 Gestión de la Información Estadística | 9 | 0 | 0 | 9 | 100% |
| Pol19. Gestión del Conocimiento y la Innovación | 14 | 4 | 0 | 18 | 78% |
| POL 20. Control Interno | 3 | 0 | 0 | 3 | 100% |
| TOTAL GENERAL | 174 | 34 | 1 | 209 | |

Fuente: OAPI-SDM 2023

Los resultados son dispuestos en la página web de la entidad para el conocimiento de partes interesadas y grupos de valor, en la ruta https://www.movilidadbogota.gov.co/web/modelo_integrado_de_planeacion_y_gestion

### 2.7.2. Formulario Único Reporte de Avance de la Gestión

Con la información reportada por los diferentes líderes de política desde la OAPI se verifica el avance y el cargue de la información en la plataforma dispuesta por el DAFP respecto a la vigencia 2022.

**Tabla 7. Puntaje FURAG para las políticas de MIPG**

| BALANCE MIPG / POLÍTICA | SDM | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Talento Humano | 97,62 | 97,57 | 98,33 | 95,80 |
| Integridad | 86,54 | 98,09 | 98,67 | 95,80 |
| Planeación Institucional | 93,95 | 98,18 | 98,74 | 99,40 |
| Compras y Contratación | N/A | N/A | N/A | 86,80 |
| Fortalecimiento Organizacional | 95,46 | 97,57 | 98,33 | 100 |
| Gobierno Digital | 97,69 | 97,52 | 98,30 | 95,00 |
| Seguridad Digital | 93,97 | 97,24 | 98,10 | 90,10 |
| Defensa Jurídica | 91,28 | 90,31 | 99,85 | 85,70 |
| Servicio al Ciudadano | 96,11 | 97,35 | 98,18 | 100 |
| Racionalización de trámites | 96,01 | 97,68 | 98,39 | 80,30 |
| Participación Ciudadana | 94,95 | 98,08 | 98,67 | 99,40 |
| Seguimiento y Evaluación | 78,53 | 97,05 | 97,98 | 97,10 |
| Transparencia y acceso | 96,00 | 97,98 | 98,61 | 98,10 |
| Gestión Documental | 86,94 | 96,68 | 97,73 | 89,60 |
| Gestión Información Estadística | N/A | 92,51 | 94,95 | 87,30 |
| Gestión del Conocimiento | 96,59 | 97,67 | 98,40 | 98,10 |
| Control Interno | 96,09 | 97,67 | 98,39 | 95,00 |

Fuente: FURAG

En el siguiente link se encuentran los informes del Sistema Integrado de Gestión de la SDM https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes_de_gestion como anexo a este informe, se remite el informe MIPG a corte diciembre de 2023.

### 2.7.3. Socialización del modelo

Con el fin de lograr una divulgación y apropiación de la información del modelo en todos los niveles de la Entidad se desarrollaron diversas actividades lúdico-pedagógicas entre las que se destacan:

- **Inducción y reinducción del equipo técnico:** Jornada presencial desarrollada en el primer bimestre del año con el fin de presentar los avances en las diferentes políticas, el plan de trabajo y recibir retroalimentación.
- **Semana MIPG:** Jornada que convoca a todas las personas que laboran en la Entidad para su participación en actividades lúdicas que fomentan la integración interdependencias y el conocimiento de la implementación de las políticas del modelo en la SDM.
- **Cierre MIPG:** Se realiza actividad tipo taller con el equipo técnico en la segunda semana de diciembre presentando los resultados del FURAG y socializando el estado del Plan Marco para la Sostenibilidad del MIPG, adicionalmente, se definen acciones para abordar en 2024.

### 2.7.4. Reporte documental SIDEAP

La SDM de conformidad con los lineamientos del DASCD, carga en el módulo de Desarrollo Organizacional del SIDEAP los procesos, procedimientos y documentos asociados a la plataforma estratégica de la entidad, con el fin de relacionar el modelo de operación, la estructura organizacional y la planta de personal.

Adicionalmente, la entidad periódicamente actualiza la información sobre los documentos del Sistema Integrado de Gestión, mediante un usuario que tiene los permisos del módulo de Desarrollo Organizacional para mantener la información actualizada.

### 2.7.5. Implementación del software MIPG

En desarrollo del contrato No.2023-2269 con el cual se adquirió por parte de la Entidad un software para la administración eficiente, segura y confiable de la información y documentación del MIPG se ha avanzado en su implementación, conforme al cronograma de trabajo presentado por el contratista y aprobado por el grupo de supervisores.

### 2.7.6. Gestión de riesgos

En cumplimiento con los lineamientos referentes a la gestión de los riesgos de gestión y corrupción entregados por el DAFP, la SDM a través de la segunda línea de defensa definió la Guía de Riesgos en la cual se establece:

- La política para la gestión de los riesgos
- La metodología para la identificación, valoración y tratamiento de los riesgos de gestión
- La metodología para la identificación, valoración y tratamiento de los riesgos de corrupción.
- Las responsabilidades de cada una de las líneas de defensa frente a la gestión de riesgos.
- Los tiempos para el reporte, monitoreo y seguimiento
- Las acciones en caso de presentarse masterización de los riesgos o eventos potenciales

Adicionalmente se cuenta con 17 mapas de riesgos por proceso, y un mapa de riesgos institucional de corrupción los cuales contienen a su vez riesgos y controles de tipo transversal. Frente al ejercicio de acompañamiento a los procesos, la OAPI realiza mesas de trabajo de manera general y con cada proceso con el fin de socializar técnicamente sobre la metodología, y apoyar la identificación, valoración y definición de controles para cada proceso según se requiera.

Para el ejercicio de reporte de evidencias se dispone para cada uno de los procesos una carpeta drive según el corte del reporte, para que los procesos puedan cargar las evidencias que demuestran el cumplimiento y efectividad de los controles y acciones para la mitigación de los riesgos y así poder realizar el adecuado monitoreo y seguimiento de lo cual se obtiene como resultado un informe que es socializado con las áreas para realizar acciones correctivas o de mejora.

Todo lo relacionado a la gestión de riesgos a cargo de la OAPI (mapas de riesgos, monitoreo y seguimiento), se publica en la intranet y la web institucional con el fin de garantizar su trazabilidad y fácil acceso.

### 2.7.7. Promoción de valores y principios

Para la promoción y apropiación de los valores y principios de integridad en la SDM y buscando la participación de todas y todos los colaboradores se han desarrollado en el transcurso del año diversas estrategias como lo es la Semana de Integridad donde se llevaron a cabo actividades alusivas a temas de transparencia, integridad y lucha contra la corrupción como: charlas de integridad y gestión de riesgos, concurso de videos de Tik Tok con los valores y principios de integridad, sketch de integridad y la encuesta de integridad.

Adicionalmente, la Entidad participó en la Senda de Integridad que consistió en publicar en la página web los siguientes retos: Reto 1. Señales de la Cumbre Senda de Integridad, para el Reto 2. Carta de un Senderista; por último, el Reto 3. Bitácora de Integridad. Mensualmente, se realizaron sketch de integridad en la Sede de Calle 13 y Paloquemao, socialización de los valores y principios de Integridad.

Dentro de las actividades realizadas en la Semana MIPG, se incluyeron charlas sobre riesgos y socialización sobre Transparencia, Integridad, Antisoborno y SARLAFT. Por medio de comunicación interna, se socializaron los valores y principios de integridad.

## 2.8. Premios que ha ganado la SDM

1) 2023 - III Edición de los Premios Internacionales de Movilidad de Empresas por la Movilidad Sostenible
2) 2023 - Mobilize Learning Lab Bogotá – Premio ITDP, Prácticas de Bogotá en términos de sostenibilidad, movilidad y medio ambiente.
3) 2023 - Operation of the electric public bus fleet with gender approach in Bogota – UITP (ID 350) fue avalado los jurados como uno de los mejores proyectos de América Latina en la categoría: Diversity and Inclusion – Transmilenio/Local Government Bogotá – CO, donde superó a otros tres proyectos de la región. El reconocimiento será otorgado en la clausura de la 20° Asamblea América Latina, ciudad de México D.F.
4) 2023 - Reconocimiento a iniciativas y acciones afirmativas con enfoque de género en las entidades del Distrito - VIII Gala de Reconocimiento - 'Talento Haciendo Historia', organizada por el Departamento Administrativo del Servicio Civil - por el proyecto "Cualificación y calificación de mujeres en oficios no convencionales para el transporte urbano de Bogotá"
5) 2023 - Distinción de excelencia en Gestión Jurídica Distrital - Categoría "Asesoría jurídica producto de la estrategia de desembargos implementada en la Dirección de Gestión de Cobro" - SJD
6) 2023 - Premio Al Trabajo en Bici - Reconocimiento a las iniciativa y programas implementados de movilidad sostenible por las SDM
7) 2023 - Reconocimiento al cumplimiento al pacto por el teletrabajo Distrital con enfoque diferencial, y adopción de la política interna de teletrabajo - Secretaría General
8) 2023 - Primer Puesto en el Índice de Gobierno Abierto.
9) 2023 - Segundo puesto Índice de Transparencia de Bogotá
10) 2021 a 2023 Segundo puesto a nivel distrital en el Índice de Desempeño Institucional
11) 2022 - Premio de Transporte Sostenible 2022 - Sustainable Transport Award 2022 por su respuesta oportuna frente a la necesidad de descongestionar el transporte público y evitar la propagación del COVID-19.

12) 2022 - Distinción de excelencia en la Gestión Jurídica Distrital - Categoría "Gestión para la participación incidente en la producción normativa, con el proyecto “Innovando con las redes sociales para acercar a la ciudadanía en la emisión de actos administrativos”” - SJD
13) Primer Puesto Atención Integral a Víctimas - Reconocimiento de Buenas Prácticas en Seguridad Vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial por ORVI
14) 2022 - Distinción de excelencia en Gestión Jurídica Distrital - Categoría “Recuperación del patrimonio público producto de la estrategia de cobro inteligente implementada en la Dirección de Gestión de Cobro” - SJD
15) 2022 - Distinción Categoría de “Lucha anticorrupción con la Metodología de contratación transparente “Guía Pedagógica para fortalecer la Transparencia e Integridad en la Gestión Contractual de la SDM” - SJD
16) 2022 - Primer Puesto Senda de la Integridad
17) 2021 - Segundo Puesto Distrital Cumplimiento FURAG 98% - Departamento Administrativo de la Función Pública Distinción de excelencia en Gestión Jurídica Distrital - Categoría “Adoptar, implementar y/o actualizar políticas, lineamientos o recomendaciones para la prevención del daño antijurídico” - SJD.
18) 2021 - Distinción de excelencia en Gestión Jurídica Distrital - Categoría “Buenas prácticas en la defensa judicial” - SJD
19) 2021 - Primer puesto Gobierno abierto componente de colaboración por la Feria del Conocimiento y la Innovación
20) 2021 - Segundo puesto Integridad en la categoría Gestión y Desempeño
21) 2015 - Premio Programa “Mejores Prácticas para la Movilidad Urbana”. Creado por la Unión Internacional de Transporte Público - UITP.

# 3. PROYECTOS ESTRATÉGICOS

## 3.1. Instrumentos de Planificación Territorial

### 3.1.1. Reglamentación Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

**Descripción y estado**

La revisión y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial - POT de la ciudad, fue adoptada mediante el Decreto Distrital 555 de 2021. En este POT se establecen las disposiciones para el nuevo sistema de movilidad, algunas de las cuales deben ser reglamentadas mediante acto administrativo. Desde la SDM y las entidades del sector se ha avanzado en la reglamentación de los siguientes artículos:

Reglamentación asignada a la SDM y entidades del Sector Movilidad:

- Artículo 128: Directrices para la intervención de áreas privadas afectas al uso público (Antejardines)
- Artículo 132: Adecuación y mantenimiento de andenes
- Artículo 250: Acciones de mitigación de la Movilidad – Estudios de Movilidad
- Artículo 487: Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Apoyo a la reglamentación asignada a otras entidades:

- Artículo 120. Zonas Urbanas por un Mejor Aire - SDA
- Artículo 164: Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS
- Artículo 141. Directrices para la intervención del espacio Público - SDP
- Artículo 147 Aprovechamiento económico del espacio público – SDP
- Artículo 489. Plan del Cuidado y Servicios sociales – SDP
- Artículo 490. Unidades de Planeamiento Local – SDP

- Artículo 491. Actuaciones Estratégicas - SDP

**Logros**

Avance en la reglamentación a cargo de la SDM y del Sector Movilidad:

- Estructuración técnica y jurídica con el IDU del proyecto de decreto mediante el cual se reglamenta el artículo 128 sobre directrices para la adecuación y mantenimiento de antejardines.
- Estructuración técnica y jurídica con el IDU del proyecto de decreto mediante el cual se reglamenta el artículo 132 sobre adecuación y mantenimiento de andenes.
- Reglamentación del parágrafo del artículo 250, referido a las acciones de mitigación de la movilidad mediante estudios de movilidad, mediante la expedición de la Resolución SDM 132490 de 2023.
- Adopción del PMSS mediante el Decreto 497 de 2023.

Acompañamiento en la reglamentación y formulación de lineamientos técnicos a cargo de otras entidades:

- Estructuración técnica y jurídica junto con la SDA del proyecto de decreto mediante el cual se reglamenta el artículo 120 sobre las Zonas Urbanas por un Mejor Aire - ZUMA. Reglamentación adoptada mediante el Decreto 492 de 2023.
- Participación activa en la estructuración del proyecto de decreto reglamentario del artículo 147 sobre Aprovechamiento Económico del Espacio Público. Reglamentación adoptada mediante Decreto 493 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la revisión técnica y jurídica del proyecto de decreto reglamentario del artículo 141 sobre las disposiciones para la intervención del espacio público. Reglamentación adoptada mediante Decreto 072 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la revisión técnica y jurídica del proyecto de decreto reglamentario del artículo 488 sobre la formulación del Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales. Reglamentación adoptada mediante Decreto Distrital 427 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la revisión técnica y jurídica del proyecto de decreto reglamentario del artículo 490 sobre la formulación de las Unidades de Planeamiento Local. Reglamentación adoptada mediante los Decreto 517 de 2023, 525 de 2023, 524 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la reglamentación del artículo 491 sobre la formulación de las directrices sobre lo público y posterior reglamentación de las actuaciones estratégicas priorizadas en el POT. Se elaboró el DTS de análisis y recomendaciones para la AE ciudadela educativa y del cuidado y la AE distrito aeroportuario Engativá y su correspondiente adopción mediante acto administrativo. Así mismo, se ha avanzado en la definición de las directrices de las AE 20 de julio, ZIBO, calle 72 y Borde Usme.
- Revisión de alternativas y modelación de capacidad de carga, así como la viabilidad de perfiles viales y franjas funcionales como parte de la formulación de la actuación estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado.
- Elaboración de los estudios técnicos de priorización de la red peatonal, red de ciclorrutas y malla vial intermedia, como parte de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local establecidas en el POT.
- Apoyo técnico a los procesos de formulación de las manzanas del cuidado liderado por la SDMujer, y la formulación del Manual del Espacio Público liderado por la SDP.
- Apoyo a la SDP en la elaboración de las precisiones técnicas asociadas a las reservas viales establecidas en el POT para las Avenida El Salitre en el sector del Humedal Salitre y la Transversal de Suba en el sector del Bosque Santa Helena

**Dificultades**

- La falta de concertación en la reglamentación de los artículos 163 y 164 (PRUMS) con las entidades competentes (de los sectores planeación, hábitat y movilidad) cuyas funciones se asocian a ser

operadores urbanos. A partir de los lineamientos establecidos por la SDP, esta reglamentación se desarrollará mediante el acto administrativo para operadores urbanos, de conformidad con lo previsto en el artículo 582 del POT.

- Desplazamiento del cronograma y gestiones de reglamentación del Decreto 555 de 2021 - POT e inseguridad jurídica por la reviviscencia de normatividad anterior en razón a la medida cautelar de suspensión del POT, la cual estuvo en firme desde el 15 de junio de 2022 hasta el 31 de agosto de 2022.

**Retos o alertas**

- Apoyar y armonizar la reglamentación del artículo 582 del Decreto 555 de 2021, sobre la definición de roles y alcance de los operadores urbanos y su aplicación para el desarrollo efectivo de los PRUMS y AIM.
- Fortalecer la fase de planeación en la estructuración normativa, así como su cumplimiento para evitar desplazamientos en los cronogramas de expedición previstos.

**Pasos por seguir**

- Expedir la reglamentación de los artículos asociados a andenes y antejardines para su implementación efectiva.
- Apoyar a las entidades vinculadas en la reglamentación e implementación del POT, especialmente en lo relacionado con el nuevo sistema de movilidad y su armonización con las actuaciones estratégicas, las Unidades de Planeamiento Local y demás proyectos y estrategias asociadas a la escala urbana y de proximidad para garantizar el cumplimiento del modelo de ocupación territorial propuesto para la ciudad.
- Apoyar la fase de estructuración de la reglamentación adicional derivada de la ya expedida, cuyo cumplimiento se estableció mediante cronograma a cumplir en las posteriores anualidades.

### 3.1.2. Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS)

**Descripción y estado**

De acuerdo con el artículo 487 del POT (Decreto 555 de 2021), el PMSS tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro. El PMSS se configura como la herramienta de articulación con las diferentes políticas públicas del Sector Movilidad, generando las condiciones para la articulación de la movilidad regional con la ARM y los instrumentos derivados de la gobernanza de la misma.

En el marco de la Resolución 20203040015885 del 2020, expedida por el MinTransporte, en la cual se reglamenta el procedimiento de formulación de los PMSS en el país, la SDM finalizó el proceso de formulación del PMSS durante septiembre de 2023, realizando el proceso de publicación y recibiendo cerca de 340 comentarios ciudadanos, los cuales fueron atendidos. Se contó con la revisión y solicitud de ajustes por parte de la SDP, la cual expidió su concepto positivo el día 06 de octubre de 2023. Así, el día 26 de octubre se expidió el Decreto 497 de 2023 mediante el cual se adoptó el PMSS para Bogotá. Es importante mencionar que el anterior Plan Maestro de Movilidad fue expedido en el año 2006, hace más de 15 años, por lo cual la ciudad requería de manera urgente de una actualización de este importante instrumento de planificación territorial.

**Logros**

- Formulación del componente estratégico del Plan (4 objetivos, 6 resultados estratégicos y 14 estrategias) en armonía con el POT.
- Formulación del componente de ejecución (29 programas y 103 proyectos).
- Definición del esquema de gobernanza asociado al sistema de movilidad de 2025.
- Estructuración del Plan, cumpliendo integralmente con todos los requerimientos de la normatividad nacional y con lo previsto en el POT distrital.

- Expedición del Decreto 497 de 2023 Por el cual se adopta el PMSS para Bogotá D.C y se dictan otras disposiciones el día 26 de octubre.

**Retos o alertas:**

- Adoptar los instrumentos para el seguimiento institucional del PMSS en concurso con las Oficinas de Planeación de las entidades del sector e incorporando las definiciones para el seguimiento del POT que expida la SDP.
- Implementar las acciones de los operadores urbanos y el desarrollo de los PRUMS y AIM, así como la articulación para las intervenciones en las Actuaciones Estratégicas definidas por el Decreto 555 de 2021.
- Avanzar con el proceso de socialización del PMSS a nivel institucional y el de pedagogía con la ciudadanía.

**Pasos por seguir:**

- Implementación del PMSS e inclusión de sus directrices en los futuros planes de desarrollo distrital.
- Armonización de los proyectos y del plan de inversión con las oficinas asesoras de planeación de las entidades del Sector Movilidad.
- Adoptar la reglamentación derivada del Decreto 497 de 2023, *"Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS- para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*.

### 3.1.3. Política Pública de la bicicleta

**Descripción y estado**

Adopción de la política pública de la bicicleta, mediante el Documento CONPES Distrital 15 de 2021 y ejecución del plan de acción en ella contenido, con el objetivo de *Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta*, a través del desarrollo de cinco (5) objetivos específicos: i) Más seguridad personal; ii) Mayor seguridad vial; iii) Más y mejores viajes en bicicleta; iv) Más bici para todas y todos con la intención de fortalecer la cultura en torno a la bicicleta; y v) Bogotá polo productor de la bicicleta.

Conforme al reporte de avance de las políticas públicas distritales que coordina la SDP con corte a 30 de octubre de 2023 (última información disponible por la SDP), los 44 productos de la política pública de la bicicleta, presentan un avance acumulado en la meta final (2039) del 64,01%, entendiendo que la trayectoria ideal de implementación a dicha fecha debería corresponder a 57,31% de avance, por lo cual se tiene una brecha positiva de 6,7%.

**Logros**

- Fortalecimiento del Registro Bici, que a 31 de diciembre de 2023 dispone de 328.749 bicicletas bicicletas registradas.
- Se han recuperado y devuelto a sus propietarios un total de 520 bicicletas, de acuerdo con los datos entregados por la Policía Nacional, con corte a 12 de diciembre de 2023.
- Se apoyan acciones pedagógicas dirigidas a los ciclistas, que buscan estimular buenos comportamientos del ciclista en la vía y generar acciones de convivencia con otros actores viales. Estrategias pedagógicas como: Vidas Reflectivas, Te Veo Bien, Puntos Ciegos, entre otros.
- Se realizaron 4 jornadas de resignificación del espacio público con enfoque de género (Bosa Porvenir, Calle 92 Con autopista norte, Calle 26 Av. rojas, Estación Modelia)
- Estructuración, contratación e inicio de la operación del SBC con 1.696.549 viajes acumulados a corte del 31 de diciembre de 2023. El sistema le entrega a la ciudad la operación de 1500 bicicletas mecánicas, 1500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 manocletas, 150 bicicletas de cajón, 150 sillas para niños y 300 ciclotalleres para la reparación de bicicletas

- Consolidación de la red de cicloparqueaderos, que a 31 de diciembre de 2023 cuenta con 69.130 cupos de los cuales 36.289 están certificados con sellos de calidad.
- Inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital, la manifestación "Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta" y aprobación de su Plan Especial de Salvaguardia, mediante la Resolución No. 918 de 2023 de la SDCRD.
- Entrega, al 31 de diciembre de 2023, de 13 estímulos a iniciativas y organizaciones ciudadanas para promover la inclusión, seguridad vial, tecnología y emprendimientos alrededor de la bicicleta, (9 vigencia 2022 y 4 vigencia 2023).
- Implementación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta, con la adopción del Decreto 480 de 2022.
- Se realizaron espacios de diálogo con los consejeros y consejeras locales relacionados con el SBC, mapas bici Bogotá, seguridad vial con TMSA, ORVI, mesas interlocales presenciales para la socialización de proyectos de cicloinfraestructura.

**Dificultades**

- Ejecución inferior a lo programado en productos asociados a la construcción de ciclorrutas y al aumento de cicloparqueaderos en TMSA, EMB y TransMiCable, zonas bajo puentes y predios remanentes.

**Retos o alertas:**

- Aumentar la ejecución física para avanzar en la ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura y lograr el resultado esperado con la ejecución de los productos asociados a la construcción de ciclorrutas y la instalación de nuevos cicloparqueaderos.
- Dar continuidad hasta el 2039 al producto de estímulos, asignando presupuesto a la SDCRD para su implementación a través del Portafolio Distrital de Estímulos a la Cultura Ciudadana.
- Apoyar económica, técnica y administrativamente las acciones que se establezcan en el Plan Especial de Salvaguardia (PES) que declara los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad.
- Ampliar la cobertura del SBC.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial y personal, para quienes usan la bicicleta en la ciudad.

**Pasos por seguir:**

- Mantener el seguimiento periódico al avance y cumplimiento de los productos y resultados del plan de acción de la política a cargo de 8 sectores de la administración.
- Continuar sesionando la Comisión Intersectorial de la Bicicleta, como instancia institucional en la implementación del plan de acción de la política.
- Fortalecer la implementación de los dos productos orientados a promover los viajes en bicicleta realizados por mujeres:
    - Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura y el
    - Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para la inclusión del enfoque de género y derechos de las mujeres

### 3.1.4. Política Pública del Peatón

**Descripción y estado**

Adopción de la política pública del peatón, mediante el Documento CONPES Distrital 36 de 2023, con el objetivo de *Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.*, a través del desarrollo de tres (3) objetivos específicos: 1. Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal, 2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua, y 3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

Conforme a la fecha de adopción y su publicación en el Registro Distrital (No. 7682) de la política, la ejecución y seguimiento del plan de acción inició el 21 de noviembre de 2023.

**Logros**

- Formulación y adopción de la política mediante CONPES Distrital 36 de 2023, conforme a los términos establecidos en el Acuerdo 836 de 2022 "En Bogotá, primero el peatón".
- Presentación y divulgación de la política a medios de comunicación y la ciudadanía en general.
- Avance en la ejecución de algunos productos del plan de acción de la política, entre ellos el inicio de operaciones y disposición física de la Unidad de Mantenimiento Peatonal (UMP).

**Dificultades**

- Durante la fase de formulación fue necesario modificar el mecanismo de adopción de la política pública.

**Retos o alertas:**

- Gestionar la financiación para la conservación de 28 millones de $m^2$ de andenes durante la ejecución de la política, para lo que se requerirán recursos del orden de 7 billones de pesos.
- Consolidar la operación de la UMP, con estructura organizacional, administrativa, presupuestal y física.

**Pasos por seguir:**

- Avanzar en el proceso de implementación de la Política según lo definido en el Plan de Acción y en articulación con los demás instrumentos de política de movilidad.
- Realizar el seguimiento periódico de la entrega de los productos y el avance de los resultados del plan de acción de la Política.
- Crear la Comisión Intersectorial y adoptar el reglamento interno, como instancia institucional para la implementación del plan de acción de la Política, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Acuerdo 836 de 2022.
- Incluir en los nuevos proyectos de inversión del próximo plan de desarrollo los productos contenidos en el plan de acción de la Política Pública del Peatón.

### 3.1.5. Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

**Descripción y estado**

En cumplimiento del Acuerdo 732 de 2018, "*Por medio del cual se crean y adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías de cero emisiones directas de material particulado en Bogotá*" y del Mandato 4 del Artículo 5 del Acuerdo 790 de 2020 "*Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones*" , la SDM lideró la formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023 -2040, la cual fue adoptada mediante el Documento CONPES Distrital 30 de 2023.

La Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, es un documento de planeación en el que se estructura la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover y consolidar la utilización de tecnologías de cero y bajas emisiones en todos los segmentos del transporte en la ciudad, promoviendo además, el desarrollo de infraestructura de recarga, la gestión adecuada de los residuos que pudieren resultar y el fomento del conocimiento sobre estas tecnologías y la aplicación de prácticas sostenibles de movilidad.

**Logros**

- Desarrollo de la Fase de Agenda Pública de la política, entre septiembre de 2020 a junio de 2021, en la que se logró realizar 44 espacios de diálogo y se contó con la participación de 1.388 personas.
- Desarrollo de la Fase de Formulación de la política, entre junio de 2021 a marzo de 2023), en la que se

logró realizar 41 espacios de concertación y se contó con la participación de 539 personas.

- Aprobación en sesión CONPES DC del 31 de mayo de 2023 y adopción mediante el Documento CONPES DC 30 de 2023, publicado el 12 de julio de 2023.
- Definición de plazos para registro y circulación de vehículos según tecnología de la siguiente manera:

**Tabla 8. Metas de registros y circulación de automotores según tecnología de emisión**

| Segmento | | Registro Exclusivo | | Circulación exclusiva | |
|---|---|---|---|---|---|
| L1 - L7 | Motocicletas | 2032 | CE | 2035 | CE<br>En zonas por externalidades |
| M1 y N1 | Automóviles particulares | 2032 | CE y BE | 2035 | CE y BE<br>En zonas por externalidades |
| | | 2040 | CE | | |
| M2 y M3 | Buses SITP<br>(Ley 1964 de 2019) | 2023 | CE y BE | 2039 | CE |
| | | 2035 | CE | | |
| N2 y N3 | Camiones<br>(Ley 1972 de 2019) | 2035 | CE y BE | 2040 | CE y BE<br>En zonas por externalidades |
| M1 y N1 | Taxi | 2026 | CE | 2035 | CE |
| M1 y N1 | Oficial Automóviles y camionetas<br>(Acuerdos 732 de 2018 y 811 de 2021) | 2023 | CE | 2028 | CE |
| M1 - M3 | Especial<br>(Escolar) | 2026 | CE y BE | | |
| | | 2032 | CE | | |

CE: Cero Emisiones — Flota de Cero Emisiones

BE: Bajas Emisiones — Flota de Cero o Bajas Emisiones

L, M, N corresponde a la clasificación vehicular de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y en particular al Acuerdo ONU de 1958 acerca de vehículos, sistemas y partes vehiculares

Fuente: DIM

- Se estructuró y reglamentó el Fondo de Reposición de Carga Urbana para Bogotá - FONCARGA, en el marco de lo dispuesto en la Ley 2169 de 2021 y adoptado en Decreto Distrital 203 de 2023 por SDM y SDA.
- Adopción del Etiquetado Vehicular Ambiental - EVA, como una herramienta para la categorización de las fuentes móviles terrestres de carretera y los vehículos de cero emisiones. Reglamentado bajo la Resolución 1545 de 2023.
- En promedio 30.500 vehículos circulando al día bajo el esquema de Pico y Placa Solidario, lo que representa el 4,84% de la flota cubierta bajo este esquema de demanda vigente (cifra a diciembre 31)
- 4903 buses (44,64%), de la flota del SITP (Troncal, Zonal y Alimentador) con tecnologías cero y bajas emisiones (1485 Eléctricos, 2144 GNVC EURO VI, 238 Diésel EURO VI, 701 Diésel EURO V+DPF, 335 Híbridos Diésel EURO V Eléctrico).
- Declaración de la ZUMA Bosa-Apogeo mediante Decreto Distrital 492 de 2023 con el cual se reglamenta las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., establecidas en el Decreto Distrital 555.
- Se encuentra en ejecución un contrato para instalar 15 cargadores rápidos en 6 predios del Distrito, de los cuales, 10 cargadores quedarán instalados en diciembre 2023 y 5 más en junio 2024.
- Se tiene avance representativo (75%) en el desarrollo la Plataforma Básica de Registro para Triciclos o Tricimóviles de Cero Emisiones.
- Se encuentra en implementación la estrategia de conocimiento en la movilidad escolar eléctrica con el desarrollo de la cooperación internacional del Gap Fund Fase II.
- Desarrollo de los contenidos técnicos de la Guía para el manejo de las baterías de litio incluidas las de vehículos eléctricos.
- Registro de 76 “Compromisos por la Movilidad Eléctrica” suscritos por 34 empresas a través del programa Move To Zero en alianza con el Programa de Medio Ambiente de Naciones Unidas (PNUMA).

**Dificultades**

- Barreras para la aceptación en la participación de la política en particular, asociados a temas presupuestales, dado los costos que aún representan las tecnologías, así como la oferta actual en la infraestructura de recarga.
- Articulación con entidades del orden nacional para avanzar en temas como la oferta de vehículos con tecnologías de cero y bajas emisiones para el sector oficial, transporte público individual (taxis), el transporte escolar y el manejo adecuado de los residuos y como lo son las baterías de vehículos eléctricos.
- Necesidad de recursos para el financiamiento de algunos proyectos como los fondos de renovación para el transporte de carga y taxis. El Fondo de renovación para el transporte de carga se encuentra en implementación y el Fondo de taxis deberá surtir el proceso de estructuración en los años 2024 y 2025 e iniciará su ejecución en el 2026, así como la financiación para el SITP.

**Retos o alertas**

- Debido a las restricciones en el registro de vehículos en la ciudad, es posible percibir una reducción en los ingresos por impuesto vehicular al poderse presentar un menor número de vehículos registrados. Asimismo, las medidas de restricción a la circulación pueden generar un ingreso por contravenciones a las medidas de circulación, pero generar afectaciones o cambio en las dinámicas de movilidad de la ciudad.
- Necesidad de recursos para el financiamiento de algunos proyectos como los fondos de renovación para el transporte de carga y taxis.
- Es esencial considerar los planes para implementar restricciones en el registro y la circulación de diversas flotas de transporte, lo que puede afectar la recaudación de recursos de la ciudad y tener un impacto social significativo.
- Es necesario mantener un trabajo constante con el Ministerio de Transporte para precisar temas asociados a la tarifa del servicio taxi y aspectos pendientes en relación con la regulación para triciclos y tricimóviles de pedaleo o pedaleo electro asistido (homologación, seguros, registro, entre otros), ya que estos han sido incluidos como productos de la política.
- Se debe dar continuidad al seguimiento de compromisos que asumieron las entidades corresponsables de la PCBE y así mismo se debe gestionar la información para la alimentación de indicadores y el reporte trimestral de ejecución del Plan de Acción.

**Pasos por seguir**

- Realizar un seguimiento y reporte de los productos de la política pública que está en ejecución desde 2023, de acuerdo con el plan de acción.
- Se deben asegurar los recursos y personal para los productos que se desarrollarán en 2024.
- Coordinar la implementación de la política con la RMBC, ya que algunos cambios en el registro y la circulación de vehículos de combustión tendrán efectos en la región.
- Dar continuidad al fomento de flotas oficiales especializadas y de emergencia de cero y bajas emisiones; la implementación de estrategias de información a los consumidores; la realización de procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones; y la construcción de una herramienta que proporcionará información comparativa sobre tipos de vehículos y tecnologías de emisión para promover.

### 3.1.6. Plan Distrital de Seguridad Vial

**Descripción y estado**

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 (PDSV 2017-2026, Decreto Distrital 813 de 2017) adoptó la política de Visión Cero, dándole un enfoque ético a la seguridad vial y estableciendo que la pérdida de una vida es inaceptable, por lo que el sistema vial debe proteger a las personas que usan la vía aun cuando, como humanos, cometemos errores.

Sin embargo, en julio de 2022 se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031[1], por lo que la SDM actualizó el Plan Distrital de Seguridad Vial en armonía al PNSV 2022-2031 y fue adoptado mediante Decreto 494 de 26 de octubre de 2023. El PDSV 2023-2032 contiene los lineamientos y plantea la hoja de ruta de la política pública de seguridad vial de Bogotá D.C., para orientar las acciones en los próximos 10 años, alineándose con las mejores prácticas internacionales contenidas en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, así como con los preceptos del Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031.

En ese sentido, el PDSV 2023-2032 apuesta por la adopción y puesta en práctica el enfoque del Sistema Seguro dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística, y dar mayor prioridad en la materia dentro del Sistema de movilidad de la ciudad. Esto se refleja en la meta estratégica que busca elevar la ambición de la actual hoja de ruta, así como alinearse con la perspectiva internacional y nacional. Considerando esto, Bogotá trabajará de manera conjunta para reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas por siniestralidad vial para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022, siguiendo la línea establecida por la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial y alineándose con la meta del PNSV 2022-2031.

**Ilustración 2. Ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032**

Fuente: Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032

**Logros**

- Expedición del Decreto 494 de 2023 que adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.
- Con corte al tercer trimestre de 2023, se tiene un avance del 63% en la implementación del PDSV Decreto 813 de 2017.
- Incorporación de proyectos estratégicos de seguridad vial en el PMSS.
- Culminación del diseño, lanzamiento e inicio de la implementación de la campaña No Más Muertes en la Vía.
- Implementación de la campaña “Un Pedido por la Vida”. En una primera fase en 2021, fue dirigida a motociclistas, en una segunda fase se trabajó con ciclistas que desarrollan actividades de domicilio.

[1] Decreto Nacional 1430 de julio 29 de 2022.

- Implementación del Plan del Motociclista, mediante el cual se adelantaron 46 jornadas de curso teórico-prácticos para motociclistas (CTPM); entre el 1 de septiembre de 2022 y 31 de diciembre de 2023. A partir de abril de 2023, se implementaron jornadas dirigidas exclusivamente a mujeres, como estrategia de enfoque diferencial de género, esto ha aumentado la participación de las mujeres al pasar del 12% al 41% en promedio, de las mujeres participantes la mayoría son conductoras noveles (66%), con menos de 1 año de experiencia; estos cursos se realizan bajo el apoyo del Grupo de Pedagogía de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad de la SDM y la Unidad de Prevención Vial de la MEBOG.
- Avances en la implementación del Acuerdo Distrital 834 de 2022, por medio del cual se retoman elementos de la iniciativa de *"Estrellas Negras"*, lo anterior mediante una nueva campaña denominada *"No más muertes en las vías"* que abarca de una forma contemporánea el mensaje de prevención. Coordinado entre la SDM y la SDCRD.
- Adopción del protocolo de atención a siniestros viales como parte de la nueva Estrategia Distrital para la Respuesta a Emergencias (EDRE). Este fue un trabajo conjunto con la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial Bomberos Bogotá, IDIGER y SDM. Su adopción se dio en la Mesa Distrital de manejo de emergencias de julio de 2023.
- Implementación de 5.593 medidas integrales de gestión (pacificación y tráficos calmados), puntos conéctate y sistemas de contención en toda la ciudad entre el 1 de septiembre de 2022 y el 31 de diciembre de 2023.
- 5.097 operativos de control a exceso de velocidad, con la imposición de 17.669 órdenes de comparendo en vía entre el 01 de septiembre de 2022 y 31 de diciembre de 2023. Para el mismo periodo, se ejecutaron 968 operativos de control en jornada nocturna enfocados a embriaguez, de estas acciones resultó la imposición de 2586 órdenes de comparendo por la infracción F - Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas.

Dentro de esta sección se resaltan algunas acciones destacadas del PDSV para el periodo, y para mayor información, los registros de la gestión y seguimiento se pueden consultar en el enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion.

**Dificultades**

- Para el año 2022, se presentó un registro total de 536 fallecidos en siniestros viales[2], dando lugar a un 6% por encima de la meta proyectada en el PDSV 2017-2026 para el año 2022 (426 fallecidos); este resultado negativo está asociado a la dinámica creciente de uso de la motocicleta que se exacerbó con la pandemia y que ha convertido desde entonces a este actor vial en el más vulnerable en el sistema de movilidad de Bogotá y del país[3].

  Al respecto, los usuarios de motocicleta participaron en el 63% de las muertes en 2022, bien sea como víctima mortal directa o porque se involucraron en siniestros en los que otro actor vial es quien muere. Por lo tanto, si se analiza la evolución de las fatalidades con/sin motociclistas involucrados, se encuentra que en el primer caso el total de fallecidos con motociclistas involucrados son un 35% más en 2022 con respecto a 2019 (2019=254; 2022=340), mientras que sin motociclistas involucrados en 2022 se hubiese presentado una reducción de fallecimientos del 14% con respecto a 2019 (2019=228; 2022=196). Lo anterior revela que el principal reto de seguridad vial en Bogotá, está relacionado con el uso de la motocicleta y sus interacciones con otros actores viales vulnerables (peatón y ciclista), lo cual es similar a las circunstancias en el orden nacional.

[2] Indicador estándar a 30 días (fallecimientos ocurridos hasta 30 días después de ocurrido el siniestro y a causa de las lesiones ocasionadas). Fuente SIGAT-SDM

[3] En 2019 los peatones ocupaban el primer lugar en las víctimas vulnerables con 223 fallecidos (46%) y los usuarios de motocicleta el segundo lugar con 163 fallecidos (34%); en 2022 esto se revierte ubicando a los usuarios de motocicleta como el actor vial que más falleció con 235 personas muertas (43%) versus 197 peatones (37%)

- No se cuenta con parametrización para establecer los lesionados graves, dificultando la confiabilidad en la medición de la meta de lesionados graves.
- Demoras en la consolidación del reporte trimestral, debido a la falta de suministro de información en las fechas establecidas, por parte de algunos de los responsables de la implementación del PDSV.

**Retos o alertas**

- Es preciso atender con diligencia la problemática creciente de mortalidad y morbilidad de los usuarios de motocicleta que desde 2020 son los más afectados incluso por encima del peatón. En 2022, 5 de cada 10 peatones fallecieron en interacción con un motociclista.
- Fortalecer las acciones de seguridad vial frente a la circulación de los vehículos de gran tamaño (camiones-buses), debido que la interacción entre motocicletas con vehículos de gran tamaño fue una de las mayores interacciones que se presentó en el año 2022 representando 43% del total de fallecidos usuarios de motocicleta.

**Pasos por seguir**

- Establecer la transición y el plan de acción anual derivado del nuevo instrumento, facilitando su empalme con el actual plan de acción 2023 (PDSV 2017-2026), dando lugar al asocio y continuidad de actividades aplicables en ambos planes.

### 3.1.7. Plan Maestro del Sistema Inteligente de Transporte

**Descripción y estado**

Los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte están definidos como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas, y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información que, sumadas, aportan para mejorar la seguridad vial, las actividades de gestión y control, el impacto ambiental, la seguridad en los desplazamientos de los ciudadanos y la movilidad a escala regional, distrital y local.

El Ministerio de Transporte adoptó mediante la Resolución 20223040028675 de 2022 el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SIT. En este documento se especifican diez (10) servicios SIT que son prioritarios por el Ministerio: (1) Suministro de información de tráfico, (2) Pago electrónico vehicular de la tasa de peajes, (3) Gestión de operaciones de transporte público, (4) Suministro de información de transporte público, (5) Control de semaforización en tiempo real, (6) Gestión de siniestros viales inesperados, (7) Pago electrónico de pasaje para transporte público, (8) Control de infracción de exceso de velocidad, (9) Vigilancia de carriles exclusivos de autobús, (10) Apoyo a la administración de vehículos de carga. En nuestra ciudad, a excepción del último servicio, se tienen progresos positivos en los servicios priorizados estando actualmente en operación. Por su parte la SDM considera relevante priorizar 2 servicios SIT adicionales: (11) Aumento de la seguridad de personas con movilidad reducida, (12) Suministro de información del viaje al peatón y al usuario de bicicleta.

En desarrollo de lo anterior, la SDM viene adelantando la formulación del Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte de la ciudad y su ejecución. Como parte del proyecto se debe definir, priorizar e implementar los servicios SIT requeridos por la ciudad con el fin de mejorar la seguridad en los desplazamientos de los ciudadanos, las actividades de gestión y control, mejorar la movilidad a escala regional e impactar de forma positiva en la afectación al medio ambiente.

Asimismo, se deben establecer las acciones y lineamientos en el corto, mediano y largo plazo e implementarlas de tal forma que se alineen estos servicios a las necesidades de los sistemas de transporte actuales y futuros para la mejora general del transporte público, privado y de carga.

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

**Logros**

- En el PMSS, se incorporó la necesidad de articulación e integración con el Plan Maestro del SIT enmarcado como una herramienta tripartita con el subsistema de gestión de activos de infraestructura vial y el plan de control y gestión inteligente, buscando unificar los criterios de interoperabilidad, parametrización, coordinación y gestión de los diferentes servicios que se ofrecen a la comunidad (con la visión de la movilidad como un servicio) desde la operación hasta la infraestructura de soporte al tránsito y el transporte.
- Se ha realizado una articulación con instrumentos de política pública como el Plan Distrital de Seguridad Vial, donde los servicios en estructuración del Plan Maestro SIT de la ciudad interactúan como insumos de información para tomar mejores decisiones en cuanto a seguridad vial, principalmente en dos servicios con estrecha relación con el PDSV, 1) Gestión de siniestros viales inesperados y 2) Control de infracción de exceso de velocidad.
- Se incluyó en el Documento CONPES Distrital No. 29 - Bogotá Territorio Inteligente, el Plan Maestro SIT como uno de los proyectos bandera del Sector Movilidad, dado su potencial para reducir las externalidades negativas del transporte, como la congestión vehicular, la siniestralidad vial y las emisiones de material particulado.

**Dificultades**

- En torno a la articulación de los idiomas y unidades de criterio de las diferentes herramientas de gestión, control y coordinación del tránsito y el transporte con la lógica de sistemas inteligentes de transporte
- Carencia de articulación de las diferentes herramientas y sistemas o subsistemas que son parte y serán del SIT lo cual genera falta de coordinación con alta necesidad de armonía para las diferentes etapas de la gestión y control de la ciudad.
- Se mantiene la creación de servicios, sistemas, subsistemas, instrumentos y herramientas fuera de la lógica de los sistemas inteligentes de tránsito y transporte por parte de la entidad.

**Retos o alertas**

- Integración y armonización de los diferentes instrumentos, sistemas, herramientas y subsistemas en el marco del Plan Maestro del SIT y la visión de la movilidad como un servicio.
- Fecha límite de expedición del Plan Maestro SIT a nivel local el 23 de mayo de 2024, a partir de esa fecha se debe continuar con la implementación y puesta en marcha de los primeros servicios ITS priorizados en el marco de la Resolución 20223040028675 de 2022 del MinTransporte.
- Estructuración de procesos de contratación para la estructuración de los servicios que, aunque priorizados no se tienen en la actualidad y responderán a una necesidad futura: 1) Aumento de la seguridad de personas con movilidad reducida, 2) Suministro de información del viaje al peatón y al usuario de bicicleta.

**Pasos por seguir**

- Estructuración técnica general de 12 servicios priorizados para la ciudad conforme a la Resolución 20223040028675 de 2022 del MinTransporte.
- Presentación al MinTransporte del Plan Maestro SIT en mayo de 2024 para dar cumplimiento a la resolución.
- Proceso de contratación para la estructuración de la implementación de los servicios priorizados en el marco del SIT en el segundo semestre de 2024.

- Implementación, monitoreo y ajustes al SIT, entre el periodo 2024-2035.

### 3.1.8. Plan Maestro de Estacionamientos

**Descripción y estado**
El Plan Maestro de Estacionamientos de Bogotá D.C., en el marco del PMSS, se concibe como un instrumento que organiza y articula diferentes proyectos y acciones asociadas a la oferta y demanda de estacionamientos de acceso público con el objetivo de disuadir el uso de vehículos privados motorizados y fomentar medios de transporte más sostenibles, saludables y amigables con el medio ambiente.

El propósito principal del Plan se centra en la implementación y consolidación del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 695 de 2017 y promover acciones dirigidas a la gestión de la demanda y al fomento de modos de transporte sostenibles, en línea con la política de movilidad sostenible y descarbonizada del Decreto 555 de 2021, *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá".*

Este Plan busca lograr uso adecuado del espacio público, racionalización del vehículo particular a partir de la implementación de instrumentos económicos o pedagógicos que favorezcan los medios de transporte sostenibles, el mejoramiento de la calidad del servicio ofrecido en los estacionamientos de acceso público, la incorporación de usuarios distintos al del vehículo particular al subsistema, tales como los operadores de transporte público o los prestadores y usuarios del servicio de transporte de carga, entre otros fines.

**Logros**
- Actualización del PME en el marco de la actualización del PMSS, apostando por la implementación y consolidación del Sistema Inteligente de Estacionamientos, a través de la gestión adecuada de la oferta y la demanda.
- Se definieron metas trazadoras para gestionar recursos del Sistema de Estacionamientos a la sostenibilidad del SITP, para la reducción al número de cupos ofertados para vehículos particular convencionales en estacionamiento fuera de vía y para organizar y gestionar el 100% de los servicios que participen en el estacionamiento de acceso público.

**Retos o alertas:**
- Realizar la articulación necesaria entre actores involucrados, tanto de usuarios de vehículos privados, de movilidad personal, de transporte público, de transporte de carga y distintas entidades como la TTSA, SDG, operadores de estacionamientos y áreas al interior de la SDM para lograr la implementación del Plan.

**Pasos por seguir:**
- Ejecutar los proyectos propuestos y hacer seguimiento al componente estratégico y de ejecución en cada uno de los cortes temporales de evaluación en el corto (2024), mediano (2027) y largo plazo (2035).
- En el marco de la gobernanza del Plan se propone contar con herramientas que permitan facilitar la divulgación de los resultados del plan como publicación de los informes periódicos de avance, a través de los canales dispuestos por la SDM.

### 3.1.9. Política Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

**Descripción y estado**
La política tarifaria del SITP considera unos beneficios para tres grupos poblacionales: i) incentivo tarifario para la población con menor capacidad de pago inscrita en la base SISBÉN IV con cobertura de los grupos clasificados de A1 a B7 y población indígena inscrita en los listados censales del Ministerio del Interior, ambas poblaciones aplican para mayores de 16 años ii) tarifa diferencial para el adulto mayor de 62 años, iii) subsidio tarifario para

personas con discapacidad permanente. Cada uno de ellos aplica para personas residentes en Bogotá D.C.. Es importante aclarar que los beneficios presentados son excluyentes mutuamente, esto significa que un usuario solo puede contar con uno de ellos.

**Logros**

- Para los periodos 2020, 2021 y 2022 se congelaron las tarifas del SITP con relación a los beneficios de adultos mayores y personas de menores ingresos, lo cual permitió en términos reales pagar menos por la tarifa de transporte en comparación con él incremento en el costo de vida. Esto como una primera fase dentro de la implementación de una nueva política tarifaria que tiene por objetivo mejorar las condiciones de accesibilidad y asequibilidad del SITP, reduciendo la incidencia del gasto en transporte de los hogares pobres de la ciudad respecto a su ingreso total.
- La política tarifaria se alineó con las disposiciones más recientes en materia de identificación de potenciales beneficiarios, mediante la expedición del Decreto Distrital 004 de 2023. En éste se actualizaron los cortes de SISBÉN III a IV, incorporando los grupos A (Población en pobreza extrema) y B (Población en pobreza moderada), así mismo, la inclusión de población indígena vía listados censales del Ministerio del Interior como potenciales beneficiarios del Incentivo SISBÉN, el cual contribuye al cierre de brechas de la población étnica, y mejora su accesibilidad tanto al SITP, como a las oportunidades de inclusión social y productiva que se generan a partir del transporte público.
- Con la entrada en vigencia del decreto se logró ampliar la cobertura de personas beneficiadas que pueden hacer uso del incentivo tarifario en un 25%, lo que representa un incremento de cerca de 145.000 personas. Así mismo y con el propósito de generar una complementariedad con el beneficio del programa *"Ingreso mínimo garantizado"* se realizó un ajuste en las tarifas que desde 2020 se mantuvieron congeladas. Es importante destacar que la justificación técnica del Decreto Distrital 004 de 2023 fue consolidada en el Documento Técnico de Soporte DIM-F-006-2022. Así mismo, con esta actualización de los instrumentos de focalización se permitió minimizar los errores de inclusión y de exclusión de los beneficios tarifarios otorgados por el Distrito.
- Durante el 2023, se han realizado ejercicios importantes en la promoción y difusión del beneficio en la población beneficiaria. Estos se han realizado mediante contacto directo con los beneficiarios vía canales digitales (correo electrónico y mensajes de texto) y canales presenciales (ferias, estaciones del sistema, entre otros). Así mismo, se han realizado publicaciones en medios tradicionales de comunicación de orden distrital y nacional.
- La puesta en marcha de herramientas virtuales e interactivas para la socialización de los principales indicadores de seguimiento de los beneficios.

**Dificultades**

- Fuentes de identificación de beneficiarios: no todas las fuentes de información son manejadas y agregadas por una entidad que se pueda hacer responsable de la información que es remitida. Por ejemplo, las bases de datos remitidas por el Ministerio del Interior para la inclusión de beneficiarios (población indígena) no se actualizan regularmente (una vez al año). Las mismas dificultades se presentarán con otras poblaciones que sean objeto de estudio para ser beneficiarios dentro de los beneficios tarifarios contenidos en la política tarifaria de la SDM.
- Lograr que las personas que tienen derecho a los beneficios, los trámites y los usen, ya que se identifica una tasa baja de reclamo del beneficio Sisbén.

**Retos o alertas**

- La SDM tiene que hacer un monitoreo constante de la velocidad de inscripción de nuevos beneficiarios dentro del beneficio tarifario SISBÉN, lo anterior para controlar el presupuesto asignado para el beneficio y verificar si es posible mover el umbral permitido para la inscripción de nuevos beneficiarios.

**Pasos por seguir**

- Revisar la inclusión de población que no está bien categorizada por el instrumento SISBÉN (estudiantes, fuerza pública, población LGBTI, madres cabeza de hogar, pueblo ROM, comunidad negra y afrocolombiana, palenquera y raizal).
- Mantener las acciones afirmativas que la SDM tiene con respecto a las poblaciones étnicas, detalladas más adelante. Lo anterior, teniendo en cuenta que hay que considerar los recursos presupuestales asignados al beneficio para cada vigencia fiscal.

### 3.1.10. CONPES de Movilidad Regional - Av. Calle 13 y Segunda Línea de Metro de Bogotá

**Descripción y estado**

Como parte de la visión conjunta en términos de movilidad, fue aprobado el documento CONPES 4034 de 2021, que busca garantizar la continuidad del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (PIMRC), por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, y establece la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región.

En el marco de la visión a 2035, se identificaron como proyectos prioritarios (i) diseño, construcción y puesta en operación de la línea 2 del metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias y (ii) construcción de la troncal del Sistema TransMilenio de la Calle 13 desde la Troncal Av. las Américas hasta el límite de la ciudad en el río Bogotá. Los proyectos Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) y Troncal Calle 13, tienen como objetivo mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, garantizar mayor accesibilidad, disminuir tiempos de viaje y utilizar el transporte público como un mecanismo de equidad para la población.

Ambos proyectos cumplieron con los requisitos para acceder a recursos de cofinanciación de la nación de que trata la Ley 310 de 1996 de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, en el que se asignaron recursos por parte de la nación, previo al aval fiscal del CONFIS, la declaración de importancia estratégica el proyecto por parte del CONPES mediante el documento CONPES 4104 de 2022 "*Declaración de Importancia Estratégica Regional del Proyecto de Inversión Diseño, Construcción y Puesta en Operación de la Línea 2 del Metro de Bogotá, Incluidas sus Obras Complementarias y del Proyecto de Inversión Construcción de la Troncal de la Calle"* y la autorización de vigencias futuras por orden del CONFIS.

**Logros**

- Durante la vigencia 2023, se adelantó la estructuración del proyecto de la Troncal Calle 13, que dada la magnitud de la obra se dividió en 5 lotes, desde la intersección con la carrera 50 hasta el límite del distrito.
- En abril de 2023 se adjudicaron los procesos de obra del lote 1, correspondiente a la construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda y demás obras complementarias, correspondiente a las obras de adecuación al Sistema TransMilenio de la Troncal Calle 13 por valor de $477.834.784.322.
- Se adjudicó el lote 2, correspondiente a la construcción para la adecuación de la Calle 13 al Sistema TransMilenio, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde el límite occidental del Distrito hasta la conexión con la intersección de Puente Aranda incluidas las demás obras complementarias en Bogotá D.C., por valor de $499.589.297.791, estando en la actualidad suscritos los respectivos contratos.
- En el caso de los lotes 3 y 4, inicialmente el proceso fue declarado desierto, ante lo cual el IDU realizó una serie de mesas técnicas durante marzo y abril de 2023 con diferentes agremiaciones, posibles oferentes y consultores expertos para revisar los términos del proceso, en sus componentes técnico, presupuestal, jurídico y de riesgos, con el fin de hacer los ajustes pertinentes. Resultado de lo anterior, el 15 de mayo se abrieron nuevamente los procesos licitatorios para la construcción de los lotes 3 y 4, siendo declarada desierta por segunda vez el 31 de agosto de 2023.
  El 31 de octubre de 2023, por tercera vez, se publica el Pliegos de condiciones para la selección del

contratista responsable de la construcción de estos lotes, declarando el 06 de diciembre desierto el proceso nuevamente.

- Se abrió el proceso licitatorio para la financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá. El proyecto presupuestado en 17.7 billones de pesos (a 2023) recibirá ofertas hasta el próximo 14 de febrero de 2024 y se espera adjudicar el 02 de mayo de 2024.

**Pasos por seguir:**

- Revisadas y analizadas las consideraciones expuestas en las mesas de trabajo adelantadas que llevaron por segunda vez a declarar desierta la licitación de los lotes 3 y 4 de la Av. Calle 13, se está en la evaluación de la pertinencia de abrir por tercera vez el proceso para construir esta importante obra.
- En relación con el proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, el 19 de octubre se realiza la apertura formal para la presentación de propuestas de las 4 empresas precalificadas, que tendrán plazo de realizarlas hasta febrero de 2024 y ser adjudicado en abril del mismo año.

## 3.2. Región metropolitana

### 3.2.1. Agencia Regional de Movilidad (ARM)

**Descripción y estado**

La Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC) fue creada mediante Acto Legislativo 02 de 2020, que modificó el artículo 325 de la Constitución Nacional y definió los elementos esenciales y las bases generales para su funcionamiento. Su objeto es garantizar la ejecución de planes y programas de alcance supramunicipal y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo. Está conformada por el Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y los municipios cundinamarqueses que compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, denominadas hechos metropolitanos.

La Ley 2199 de 2022, expedida de manera posterior, contiene el régimen especial de la RMBC, según lo establecido en el parágrafo transitorio 2° del artículo 1° del Acto Legislativo 02 de 2020. Allí se determinó que la RMBC es una entidad administrativa de asociatividad regional con régimen especial, dotada de personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa y patrimonio propio, a través de la cual las entidades territoriales que la integran concurren en el ejercicio de las competencias que les corresponden, dada su interdependencia geográfica, ambiental, social o económica.

Posteriormente, la Ley Orgánica 2199 de 2022 creó la ARM, como entidad pública adscrita a la RMBC, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional. Esta, de la mano con la Gobernación de Cundinamarca, y en concertación con la SDP, generó los documentos asociados a la identificación de los hechos metropolitanos y su ámbito geográfico, así como la declaratoria de los mismos.

El Parágrafo 2 del Artículo 32 de la Ley 2199 de 2022 estableció que la RMBC podría realizar el traslado de sus funciones al Sector de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en cabeza de la SDM de Bogotá, para que actuara transitoriamente como ARM hasta el 31 de diciembre de 2023 o hasta que su Junta Directiva decida extender ese plazo. Por lo anterior, mediante Acuerdo Regional 7 del 2022 se cedieron, de manera transitoria, las funciones de la ARM al Sector Movilidad y desde el Distrito, con el Decreto Distrital 145 de 2023, se distribuyeron las funciones de ARM trasladadas por el Consejo Regional a la SDM, el IDU, la EMB y TMSA.

Una vez adelantado el traslado de las funciones transitorias, se ha trabajado en dos líneas principales: el acompañamiento al desarrollo de los documentos estratégicos de la RMBC, y los procesos de estructuración de los proyectos priorizados que son directamente de su competencia.

**Logros**

- Desarrollo en conjunto con la SDP, y las Secretarías de Movilidad y Transporte y de Integración Regional de Cundinamarca, de los documentos técnicos de soporte que sustentaron la expedición del Acuerdo Regional 06 de 2022, mediante el cual se identificación de los hechos metropolitanos de movilidad: (i) Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros, (ii) Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, (ii) Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, y se adoptó el ámbito geográfico correspondiente.
- Expedición del Acuerdo 07 de 2022, a través del cual fueron cedidas de manera transitoria las funciones de la ARM al Sector Movilidad del Distrito Capital.
- Expedición del Decreto Distrital 145 de 2023 *"Por medio del cual se distribuyen unas funciones trasladadas transitoriamente por la Región Metropolitana al Sector Movilidad de la Administración del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones".*
- Expedición de la Resolución 155170 de 2023 *"Por medio de la cual se asignan funciones temporales en algunas dependencias de la SDM".*
- Aprobación del Acuerdo de Junta 01 de 2023, *"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza del Sector Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá"*
- Aprobación del Plan de Gestión Institucional, mediante Acuerdo Regional 05 de 2022, en el que se elaboró la justificación de la priorización del área temática de la movilidad, la descripción de la problemática y los hechos metropolitanos identificados, así como una breve descripción de los planes y programas, y un listado enunciativo de los posibles proyectos a implementar en cada programa.
- Aprobación del Estatuto de Presupuesto General de la RMBC, mediante Acuerdo Regional 04 de 2023.
- Autorización de vigencias futuras para la ejecución de los estudios y diseños fase III y construcción del intercambiador de la Calle 80 con Av. Las Quintas como obra de infraestructura regional.
- Aprobación del Acuerdo de Junta 02 de 2023 *"Por medio del cual se emite concepto previo favorable para unas vigencias futuras periodo 2024-2026"*
- Aprobación del Acuerdo de Junta 03 de 2023 *"Por medio del cual se concede una autorización para contratar al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU de Bogotá."*
- Aprobación del Acuerdo de Junta 04 de 2023 *"Por medio del cual se extiende el plazo de traslado transitorio de las funciones de la Agencia Regional de Movilidad al Sector de Movilidad del Distrito Capital".*
- Firma del Convenio Interadministrativo con Ministerio de Transporte y el municipio de Soacha para la operación de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo e individual en el corredor Soacha - Bogotá.
- Desarrollo en conjunto con la TTSA y FDN el contrato de consultoría 26 de 2023, para la ejecución del proyecto *"Estructuración integral a nivel de prefactibilidad para el diseño, construcción, operación, mantenimiento y explotación comercial de los Complejos de Integración Modal - CIM- en la ciudad de Bogotá, que incluye el diseño de estructura transaccional para la descentralización de la operación e infraestructura de transporte de la Terminal de Transporte de Bogotá y el diseño organizacional para la puesta en marcha de la Agencia Regional de Movilidad"* con un valor de $7.595 millones de pesos. El componente institucional del contrato de consultoría, cuyo valor asciende a 906 millones de pesos, tiene por objeto la realización del diagnóstico, definición de plataforma estratégica y estructura organizacional para la puesta en marcha de la ARM.

**Dificultades**

- Articulación interinstitucional con las demás Secretarías Distritales participantes y con la Gobernación de Cundinamarca, en lo relacionado con los criterios técnicos y procedimientos para desarrollar los proyectos del área temática de movilidad, referente a los trámites presupuestales y alcances de los estudios técnicos.
- Distintos niveles de maduración de estudios técnicos entre el Distrito y la Gobernación que puedan ser elegibles para desarrollar en el marco de la ARM.

- La adhesión de los municipios de la RMBC ha tenido dificultades, dado que no se han tramitado ante concejos municipales las autorizaciones para el ingreso de los municipios.

**Retos o alertas:**

- Adjudicación del intercambiador de la Calle 80 con Av. Las Quintas por parte del IDU.
- Asumir la autoridad de transporte intermunicipal, en los corredores priorizados.
- Participar en el Comité de Supervisión del Convenio Interadministrativo con Ministerio de Transporte y el municipio de Soacha para la operación de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo e individual en el corredor Soacha - Bogotá.
- Desarrollar la formulación del PMSS de la ARM.
- Desarrollar con Bogotá la articulación necesaria para que la ARM asuma como ente gestor del Sistema Interoperable de Recaudo
- Verificar con los municipios que se adhieran a la RMBC, que los instrumentos de planeación en sus jurisdicciones estén acordes con la visión de movilidad de la región y sus proyectos de transporte.

**Pasos a seguir:**

- Estructurar, con el Ministerio de Transporte, el proceso para la contratación del estudio técnico que defina las nuevas condiciones técnicas de operación del corredor
- Poner en funcionamiento y consolidar la ARM como la autoridad de transporte a nivel regional.
- Identificar, estructurar e implementar fuentes de financiación para el sostenimiento de la ARM y el desarrollo de proyectos de carácter regional.
- Adelantar la fase de adjudicación del proceso contractual de los estudios y diseños en detalle del intercambiador de la Calle 80 con Av. Las Quintas.
- Establecer mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte para avanzar en las gestiones que permitan ejercer las funciones transferidas a la ARM.
- Finalizar la fase de diagnóstico para el Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible de la RMBC.
- Poner en funcionamiento las instancias sectoriales de coordinación.

## 3.3. Observatorio de Movilidad

### 3.3.1. Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C (OMB)

**Descripción y estado**

El OMB fue lanzado el 7 de octubre de 2021 como un sitio web de gestión de datos abiertos y oficiales sobre movilidad en la ciudad y la región metropolitana. Su objetivo es proporcionar información detallada y confiable a través de indicadores, reportes y análisis, facilitando a los interesados tomar decisiones que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Actualmente, el OMB está en proceso de reestructuración para ampliar su alcance, no solo para el manejo de datos sino para el fortalecimiento del análisis de la información, la promoción del conocimiento, la investigación e innovación en el sector de movilidad y así aumentar su impacto. Asimismo, una presentación más clara de la información y una mayor accesibilidad para los usuarios.

**Logros**

- La formalización de la participación en la Red de Observatorios Territoriales (ROT) y la Red de Observatorios Distritales (ROD), constituyendo un paso esencial para el fortalecimiento institucional. Al ser parte activa en estas redes, se fomentan las sinergias entre los diferentes actores incluyendo instituciones académicas, entidades gubernamentales y formas de participación social. Esta colaboración interinstitucional no solo implica la transferencia de la información sino también la coordinación efectiva para facilitar los flujos de información y el trabajo conjunto.
- La consolidación de un equipo interdisciplinario potenciando las capacidades del Observatorio, que permite ampliar su alcance no solo para el manejo de datos sino para el fortalecimiento del análisis de la información, la promoción del conocimiento y la investigación e innovación aumentando su impacto.

- El fortalecimiento del observatorio como mecanismo fundamental de comunicación y de participación ciudadana; como la estrategia MOVI INNOVA que promueve la gestión del conocimiento y la investigación e impulsa la innovación.

**Dificultades**

- La integración de datos provenientes de diversas fuentes es un desafío complejo, debido a la variabilidad que existe en cuanto a la calidad, el formato y la compatibilidad de dichos datos. Este proceso requiere de un enfoque cuidadoso y de herramientas especializadas para garantizar la coherencia y la utilidad de la información resultante.
- La obtención y el mantenimiento de datos precisos y actualizados relacionados con la movilidad es un desafío. La calidad de los datos, como la precisión y la integridad, puede variar y puede requerir esfuerzos significativos para garantizar que sean fiables.
- La colaboración con actores del sector de movilidad, como gobiernos locales, empresas privadas y organizaciones civiles, puede ser complicada debido a sus diferentes intereses y prioridades. La coordinación efectiva es crucial para promover soluciones de movilidad eficaces.

**Pasos por seguir**

- Fomentar la investigación en movilidad en colaboración con instituciones académicas y organizaciones. Incluyendo estudios sobre tendencias de movilidad, evaluación de proyectos y análisis de datos.
- Proporcionar opciones para que los usuarios brinden comentarios sobre la visualización para mejorar la experiencia de usuario y agregar nuevas funcionalidades según las necesidades cambiantes.
- Incentivar el aprovechamiento de los datos disponibles en el Observatorio por los grupos de interés.
- Generar nuevos indicadores de acuerdo con la necesidad identificada.
- Realizar seguimientos a los indicadores relevantes de las políticas y tema de interés de la SDM para la toma de decisiones.
- Integración con Chatbot para facilitar el acceso a los datos del Sector Movilidad
- Proporcionar información en tiempo real sobre el estado del tránsito, rutas de transporte público, disponibilidad de modos de movilidad sostenible, entre otros.
- Difusión de resultados de investigaciones, avances en movilidad de manera efectiva, a través de informes y visualizaciones de datos.
- Continuar fortaleciendo la disponibilidad de datos abiertos y oficiales relacionados con la movilidad en Bogotá y la región.
- Generar estrategias de socialización y participación ciudadana en la mejora de la movilidad de la ciudad.

### 3.3.2. Encuesta de Movilidad 2023 (EM2023)

**Descripción y estado**

La visión de Ciudad se conjuga en las políticas públicas de movilidad sostenible y segura, que se diagnostican, analizan, y se retroalimentan a partir del seguimiento de datos. Este es el punto en el que juega un papel fundamental la Encuesta de Movilidad de Bogotá y la Región, porque se trata de la principal fuente de información estadística de los patrones de viaje de movilidad para la toma de decisiones en Bogotá y la Región.
Desde el año 2005 se realiza de manera periódica la Encuesta de Movilidad cada 4 años. En esta ocasión, la versión de la EM2023 tiene 4 componentes principales: (i) encuestas de hogares que se realizan en Bogotá y 20 municipios, preguntando la bitácora de viajes para un día hábil de la semana anterior a la aplicación de la encuesta, (ii) encuestas de interceptación que se realizan en intersecciones principales de la ciudad para preguntar sobre el viaje que se está realizando, (iii) encuestas de preferencia declarada para estimar los modelos de preferencias en la elección de modos, y, por último, (iv) los anteriores datos alimentan la actualización del modelo de transporte de 4 etapas para Bogotá y la Región.

La EM2023 fue adjudicada mediante contrato de consultoría 2022-1972 con el Consorcio Encuesta de Movilidad 2023, con fecha de inicio del 2 de enero de 2023 y con fecha de terminación del 1 de febrero de 2024. El Contrato cuenta con la Interventoría Consorcio Inter Encuestas, adjudicado por medio del Contrato 2022-1995.

**Logros**

- La EM2023 y su cobertura en términos espaciales abarcan cada vez más municipios, pasando de 17 en 2011 a 20 en 2023, incluyendo los municipios de Sibaté, Soacha, Bojacá, Mosquera, Madrid, Facatativá, Funza, Cota, Tenjo, El Rosal, Subachoque, Chía, Tabio, Zipaquirá, Cajicá, Sopo, Tocancipá, Gachancipá, la Calera y Choachí.
- La nueva EM2023 tendrá un alcance mayor al que tuvo la versión 2019, enfatizando en 4 puntos:
    - Viajes del cuidado, que permite caracterizar a las personas que tienen una labor de cuidado (por ejemplo, de niños o ancianos) que muchas veces no es remunerada, pero que representa un trabajo que exige desplazamientos que debe ser caracterizados para focalizar las políticas.
    - Caracterizar todos los viajes de Bogotá y la Región con un enfoque de género, cumpliendo con los objetivos y metas de desarrollo sostenible (ODS).
    - Caracterizar los viajes en nuevos modos de transporte alternativos en Bogotá y la Región, como el SBC, las patinetas, entre otros.
    - Identificar ¿qué tanto afectó el COVID 19 la forma en que las personas se mueven en Bogotá y la Región?, porque a raíz de la pandemia se generaron nuevas formas de hacer las actividades y los desplazamientos (más viajes en bicicleta, más viajes a pie, más teletrabajo)
- Gracias a la concertación entre los equipos de la interventoría, la misma consultoría y el equipo supervisor de la SDM, se adelantó la toma de información de la Encuesta en más de 2 meses, cumpliendo a cabalidad con los requisitos exigidos en el Anexo Técnico.
- Se aprobaron los productos de las primeras 4 etapas, se hace el lanzamiento de los principales indicadores de Movilidad y la divulgación de la Cartilla de la Encuesta 2023. Nos quedan pendientes 2 etapas correspondientes al modelo de transporte y la caracterización de la Movilidad con los informes finales, las cuales se encuentran en proceso de ejecución y están para aprobación de acuerdo al cronograma general en el mes de febrero.
- El avance en la ejecución del Contrato de Consultoría SDM 2022-1972 entre el CONSORCIO ENCUESTA DE MOVILIDAD 2022 y la SDM es del 85%. La fecha de terminación del contrato es el 2 de febrero de 2024. Actualmente, el consultor se encuentra desarrollando los productos 5 y 6. Es importante señalar que los datos e indicadores completos están condicionados a la aprobación del último producto, el número 6 del contrato, por parte de la interventoría.

**Dificultades**

- La tasa de no respuesta por parte de los encuestados, que es mayor a medida que aumenta el estrato socioeconómico, en el caso de los hogares estratos 5 y 6 es del orden del 80%, esto implicó a visitar un mayor número de hogares y un sobrecosto en temas logísticos para alcanzar los niveles de confianza y error, buscando representatividad en estos segmentos de usuarios.

**Retos o alertas**

- Uno de los mayores retos en futuras encuestas es poder caracterizar adecuadamente las cadenas de viajes asociados al cuidado (compra de medicamentos, alimentos, citas médicas, entre otros), sin desbalancear tiempos y costos para la ejecución de la toma de información.
- Buscar fuentes alternativas de información y metodologías robustas que permitan actualizar en menor tiempo los patrones de viaje, para no depender completamente de las encuestas tradicionales que demandan mayores recursos.
- Actualmente, se está explorando el uso de fuentes alternativas de toma de información como telefonía celular, cámaras con reconocimiento de placas, tarjetas de validaciones de transporte público, entre otras herramientas.

**Pasos por seguir**

- Integrar fuentes de información que permitan una caracterización de los modelos de viaje de forma periódica, más oportuna a la Encuesta de Movilidad.

### 3.3.3. Libro de mapas

**Descripción y estado**

En Bogotá existe la necesidad de integrar el conocimiento y la información a otros niveles de análisis, como los análisis a través de la representación geográfica, por esta razón, la SDM elaboró el libro digital de mapas *"Recorre Bogotá en Mapas"*, elaborado con el aplicativo Experience Builder de ESRI.

Es una herramienta idónea para representar en una sola plataforma la información geográfica relacionada con la movilidad de Bogotá, permitiendo a la ciudadanía en general que visualice, conozca, interactúe y se relacione con la información de los proyectos de infraestructura y transporte que se vienen analizando y desarrollando a corto, mediano y largo plazo.

Actualmente, se está trabajando en la actualización de la primera versión presentada en 2022. Esta segunda versión incluye nuevos capítulos como Gestión en Vía, Señalización y PMT´s, Infraestructura Vial, Servicios a la Ciudadanía y PMSS. Se tiene proyectado el lanzamiento en la primera semana de diciembre del presente año, y las dos versiones se pueden consultar en los siguientes links:

"Recorre Bogotá en Mapas 2022":
https://experience.arcgis.com/experience/52ee7be2e8274fb89b85d092eb602925/page/INICIO/?draft=true&views=VISI%C3%93N-CIUDAD

"Recorre Bogotá en Mapas 2023" en construcción:
https://experience.arcgis.com/template/141b974f29a948ce8386ebf9f135a455

**Logros**

- Al utilizar la herramienta Experience Builder de ESRI, se logró integrar mapas dinámicos y contenido audiovisual que refuerza el material geográfico, además de vincular plataformas ya desarrolladas que se integran con la información presentada, como es el portal SIMUR y material audiovisual desarrollado por la SDM.
- Se incorporaron indicadores geográficos como distribución geográfica del RDA, accesibilidad a oportunidades en salud, educación y trabajo, ruido, entre otros.

**Dificultades**

- La adecuación de las bases de datos para llevarlas a su representación geográfica.
- La centralización y la obtención de la información para la realización del proyecto, debido a los diferentes formatos en los que se encuentran los datos y por la coordinación con diferentes dependencias y entidades del sector y del Distrito.

**Retos o alertas**

- Generar la publicación o actualización de manera anual.
- Vincular información en tiempo real.
- Permitir acceso a los datos abiertos de cada mapa.
- Permitir accesibilidad para discapacidad visual.

**Pasos por seguir**

- Socialización de versión 2.0 del libro digital con comunidades de interés.
- Incorporación de capítulo de análisis espacial predictivo de indicadores de movilidad.

- Integración con el chatbot Lucia para facilitar el acceso a la información relacionada con la movilidad y trámites que se requieran.

### 3.3.4. Prospectiva de financiación SDM

**Descripción y estado**

Para una adecuada programación fiscal de la Administración Distrital, es necesario realizar una estimación anticipada de los recursos que se obtendrán en el periodo o periodos futuros. De esta manera, y atendiendo la solicitud de la SDH, la SDM estima anualmente los ingresos para el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

**Tabla 9. Estimación de ingresos periodo 2023 – 2034.**

| Año | Concesiones - Trámites y patios y grúas | Nuevos trámites | Multas | Semaforización | Valet parking | Total Fuentes tradicionales y no tradicionales para la SDM |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2023 | $141.227 | $4.097 | $280.564** | $127.813 | $24 | $553.725 |
| 2024 | $154.248 | $4.475 | $237.218 | $141.741 | $47 | $537.729 |
| 2025 | $163.087 | $4.731 | $250.811 | $152.190 | $65 | $570.884 |
| 2026 | $167.979 | $4.873 | $258.334 | $159.267 | $69 | $590.523 |
| 2027 | $173.019 | $5.019 | $266.085 | $166.667 | $74 | $610.864 |
| 2028 | $178.209 | $5.170 | $274.068 | $174.404 | $102 | $631.953 |
| 2029 | $183.556 | $5.325 | $282.290 | $182.493 | $109 | $653.773 |
| 2030 | $189.062 | $5.485 | $290.758 | $190.951 | $131 | $676.387 |
| 2031 | $194.734 | $5.649 | $299.481 | $199.793 | $170 | $699.828 |
| 2032 | $200.576 | $5.819 | $308.466 | $209.037 | $197 | $724.095 |
| 2033 | $206.593 | $5.994 | $317.720 | $218.701 | $225 | $749.233 |
| 2034 | $212.791 | $6.173 | $327.251 | $228.803 | $253 | $775.272 |

Fuente: Estudio DIM-F-003-2023 - Valores en millones de pesos corrientes.

** Valor actualizado mediante memorando 202321015807121 de diciembre de 2023

Para la estimación de fuentes para el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvenciones (FET) se calcularon las siguientes, se aclara que por recomendación de la SDH el escenario presentado es el conservador, ya que de la fuente de pago voluntario acceso zona restricción vehicular se modelaron tres escenarios.

**Tabla 10. Consolidado Ingresos FET SDM 2023-2034 (escenario conservador).**

| Año | Estacionamiento en vía | pago voluntario acceso zona restricción vehicular | Excedentes Multas | Contribución parqueaderos | Captura de valor + Publicidad PLMB | Total Fuentes FET escenario Conservador (PVAARV) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2023 | $0 | $405.352** | $0 | $0 | $989 | $406.341 |
| 2024 | $0 | $321.273 | $21.692 | $0 | $0 | $342.965 |
| 2025 | $0 | $330.911 | $22.935 | $0 | $0 | $353.846 |
| 2026 | $0 | $340.838 | $23.622 | $0 | $0 | $364.460 |
| 2027 | $2.967 | $351.063 | $24.332 | $58.374 | $0 | $436.736 |
| 2028 | $11.878 | $361.595 | $25.062 | $62.460 | $31.955 | $492.950 |
| 2029 | $14.634 | $372.443 | $25.814 | $64.918 | $40.012 | $517.821 |
| 2030 | $22.367 | $383.617 | $26.588 | $125.211 | $48.685 | $606.468 |
| 2031 | $25.754 | $395.125 | $27.386 | $131.472 | $54.208 | $633.945 |
| 2032 | $26.527 | $406.979 | $28.208 | $138.046 | $60.608 | $660.368 |
| 2033 | $27.322 | $419.188 | $29.054 | $144.948 | $72.127 | $692.639 |
| 2034 | $28.142 | $431.764 | $29.925 | $152.195 | $81.388 | $723.414 |

Fuente: Estudio DIM-F-003-2023 - Valores en millones de pesos corrientes.

** Valor actualizado mediante memorando 202321015057871 de diciembre de 2023

**Logros**

- Se mejoraron los métodos de estimación para las proyecciones del estudio 2023 a la SDH.
- Se instauró la reunión mensual de ingresos de la SDM para revisión y seguimiento de las proyecciones de ingresos, donde participan Subsecretarios, directores, subdirectores y asesores de despacho, lidera la DIM.

**Dificultades**

- Manejo de información externa, como la aportada por la EMB, que tiene dificultades en cuanto a vigencias de los recaudos.

**Retos o alertas**

- El seguimiento que se realiza en los comités de ingreso pueden dar lugar para ajustes en las proyecciones de algunas de las fuentes que deban ser reportadas a la SDH.
- La fuente de nuevos trámites fue demanda en segunda instancia y suspendido su cobro por un juez, por lo tanto, no se recauda desde 2 de noviembre de 2023 (EXPEDIENTE No. 11001-33-37-043-2021-00051-02 Tribunal Administrativo de Cundinamarca - Sección cuarta - subsección “A”). Se recomienda volver a incluir en el nuevo Plan de Desarrollo.

**Pasos por seguir**

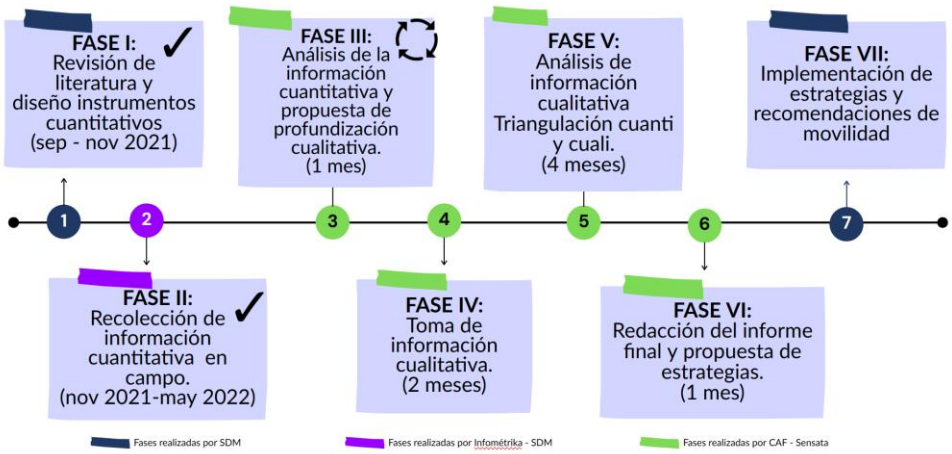
- Hacer seguimiento y evaluación de las proyecciones conforme a la ejecución, para control y cumplimiento, así como para las proyecciones futuras.
- Acordar enlaces y equipo de trabajo desde el primer trimestre de cada año a nivel interno y con las demás entidades y organizaciones, no solo con las dependencias de la SDM.
- Establecer las reuniones mensuales de seguimiento a las proyecciones y recaudos reales de los ingresos de forma sectorial para el apoyo del seguimiento al FET.

### 3.3.5. Estudio de movilidad y género - EMG

**Descripción y estado**

El Estudio de movilidad y género tiene como fin desarrollar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad de población adulta en Bogotá, utilizando metodologías cuantitativas y cualitativas mediante el desarrollo de las siguientes fases:

**Ilustración 3. Fases del estudio de Movilidad y Género**




Fuente: Elaboración propia – SDM, 2023

**Logros**

- Es la primera Encuesta de Movilidad y Género que se lleva a cabo en el Distrito.
- Se desarrolló la Fase I por parte de la SDM, consistente en el diseño muestral probabilístico en tres etapas para una población objetivo de personas mayores o iguales de 18 años de edad que se movilizan en Bogotá. El instrumento de Encuesta consta de 93 preguntas organizadas en ocho módulos: A. Identificación de la encuesta, B. Vivienda, C. Hogar, D. Persona, E. Viajes, F. Inmovilidades, G. Preferencias de viajes, H, Violencia.
- Para la Fase II - Toma de información en campo, se suscribió el contrato 2021-2481 que tiene por objeto "*Tomar y capturar la información de las encuestas a hogares "Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2021 -EPRV" y* ***"Encuesta de Movilidad y Género 2021 -EMG"*** *para la ciudad de Bogotá y municipios aledaños,* con la empresa Consultores en Información Infometrika S.A.S., con un plazo de seis (6) meses, iniciando el 3 de noviembre de 2021.
- Para la realización de las fases III, IV, V y VI, la SDM firmó un convenio de cooperación técnica no reembolsable con la CAF por valor de USD $122.557, de los cuales la CAF aportará como cooperación técnica para el proyecto hasta la cantidad de cien mil dólares (USD $100.000,00). El plazo de ejecución del convenio, en un principio, fue de doce (12) meses, con fecha de inicio el 26 de septiembre de 2022.
- El 28 de julio de 2023 la firma consultora Sensata inició el desarrollo de la *Consultoría de movilidad y género. Caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá*.

**Dificultades**

- El Estudio de movilidad y género (EMG) ha tenido dificultades para que su desarrollo sea continuo. En un principio se destinaron recursos para hacer una consultoría que realizará las seis fases, sin embargo, por reajustes presupuestales el estudio quedó desfinanciado. Más adelante, la DIM logró tener recursos para la realización de la toma de información de la Encuesta de Movilidad y Género (fase II) -en conjunto con la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial- y se presentó el EMG a la CAF para que financiara el resto de las fases (III, IV, V y VI).
- A finales del año 2021, la CAF seleccionó el EMG para ser financiado y en enero de 2022 se empezó a trabajar en la firma del convenio; no obstante, debido al comienzo de la ley de garantías por las elecciones presidenciales de ese año, no se pudo continuar con ese proceso. Hasta agosto de 2022 se pudo retomar el proceso y finalmente se logró la firma del convenio el 26 de septiembre de 2022.

**Retos o alertas**

- Esta primera toma de información sobre movilidad y género es la primera realizada por la Entidad, en donde la planificación y seguimiento de la misma tiene algunas lecciones aprendidas que deberían ser tenidas en cuenta para mejorar capturas de información futuras.
- El reto principal es continuar la toma de información periódica sobre movilidad y género que permita una mejor planeación de las políticas públicas de la movilidad de Bogotá y la Región.

**Pasos por seguir**

- El PDD define para el Sector Movilidad la meta trazadora Nº23 "*Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos*" para el año 2024, por lo cual, se hace necesario continuar el seguimiento al contrato de Sensata que cubre las fases III, IV, V y VI y, en la fase VII, la SDM implementará las recomendaciones recibidas.
- Incorporación de resultados cuantitativos en el Libro digital de mapas.
- Incorporación de resultados en el Observatorio de Movilidad de Bogotá.
- Incorporación de resultados en el Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad.

### 3.3.6. Acciones afirmativas

**Descripción y estado**

En el marco del Plan Integral de Acciones Afirmativas (PIAA) del artículo 66 del Acuerdo 761 de 2020, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad concertó acciones afirmativas con cinco pueblos y comunidades étnicas de Bogotá: indígenas, rrom, negros y afrocolombianos, raizales y palenqueros. Son acciones relacionadas con la meta 6 del PDD, que buscan reducir el gasto en transporte público de los hogares más vulnerables económicamente.

En general, la acción afirmativa concertada fue "*Generar una estrategia para incluir a las comunidades étnicas en la reducción del gasto en transporte público, teniendo en cuenta las características específicas de las comunidades Gitana Rrom, Indígena, Negra y Afrocolombiana, Palenquera, y Raizal que dificultan el acceso a los beneficios establecidos tal y como están*".

A continuación, se enuncian los indicadores de las acciones afirmativas concertadas con cada grupo:

**Tabla 11. Indicadores de las acciones de la DIM en el PIAA para grupos étnicos**

| COMUNIDAD | INDICADOR |
|---|---|
| ***Gitana Rrom*** | Porcentaje de la población gitana que sea caracterizada como vulnerable y potencial usuaria del beneficio para personas con menor capacidad de pago que acceda a dicho beneficio. |
| ***Indígenas*** | Número de estrategias de inclusión realizadas |
| ***Negra y afrocolombiana*** | Porcentaje de la población afro que sea caracterizada como vulnerable y potencial usuaria del beneficio para personas con menor capacidad de pago con acceso a dicho beneficio. |
| ***Palenquera*** | Porcentaje de la población Palenquera que sea caracterizada como vulnerable y potencial usuaria del beneficio para personas con menor capacidad de pago con acceso a dicho beneficio. |
| ***Raizal*** | Número de estrategias de reducción del gasto para la población raizal implementadas |

Fuente: Matriz PIAA meta 6 – SDP, 2023

**Logros**

- Desde mediados de 2020 hasta inicio de 2022 se realizó la consultoría "*Diseño de la estrategia técnica, financiera, jurídica e institucional para reducir las barreras de asequibilidad para acceder al sistema integrado de transporte público con el fin de avanzar hacia la inclusión social y productiva de la población vulnerable de Bogotá"* con las siguientes conclusiones:
  - La necesidad de contar con bases de datos certificadas de las poblaciones vulnerables.
  - La inclusión de población en desventaja sistemática al beneficio para personas con menor capacidad de pago.
  - Para modificar el decreto se propone un método combinado de focalización, que en este caso sería el SISBEN IV (para capacidad de pago) y la conformación de listados censales para los criterios categóricos.
  - La inclusión de grupos poblacionales de forma categórica, así como la oficialización de sus listados, es posible dependiendo de si es consistente con la regulación para cada uno de los casos.
  - La población beneficiaria por listados censales recibirá el mismo valor del beneficio que la población beneficiaria del incentivo "personas con menor capacidad de pago - apoyo ciudadano".
  - Indica que los listados censales que podrían ser beneficiarios se adoptarán mediante resolución.
- Se expidió el Decreto 004 de 2023 y la Resolución 81469 de 2023, las cuales definen cuales listados censales de las comunidades étnicas son potenciales beneficiarios del incentivo tarifario para personas con menor capacidad de pago y reglamenta las fechas y procedimiento para la entrada o permanencia de los beneficiarios del incentivo tarifario.
- De acuerdo con los listados censales del Ministerio de Interior, 14.581 indígenas son potenciales beneficiarios de este incentivo tarifario.
- Se concertó un (1) producto en el plan de acción de la Política pública del Pueblo Rrom. Específicamente se negoció la realización de un documento de evaluación técnica y financiera de soporte para la

inclusión del Pueblo Gitano en el beneficio tarifario diferencial para personas con menor capacidad de pago del SITP, sujeto a disponibilidad financiera.

**Dificultades**

- Se requieren listados censales certificados de los pueblos y comunidades étnicas, lo cual no es una función misional de la SDM. El Ministerio del Interior determinó que únicamente los pueblos indígenas y pueblo Rrom tienen listados censales certificados, enviando el listado de los pueblos indígenas en Bogotá, por lo tanto, solo fue posible darle el beneficio tarifario a este grupo étnico.
- Disponibilidad presupuestal dado que no se cuenta en concreto con el número de potenciales beneficiarios de manera certificada.

**Retos o alertas**

- Es necesario trabajar con las entidades competentes en la búsqueda de estos listados censales, que permita identificar las necesidades de fuentes de financiación para acciones afirmativas relacionadas con beneficios tarifarios a estas poblaciones.

**Pasos por seguir**

- El PDD define para el Sector Movilidad la meta trazadora Nº23 "*Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos"* para el año 2024, por lo cual se requiere continuar con el proyecto.
- Revisar la implementación de incentivos considerando la normatividad establecida para este tema, en el marco de la Resolución 12333 de 2012 expedida por el MinTransporte "*Por la cual se fijan los criterios que deberán observar las autoridades territoriales para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas en los Sistemas Masivos, Integrados o Estratégicos de Transporte de Pasajeros."*

### 3.3.7. Anuario de Siniestralidad

**Descripción y estado**

El Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá es un documento que contiene los principales indicadores de seguridad vial en Bogotá, mediante el análisis de datos capturados de forma permanente a través del Convenio con la Policía de Tránsito. Esta entidad, registra la información de los siniestros viales a través del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), la cual es codificada en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), y también se cuenta con el apoyo en datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Una vez terminado el primer semestre de cada año se inicia con el análisis y procesamiento de los datos de siniestralidad vial del año inmediatamente anterior.

**Logros**

- El anuario de siniestralidad vial del año 2022 fue lanzado en la semana de Seguridad Vial el 4 de octubre de 2023, los documentos publicados se pueden consultar en el OMB.
- Se ha logrado identificar y mejorar la captura de los datos, ya que en cada uno de los años se pueden presentar casos muy puntuales o se identifican nuevas variables que deben ser incluidas para el análisis de los diferentes indicadores. Estas mejoras posibilitan que la información presentada sea más detallada y precisa para los próximos años.

**Dificultades**

- La captura de información, porque en la actualidad el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) se diligencia de manera manual, lo que dificulta el cargue y visualización de dicha información en las bases de datos.

- Contar un IPAT físico limita la actualización oportuna del mismo, ya que no se pueden incluir nuevas características necesarias según los cambios que se vayan presentando en los diferentes actores y está sujeto a la resolución expedida por el MinTransporte.

**Retos o alertas:**

- Contar con datos validados y seguir con la mejora de los procesamientos para que su publicación se realice antes de finalizar el primer semestre de cada año.
- Solicitar al MinTransporte la actualización del IPAT al método de captura, que facilite el cargue de información de manera eficiente.

**Pasos por seguir**

- Continuar con la mejora del procesamiento de los datos, incluyendo nuevas gráficas, análisis y mejorando lo que se presenta actualmente.

### 3.3.8. Modelación

**Descripción y estado**

La evaluación temprana mediante ejercicios de modelación en proyectos de tránsito y transporte da mayor claridad acerca de la realidad de la Movilidad, es decir, permite contar con un diagnóstico acerca de cómo evoluciona en el tiempo (proyección) y cómo se comporta ante los cambios de infraestructura y operación (evaluación de alternativas), por lo que se trata de una herramienta de apoyo de los tomadores de decisiones a partir de una base de información sólida.

Mediante software especializados se realizan análisis que pueden ir desde niveles estratégicos (Nivel Ciudad-Región), a niveles tácticos (intersección) que contribuyen a tener una mejor planificación en el corto, mediano y largo plazo de Bogotá y los municipios aledaños.

Debido a la complejidad de los análisis y el manejo de software especializado, actualmente la SDM cuenta con un equipo profesional multidisciplinario altamente cualificado en técnicas de modelación teóricamente sólidas, con implementaciones computacionales eficientes (software y equipos), que permiten liderar los temas de Modelación en el Sector Movilidad.

Lo anterior, ha permitido mediante pronósticos de demanda y evaluaciones de oferta, priorizar los proyectos de transporte que necesita Bogotá y la Región en los próximos años, incluidos dentro de los instrumentos de planeación Decreto 555 (POT Bogotá reverdece) y Decreto 497 de 2023 (PMSS). Adicionalmente, hacer evaluaciones de capacidad y niveles de servicio en etapa de estudios y diseños para proyectos de infraestructura como el Estudio de Tránsito BRT Calle 13, generar lineamientos de configuración de planes de desvíos por la construcción de proyectos estratégicos (Corredor verde Carrera 7, PLMB, entre otros) y evaluación de alternativas de medidas de mitigación a puntos críticos de congestión en la Ciudad.

**Logros**

- Estimaciones de demanda y priorización de proyectos para el Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá Cundinamarca (PIMRC) CONPES 4034 de 2021.
- Estimaciones de demanda, priorización de proyectos para el Decreto 555 (POT Bogotá reverdece).
- Estimaciones de demanda, priorización de proyectos para el Decreto 497 de 2023 (PMSS), definición de metas en términos de tiempos de viaje, partición modal y acceso a oportunidades.
- Evaluación de alternativas de tecnología (prefactibilidad) y evaluación de puntos críticos en los escenarios de operación (factibilidad) para el Corredor verde Carrera 7.
- Análisis beneficio costo proyecto BRT Calle 13, cumplimiento de requisitos de cofinanciación CONPES 4104.

- En concertación con el equipo técnico de TMSA y de la EMB se proyectó la demanda y flota del SITP a 10 años para el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
- Con la Empresa Férrea Regional (EFR) se ha hecho acompañamiento y revisión a los productos de cofinanciación del Regiotram del Norte ante la Nación.
- Con el equipo técnico de IDU se ha desarrollado el análisis de beneficio costo del intercambiador de la Calle 80, los análisis de demanda y tránsito para el Proyecto BRT de Calle 13 entre Carrera 50 y límite del Distrito, las prefactibilidades de la Avenida Bolivia, Gonzalo Ariza y Cortijo.
- Con la Empresa de Renovación Urbana (RENOBO) y con la SDP se ha desarrollado el análisis estratégico de las Actuaciones Estratégicas Ciudadela Educativa y del Cuidado, Aeropuerto, Engativá, Calle 72, 20 de Julio y Zona Industrial, con el fin de estimar las necesidades de infraestructura de Transporte.
- Se analizó la parte de preferencias declaradas de la Encuesta de Movilidad, apoyando la revisión de la toma de información y metodología de análisis y modelación. Se definieron tres (3) modelos, el modelo de elección de modo, modelo de cambio de horario y modelo de elección de ruta, se ha definido el diseño experimental, tamaño muestral, instrumentos de toma de información, logística de campo y cronograma de trabajo.
- Se estimó el impacto ambiental de suspender temporalmente la medida de Pico y Placa Solidaria por alerta ambiental. Se evaluó el impacto en la red vial del sector de la Calle 76, entre Carrera 7 y Av. Caracas a partir de las nuevas medidas asociadas al proyecto con la implementación del carril preferencial sobre la calle 76. Estudio Berkeley, Metodología ajustada del modelo de elección modal de la entidad, incorporando ajuste por Pico y Placa Solidario.
- Revisión del componente de modelación en la etapa de estudios y diseños del Regiotram Occidente, y Regiotram Norte, PLMB, Corredor Verde Carrera 7, Proyecto de APP IP *"El Dorado Máximo Desarrollo – IP EDMAX",* Plan Parcial Calle 26, Plan Parcial Calle 24, Plan Parcial Tres Quebradas, Estudio de Transito Construcción de la vía Suba - Cota, Av. Sirena, Estudio de Tránsito en etapa de factibilidad de la extensión de la Primera Línea del Metro de Bogotá, Ciclo Alameda Medio Milenio y consultoría para el desarrollo del modelo de elección modal para evaluar las medidas de gestión de demanda de vehículos particulares, estructuración técnica de la Red de Cicloinfraestructura del Regiotram de Occidente y los Municipios.
- Se realizó la actualización de la herramienta (network dataset) para la realización de rutas en bicicleta, con el fin de lograr su implementación en análisis de afectaciones e incorporaciones de cicloinfraestructura nueva o existente.
- Mediante modelos microscópicos se evaluaron los impactos de movilidad en las áreas de influencia de proyectos, como Barrios Vitales San Carlos, San Blas y Bosa, Ciclo infraestructuras de la carrera 50, calle 75, barrio Galán carrera 56, calle 66a, carrera 28, calle 17, carrera 36, y carrera 7 por calle 92, Proyecto Bloomberg ciclo infraestructura en Kennedy Carrera 79, evaluación de contraflujo de la Avenida Américas, Contraflujo Avenida Suba, Contraflujo Avenida Ciudad de Cali, evaluación de pasos a desnivel sobre el corredor de la Calle 13, evaluación de zonas amarillas en el parque Colina, calle 49 y transversal 100 A, evaluación en la recuperación de espacio público en la plazoleta en el barrio San Pedro mediante Urbanismo Táctico, entre otros.

**Dificultades**

- Poca disponibilidad de licencias del software de modelación Vissim, lo cual implica reorganización de cronogramas para cumplir los plazos establecidos en cada proyecto y las tomas de información primaria (volúmenes vehiculares).

**Retos o alertas**

- Actualización permanente del equipo de modelación para estar a la vanguardia de los cambios y avances relacionados con los temas de modelos y software disponible.
- Al interior del equipo se realiza transferencia de conocimiento y revisión de bibliografía, sin embargo, es necesario gestionar capacitaciones con expertos externos, para hacer más eficientes los procesos.

- Incorporación de nuevos indicadores en los análisis de movilidad realizados, como son indicadores de accesibilidad, ambientales (emisiones de gases), de seguridad vial (evaluación de conflictos en infraestructuras).
- Incorporar fuentes alternas de información que alimenten y actualicen de manera más rápida y eficiente (datos de telefonía celular para la estimación de matrices Origen Destino, cámaras de conteo para volúmenes y sensores de GPS o de piso para velocidades y tiempos de viaje del parque automotor).
- Estandarizar los procesos de modelación de las distintas entidades y generar lineamientos claros para consultores externos que presenten análisis de modelación ante la SDM.

**Pasos por seguir**

- Gestionar la instalación del módulo "*Bosch*" en el software de modelación Vissim, para adicionar la evaluación de emisiones de gases en los análisis mediante simulaciones.
- Revisar bibliografía y plantear ejercicios prácticos en análisis de conflictos, a través de la herramienta SSAM de Vissim.
- Terminar el artículo de evaluación de accesibilidad a oportunidades de empleo, educación y salud para infraestructuras de transporte, que tiene como meta la publicación en una revista especializada.
- Generar y publicar la guía de construcción o revisión de modelos de tránsito y transporte, que permita estandarizar los procesos de modelación y generar lineamientos para consultores externos que desarrollen dichos análisis.

### 3.3.9. Centro de datos y programación

#### 3.3.9.1. Centro de datos

**Descripción y estado**

El proyecto Centro de Datos es una solución centralizada que se diseñó para permitir a los usuarios[4] consultar e interactuar con reportes y datos de movilidad de manera eficiente. Este aplicativo es esencial para analizar patrones de tráfico, eficiencia de medidas implementadas y datos de uso de la infraestructura de transporte.

Se ha estructurado principalmente en tres componentes: el Frontend de usuario, las Bases de datos, y un conjunto de recursos destinados para la analítica de Big Data, la automatización de los procesos ETL y el desarrollo y despliegue de modelos de Machine Learning. Todos estos recursos se encuentran provisionados en la nube de Azure, lo que garantiza escalabilidad, rendimiento y seguridad.

El Frontend es la interfaz principal con la que interactúan los usuarios. Esta interfaz ofrece visualizaciones de datos y reportes (algunos en tiempo real), y habilita a los usuarios para realizar consultas personalizadas y obtener información específica.

**Logros**

- Durante el último año se realizó la migración del grupo de recursos a la nueva suscripción de Azure que adquirió la SDM y se realizó un proceso de reingeniería sobre la arquitectura, por lo que actualmente se maneja una estrategia de microservicios.
- Se lograron avances significativos en el desarrollo de APIs, para compartir e intercambiar datos de Waze y de validaciones de SITP.
- Incorporación de tableros para el reporte de análisis de congestión desarrollado en Dash-Python, que permite consulta de datos en tiempo real y está soportado en software libre.

[4] funcionarios de la SDM y personas externas que requieren acceso a cierta información específica, que mediante acuerdo de confidencialidad o características propias de los datos no se perfilan como datos abiertos, en período de prueba para ser integrados con el Observatorio de Movilidad

- Automatización del reporte de indicadores estratégicos de seguimiento a jornadas especiales de movilidad, como fines de semana con puente festivo, festividades decembrinas, Semana Santa y Día Sin Carro y Sin Moto.
- Disponibilización de la información de tomas de información de volúmenes en campo por medio del contrato de monitoreo, georreferenciada y de fácil comprensión y descarga.
- Acceso a información relevante para la movilidad: datos de peajes aledaños a la ciudad (provenientes de la ANI), datos del convenio de interoperabilidad con TMSA.
- Acceso a datos del SBC por medio de APis.
- Acceso al repositorio de información Repox-Mi movilidad.

**Dificultades**

- Grandes volúmenes de información, fuentes de datos y necesidad de análisis de los mismos, en un equipo multidisciplinario que debe atender necesidades de datos de toda índole, que limitan el aprovechamiento del capital humano.

**Retos o alertas**

- Integración del Centro de Datos con LDAP (Protocolo Ligero de Acceso a Directorios) de la entidad para facilitar el acceso de los funcionarios.
- Incorporación de los estudios de tránsito anteriores al 2021 para completar la base de conocimiento de este componente.
- Automatización de reportes de información que agilicen la consulta de datos y reduzcan el tiempo y las limitaciones para el acceso a la información.
- Aprovechamiento y análisis de información disponible.
- Acceso en tiempo real a fuentes de información complementaria de gran relevancia para la movilidad de la ciudad, por ejemplo, acceso a datos del Sistema de Semáforos Inteligentes en tiempo real.
- Integración de reporte de datos e indicadores de movilidad en el ChatBot *Lucía* de Mi Movilidad y ChatBot *Chatito*.
- Alta atención en la integración del centro de datos en el entorno del Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte como uno de los servicios priorizados, con enfoque al traspaso de la información a nivel nacional en entorno DATEX I y II.

**Pasos por seguir**

- Avanzar en el desarrollo de otras API para facilitar la interoperabilidad y el intercambio de datos con otras entidades y partes interesadas.
- Creación de nuevos tableros que faciliten el acceso a información relevante para el funcionamiento de la entidad y el sector de movilidad.
- Divulgación de la funcionalidad del sitio entre los funcionarios de la SDM para masificar su aprovechamiento.
- Integración de reporte de datos e indicadores de movilidad en el ChatBot *Lucía*.
- Creación de un reporteador de datos e indicadores que facilite el acceso a la información disponible.

#### 3.3.9.2. Videoanalítica

**Descripción y estado**

La videoanalítica aplicada al cálculo de velocidades de vehículos y al conteo vehicular y de peatones es una herramienta valiosa para la gestión del tráfico, la seguridad vial y la planificación urbana. Estas capacidades permiten recopilar datos precisos sobre el flujo de vehículos en las diferentes vías de la ciudad. Durante el último año la SDM se ha interesado en aprovechar la videoanalítica para estos fines.

Con la video analítica se puede determinar la velocidad de los vehículos analizando su movimiento a lo largo de un área analizada. La videoanalítica también puede contar el número de vehículos o peatones que pasan por una determinada área. Esto es útil para evaluar la demanda de tráfico, optimizar las señales de tráfico, realizar estudios de tráfico y evaluar el impacto de eventos en el flujo vehicular.

**Logros**

- Se desarrolló un algoritmo propio usando software libre (python usando las librerías YOLOv3, YOLOv5, YOLOv7 y YOLO NAS).
- Se realizó un etiquetado de imágenes (> 50 mil imágenes) para poder categorizar y realizar la segmentación de las imágenes y mediante otro algoritmo se automatizó la extracción de fotogramas que han agilizado el proceso de etiquetado, lo que mejora de manera significativa la eficiencia en el proceso.
- Se realizó el entrenamiento del modelo de acuerdo al etiquetado.
- Se ha avanzado en pruebas de modelo entrenado con videos propios y feedback de los resultados.
- Se cuenta con optimización de tracking con librerías adicionales como SORT (incluye filtros Kalman), configuración y selección de zona de interés para optimizar el conteo.
- Ya se tienen los primeros videos para conformar línea base de volúmenes vehiculares en día típico, fin de semana y día de ciclovía de 2023, posteriormente se procesarán en batch para que los datos resultantes se puedan usar en comparaciones con datos de años posteriores.

**Dificultades**

- Las cámaras del Centro de Gestión del Tránsito permiten tomar información en puntos fijos, se debe evolucionar a cámaras móviles para tomas de información en otros puntos de la ciudad.
- Uso de drones para tomas de información en puntos complejos de movilidad como rotondas.

**Retos o alertas**

- Minimizar los márgenes de error en cada una de las categorías de clasificación definidas.

**Pasos por seguir**

- Implementar la arquitectura definitiva del sistema de videoanalítica en ambiente de producción.
- Explorar otras opciones para mejorar los resultados del cálculo de velocidades, por ejemplo, un método basado en el cambio de brillo en cada píxel de las imágenes.
- implementación de normas RILSA para tomas de información para estudios de tránsito y transporte.

#### 3.3.9.3. Analítica de datos

**Descripción y estado**

La SDM avanza en la analítica de datos a través del desarrollo de propuestas innovadoras y proyectos que permiten transformar los datos en información de valor para la toma de decisiones al interior de la entidad.

**Logros**

- En el 2022 la SDM participó en el programa Data Science For All (DS4A) del Ministerio de las Tecnologías y la Información (MINTIC) y Correlation One, bajo el rol de facilitador de conjuntos de datos e información, que permitieron desarrollar algoritmos de código abierto para: análisis de sentimiento con base en reacciones a publicaciones en twitter, algoritmo base para asignación óptima de turnos para asignación óptima de atención de incidentes en vía, automatización de zonas de mayor siniestralidad para priorización de operativos de prevención de seguridad vial.
- Desarrollo de la medida 80-20, que consiste en identificar los tramos viales de la ciudad que se encuentran en un estado 80-20 o más críticos, el estado 80-20 indica aquellos tramos que están recorriendo el 20% de su longitud en el 80% del tiempo estimado en recorrer la totalidad del tramo.

- Propuesta de proyecto de generación de un indicador de congestión a partir de los datos de atascos de WAZE y que actualmente se encuentra en desarrollo dentro del grupo de analítica y automatización de la DIM.
- Se avanza en la estimación y análisis de tiempos de viaje en SITP a partir de las matrices origen destino, utilizando como fuente de datos la EM2019, con el fin de encontrar aquellas zonas en donde la duración del viaje entre ellas es mayor al tiempo promedio, y la priorización de controles para prevención de accidentes de motociclistas.
- Análisis espacial para predicción de eventos de seguridad vial en Bogotá.

**Dificultades**

- Dificultades para acceso a información complementaria en tiempo real.
- Personal que pueda dedicarse completamente a la innovación e investigación de fenómenos relacionados con la movilidad.
- Personal técnico especializado en temas de análisis de datos e investigación.

**Retos o alertas**

- Soporte técnico para adecuado almacenamiento de grandes volúmenes de información, que faciliten la consulta de datos y el procesamiento y almacenamiento de los mismos.
- Garantizar la gobernanza de los datos y la calidad de la información en los repositorios de información de la entidad.
- Incrementar y mantener el personal técnico capacitado para el desarrollo de proyectos de investigación asociados con movilidad.
- Incrementar fuentes de datos complementarias sobre movilidad.
- Mantener espacios de intercambio de conocimiento y buenas prácticas en análisis de datos, aprovechamiento de la información, big data e innovación, tales como la Mesa Técnica de Big Data e Innovación que lidera actualmente la SDM junto con entidades del sector, y el evento anual Movi-innova.

**Pasos por seguir**

- Se propone continuar el desarrollo de APIs y otras herramientas como Dashboard que le permitan a diferentes partes interesadas, internas y externas, el acceso a datos e información susceptible de ser aprovechada y explotada en proyectos e iniciativas que puedan contribuir en la generación de estrategias para mejorar la movilidad en la ciudad.
- Incrementar la disponibilidad de datos abiertos.
- Mejorar las herramientas de gestión de datos actuales y articularlas con las necesidades de la operación del tráfico de la ciudad, en tiempo real.
- Continuar explorando la información que se obtiene a través de fuentes alternas de información, para complementar los datos que se obtienen de manera periódica a partir de encuestas en la ciudad y la región.

#### 3.3.9.4. Convenio de interoperabilidad e intercambio de datos y cooperaciones

**Descripción y estado**

El uso de fuentes alternas de información para medir cómo nos movemos, de forma complementaria a la encuesta de movilidad, permitirá hacer seguimiento a las políticas públicas y proyectos implementados en la ciudad, para mejorar la movilidad, lo cual es fundamental, y debe estar acompañado del mejor aprovechamiento de información a través de aprovechamiento propio y el apoyo de grupos académicos mediante convenios que lo permitan.

En el año 2021 se suscribió el convenio SDM-2021-2499 / TMSA CONV1231-21 entre la SDM y TMSA, con el objeto de "*Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y operativos para lograr un adecuado intercambio de datos e información interoperable entre la SDM– SDM y TRANSMILENIO S.A.*", con un plazo inicial de 18 meses.

En agosto de 2023 se prorrogó el convenio por 12 meses dado que los datos generados por los diversos componentes del sistema de transporte de la ciudad, bajo la administración de TMSA, desempeñan un papel crucial al proporcionar insumos fundamentales para las actividades que desarrolla la SDM, enfocadas en la formulación de políticas y la ejecución de proyectos e iniciativas relacionadas con el tránsito y el transporte. De igual manera, los datos producidos por la SDM representan valiosos activos que contribuyen significativamente a mejorar y optimizar la prestación del sistema de transporte por parte de TMSA.

**Logros**

- Cálculo de velocidades a partir de las posiciones de los buses del componente Zonal del SITP.
- Consulta de las demandas desagregadas por paraderos, estaciones y portales, por validaciones y agregadas cada 15 minutos.
- Consulta de flota en operación, intervalos de paso, tiempo de viaje.
- Tablero de datos con información de velocidades para el centro de datos y OMB, con actualización automática desde base de datos.

**Dificultades**

- La comunicación entre entidades con alguna frecuencia no suele ser fluida, los enlaces cambian, generando reprocesos.
- Si bien existe la posibilidad de que la obtención de los datos se realice a través de solicitudes formales o vía correo electrónico entre entidades públicas, la consecución de los mismos depende de los tiempos de respuesta de los responsables y está limitada por el tamaño de los conjuntos de datos solicitados. La solución más eficaz para superar esta limitación, es que el acceso a los datos se realice de manera interoperable, con el propósito de que las entidades puedan acceder a las diferentes fuentes de manera directa y sin intermediación.

**Retos o alertas**

- Mantener a lo largo del tiempo los convenios suscritos, mediante prórrogas o renovaciones sin interrumpir el intercambio de datos.
- Incrementar fuentes de información de datos de movilidad a través de interoperabilidad con otras entidades de interés.
- Centralizar datos de la RMBC de forma organizada y estructurada en repositorios de información.

**Pasos por seguir**

- Continuar con la buena ejecución del convenio que actualmente se encuentra vigente, realizando periódicamente los comités técnicos.
- Establecer nuevos convenios de intercambio de información, con entidades como ANI, TTSA, Ministerio de Transporte, fuentes de datos de la Región Metropolitana.

### 3.4. Covid - toma de decisiones

En el marco de las acciones asociadas a la pandemia generada por el virus Covid-19, la SDM generó diferentes estrategias encaminadas a reducir aglomeraciones y regular la ocupación en el transporte público. En este sentido, durante la presente vigencia algunas de dichas estrategias evolucionaron de ser acciones temporales a convertirse en proyectos permanentes. A continuación, los avances en cada una de estas:

#### 3.4.1. Cicloparqueaderos - Plan Marshall

El Plan Marshall fue una propuesta implementada por el Distrito para generar incentivos al sector comercial y posibilitar una reactivación económica a raíz de la emergencia sanitaria producto de la pandemia por COVID-19. Es un descuento tributario habilitado durante 5 años y se otorga a aquellos contribuyentes cuya actividad

económica no sea la de estacionamientos o garajes (parqueaderos), que implementen y habiliten cupos de cicloparqueaderos entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2024. Dicho descuento se realiza en el Impuesto de Industria y Comercio (ICA) y exonera al contribuyente hasta del 120% del pago en el primer año y del 5% por los siguientes 4 años para garantizar su mantenimiento. Se encuentra reglamentado bajo el Acuerdo Distrital 780 de 2020, desde sus artículos 26 al 32, y el Decreto 091 de 2021. Durante esta vigencia 9 establecimientos hacen parte del descuento tributario quienes han ofrecido la habilitación de 675 cupos de cicloparqueaderos.

### 3.4.2. Ciclorrutas temporales

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomendó movilizarse en bicicleta o caminar, entre otras estrategias, en ese orden, la SDM realizó una redistribución del espacio vial para modificar las dinámicas de movilidad en la ciudad y en especial del transporte público, seleccionado y adaptando ciclo-infraestructura temporal en corredores estratégicos de la ciudad, atendiendo criterios de conexión de la ciudad-región, corredores con alta demanda de viajes en transporte público y a facilidades de conectividad con la red de ciclorrutas existente (550 km a 31 de diciembre de 2019), logrando a mayo de 2020 consolidar una red de ciclovías temporales de 84 km. Producto del seguimiento realizado a dichos corredores temporales, la SDM adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, producto de lo cual 37.5 km ahora son ciclorrutas permanentes, 7.7 km en obra (Troncal Av. Carrera 68).

Actualmente la ciudad cuenta con 3 km de ciclovías temporales que hacen parte del proyecto de construcción de la Ciclo Alameda Medio Milenio el cual se encuentra adjudicado a través del contrato IDU-1177-2023 – CONSORCIO ALAMEDA 2023.

### 3.4.3. Permisos Temporales de Micromovilidad

En cumplimiento de lo establecido en los Decretos Distritales 121 de 2020 y 073 de 2021, la SDM expidió las Circulares 13 de 2020 y 11 de 2021 mediante las cuales estableció los lineamientos para la expedición de permisos temporales sin costo para el alquiler de vehículos de micromovilidad, en el marco de la situación excepcional generada por el COVID-19.

A través de las Resoluciones 074 y 075 de 2020 se otorgaron permisos temporales de alquiler de bicicletas y patinetas a las empresas Grin y Muvo al haber cumplido con los requisitos definidos en la Circular 013 de 2020. No obstante, lo anterior, las empresas no ofrecieron sus servicios durante la vigencia de dichos permisos y estos finalizaron al terminarse la situación de calamidad pública decretada por la Alcaldía Mayor.

### 3.4.4. Restricción de vehículos de servicio particular - Personal de salud

La excepción a la restricción de movilidad para el personal de servicios de salud humana en Bogotá se fundamentó en el estudio técnico DPM-ET-010-2020 denominado *"Evaluación para establecer una medida de restricción vehicular para los vehículos particulares, en el marco de la declaración del estado de calamidad pública a causa del COVID-19"*. El Decreto Distrital 208 de 2020 permitió la circulación de vehículos de personal de salud previamente inscritos. Este decreto se enmarcó dentro del contexto del Decreto Distrital 193 de 2020, que limitaba la ocupación del transporte público al 50% para prevenir contagios y aglomeraciones durante la pandemia. Esta nueva medida permitió a 66.822 trabajadores de la salud circular entre septiembre de 2020 y abril de 2022, fecha en la que finalizó la excepción.

## 3.5. Movilidad sostenible

### 3.5.1. Estaciones de recarga de vehículos eléctricos

**Descripción y estado**

En la Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas emisiones y en el PMSS se define la hoja de ruta para generar soluciones para la recarga de vehículos eléctricos en dos frentes de trabajo: cargadores de acceso público (estaciones de servicio, centros comerciales, estacionamiento en vía y fuera de vía, establecimiento de comercio, entre otros) y cargadores de uso privado (hogares, oficinas, patios de carga privados).

**Logros**

- Se expidió la Resolución 208 de 2021 del DADEP, por medio de la cual se creó la actividad de recarga de vehículos eléctricos en el marco del aprovechamiento económico del espacio público regulado por el Decreto Distrital 493 de 2023. Adicionalmente, la SDM expidió la Resolución 149772 de 2023, por medio de la cual se reglamentó el protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos.
- En los artículos 212 y 213 del Decreto Distrital 555 de 2021, se incluyeron varios lineamientos en relación con la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en el marco de las disposiciones del POT.
- En la actualización del Manual del Espacio Público, expedido por medio del Decreto Distrital 263 de 2023, se incluyeron las estaciones de recarga de vehículos eléctricos como parte del mobiliario urbano de la ciudad, facilitando su instalación en el espacio público.
- El 27 de junio de 2023 se suscribió el contrato interadministrativo 2023-2687 entre la SDM y la ODT (La Rolita), con el objeto de *"Contratar la Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico de Espacios para Desarrollar la Actividad de Recarga de Vehículos Eléctricos, Sujeto a su Preservación, Buen Uso, Disfrute Colectivo y Sostenibilidad".* El 15 de agosto de 2023 se firmó el acta de inicio del contrato, con una duración de 192 meses y el alcance consiste en instalar 15 cargadores rápidos en 6 bienes de uso público del Distrito que actualmente son administrados por el DADEP.

**Dificultades**

- En lo que respecta a cargadores de uso privado, las personas manifiestan dificultades en propiedad horizontal para instalar cargadores en sus hogares. A pesar que el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 ordena al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, junto con las autoridades de planeación territoriales, reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los nuevos edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos.
- No se ha expedido una reglamentación adicional a la de los artículos 212 y 213 del POT y no se ha implementado un mecanismo de verificación que permita evidenciar si las constructoras están dando cumplimiento a lo definido por la ley.

**Retos o alertas**

- La instalación de los 15 cargadores se tiene prevista en 2 fases: 10 cargadores en 4 predios (Alhambra, Calle 97, Modelia y Nicolás de Federman) que se espera inicien operación el 28 de diciembre de 2023. Para cumplir con esta meta hay que continuar con los trámites, permisos y obras en los 4 predios lo cual ha presentado dificultades en la articulación con los actores del proyecto: Rolita, Enel, TTSA, DADEP, SDA. Los 5 cargadores restantes se tienen previstos para iniciar operación el 23 de abril de 2024 en los predios de San Andresito 38 y Terminal Salitre.
- Inconformidades por parte de la comunidad cercana a algunas de las ubicaciones de las estaciones. Para lo cual el contratista está implementando un plan de gestión social.

**Pasos por seguir**

- Supervisar la ejecución del contrato 2023-2687 y continuar con el cronograma de ejecución planteado por el contratista.

- Una vez iniciada la operación total de las estaciones de carga, se deberá supervisar la adecuada operación, analizar los datos indicadores de operación y evaluar posibilidades de expansión o generación de nuevos contratos.
- Se debe articular con DADEP y TTSA los cambios que surgen a partir de la expedición del Decreto Distrital 493 del 26 de octubre de 2023, por medio del cual se cambian los lineamientos de la administración y aprovechamiento económico del espacio público. Se deberá actualizar el protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos adoptado por medio de la Resolución 149772 del 23 de junio de 2023 expedida por la SDM.
- Se debe realizar modificación contractual para cambiar el RUPI del predio ubicado en San Andresito de la 38.

### 3.5.2. Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA

**Descripción y estado**

El proyecto de Zonas Urbanas por un Mejor Aire - ZUMA, liderado por la SDM y SDA, con el apoyo de la SDP, tiene por objetivo general concentrar acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire de la zona urbana del Distrito Capital a través de la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo en salud por la exposición a éstos.

ZUMA es un proyecto enmarcado en el artículo 120 del Decreto 555 del 2021 - POT, el cual busca ser un punto de partida para la consolidación de la gobernanza ambiental por el aire. En este sentido, el proyecto tiene la ambición de ser un instrumento de territorialización y articulación interinstitucional para el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire establecidos por la OMS. Para lo cual se plantean tres etapas o clasificaciones de las ZUMA: i. Zonas de Reducción de Emisiones (ZRE), ii. Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), y iii Zonas de Ultra Bajas Emisiones (ZUBE).

**Logros**

- Desde el 2021 se avanza en mesas de trabajo interinstitucionales, en las cuales se definió la metodología de priorización, mediante análisis multicriterio espacial, que incluye parámetros ambientales, socioeconómicos y de factibilidad técnica de ambiente y movilidad. Como resultado de esta metodología, se priorizó la ZUMA Bosa Apogeo.
- En la actualidad se cuenta con una caracterización de movilidad social y ambiental, a partir de información primaria y secundaria que se ha recogido en territorio como la realización de encuestas e, inclusive, aforos vehiculares (con los cuales se consolidó un modelo de microsimulación que servirá como insumo para la toma de decisiones en territorio).
- Participación de cuatro cooperaciones durante el 2023. Como productos de estas consultorías se ha logrado diseñar el sistema de monitoreo ambiental, realizar un estudio de prefactibilidad de acciones para la primera ZUMA priorizada, estrategia de comunicaciones y una encuesta representativa para identificar los mensajes claves del proyecto y oportunidades de vinculación con la ciudadanía.
- Paralelo al ejercicio técnico, durante el 2022 y 2023 se trabajó en la construcción, revisión y proceso de agenda regulatoria del proyecto de decreto y documentos legales para reglamentar la ZUMA y declarar la primera ZUMA priorizada; ZUMA Bosa Apogeo. Actualmente, el proyecto normativo se encuentra en una nueva fase de revisión por parte de la SDM y SDP, y se busca continuar con el proceso para su publicación en la plataforma LegalBog y así surtir el proceso de radicación en la SJD y concluir con la firma de la Alcaldesa Mayor de Bogotá.
- Se adopta el Decreto 492 de 2023 "*Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C. y se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones.*"

**Dificultades**

- Manejo de expectativas con la ciudadanía y otras entidades debido a retrasos presentados en agenda regulatoria y ha repercutido en la toma de decisiones. Previa a la firma del decreto se han adelantado acciones de lanzamiento y socialización del proyecto y con la firma del mismo se va a intensificar las labores de trabajo en campo y oficina de acuerdo con lo estipulado en el marco regulatorio.
- El 7 de noviembre de 2023, se realiza la primera socialización del Decreto 492 de 2023 con la comunidad de los barrios que componen la ZUMA.

**Retos o alertas**

- Acogida del proyecto por parte de la ciudadanía.
- Se busca evitar que el proyecto se politice y que se intensifique la validación y aceptación del mismo desde su motivación y justificación.
- Tiempos de ejecución de actividades en el marco de empalmes administrativos.

**Pasos por seguir**

- Se realizó el lanzamiento del proyecto el 21 de septiembre de 2023.
- Asimismo, se plantean las primeras acciones que se deben realizar durante el primer año de la ZUMA priorizada en el marco de la etapa de Zona de Reducción de Emisiones.
- Sumado a lo anterior, se ha planteado un cronograma de ampliación del proyecto ZUMA, el cual prevé la declaración de una ZUMA nueva cada tres años, lo que implica el desarrollo de todas las labores previas de declaración en cuanto a selección de la zona, caracterización y generación del proceso de ambientación y primeros pasos.

### 3.5.3. Flota Escolar de Cero Emisiones

**Descripción y estado**

El origen de abordar este segmento de transporte nace de la etapa de diagnóstico de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones - PCBE, donde se visibilizó la importancia de poner en la mesa la electrificación de otras flotas vehiculares de la ciudad, las cuales generan externalidades negativas como es la contaminación y el cambio climático.

Con base en lo anterior, la SDM se postuló a la convocatoria abierta del Gap Fund bajo el título *"Previabilidad del ascenso tecnológico de la flota escolar para la ciudad de Bogotá",* de la cual salió favorecida en el mes de enero del 2022. Esta consultoría inició su ejecución en septiembre de 2022 y finalizó en abril de 2023. El alcance de esta consultoría fue conceptualizar un proyecto piloto y opciones de escalabilidad para la electrificación de la flota escolar de Bogotá, tanto para colegios públicos como privados.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos y la necesidad de recolectar más información de interés para impulsar el ascenso tecnológico de esta flota, los cooperantes internacionales del Gap Fund mostraron su interés en dar continuidad al trabajo realizado, permitiendo así generar una segunda fase, compuesta por dos consultorías denominadas: (i) Electrificación de la flota escolar en Bogotá - Colombia y (ii) Diseño e implementación de una estrategia de comunicación para visibilizar los beneficios de la movilidad escolar eléctrica en Bogotá D.C. y su RMBC. Inició el kick-off de la consultoría de comunicaciones.

**Logros**

- Bogotá es la primera ciudad en recibir una segunda fase de cooperación técnica en el marco del City Climate Finance GAP Fund.
- Inclusión dentro del plan de acción de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, el resultado 1.8. *Aumento de la proporción de niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar de la SED que son transportados en vehículos de cero y bajas emisiones*, el cual es liderado por la SED.

**Dificultades**

- Acceso a la información sobre la operación de las rutas que prestan servicio de transporte escolar en las instituciones educativas privadas.
- El mercado aún no cuenta con una oferta significativa de vehículos de cero emisiones para la prestación de esta modalidad de servicio.
- Los buses son empleados para la prestación de otros servicios en el segmento empresarial y turístico y su regulación está en cabeza del MinTransporte.

**Retos o alertas**

- Teniendo en cuenta los intereses y limitaciones de ciertos actores al interior del Distrito por implementar este proyecto, como es la ODT y la SDE, se recomienda manejar las expectativas del proyecto considerando las barreras comerciales, operacionales, económicas y jurídicas existentes. Por lo anterior, se sugiere mantener una constante comunicación interinstitucional para conocer avances y limitaciones en la implementación del proyecto.

**Pasos por seguir**

- Desarrollar la segunda fase del proyecto de cooperación del GAP FUND, a través de la GIZ, para avanzar en las mediciones ambientales y de salud en rutas escolares, así como la evaluación de factibilidad para la implementación de esta tecnología en el sector.
- Identificar actores del sector privado, a través de la estrategia de comunicaciones, que tenga la facilidad de implementar buses escolares eléctricos en el corto y mediano plazo.

### 3.5.4. Movilidad (Gestión del riesgo, red vial vital)

**Descripción y estado**

El Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres y del Cambio Climático para Bogotá 2018-2030 - PDGR-CC, fue aprobado por el Consejo Distrital para la Gestión de Riesgos y Cambio Climático mediante Acuerdo 001 del 09 de noviembre de 2018 y adoptado mediante Decreto Distrital 837 de 2018. Desde este instrumento se orientan los componentes y programas de cambio climático y gestión de riesgos para los próximos planes de desarrollo, así como la priorización de las inversiones del FONDIGER y de las instituciones que conforman el Sistema Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - SDGRD-CC. Además, constituye el mecanismo para el seguimiento y evaluación de las estrategias y programas de reducción de riesgos y adaptación al cambio climático que se implementarán en el territorio urbano y rural de Bogotá D.C.

Cumpliendo con lo dispuesto en el Decreto 172 de 2014, la SDM participa en las siguientes instancias: i. Mesa para el Conocimiento y Reducción del Riesgo (Liderada por IDIGER); ii. Mesa para el Manejo de Emergencias y Desastres (Liderada por IDIGER); y, iii. Mesa para la Mitigación y Adaptación frente al Cambio Climático (Liderada por SDA).

**Logros**

- En la Mesa de Conocimiento y Reducción se creó el reglamento de dicha instancia en conjunto con todas las entidades que la conforman. Se reportaron las líneas y metas indicativas del PDGD-CC. Se está revisando y ajustando al Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres y Cambio Climático.
- En la Mesa de Manejo de Emergencias se elaboraron en conjunto con las áreas involucradas de la SDM, los planes de emergencia por temporada de lluvias, planes éxodo y retorno, planes de contingencia por temporadas especiales (semana santa y decembrina), se formuló la Estrategia Institucional de Respuesta - EIR para la SDM, la cual se encuentra aprobada y firmada por todas las áreas involucradas de la SDM. Se actualizó la RVV /https://simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2022-08-12/biblioteca/20220812-1446-dtsredvialvital.pdf con el ESTUDIO DIM-T-002-2022, que forma parte de todo el sistema de movilidad para las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre de Bogotá D.C.

**Dificultades**

- La recopilación de información con los diferentes actores es compleja y ocasiona retrasos en el desarrollo de los productos.
- Falta de herramientas jurídicas que den lineamientos, para la apropiación de recursos en los temas de capacitación de emergencias externas a todo el personal involucrado en la respuesta a las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre.

**Retos o alertas**

- Determinar técnicamente y económicamente la necesidad de apropiar recursos para el robustecimiento por parte de los responsables de mantener la Red Vial Vital.

**Pasos por seguir**

- Realizar trabajo interinstitucional para la implementación de la Red Vial Vital.
- Adoptar bajo resolución la Estrategia Institucional de Respuesta.

## 3.6. Movilidad segura

### 3.6.1. Gestión de la velocidad

**Descripción y estado**

La SDM ha considerado y trabajado la gestión de velocidad como uno de los ejes fundamentales para salvar vidas de los usuarios de las vías o en su defecto reducir la gravedad de las lesiones en caso de presentarse, que pueden derivar en incapacidad permanente de los lesionados. Para este fin, se cuenta con el Programa de Gestión de Velocidad que considera la evaluación y cumplimiento de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, analizando la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todas las personas.

Este programa tiene impacto sobre la totalidad de actores viales y se implementa en tres niveles: i) Malla vial arterial, que corresponde aquellos corredores con límite de velocidad de 50 km/h; ii) Calles comerciales, correspondiente a segmentos viales con límite de velocidad de 40 km/h; y, iii) Zonas escolares y residenciales, cuyas vías manejan límite de velocidad de 30 km/h.

La gestión de velocidad en la ciudad se ha implementado de manera gradual desde octubre del año 2018, iniciando con el ajuste en los límites de velocidad en cinco corredores a 50 km/h (Avenida Boyacá, Avenida Ciudad de Cali, Carrera 68, Calle 80 y Avenida Américas); posteriormente, en noviembre de 2019 se estableció como límite de velocidad 50 km/h otros cinco corredores (Avenida Primero de Mayo, Avenida NQS, Avenida Suba, Avenida Villavicencio y Calle 13). Para mayo de 2020, mediante Decreto Distrital 126 se estableció que todos los corredores de la malla vial arterial contarían con límite de velocidad 50 km/h a causa de la emergencia sanitaria de COVID-19.

Por último, con el Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021 "*Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*" se definió de forma permanente el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos considerando como excepciones a esta reglamentación, lo dispuesto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la señalización existente, los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/h o los corredores viales que tengan un límite de velocidad inferior.

**Logros**

- 187 vidas salvadas en promedio[5] desde el inicio de su implementación, en octubre de 2018 hasta 31 de diciembre de 2023, en los corredores con medida de reducción de límites de velocidad a 50km/h. (Datos preliminares considerando que esta cifra puede variar una vez se consoliden las cifras de fallecidos del año 2023)
- Implementación del límite máximo de velocidad a 50km/h en los corredores exceptuados en el Decreto 073 de 2021 en noviembre de 2022 (Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha)**.**
- Programación de 3.940 controles enfocados al exceso de velocidad hasta 31 de diciembre de 2023; esto representa el 66% más con respecto al mismo periodo del año 2022, en el que se habían programado 2.377 controles de velocidad. Lo anterior, se debe a la unión de los esfuerzos entre la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y el fortalecimiento del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
- Lanzamiento de la estrategia "Controles salvavidas" en marzo de 2022, como parte de los controles disuasorios adelantados con el Grupo Guía en horario nocturno como complemento a las actividades de control sancionatorio. Los Controles Salvavidas tenían como objetivo fortalecer el cumplimiento de los límites máximos de velocidad en los tramos de los principales corredores viales de la ciudad que han presentado altos niveles de siniestralidad en horario nocturno los fines de semana, mediante la reducción de calzada que buscan lograr el tránsito de vehículos de manera ordenada por un único carril libre. Entre 1 de septiembre y 31 de diciembre de 2022, se adelantaron 116 puestos de control disuasorio, de los cuales 68 correspondían a Controles Salvavidas. La medida culminó en diciembre de 2022 para dar paso al fortalecimiento del control sancionatorio de velocidad a través del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
- Generación de propuestas de 51 de las 64 Calles Comerciales a través de un Documento Técnico de Soporte o Fichas técnicas. Estas propuestas están enfocadas principalmente en la pacificación de tráfico para la mejora de señalización y operación de la zona.
- Implementación de las Calles Comerciales de La Macarena, Calle 63, Carrera 9, Carrera 54, Carrera 18, Calle 11, Calle 62, Calle 12, Carrera 15 y Carrera 78, mediante la señalización para la gestión de velocidad de los vehículos que circulan por el corredor.
- Implementación del piloto INEM Kennedy que, además de ser una calle comercial, es uno de los puntos más críticos de siniestralidad de peatones, de acuerdo con cifras 2017-2021.
- Avance en el diagnóstico y recomendaciones de implementación para las 22 zonas Zonas 30, que incluyen las señales de tránsito de límites de velocidad 30 km/h así como otras medidas desarrolladas dentro de una Ficha Técnica.
- Implementación de la Zona 30 de la Ciudad de Cali.
- Diseños actualizados en su totalidad para 8 Zonas 30, 2 Zonas cuentan con diseños en proceso de actualización, 10 zonas se encuentran en proceso de implementación de obra, y el diseño de 1 Zona se encuentra programado para ser actualizado.

**Dificultades**

- Demoras en la implementación de medidas de gestión de velocidad que depende de entidades diferentes a la SDM, tales como los resaltos parabólicos, ya que su implementación está sujeta a la planeación en ejecución de las entidades encargadas de intervención en infraestructura.
- La materialización de las acciones para la totalidad de las calles comerciales, dado que existen nueve (9) Calles Comerciales que hacen parte de proyectos a cargo del IDU y, dos (2) en el área de influencia del Metro, por lo que su diseño e implementación no están a cargo de la SDM.
- El diseño, la implementación y materialización en terreno de las acciones y recomendaciones en las Calles comerciales y las Zonas 30 son atendidos por la Subdirección de Señalización según el orden de

[5] Esto considera la comparación con el promedio de fallecidos que ocurrían cuando aún no se implementaba el Programa de Gestión de Velocidad.

solicitudes en la base de datos de compromisos y depende de las condiciones de movilidad, estado del pavimento, presupuesto asignado y de la vigencia de los contratos, que para tal fin suscriba la SDM.

**Retos o alertas:**

- Contrarrestar el aumento en la proporción de vehículos que exceden los límites de velocidad reglamentarios. Según mediciones del estudio observacional de la Universidad John Hopkins, para 2022 se registró un 39% de vehículos que excedían la velocidad; esta proporción se duplicó con respecto a la proporción registrada previo a la pandemia, que era del 20% en enero de 2019. En el caso de motociclistas, la situación resulta ser más preocupante, ya que, para la misma medición, el 57% de las motocicletas observadas transitaban excediendo el límite de velocidad reglamentario.
- Impulsar medidas de gestión de velocidad en segmentos viales críticos de velocidad, y no solo en puntos específicos. Para ello, se deben considerar estrategias tanto de control como de intervenciones de infraestructura en segmentos viales.
- Explorar fuentes de información complementarias para detectar sectores críticos de siniestralidad asociados al exceso de velocidad, para fortalecer la toma de decisiones frente al desarrollo de estrategias focalizadas en la disminución de este riesgo vial.
- Fortalecer la gestión interinstitucional para la implementación de resaltos parabólicos en vías arteriales, especialmente en aquellos sectores críticos de motociclistas. Para ello, se ha desarrollado un Documento Técnico de Soporte que contiene la justificación de la implementación de esta medida, y el documento de estudio de tránsito y diseño de la medida en el corredor de la Avenida Villavicencio entre carrera 38 y carrera 48 para realizar la primera intervención.

**Pasos por seguir:**

- Continuar impulsando la implementación de medidas de gestión de velocidad de tipo resalto parabólico, que han mostrado tener mejor efectividad en la gestión de velocidad en segmentos viales y no solo en puntos específicos de la malla vial.
- Mantener y fortalecer los esfuerzos de control de velocidad aprovechando el aumento de personal vinculado al Cuerpo de Agentes Civiles.
- Seguir el plan de trabajo para realizar las Fichas Técnicas en las que se hacen las recomendaciones para las 12 Calles Comerciales cumpliendo así con el 100% de estas zonas en el año 2023 y continuar con el seguimiento a la implementación de estas.
- Continuar adelantando el seguimiento al diseño y visitas a la implementación de las Zonas 30 de la ciudad para así culminar el proceso con la materialización de las medidas solicitadas.
- Realizar la actualización del Plan de Gestión de Velocidad, una vez se adopte el nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá.

### 3.6.2. Fotodetección

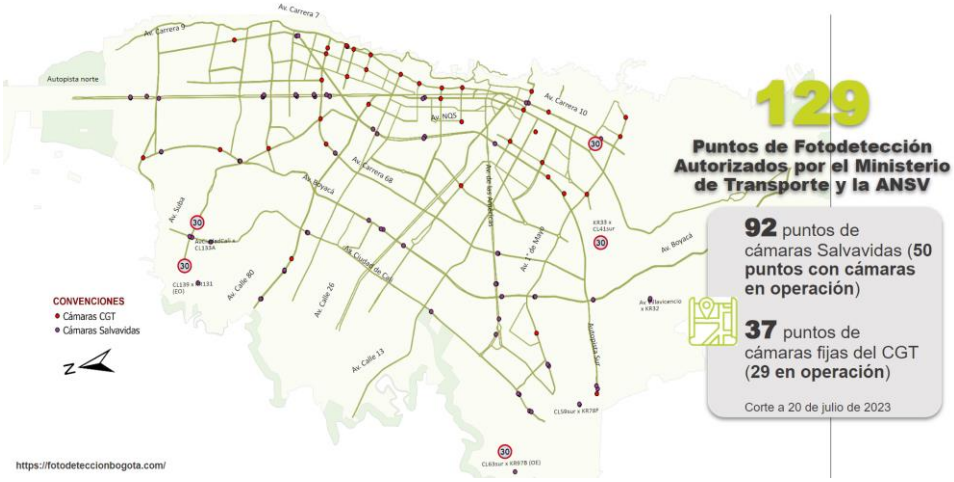
**Descripción y estado**

El sistema de Detección Electrónica de Infracciones (DEI) es el mecanismo por el cual los diferentes organismos/autoridades de tránsito y transporte tienen por ley para identificar ciertos comportamientos prohibidos e indebidos en la vía, así como las evidencias necesarias para imponer las órdenes de comparendo a los presuntos infractores mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos para la detección de infracciones (SAST).

La Entidad en el año 2019 bajo el convenio 1029 de 2010 adquirió un total de 72 cámaras salvavidas como complemento a su sistema de fotodetección semiautomática. Desde este año se inició la instalación de cámaras inicialmente con fines pedagógicos, de las cuales 12 fueron vandalizadas antes de su calibración y puesta en operación para imposición de comparendos.

Actualmente el sistema de fotodetección de la ciudad cuenta con un total de 129 puntos aprobados para la imposición con sistemas SAST, 50 cámaras 100% activas de sistema Automático o Salvavidas y 29 cámaras del centro de gestión de sistema semiautomático. A continuación, se exponen los puntos y ubicación espacial de los dispositivos de detección:

**Ilustración 4. Ubicación Dispositivos de Fotodetección**




Fuente: Elaboración propia

Desde el año 2016 con el sistema de fotodetección de la ciudad se han impuesto más de 1.789.000 comparendos, asociados a sistemas automáticos (Cámaras salvavidas) y semi automáticos (Cámaras del CGT).

**Logros**

- El 24 de julio de 2023, la Junta de Investigación de Transporte de la Academia Nacional de Ciencias publicó un artículo sobre los beneficios que han tenido las cámaras de fotodetección automáticas en Bogotá. El análisis hecho para Bogotá determinó que, la implementación de estas cámaras ha tenido un mayor efecto en evitar siniestros con víctimas fatales, por lo que en 2021 se redujo en unas 0,12 personas fallecidas por kilómetro en corredores de 50 km/h y con cámaras de fotodetección. El estudio resalta que el impacto medio de las cámaras de fotodetección podría ser de hasta 13 muertos menos al año.
- Reducción de siniestros con fatalidades del 23% en promedio entre enero y diciembre de los años 2022 y 2023. Comparado con los mismos meses entre los años 2017 a 2019, pasando de 35,7 eventos con fallecidos 2017-2019 a 27,5 en 2022-2023. Lo anterior cobra importancia al contrastar con la variación el número de siniestros con víctimas en toda la ciudad, ya que aumentó en un 6,5% la cifra promedio de víctimas fatales en 2022-2023 con respecto al promedio entre los años 2017-2019, pasando de 504,7 fallecidos en promedio a 537,5 entre los meses de enero a diciembre 2022-2023 (Datos preliminares consulta SIGAT 4 de enero de 2024).
- Imposición de 637.776 comparendos de la infracción C.29 (conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida) entre 1 de enero y 28 de diciembre del 2023. Esto representa un 14% adicional a lo registrado en cámaras de fotodetección en el mismo periodo el año pasado, que correspondió a 557.812 comparendos por la infracción C29.

**Dificultades**

- Las cámaras de fotodetección cuentan con baja aceptación por parte de la opinión pública, por lo que estas son percibidas como un mecanismo de recaudo por parte de la SDM, más no como un mecanismo enfocado en mitigar riesgos viales, y así disminuir las víctimas en siniestros de tránsito.

- Debido a la baja aceptación por parte de la ciudadanía el sistema de cámaras salvavidas es propenso a un alto número de vandalismo, lo que hace que exista una dificultad alta en garantizar la operación permanente del mismo.
- Se evidencia una alta necesidad de crecimiento del sistema de fotodetección en la ciudad con el fin de disminuir los riesgos y siniestros viales conforme a la política de seguridad vial y gestión de la velocidad, sin embargo, los recursos son escasos para el mantenimiento y la provisión.

**Retos o alertas:**

- Expandir la red de sistemas de fotodetección en Bogotá D.C., a través de la adquisición de nuevos equipos y la habilitación de nuevos puntos para facilitar la operación de las mismas acorde a los lineamientos Plan Maestro de Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá.
- Actualizar las características tecnológicas de las cámaras de fotodetección instaladas en Bogotá para aumentar su efectividad y lograr mayores impactos en la reducción de la siniestralidad vial.
- Gestionar los datos y la información que se obtiene a partir de los sistemas de fotodetección o sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al Tránsito - SAST, a partir de mecanismos que permitan visualizar, procesar, analizar y explotar dichos datos e información para la implementación de acciones para una movilidad segura y sostenible, así como la generación de estudios e investigaciones relacionadas con los comportamientos de riesgo.
- Sensibilizar a la sociedad sobre el alcance y propósito de los sistemas de fotodetección o Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al Tránsito - SAST.
- Realizar la renovación y el aumento de los puntos de cámaras de fotodetección ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), bajo el marco de los compromisos propuestos en el plan maestro de SIT y el PMSS.

**Pasos por seguir:**

- Mantener la articulación entre las dependencias de la SDM y la ágil gestión para la recopilación de los requerimientos para la habilitación de puntos de fotodetección en el Distrito.
- Aumentar el número de puntos de fotodetección, así como el número de cámaras asociadas.

### 3.6.3. Orientación para víctimas de Siniestros Viales (ORVI)

**Descripción y estado**

El Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI) es un servicio de la SDM de atención a víctimas de siniestros viales y sus familias, de manera gratuita. Tiene tres componentes de atención: orientación psicológica, jurídica y social. Su implementación está enmarcada en el PDSV y en el PDD 2020 – 2024, meta sectorial 389 *Implementar y operar el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales.*

El Centro cuenta con una oferta formativa enfocada en realizar procesos de capacitación en dinámicas y problemáticas vinculadas con los siniestros viales, dirigida a la ciudadanía, entidades, organizaciones y grupos de interés, para que puedan contar con información oportuna en siniestralidad vial, desde su prevención hasta su intervención y análisis.

Actualmente ORVI es operado de manera directa por la SDM. Sus instalaciones están ubicadas en la Avenida Carrera 30 #19 - Centro Comercial Mallplaza. Cuarto piso.

**Logros**

- Primera ciudad de Colombia y la segunda en América Latina en contar con un esquema de orientación y atención psicosocial y legal para víctimas directas e indirectas de siniestros viales.
- Brindar atención a la ciudadanía de forma ininterrumpida con este esquema desde octubre de 2020 hasta hoy sin ningún tipo de interrupción.

- ORVI es hoy referente a nivel nacional, a partir de su esquema de atención. Junto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial se ha trabajado con delegaciones de Secretarías de Movilidad de siete territorios para transferencia de conocimiento y réplica del modelo.
- En el evento realizado por la ANSV en Julio de 2022: *Primer reconocimiento de Nacional de Buenas prácticas en seguridad vial,* ORVI obtuvo el Primer puesto en Atención integral a víctimas en la categoría *Buenas prácticas en seguridad vial y* Segundo puesto en la categoría Autoridades regionales y locales entidades territoriales.
- Desde el inicio de la operación el 1 de diciembre de 2020 hasta el corte 31 de diciembre de 2023 se han atendido 1534 personas de los cuales 899 son hombres y 635 son mujeres. Del total de personas atendidas, 537 son motociclistas, 408 conductores, 215 ciclistas, 202 peatones y 172 pasajeros.
- Con la apertura de ORVI en instalaciones propias, se ha consolidado la oferta formativa con un portafolio de 21 temas de capacitación en torno a problemáticas asociadas a siniestros viales. Los principales grupos de organizaciones son empresas del sector transporte como: Falck Colombia, Taxi estrella, Special Cargo SAS, TransOrigen; Centros de enseñanza automovilística: Autofrancia, Jireh.sas, Master Cars, Dakar; empresas de la red empresarial de movilidad, agentes civiles de tránsito e instituciones de educación superior como Universidad de la Salle, y Universidad Minuto de Dios. En total desde la implementación de la oferta formativa en septiembre del año 2021 hasta el 31 de diciembre de 2023 se han beneficiado 12171 personas.
- Desde el 6 de febrero de 2023 la presencia del equipo de psicólogos de ORVI en patios de la Fiscalía General de la Nación ha hecho posible dar una primera respuesta de atención y ha potenciado la difusión de sus servicios a la ciudadanía.

**Dificultades**

- Durante el año 2020 y el primer semestre del 2021, las instalaciones de ORVI estuvieron ubicadas hacia el norte de la ciudad, lo cual fue una barrera de acceso para las personas que solicitaban el servicio y que se encontraban en otras áreas geográficas.
- En el marco de la emergencia COVID- 19 se vio afectada la atención presencial en ORVI por las medidas sanitarias requeridas. Ante la situación en ORVI se dispuso de canales de atención virtuales y telefónicos para dar respuesta a la solicitud del servicio.
- El alcance de la capacidad operativa de ORVI durante la operación a cargo de la Universidad Nacional implicaba un mayor tiempo de espera para asignación de cita a los usuarios. Con la operación directa por parte de la SDM se fortaleció el equipo de trabajo del Centro para ampliar y facilitar la atención brindada a la ciudadanía.
- Cuando empezó la implementación del centro en el 2020 y a inicios del 2021, el corto alcance en la divulgación para dar a conocer los servicios de ORVI a la ciudadanía influyó en el número de beneficiarios del servicio.

**Retos o alertas:**

- Continuar posicionando ORVI para que las personas víctimas de siniestros viales se beneficien de los servicios de orientación gratuita en materia jurídica, social y psicológica.
- Realizar transferencia de conocimiento para apoyar la creación y consolidación de otros centros de atención a víctimas de siniestros viales en el país.
- En el marco de la estrategia de prevención vial, ampliar la cobertura de oferta formativa con el sector privado, público y ciudadanía en general.
- Fortalecer las acciones interinstitucionales con Bogotá Región, para acompañar debidamente los procesos de atención a víctimas de siniestros viales.
- Iniciar el proceso de Certificación de Calidad ISO 9001 con el propósito de consolidar a ORVI como un servicio social de la SDM con alta calidad.

**Pasos por seguir:**

- Mantener disponible la operación del centro y la atención continua, teniendo en cuenta los procesos activos de la ciudadanía en ORVI y la creciente demanda de atención.
- Ampliar el número de profesionales para una mayor capacidad operativa.
- Potenciar las alianzas interinstitucionales con entidad públicas y privadas para fortalecer el área de orientación social del centro.
- Fortalecer las estrategias comunicativas para continuar visibilizando la presencia del centro a la ciudadanía.

### 3.6.4. Auditorías e inspecciones de seguridad vial

Las Auditorías e inspecciones de seguridad vial se adelantan en puntos o tramos que históricamente han sido críticos por la ocurrencia de siniestros viales o que representan mayor riesgo para usuarios vulnerables en particular, siendo este el principal factor para la priorización de los sectores objeto de inspección. Es por ello que se desarrollan como una estrategia que busca la reducción en las cifras de siniestralidad vial en la ciudad y el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial para los usuarios viales.

**Logros**

- 6 auditorías desarrolladas por la SDM entre septiembre de 2022 y 31 de diciembre de 2023.
- 23 inspecciones de seguridad vial desarrolladas por la SDM entre septiembre de 2022 y diciembre de 2023. Producto de estas, se mejoraron, cambiaron, evaluaron y sugirieron mejores condiciones de seguridad vial que fueron adoptadas o están en gestión por las diferentes entidades competentes.
- Gestión de 407 hallazgos entre agosto de 2022 y diciembre de 2023. Estos hallazgos han sido producto del desarrollo de ASV/ISV que han facilitado la identificación de problemas que afectan y comprometen las condiciones de seguridad vial para los diferentes usuarios de las vías, en aspectos como señalización, infraestructura, control, comportamientos, usos del suelo, velocidades, entre otros y a la vez hacer recomendaciones para mitigar o eliminar los problemas encontrados.
- Desarrollo de un mapa visualización y consulta del registro ASV/ISV efectuadas entre 2015 y 2022, periodo en el que se han adelantado más de 150 ASV/ISV. https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=cd8e0ba40b0b466aa6e9087e31588014

**Dificultades**

- Falta de priorización por parte de las áreas o entidades responsables para la materialización de las recomendaciones que son producto de las ASV/ISV.
- Falta de presupuesto por parte de las entidades para materializar las propuestas de mitigación de riesgos identificadas en las ISV y ASV, las cuales pueden implicar modificaciones en la oferta vial existente y grandes intervenciones que suponen el desarrollo de proyectos específicos que pueden no estar priorizados por las entidades encargadas de estas actividades.
- Escaso número de profesionales con formación en auditorías de seguridad vial en las áreas a cargo de esta función, lo cual limita la ejecución de la actividad directamente en las áreas responsables.

**Retos o alertas:**

- Dar mayor relevancia a la aplicación de las auditorías en las diferentes etapas de los proyectos viales, como herramienta que aporta al diseño, construcción y operación de vías cada vez más seguras.
- Lograr mayor coordinación interinstitucional y compromiso por parte de las entidades o áreas ejecutoras para intervenir los problemas o conflictos identificados y que afectan la seguridad vial para evidenciar su efectividad.
- Coordinar con las diferentes entidades del distrito la generación de nuevas auditorías de seguridad vial para los nuevos proyectos de infraestructura que se están desarrollando en la ciudad.
- Generar un plan permanente de formación de auditores en seguridad vial que presten sus servicios directamente en las dependencias encargadas de su desarrollo.

- Sensibilizar a las diferentes entidades del distrito sobre el propósito real de las auditorías de seguridad vial y su importancia. Es esencial destacar que estas auditorías no deben considerarse como una herramienta que califique los proyectos, en cambio, las Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial (ASV/ISV) son un proceso sistemático de revisión y observación minuciosa de una infraestructura vial existente o proyectada en puntos, áreas o tramos críticos desde un enfoque de seguridad vial de tal manera que se puedan generar acciones que mitiguen los riesgos de siniestralidad.

**Pasos por seguir:**

- Continuar con la aplicación permanente de las auditorías en las diferentes etapas de los proyectos de ciudad. Se ha demostrado que la aplicación de medidas correctivas después de la realización de inspecciones de seguridad vial ha ayudado en la reducción de la ocurrencia de siniestros viales, de hecho, su mayor eficacia se logra en las etapas iniciales de los proyectos.
- Generar mecanismos de validación en la selección de proyectos, tramos o puntos a auditar que aseguren la consideración de históricos de siniestralidad y la inclusión de análisis de los siniestros con fatalidades para generar hallazgos específicos y que permitan validar sus efectos.
- Construir una herramienta de seguimiento, gestión, control ante las dependencias de la SDM o entidades de distrito, sobre la valoración, respuesta o acciones que se realizan en las siguientes etapas de los proyectos frente a los hallazgos realizados.

### 3.6.5. Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

**Descripción y estado**

Seguimiento a la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) de las empresas de transporte público y privado que impactan la movilidad en Bogotá, conforme los lineamientos establecidos a nivel nacional y distrital.

**Logros**

- Consolidación del tablero de indicadores y unificación de criterios.
- En el marco de la Semana de la Seguridad vial de los años 2022 y 2023, se revisaron un total de 129 PESV postulados en apoyo a la Red de Seguridad Vial, distribuidos así: 56 PESV en la vigencia 2022 y 73 PESV en la vigencia 2023
- 72 CEAs lograron el beneficio de excepción de pico y placa (20 en 2022 y 52 en 2023 con corte a diciembre) y se realizaron un total de 161 seguimientos mediante visitas para el período acumulado del 30 de agosto de 2022 a diciembre de 2023. Se realizó el seguimiento a la implementación del PESV a través de 114 visitas a empresas de transporte de pasajeros habilitadas en Bogotá con corte a diciembre de 2023.
- Articulación entre SED, TMSA, SDS y SDM, reactivación de los Planes de Movilidad Escolar (PME) gracias a las acciones implementadas en la mesa de movilidad escolar[6].
- Seguimiento a la implementación del PESV a través de 61 visitas a organizaciones de transporte de pasajeros[7] habilitadas en Bogotá entre el 1 de enero y el 31 de julio de 2023. En 2023 se han realizado 8 seguimientos mediante visitas del PESV a organizaciones de Transporte Público Individual y 23 seguimientos mediante visitas del PESV a organizaciones de transporte de pasajeros masivo.

**Dificultades**

- El 21 de julio de 2023 finalizó el periodo de transición de la nueva metodología del PESV[8] y, muchas organizaciones aún se encuentran realizando la actualización a la nueva metodología, lo cual retrasa los procesos que se venían adelantando en cuanto verificación e implementación de las organizaciones.

[6] Decreto distrital 594 de 30 de diciembre de 2015.

[7] Transporte masivo incluye SITP y de Transporte Público Individual - taxis

[8] Resolución 40595 de 12 de julio de 2022

- El seguimiento a organizaciones de taxis tiene un nivel de cumplimiento bajo frente al PESV.
- Articulación entre SED y SDM para reactivación de los PME, en la Mesa de Movilidad Escolar[9].

**Retos o alertas:**

- Articulación con Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte, ANSV y los organismos de tránsito para unificar criterios y herramientas de seguimiento para la verificación del PESV cada una en el marco de sus competencias.

**Pasos por seguir:**

- Continuar con mesas de trabajo interinstitucionales con Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte, ANSV y los Organismos de Tránsito para lograr afinar el control y seguimiento, unificando criterios para que las organizaciones en dos o tres años logren realmente disminuir sus siniestros viales en el marco de su operación.

## 3.7. Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible

### 3.7.1. Barrios vitales

**Descripción y estado**

La estrategia Barrios Vitales hace parte de una ciudad de proximidad en donde las personas puedan encontrar espacios públicos, no solo para movilizarse sino, para permanecer al interior de sus barrios, y lograr una mejor calidad ambiental y una movilidad segura y activa. Esta propuesta busca revitalizar la actividad peatonal y de otros modos de transporte no motorizados al interior de los barrios a través de un diagnóstico del territorio y un ejercicio de participación ciudadana.

El diseño de cada barrio responde al diagnóstico y dinámicas propias de cada sector, para esto se plantean 3 fases: 1. Planeación y diseño, 2. Urbanismo táctico y 3. Obra civil. Las dos primeras como alcance de la SDM y la última en articulación con otras entidades como IDU y SDH. Barrio Vitales hace parte de las estrategias del sistema de movilidad del POT (Art. 118), donde se determinó implementar un total de 33 Barrios Vitales a 2035. Entre 2022 y 2023 se priorizó la implementación de 5 Barrios Vitales en fase de urbanismo táctico: San Felipe (Barrios Unidos), El Porvenir (Bosa), Las Cruces-San Bernardo (Santa Fé), San Carlos (Tunjuelito) y 20 de julio-San Blas (San Cristóbal).

**Logros**

- Implementación en fase de urbanismo táctico del Barrio Vital San Felipe (febrero de 2022).
- Desarrollo de pilotos en los 5 Barrios Vitales.
- Articulación con la UMV para la priorización del arreglo de la malla vial a través de parcheo-bacheo de 80 tramos viales en los Barrios Vitales: El Porvenir, San Carlos, Las Cruces-San Bernardo y 20 de julio-San Blas.
- Inicio de implementación en fase de urbanismo táctico de los barrios El Porvenir y San Carlos (junio y julio 2023)
- Cooperación por parte del World Bank, a través de los recursos del Gap Fund, en 5 consultorías: 1. Modelo de gestión para la implementación de los barrios, 2. Diseños de prefactibilidad de la obra civil del Barrio Vital San Felipe, 3. Definición y cálculo de indicadores para la medición de impacto ambiental de los Barrios Vitales, 4. Lineamientos de diseño para la obra civil del Barrio Vital San Carlos, y 5. Diseños conceptuales de tres Supermanzanas del Cuidado en sus componentes de espacio público y movilidad.

**Dificultades**

- Resistencia al cambio y adaptación por parte de la comunidad.

[9] Decreto Distrital 594 de 30 de diciembre de 2015 obras

- Falta de participación de las entidades involucradas en la gestión de las actividades complementarias de la estrategia, en el marco de los planes de acción barrial.
- Demoras en la gestión de permisos para ejecución de obras de señalización y urbanismo táctico, en el marco de la definición de sectores patrimoniales con Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP).

**Retos o alertas:**

- Institucionalización y fortalecimiento presupuestal del proyecto Barrios Vitales y articulación con entidades distritales para implementación de acciones de acuerdo a sus competencias.

**Pasos por seguir:**

- Continuar con la implementación de la estrategia en los barrios seleccionados para dar cumplimiento a la meta de la Alcaldía.
- Definir a través de un documento los siguientes barrios a implementar, de acuerdo con la meta del POT y los lineamientos que describen el proceso de implementación.

### 3.7.2. Operadores y gestores urbanos

**Descripción y estado**

Los operadores urbanos son una instancia establecida dentro del modelo de gobernanza definido en el artículo 582 del POT, pueden ser públicos, privados o mixtos. Dentro de sus funciones se encuentran las de liderar el proceso general de planeación, gestión y financiación de actuaciones estratégicas, los programas, proyectos y estrategias de intervención del POT, coordinar su ejecución y la programación de acciones multisectoriales de los distintos actores públicos involucrados, fomentar la conformación de alianzas público, privadas o mixtas y articular las actuaciones, compromisos o inversiones privadas con las de naturaleza pública, que concretan el desarrollo, la cualificación o la consolidación del territorio, entre otras.

En lo concerniente al sistema de movilidad, los operadores urbanos tienen la capacidad y posibilidad de desarrollar la infraestructura de soporte del transporte público como lo son las AIM, los CIM, las reservas viales y de transporte público y otros ámbitos mediante Proyectos PRUMS. De acuerdo con la vocación y funciones establecidas, las entidades distritales y entes gestores como EMB, TMSA, TTSA, y el IDU, cuentan con la capacidad de ser operadores urbanos.

**Logros:**

- Publicación del acto administrativo *"Por medio del cual se definen aspectos para concretar la formulación de actuaciones estratégicas, la delimitación Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible-PRUMS, la adopción y ejecución de estos instrumentos, las acciones de los operadores urbanos públicos en la coordinación de su formulación, estructuración y ejecución y se dictan otras disposiciones"* en la plataforma LegalBog por parte de la SDP en el cual participa el Sector Movilidad con aportes técnicos y jurídicos.

**Retos o alertas:**

- Es prioritario trabajar de forma conjunta con la SDP y las entidades del Sector Movilidad en la definición y reglamentación de los operadores urbanos y sus ámbitos de intervención.

**Pasos por seguir:**

- Establecer mesas de trabajo con SDP para avanzar en la reglamentación de las futuras resoluciones de los operadores urbanos, así como su actuar en los ámbitos delimitados para tal fin.

### 3.7.3. Áreas de Integración Multimodal (AIM) y Proyectos de Renovación Urbana (PRUMS)

**Descripción y estado**
Las AIM hacen parte de la infraestructura de soporte de la red de transporte público de pasajeros establecida en el artículo 161 del POT. Son ámbitos de gestión que permiten la integración de diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.

Por su parte, los PRUMS son aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte, buscan mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. En el desarrollo de estos, se deben aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT- para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.

La delimitación de las AIMs, establecida en el POT, es indicativa y se podrá precisar o proponer nuevas AIM de acuerdo a la necesidad y su implementación se realizará preferiblemente con PRUMS o con el instrumento que determine el POT, de acuerdo a lo que se establezca en el acto administrativo de reglamentación de los mismos en proceso por la SDP.

**Logros**:

- Se avanza en la estructuración del decreto *"Por medio del cual se definen aspectos para concretar la formulación de actuaciones estratégicas, la delimitación Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible-PRUMS, la adopción y ejecución de estos instrumentos, las acciones de los operadores urbanos públicos en la coordinación de su formulación, estructuración y ejecución y se dictan otras disposiciones"* , lo cual permitirá el desarrollo de PRUMS y AIMS en el marco de lo establecido en el POT.

**Dificultades**

- Durante el 2022 se avanzó en la estructuración del acto administrativo para la delimitación de los PRUMS desde las entidades del Sector Movilidad, particularmente desde EMB, TMSA y la TTSA, con la coordinación de la SDM. No obstante, a diciembre de 2022 desde SDP y SDM se estableció que no es necesario esta delimitación y que quedaría sujeta a la definición de los operadores urbanos establecidos en el POT y en las reglamentaciones a cargo de la SDP.

**Retos o alertas:**

- Definición de las condiciones y determinantes para la delimitación e implementación específica de los PRUMS, especialmente en las AIM asociadas a la Primera y Segunda Línea de Metro y los corredores de Regiotram, con el propósito de garantizar la captura de valor efectiva y el desarrollo urbanístico alrededor de la infraestructura de transporte que se encuentra en implementación.

**Pasos por seguir:**

- Avanzar en la reglamentación de la delimitación de los PRUMS que permitan garantizar el desarrollo efectivo de las AIM y el área de influencia de los corredores de transporte y su infraestructura asociada.

## 3.8. Gestión de la movilidad

### 3.8.1. Pico & Placa (general, regional, solidario)

#### 3.8.1.1. Medida de restricción de la circulación 'Pico y Placa' para vehículos particulares

**Descripción y estado**

El Decreto Distrital 003 de 2023 "P*or medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones*", reglamenta la medida de restricción de lunes a viernes hábiles y en los días de retorno de puentes festivos en Bogotá según el día y el último dígito de la placa. Actualmente la restricción aplica de dos formas:

- Durante los días hábiles de la semana se aplica en el perímetro urbano de la ciudad desde las 6:00 y hasta las 21:00 horas según el último dígito de la placa, en donde en los días pares se restringe la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termina en: 1, 2, 3, 4 y 5 y en los días impares se restringe la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termine en: 6, 7, 8, 9 y 0.
- En los días de retorno de puente festivo la restricción aplica en los corredores de ingreso a la ciudad y entre las 12:00 y las 16:00 horas la restricción es para los vehículos cuyo último dígito del número de placa sea impar y entre las 16:00 y las 20:00 horas la restricción es para los vehículos cuyo último dígito del número de placa sea par, incluido el número cero (0).

**Logros**

- A finales de 2022 se efectuó un análisis sobre el estado de la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores particulares y el impacto de la distribución de dígitos que se había establecido desde hace más de una década en la ciudad y la excepción por movilidad compartida, esta última implementada desde septiembre del 2020.
- Las conclusiones de este análisis se encuentran en el estudio técnico que soportó la expedición del Decreto Distrital 003 de 2023 STPRI-ET-005-2022[10] denominado "*Estudio Técnico De Evaluación E Implementación De Ajustes En Medidas De Movilidad Para Vehículos Particulares En La Ciudad De Bogotá",* mediante el cual se efectuó la rotación en la distribución de dígitos restringidos frente al esquema que venía funcionando desde el año 2012, buscando una distribución más equitativa en los dígitos restringidos en días pare e impares y se contempló que dicha distribución de dígitos podía ser modificada por la SDM a partir del seguimiento y los estudios técnicos que se lo justifiquen.
- Dentro del seguimiento realizado para evaluar la efectividad de esta medida, se reporta un aumento del 6,1% en la velocidad promedio en los catorce corredores principales (pasando de 23,3 a 24,7 km/h), con un incremento del 5,7% en el pico de la mañana (de 22,7 a 24,0 Km/H), respecto al mismo periodo en el año 2022. En términos de demanda del SITP, se tiene un incremento del 9,5% en las validaciones realizadas por usuarios del sistema (+12,8 % en componente troncal y +6,5 % en componente zonal).
- Reducción aproximada del 7,4% en los volúmenes vehiculares reportados por sensores snaps, lo cual ha implicado una reducción en emisiones de 598,8 ton de CO2, 1,52 ton de PM2.5 y 2,03 ton de PM10, entre otros polutantes asociados a fuentes móviles. Se resalta que estos indicadores han mejorado a pesar de que se registra un aumento del 96% en la longitud de malla vial en obras de infraestructura y de servicios de alta complejidad.

**Dificultades**

- Resistencia por parte de la ciudadanía mediante tutelas, derechos de petición y solicitud de mesas con la Administración Distrital. Ha sido objeto de control político a través del Concejo de la ciudad a través de proposiciones y también ha sido utilizado por los candidatos a la Alcaldía de Bogotá para tener visibilidad en medios de comunicación.

[10] Disponible para consulta pública en: https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2023-01-05/biblioteca/20230105-1916-221229dtsrotacionpyp.pdf

**Retos o alertas:**

- Es una estrategia que, dada su naturaleza y objetivo, presenta la oportunidad para irse replanteando de una medida de restricción temporal a la circulación a una medida de cobro por circulación, por lo que es importante su articulación con la estrategia de cobros por externalidades.

**Pasos por seguir:**

- Continuar el seguimiento a la medida a través de los indicadores de movilidad en la ciudad.
- Buscar aplicar nuevas rotaciones a los dígitos restringidos por la medida.
- Continuar la articulación de la medida de restricción con la estrategia de cobros por externalidades en donde actualmente se cuenta con la medida de Pico y Placa Solidario.

#### 3.8.1.2. Pico y Placa Regional

**Descripción y estado**

La medida se estableció desde enero de 2022, a través del Decreto Distrital 002 del 7 de enero de 2022. El primer puente en aplicarse fue el de Reyes (10 de enero de 2022). Las placas terminadas en número par pueden ingresar y transitar por los 9 corredores viales definidos entre las 12:00 m. y las 4:00 p.m., y las placas impares de 4:00 p.m. a 8:00 p.m. Antes del mediodía y después de las 8:00 p.m., los vehículos ingresan sin restricción.

Los 9 corredores de ingreso a Bogotá donde operará el pico y placa son:

- Autopista Norte: desde el peaje Andes hasta el portal norte del Sistema TransMilenio, en sentido norte – sur
- Autopista Sur: desde el límite municipal de Soacha hasta la avenida Boyacá, en sentido sur – norte
- Avenida Centenario (calle 13): desde el río Bogotá hasta la avenida ciudad de Cali (avenida carrera 86), en sentido occidente – oriente
- Calle 80: desde el puente de guadua hasta el portal 80 del Sistema TransMilenio, en sentido occidente – oriente
- Carrera 7: desde la calle 245 hasta la calle 183, en sentido norte – sur
- Avenida Boyacá - vía al Llano: desde el túnel Argelino Durán Quintero hasta la antigua vía al Llano, en sentido sur – norte
- Vía Suba - Cota: desde el río Bogotá hasta la avenida calle 170, en sentido norte – sur
- Vía La Calera: desde el peaje Patios hasta la avenida carrera 7, en sentido oriente – occidente
- Vía a Choachí: desde la vía a Monserrate hasta la avenida circunvalar, en sentido oriente – occidente

Con la distribución del ingreso vehicular a la ciudad en franjas horarias, divididas de acuerdo con el último dígito numérico de la placa, se permite que la infraestructura vial de los accesos a Bogotá atienda de mejor manera el retorno de puentes festivos, ya que menos vehículos ingresan de manera simultánea a la ciudad.

**Logros**

- La congestión vehicular se ha reducido en un 24%, en los corredores de entrada a la ciudad, en la franja de 12:00 m. a las 8:00 p.m., comparando los tiempos de viaje de los festivos desde junio del 2023 respecto a domingos típicos, en los cuales no se cuenta con la medida[11].
- La aplicación de la medida de pico y placa regional ha mejorado el ingreso de los viajeros, con velocidades promedio de 28,6 km/h en los nueve ingresos a la ciudad. Antes de la medida la velocidad promedio era 23,3 km/h. Esto representa un aumento del 22,7 %.
- El corredor que más se ha beneficiado con la medida es el acceso por la Autopista Norte, donde las velocidades promedio pasaron de 21,7 km/h a 38,1 km/h, presentando un aumento cercano al 76 %. El corredor que menos ha presentado aumento en la velocidad es el de la Avenida Boyacá - Vía al Llano,

[11] Datos de tiempos de viaje de Waze..

su velocidad promedio sin la medida era de 29,2 km/h y con la medida es de 30.2 km/h, presentando un aumento de 3%. Cabe resaltar que este corredor es uno de los que presenta las velocidades más altas con y sin medida.

- La velocidad media de ingreso a la ciudad los días de retorno y durante el pico y placa regional, presenta una mejora del 8.4%, pasando de velocidades promedio de 26,2 km/h durante el 2022 a 28,4 km/h durante el 2023[12].

**Dificultades**

- Un grupo de conductores se estacionan en las bermas laterales antes de los accesos para esperar que sea su hora de ingreso, frente a este fenómeno, el equipo de la SDM dispone de ingenieros a lo largo de los corredores para dar seguimiento a las condiciones del tránsito, quienes realizan recorridos hasta los límites del Distrito para verificar y alertar de manera inmediata cualquier parqueo en vía. De ser el caso se solicita apoyo a través del CGT del grupo GOGEV, DITRA, SETRA o CACTT para mover los vehículos y despejar la vía.
- En el caso de la Autopista Norte inicialmente se realizó la gestión mediante la implementación del dispositivo de control de parqueo mediante conos. Posteriormente, la concesión construyó la cicloinfraestructura de carácter temporal entre las calles 245 y 191, paralela a la calzada, instalando bordillo no traspasable que ha permitido evitar el parqueo de vehículos al costado derecho de la calzada de entrada a la ciudad.
- Durante el 2022, se impusieron 13.254 comparendos notificados en vía. En lo corrido del 2023, van 17.209. La multa por infringir la medida de Pico y Placa Regional es de $522.900.

**Retos y alertas**

- La medida aplica para todos los vehículos que transitan por estos corredores viales, por eso es importante que los residentes y visitantes de las zonas aledañas a los 9 corredores de ingreso reciban información con anterioridad para que programen sus viajes con suficiente tiempo.
- El horario del pico y placa regional funcionaba de manera articulada con el municipio de Soacha, sin embargo, mediante la implementación del Decreto 109 de 2022, el municipio vecino determinó ajustar los horarios de aplicación de la restricción de retorno de puentes festivos. Sin embargo, el Distrito está en constante comunicación con las autoridades de Soacha para coordinar las actividades que se realizan para gestionar la demanda durante los días de retorno de puentes festivos.

**Pasos por seguir**

- Se tiene contemplado implementar un sistema de fotodetección móvil para apoyar la medida, la SDM ha realizado pruebas para precisar detalles técnicos, con el fin de cumplir los requerimientos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para que autorice su uso. Aún no hay una fecha establecida para que este tipo de dispositivos móviles puedan entrar en operación.
- Es necesario articular el funcionamiento de la medida con las administraciones de los municipios vecinos y en el marco de la ARM; de esto depende que los conductores tomen decisiones para sus viajes de retorno que redunden en el uso más eficiente de la infraestructura vial de la región durante las jornadas de retorno de puentes festivos.
- Se debe trabajar conjuntamente con la Policía Metropolitana para evitar situaciones que puedan poner en riesgo la integridad de las personas que ingresan a la ciudad, ya que se han reportado en ocasiones hurtos, en especial a las personas que se estacionan sobre las bermas ubicadas en las inmediaciones de los accesos a la ciudad.

[12] Datos de comparación de domingos típicos en lo que no se cuenta con la medida del Pico y Placa Regional del 2023 (14 de mayo, 25 de junio, 9 de julio, 23 de julio y 30 de julio) con los festivos en los que estaba operando la medida del Pico Y Placa Regional del 2023 (14 de mayo, 12 de junio, 19 de junio, 3 de julio y 7 de agosto) durante la franja horaria de las 12:00 del mediodía a las 8:00 pm.

#### 3.8.1.3. Pico y Placa Solidario

**Descripción y estado**

El Permiso de Acceso a Áreas con Restricción Vehicular es una medida de gestión de la demanda destinada a vehículos particulares para que los ciudadanos puedan circular en su vehículo durante los días de restricción vehicular a cambio de una contraprestación económica para compensar las externalidades negativas generadas. Dicha contraprestación es destinada al sostenimiento del SITP a través del FET.

La medida fue reglamentada inicialmente en el 2019, mediante el Decreto Distrital 749 de 2019 y la Resolución 478 de 2019 de la SDM, previo al inicio de la pandemia producida por el COVID-19, e implementada a finales de septiembre de 2020, posterior al levantamiento de la cuarentena obligatoria en Bogotá D.C., mediante la medida de restricción vehicular transitoria con el Decreto 208 de 2020 y la Resolución SDM 256 de 2020.

La primera fase de la medida duró 11 meses y consistió en la posibilidad de adquirir un permiso por 6 meses con un precio fijo establecido y la presentación de una actividad de compensación social desagregada en función del tipo de persona que accediera a la medida; así las empresas debían presentar y aprobar el *Plan Integral de Movilidad Sostenible* ante la SDM y las personas naturales participar en la entrega de 15 kg de material reciclable, esto se logró mediante un convenio interadministrativo con la UAESP a través de centros de acopio designados para la certificación del cumplimento de la actividad; de igual manera, debido a la emergencia económica generada a raíz de la pandemia, se contó con otra alternativa de compensación social donando el 10% del valor total del permiso al Sistema Distrital Bogotá Solidaria destinado a atender a la familias más vulnerable afectadas a causa del COVID-19. El incumplimiento de la actividad de compensación social generaba la suspensión indefinida del permiso hasta que no se cumpliera con este requisito del trámite.

Con base en las experiencias aprendidas durante la Fase I y en la necesidad de agregar nuevas variables al cobro, se hicieron ajustes en la política tarifaria y en la modificación del trámite. Con el despliegue de la Fase II de la medida se amplió la oferta de permisos ofreciendo la posibilidad de adquirir permisos para periodos de un mes y un día. De igual manera, se implementó un esquema tarifario diferencial incluyendo 3 factores: ambiental, avalúo y municipio de registro. La combinación de la duración del permiso y los factores mencionados resulta en una tarifa diferencial dependiendo de las condiciones del vehículo y las necesidades de la persona que busca adquirir el permiso.

**Logros**

- Desde su implementación y con corte a 31 de diciembre de 2023, el recaudo de la medida en pesos colombianos ha sido de: $6.140.746.400, $26.217.389.300, $218.991.492.066 y $413.453.981.630 para el 2020, 2021, 2022 y 2023 respectivamente. Se ha identificado que los incrementos significativos se han dado principalmente con la implementación de las nuevas políticas de movilidad: extensión del horario de restricción en el 2022 y rotación de placas y eliminación del programa *Movilidad Compartida* en el 2023.
- En relación con el número de vehículos que acceden a la medida y circulan por la ciudad, se presenta el indicador de número promedio de permisos activos efectivos por día, que ha tenido un comportamiento ascendente, en especial después de los cambios efectuados en la política de restricción vehicular a inicios del 2022 y el 2023, hoy en día esta cifra asciende a 33.000 vehículos al día.
- Finalmente, frente al número de nuevos vehículos registrados por mes con la implementación de la fase II, durante el 2021 se evidenció un incremento de vehículos nuevos registrándose en la medida manejando en promedio 5.000 vehículos al mes, esto ascendió con la extensión del horario de restricción vehicular a alrededor de 25.000/mes en el 2022 y con la rotación de placas y eliminación del programa *Movilidad Compartida* a 36.300/mes en el 2023 Desde su implementación, 513.716 vehículos se han registrado a la media de excepción.

**Dificultades**

- Para el desarrollo y operación de la plataforma, la SDM contó con el apoyo de ETB como aliado tecnológico para el desarrollo de la página del *'Pico y Placa Solidario'* mediante un modelo de servicio "Web As a Service", de manera que ETB brindara el servicio para la operación de la medida siendo propietario de la página. Durante los primeros meses de operación se identificaron diferentes procesos en el sistema que dificultaron la prestación del servicio, sin embargo, estos fueron superados con el apoyo de las áreas funcionales y técnicas de la SDM y el equipo técnico de ETB.
- Durante el proceso de registro en la plataforma, en especial en los horarios de mayor demanda, de 5:00 AM a 10:00 AM y de 7:00 PM a 10:00 PM, lo que termina afectando el proceso de registro para la ciudadanía. Con el fin de superar esta dificultad, se han realizado incrementos en el número de servidores dispuestos para la página.

**Retos o alertas:**

- Actualmente se está trabajando en la migración de la página en el proyecto de traslado de servicios de la SDM FÉNIX con Microsoft Azure. Con esto se busca mejorar la calidad del trámite. Al trasladar la página a un servidor en la nube, la escalabilidad se podrá realizar con mayor facilidad en función del incremento en la demanda de consultas garantizando así una navegabilidad en la página más fluida y no estará sujeta a la actual infraestructura de servidores de ETB. El desarrollo de la página será modular de manera que permita escalabilidad vertical y horizontal del sistema. De igual manera, los costos en desarrollos que se adelanten serán propiedad de la SDM mitigando riesgos de indisponibilidad en el servicio por administración del mismo por terceros.

**Pasos por seguir:**

- El pico y placa solidario es el punto de partida del proyecto de cobros por externalidades y se avanza en la estructuración de la siguiente fase para esta medida, con el objetivo de continuar gradualmente en la implementación de cobros asociados a las externalidades generadas por el uso de vehículos automotores en la ciudad.

### 3.8.2. Día sin carro y sin moto

**Descripción y estado**

El Día sin carro y sin moto se celebra en Bogotá debido a una consulta popular realizada en el año 2000, donde los habitantes de la ciudad votaron "*sí*" por la realización de una jornada. Con el paso de los años se han hecho actualizaciones a la medida que correspondan a las necesidades de la ciudad, tales como ampliación del horario, restricción de circulación a otros tipos de vehículos y la aplicación de excepciones para la operación de actividades imprescindibles para los ciudadanos.

En el año 2022 se realizó la jornada del Día sin carro y sin moto el jueves 22 de septiembre en el marco del Día Mundial Sin Auto, donde además se contó con la articulación de diferentes entidades a nivel distrital, así como la participación de los municipios de Chía y Mosquera. En el año 2023 la jornada se realizó el jueves 2 de febrero y el 21 de septiembre de 2023.

**Logros**

Para la jornada realizada el 22 de septiembre de 2022, algunos de los logros fueron:

- Implementación de 107,63 Km de ciclovía con el IDRD, complementarios a los 598 Km existentes de ciclorrutas en la ciudad.
- Articulación en la medida con los municipios de Chía y Mosquera, a través de un acto administrativo propio de cada municipio para realizar la jornada para la restricción en la circulación de carros y de motos en su jurisdicción.
- Articulación de operativos en los corredores de entrada y salida de Bogotá con Grupo Guía, Agentes de Tránsito de Policía y Agentes Civiles, así como grúas en corredores de alto flujo vehicular.

- Ampliación en el horario de operación del Sistema TransMilenio (inicio a las 3:30 a.m. y cierre a la 1:00 a.m.) y realización de jornadas comunicativas y pedagógicas en estaciones.
- Apoyo de la UMV con atención en el mantenimiento de 17 ciclorrutas. El IDU realizó intervenciones en carriles BRT, malla vial arterial, ciclorrutas y vías arterias.
- Desarrollo de un tablero para el control de datos e indicadores en tiempo real, elaborado por la DIM.
- Publicación de resultados para consulta de la ciudadanía a través de los sitios web de la SDA y la SDM: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/31-10-2022/informe_dia_sin_carro.pdf

Para la jornada del 2 de febrero de 2023, estos fueron algunos de los Logros

- Implementación de 101,1 Km de ciclovía con el IDRD complementarios a las ciclorrutas existentes en la ciudad.
- Realización de operativos en vía a través de puntos de control ambiental, al transporte, a velocidad y área. Se contó con la participación de 150 Agentes de Tránsito y 250 Policías de Tránsito.
- Continuidad al manejo de indicadores de la jornada a través del tablero de control de datos con la unificación de la información respecto a días típicos y comparativos con el Día sin carro y sin moto de 2020.
- Publicación de resultados para consulta de la ciudadanía a través de los sitios web de la SDA y de la SDM: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/06-03-2023/informe_dia_sin_carro_20230306.pdf

Para la jornada del 21 de septiembre de 2023, estos fueron algunos de los Logros

- Implementación de 101,1 Km de ciclovía con el IDRD, complementarios a los 598 Km existentes de ciclorrutas en la ciudad.
- Articulación con el municipio de Chía para la implementación de la medida, a través de un acto administrativo propio del municipio para realizar la jornada para la restricción en la circulación de carros y de motos en su jurisdicción.
- Articulación de operativos en los corredores de entrada y salida de Bogotá con Grupo Guía, Agentes de Tránsito de Policía y Agentes Civiles, así como grúas en corredores de alto flujo vehicular.
- Articulación con SDSCJ para el reforzamiento de las medidas de seguridad en ciclorrutas durante la jornada. Así como la instalación de un punto pedagógico para la ciudadanía en violencias basadas en género.
- Horario habitual de operación del Sistema TransMilenio zonal y troncal (de 4:00 a.m. a 11:00 p.m.), TransMiCable (de 4:30 a.m. a 10:00 p.m.) y La Rolita (de 3:00 a.m. a 11:00 p.m.), junto con la realización de jornadas comunicativas y pedagógicas en estaciones.

Articulación con las terminales de transporte de Bogotá para la optimización de los despachos, así como la captación de datos para las entradas y salidas de pasajeros a la ciudad.

**Dificultades**

- Gestión de recursos para la realización de actividades de impacto social.
- Contar con recursos para los operativos de monitoreo y captación de datos en vía, tanto en días típicos como en el mismo día de la implementación de la medida.

**Retos y alertas**

- Lograr articulación con los municipios cercanos para que la jornada se realice en el mismo horario, con las mismas restricciones y las mismas excepciones a la medida, para mitigar riesgos, principalmente en términos de seguridad vial, a la hora de comenzar o finalizar la medida.

**Pasos por seguir:**

Para la realización de futuras jornadas del Día sin carro y sin moto se debe tener en cuenta:

- Identificación oportuna de riesgos para el desarrollo de la jornada.

- Articulación interinstitucional de entidades distritales para la realización de acciones de impacto durante la jornada.
- Actualización del acto administrativo que regula la medida.
- Diseño de una agenda de actividades culturales y de impacto social para la realización de la jornada.

### 3.8.3. Movilidad Compartida

**Descripción y estado**

La SDM ha explorado e identificado alternativas para promover el uso del vehículo compartido, entre las cuales se destacan: i. Identificación de incentivos y desincentivos que promueven el uso eficiente del vehículo particular; ii. Uso de tecnologías para la integración de potenciales viajes en vehículo compartido; iii. Disposición de infraestructura preferencial para vehículos con alta ocupación; y, iv. Generación de espacios con comunidades específicas para crear una cultura del vehículo compartido.

La excepción por alta ocupación, también conocida como el permiso de movilidad compartida, fue implementada mediante el Decreto Distrital 073 de 2021, que permitía que automóviles con una ocupación de tres (3) o más personas pudieran circular sin restricción durante los horarios de Pico y Placa. Su implementación inició en septiembre de 2020 y finalizó al terminar el año 2022.

**Logros**

- De acuerdo con cifras de la SDM, desde el 24 de septiembre de 2020 y hasta el 6 de enero de 2023, se registraron 11.396.386 permisos de movilidad compartida, con un promedio mensual de 207.154 vehículos registrados.
- Entre junio y noviembre de 2022, se realizó el piloto de carro compartido, donde empresas como Telefónica Movistar, Servientrega, Coca Cola FEMSA, la Pontificia Universidad Javeriana y entidades como Grupo Energía Bogotá y la propia SDM aunaron esfuerzos para involucrar a sus colaboradoras/es y estudiantes en la cultura de compartir el carro en sus viajes al trabajo y al estudio.
- Como resultado del piloto de carro compartido, se realizaron 1.382 viajes, con la participación de 2.260 usuarios registrados en 2 plataformas tecnológicas (iLiKKO y Try My Ride) que apoyaron al piloto. En total, se evitó que fueran emitidos 2.400 kilogramos de CO2 durante la ejecución del piloto.
- Se culminó la Consultoría *"Evaluar el Impacto de diferentes Medidas de Gestión en Bogotá"*, por parte de investigadores de la Universidad de California en Berkeley dentro de la Cooperación Técnica CO-T1566, desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y priorizada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC).
- Adicionalmente, se realizó el "*Diagnóstico de Barreras y Facilitadores para la adopción del carro compartido en Bogotá*", el cual desarrolló Sensata, en el marco de la Iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative). Como resultados de la consultoría, se caracterizó la población que potencialmente compartiría su vehículo, las barreras y los incentivos que generan mayor disposición a compartir el auto, así como ajustes normativos y requisitos tecnológicos para hacer que la integración de viajes sea más sencilla. Entre los entregables, se destaca el diseño de una estrategia comunicativa para la promoción de la movilidad compartida desde la SDM.

**Dificultades**

- El principal motivo para que las personas no compartan su vehículo es la asociación de la conducción con la seguridad y el confort particular. Algunas personas consideran que compartir su vehículo, especialmente con personas desconocidas, puede poner en riesgo su seguridad personal o deteriorar su automóvil.
- Dificultad para ejercer control sobre los viajes en vehículo compartido. Se requieren herramientas que permitan que las personas validen la ocupación vehicular, especialmente si se decide ofrecer incentivos para que las personas estén dispuestas a compartir su vehículo.

- En la normatividad distrital no se tienen propuestos incentivos económicos que motiven a las personas a compartir su vehículo. En la revisión de experiencias internacionales, se identificó que ciudades que han implementado políticas de movilidad compartida exitosas generalmente proponen incentivos como descuentos del combustible, permisos de uso de infraestructura exclusiva, entre otros.

**Retos o alertas:**

- Demostrar a la ciudadanía que compartir el vehículo, además de los beneficios en términos de mitigación de emisiones y reducción de la congestión, puede generar beneficios económicos para conductores y acompañantes (que preferiblemente, podrían ser conductores) y hacer que la movilidad sea más eficiente.

**Pasos por seguir**

- A través de la Red Muévete Mejor, se incluyó la movilidad compartida entre las estrategias para que las entidades públicas y privadas la incorporen en la implementación de sus Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS). Esta estrategia permite promover la movilidad compartida entre los integrantes de comunidades cerradas como entidades administrativas, empresas, colegios y universidades.
- En función de las alternativas de movilidad compartida que se deseen implementar en la ciudad, es necesario definir cuáles serían los ajustes normativos a nivel distrital y nacional que se requieren para hacerlas posibles, el presupuesto necesario para implementar herramientas de gestión y control, y la definición de las posibles fuentes de financiación para los incentivos que se decida ofrecer.
- Finalmente, es importante mantener activa la comunicación hacia las personas que poseen vehículo particular, de forma que puedan conocer los beneficios de la movilidad compartida.

### 3.8.4. Cobros por externalidades

**Descripción y estado**

Entendiendo la necesidad de renovación de medidas de gestión de la demanda y la importancia de que los usuarios del vehículo particular internalicen parte de los impactos negativos que generan en la sociedad como las externalidades de congestión causada, los impactos ambientales y la siniestralidad, se ha establecido la posibilidad de que quién quiera hacer uso del vehículo para circular sin restricción, pueda hacerlo compensando por el costo que implica su uso a la sociedad.

Esto se logra con el permiso de pico y placa solidario, el cual provee un permiso especial que, durante su vigencia, permite que los vehículos inscritos no estén sujetos a la restricción de circulación por pico y placa. A través de este permiso se proyecta continuar avanzando hacia un modelo de cobros que vaya incorporando cada vez más variables que permitan internalizar las externalidades negativas generadas por el uso de vehículos particulares en la ciudad.

**Logros**

- Dada la relación de este proyecto con el de pico y placa solidario, los ajustes realizados y los avances en cuanto a la implementación de esa medida son para contribuir al déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET del Sistema de Transporte Público de la ciudad.
- Por otra parte, en la vigencia 2023, se trabaja en la estructuración de las próximas fases del esquema para el cobro en la ciudad desde dos componentes: un componente asociado al ingreso, paso o circulación por una zona de alta congestión que tendrá un cobro diferenciado y adicional al permiso de pico y placa solidario que existe actualmente y un segundo componente asociado al cobro por distancia recorrida.
- La estructuración que se viene trabajando incluirá en sus resultados finales:
- Aspectos técnicos asociados a la definición de una zona de aplicación de la medida diferencial, los sujetos de cobro, excepciones y la franja horaria de aplicación.

- Aspectos tecnológicos y de control que permitirán definir los requerimientos de medición y control, así como de sistema de recaudo, el funcionamiento del sistema de monitoreo y reporte y los instrumentos en vía para su operación.
- Desde el aspecto financiero, se definirá una tarificación y escenarios que permitan maximizar el bienestar social y mantener coherencia con el recaudo esperado por la medida, así como los supuestos macroeconómicos e indicadores junto con la sostenibilidad tarifaria de la medida.
- Por parte de los aspectos legales, se deberá definir la viabilidad jurídica que permita su correcta implementación.

**Dificultades**

- Resolver el componente tecnológico, financiero y de control para la correcta aplicación de este tipo de medidas, ha implicado buscar apoyo experto que permita resolver las limitaciones encontradas en el equipo de la entidad.

**Retos o alertas**

- Completar los componentes de la estructuración para lograr tener una hoja de ruta clara, que permita incluir las variables de zona y distancia recorrida en el cobro. Especialmente, los componentes asociados a los desarrollos tecnológicos y de control de la medida.
- Lograr la articulación con las dependencias de la entidad, así como el apoyo externo recibido para avanzar en los componentes financiero, tecnológico y de control.

**Pasos por seguir:**

- Avanzar gradualmente para implementar los cobros asociados a diferentes externalidades. Inicialmente se contempla establecer zonas asociadas a la congestión y que sea posible cobrar por distancia recorrida, sin embargo, más adelante se podrán definir zonas asociadas a externalidades ambientales, de siniestralidad u otras. Esto poniendo a disposición de la ciudadanía un mecanismo para el uso de vehículos automotores, retribuyendo el impacto de las condiciones negativas asociadas al uso de estos.

### 3.8.5. Zonas de Parqueo Pago

**Descripción y estado**

El diseño e implementación de las políticas y estrategias para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible se han hecho necesarias para optimizar el uso del vehículo particular, y así aumentar el uso de la bicicleta y la caminata, como también el uso del transporte público, por lo que la gestión del estacionamiento reviste importancia dado el gran potencial de influenciar en las actividades urbanas y el funcionamiento del sistema de transporte y movilidad de la ciudad, como también, ser un instrumento para administrar la demanda de transporte y ordenar el uso de la infraestructura en vía pública.

Así las cosas, la SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021, autorizó a la TTSA para ejecutar la administración, operación y explotación del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados y obtener el pago de la tasa definida por el Concejo Distrital de conformidad con el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017.

**Logros**

A continuación, se destacan los principales logros en la implementación de las zonas de parqueo pago, con corte a 31 de diciembre de 2023:

- Después de 20 años de intentos fallidos, el proyecto se encuentra operando y estable a través de una operación pública en cabeza de la TTSA.
- Operación: 12 áreas de implementación:

**Tabla 12. Fecha de Inicio de Operación**

| AI | MES DE INICIO | INICIO PEDAGOGÍA | INICIO DE RECAUDO |
|---|---|---|---|
| AI01 | nov-21 | 2/11/2021 | 22/11/2021 |
| AI02 | feb-22 | 28/02/2022 | 3/03/2022 |
| AI03 | may-22 | 3/05/2022 | 9/05/2022 |
| AI04 | may-22 | 17/05/2022 | 23/05/2022 |
| AI05 | nov-22 | 22/11/2022 | 22/11/2022 |
| AI07 | jul-22 | 23/07/2022 | 27/07/2022 |
| AI08 | ago-22 | 24/08/2022 | 26/08/2022 |
| AI09 | sep-22 | 26/09/2022 | 26/10/2022 |
| AI10 | sep-22 | 26/09/2022 | 26/10/2022 |
| AI11 | nov-22 | 26/11/2022 | 28/11/2023 |
| AI12 | jul-23 | 31/7/2023 | 17/08/2023 |
| AI13 | nov-22 | 18/11/2022 | 23/11/2022 |
| AI14 | nov-23 | 23/11/2023 | 27/11/2023 |

Fuente: Contrato 2021-2470 TTSA

- 8.127 cupos totales operando, de los cuales 7.057 son cupos con pago.
- 2,52 millones de usos.
- $16.872 millones de recaudo por la operación (corte 26dic2023)
- 43.3 km de espacio público recuperado

Habilitación:

- Con corte al 31 de diciembre 2023, se han evaluado alrededor de 3.336 tramos viales, de los cuales se han habilitado al estacionamiento en vía 1.937, que representan un total de cupos estimados de 15.506. En la tabla que se relaciona a continuación se muestra el avance de habilitación por mes desde el año 2021.

**Tabla 13. Tramos viales evaluados para el proyecto Zona de Parqueo Pago por mes.**

| Año/mes | Tramos viales evaluados | Tramos viales habilitados | Tramos viales habilitados condicionalmente | Tramos viales NO habilitados por reserva | Tramos viales NO habilitados por otros motivos | Cupos estimados |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2021** | **255** | **197** | **0** | **19** | **39** | **1798** |
| oct | 113 | 98 | 0 | 0 | 15 | 916 |
| dic | 142 | 99 | 0 | 19 | 24 | 882 |
| **2022** | **2285** | **904** | **268** | **177** | **936** | **9892** |
| ene | 145 | 57 | 0 | 29 | 59 | 530 |
| feb | 248 | 106 | 10 | 24 | 108 | 1208 |
| mar | 322 | 157 | 3 | 36 | 126 | 1110 |
| abr | 150 | 61 | 0 | 23 | 66 | 515 |
| may | 300 | 53 | 50 | 48 | 149 | 928 |
| jun | 927 | 437 | 151 | 17 | 322 | 5060 |
| ago | 131 | 25 | 18 | 0 | 88 | 283 |
| sep | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 11 |
| oct | 25 | 3 | 13 | 0 | 9 | 118 |
| nov | 35 | 4 | 22 | 0 | 9 | 129 |
| **2023** | **785** | **96** | **462** | **0** | **227** | **3730** |
| feb | 59 | 3 | 45 | 0 | 11 | 316 |
| mar | 125 | 4 | 75 | 0 | 46 | 677 |
| abr | 23 | 3 | 18 | 0 | 2 | 158 |
| may | 89 | 1 | 75 | 0 | 13 | 619 |
| jul | 20 | 0 | 11 | 0 | 9 | 22 |
| ago | 248 | 49 | 135 | 0 | 64 | 1104 |
| sep | 219 | 36 | 101 | 0 | 82 | 822 |
| oct | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 12 |
| nov | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 38 |
| dic | 9 | 0 | 8 | 0 | 1 | 48 |
| **Total** | **3336** | **1197** | **740** | **196** | **1203** | **15506** |

Fuente. Subdirección de infraestructura SDM

Señalización:

- Con corte al 31 de diciembre de 2023 se han revisado y aprobado 155 diseños de señalización relacionados con el proyecto de ZPP, se han demarcado un total de 5.184 cupos de estacionamiento y demás señalización complementaria, se han instalado 860 señales SI-07A “Zonas Parqueo Pago”, lo cual, representa un total de 8.114 cupos operativos para el proyecto. Dichos cupos se encuentran distribuidos en 11 localidades y en las 17 áreas definidas contractualmente. Estas cifras siguen en aumento, ya que se continúa en la consolidación del proyecto.

Control:

- El Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte ha brindado acompañamiento a las labores de control en vía en las Zonas de Parqueo Pago, comenzando con 43 agentes a finales del año 2021, posteriormente a principios del año 2022 vinculando 107 agentes más; y en el segundo semestre de 2023 fueron vinculados 300 agentes, así se completa 450 agentes civiles lo cual complementó las actividades de control en las zonas aledañas a las ZPP a medida que se fue avanzando en su implementación.
- Adicionalmente la SDM y la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá SETRA-MEBOG por medio del convenio interadministrativo 2023-2311 coordinó y priorizó los controles en las ZPP y zonas aledañas, mediante la inclusión de estos puntos en la orden de servicio emitida semanalmente desde la SCTT.
- Se está destinando un recurso humano de 32 Agentes en promedio por día en dos turnos de 16 en el turno de la mañana y 16 en el turno de la tarde.
- Se presentan los resultados de comparendos e inmovilizaciones tanto del recurso de grúas como por la implementación de los cepos en los controles por parqueo indebido realizados en las ZPP y zonas aledañas de acuerdo con el avance de su implementación y las solicitudes realizadas por la TTSA:

**Tabla 14. Inmovilizaciones Infracción C02 por mes en 2022 y 2023**

| Mes | Comparendos (Incluye inmovilizados) | Inmovilizaciones |
|---|---|---|
| ENERO-2022 | 1902 | 355 |
| FEBRERO-2022 | 2312 | 392 |
| MARZO-2022 | 1578 | 235 |
| ABRIL-2022 | 1189 | 196 |
| MAYO-2022 | 2676 | 686 |
| JUNIO-2022 | 2760 | 660 |
| JULIO-2022 | 2303 | 593 |
| AGOSTO-2022 | 2293 | 819 |
| SEPTIEMBRE-2022 | 2312 | 954 |
| OCTUBRE-2022 | 3572 | 1186 |
| NOVIEMBRE-2022 | 3328 | 1201 |
| DICIEMBRE-2022 | 3067 | 1051 |
| ENERO-2023 | 3312 | 779 |
| FEBRERO-2023 | 2973 | 910 |
| MARZO-2023 | 2906 | 994 |
| ABRIL-2023 | 2646 | 929 |
| MAYO-2023 | 3832 | 1150 |
| JUNIO-2023 | 2552 | 826 |
| JULIO-2023 | 2414 | 736 |
| AGOSTO-2023 | 1912 | 673 |
| SEPTIEMBRE-2023 | 3152 | 1031 |
| OCTUBRE - 2023 | 3127 | 975 |

| Mes | Comparendos (Incluye inmovilizados) | Inmovilizaciones |
|---|---|---|
| NOVIEMBRE - 2023 | 3231 | 1079 |
| DICIEMBRE - 2023 | 2822 | 859 |

Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, 2023

**Dificultades**

- Se encuentran dificultades en la implementación del proyecto de estacionamientos por rechazo de la comunidad, en algunos sectores con alta demanda y potencialidad para el estacionamiento en vía y organización del espacio público, lo cual conlleva a mayor tiempo y recursos de gestión social para llegar con éxito a los sectores. Las principales inconformidades de las comunidades suelen incluir:
    - La limitación del proyecto al no tener en custodia los vehículos que hacen uso del espacio público de las ZPP
    - Las condiciones laborales de los facilitadores del proyecto
    - El estado de la malla vial previo a la implementación de los cajones
    - La diferencia entre las tarifas del estacionamiento en vía y del estacionamiento fuera de vía
    - El impacto percibido en las ventas del comercio, por el mayor costo de los viajes en vehículos privados

  Adicionalmente, la presencia de vendedores en calzadas vehiculares ha generado mayores necesidades de gestión social dado que, aunque no suelen representar una queja de la comunidad, pueden ser sujetos de gestión social que involucra a las Alcaldías Locales, al Instituto para la Economía Social y al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

**Retos o alertas:**

- Revisar el posible impacto que podría tener en la ejecución del proyecto la implementación de los desvíos y, en general, de los Planes de Manejo de Tránsito de las grandes obras que impactarán, entre otras, a las localidades de Santafé, Teusaquillo, Chapinero y Usaquén. Para esto, es necesario prever estrategias de mitigación, las cuales podrían incluir la reubicación temporal de las zonas de parqueo afectadas o, incluso, una compensación monetaria por los ingresos que se dejarían de percibir.
- Mejorar la coordinación en los procesos de gestión social de la TTSA, lo cual es un punto crítico en la implementación de las ZPP en algunos sectores de la ciudad.
- Revisar la viabilidad de establecer una mayor flexibilidad en la asignación de las tarifas del servicio de estacionamiento en vía, de manera que la TTSA tenga aún más herramientas para enfrentar el riesgo comercial. Para esta flexibilidad es posible tener en cuenta que, a pesar de la adecuada planeación del proyecto, pueden existir variables adicionales que influyen en el uso del servicio de estacionamiento en vía y, por lo tanto, en la percepción que los ciudadanos tienen de las tarifas. Algunas de estas variables han producido en los ciudadanos la necesidad de contar, incluso, con tarifas plenas para usuarios que, a pesar de reconocer la importancia de tener una alta rotación en el uso del espacio público, requieren usar el servicio por periodos largos de tiempo.
- Revisar permanentemente los costos del proyecto, buscando su optimización. Esto incluye la posibilidad de sustraer o modificar las zonas o cupos con baja demanda, así como incrementar la proporción de los ingresos operacionales que se perciben a través de recaudo digital y, de igual manera, incrementar los ingresos de segmentos viales que se encuentran en autogestión.
- Revisar permanentemente las oportunidades de incremento de ingresos por la vía de implementación de nuevas zonas, zonas itinerantes, acuerdos comerciales, etc.
- De manera general, es necesario revisar y monitorear los supuestos utilizados en el Modelo Financiero que, estando a cargo de la TTSA, fue utilizado tanto en la estructuración como en el cálculo de los aportes del proyecto al Fondo de Estabilización Tarifaria, los cuales fueron incluidos en el análisis del Marco Fiscal de Mediano Plazo.
- Incrementar la eficiencia en el control del estacionamiento indebido que se hace por fuera de los cajones de las Zonas de Parqueo Pago, el cual debe ser realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito o, en su defecto, por la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá.

- Armonizar la operación del servicio de estacionamiento en vía con otras actividades de aprovechamiento económico del espacio público reguladas que hacen uso de las calzadas vehiculares, tales como el valet parking o la filmación de obras audiovisuales.
- Revisar la necesidad de hacer seguimiento al piloto de la señalización horizontal implementada en razón de la autorización otorgada por el MinTransporte.

**Pasos por seguir:**

- Iniciar la implementación de lo establecido en el PMSS y del Plan Maestro de Estacionamientos.
- Dar continuidad a la implementación y redensificación de las zonas de parqueo.
- Seguir realizando la supervisión, coordinación y acompañamiento a la TTSA en la implementación del proyecto, en los diferentes componentes como son habilitación, señalización, control, comunicaciones, gestión social, entre otros, con un enfoque de mejora continua.

### 3.8.6. Estacionamiento fuera de vía

**Descripción y estado**

El Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) es el sistema de información del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), que comprende el conjunto de elementos tecnológicos para centralizar y estandarizar la información asociada a su oferta y demanda, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2o del Decreto Distrital 769 de 2019. Igualmente, es la principal herramienta de plataforma de información central del SIE, donde está incluido el estacionamiento fuera de vía.

Mediante el uso de la plataforma RDE (Disponible en: https://registrodistritalestacionamientos.movilidadbogota.gov.co/#/inicio), los operadores, propietarios, administradores que prestan servicios de estacionamientos en la ciudad efectúan el respectivo registro de oferta y de operación, de conformidad con el Decreto Distrital 769 de 2019 (que reglamentó el artículo 6° del Acuerdo Distrital 695 de 2017), al tiempo que permite recopilar toda la información relacionada con el servicio de estacionamiento en la ciudad y mejorar los procesos de control, brinda información al ciudadano de localización, tarifas, cupos, entre otros.

Adicionalmente, se llevaron a cabo mesas de trabajo (2 por semestre) junto con la SDG, para la articulación del registro y actualización de datos en la plataforma RDE, de los propietarios, administradores, operadores de estacionamientos fuera de vía en la ciudad. Igualmente, dentro del marco de lo establecido por el Decreto Distrital 769 de 2019, se realizaron estrategias de comunicación y visitas de campo a los parqueaderos para la incorporación a la plataforma RDE de parqueaderos, logrando de tal forma incrementar en 42% los registros de 519 en el año 2020 a 1222 en 2023.

Finalmente, las tarifas vigentes para estacionamientos fuera de vía están establecidas mediante Decreto Distrital 012 de 2023. *"Por medio del cual se adopta la metodología para establecer tarifas y se actualiza la tarifa máxima para los parqueaderos y estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*; estimadas en función de la demanda de la zona, del tipo de vehículo, el nivel de servicio del estacionamiento y el costo máximo por minuto.

**Logros**

- De acuerdo con la información suministrada por la SDG, se tiene un inventario total de 2231 parqueaderos fuera vía, de los cuales, con corte al 31 de diciembre, existe un registro activo en RDE de 1127 en total, con un porcentaje final del 51% de registros de parqueaderos de la ciudad en la plataforma.
- Se realizaron 13 capacitaciones, en articulación con la SDG, acerca del uso de la plataforma, dirigidas a los operadores, administradores de estacionamientos fuera de vía y a los funcionarios de las Alcaldías

Locales, así mismo se hicieron 3 capacitaciones en la generación de estrategias de comunicación para la implementación de la plataforma.

- Las localidades donde se presenta un mayor porcentaje de registro de estacionamientos a través de la plataforma, con relación al inventario de parqueaderos en su orden son: La Candelaria (92%), Barrios Unidos (90%), Puente Aranda (85%).
- Las localidades que ofrecen un mayor número de estacionamientos en la ciudad son Chapinero (476: con 50% registrados), Usaquén (302: con 57% de registrados) y Santa Fé (241: con 53% registrados).
- Durante el primer semestre de 2023 se actualizó la tarifa máxima para los parqueaderos fuera de vía en el Distrito Capital, con un aumento global del 13.64% en el Valor Máximo por Minuto (VMPM) y se definió una actualización periódica anual del mismo en función de las variables de IPC y SMMLV, con el fin de reducir la brecha existente en el cobro y los gastos asociados a la prestación del servicio por los operadores. También se mantuvo el cobro de la tarifa máxima para bicicletas en todos los estacionamientos, con el objetivo de continuar incentivando este modo de transporte.

**Dificultades**

- Falta de registro por parte de los propietarios, operadores y administradores de estacionamientos fuera de vía, debido al desconocimiento de la norma o desinterés.
- Toma de información unificada y consolidada de los inventarios por localidades.
- Falta de medidas conducentes de inspección, control y vigilancia de las Alcaldías locales para habilitación y seguimiento de los establecimientos, de acuerdo con la normatividad vigente.

**Retos o alertas**

- Consolidar el uso de la plataforma RDE hacia los estacionamientos fuera de vía, y generar el módulo en vía, de manera articulada como herramienta principal del SIE y tener al 100% de registro en la ciudad.
- Aunar esfuerzos junto con la SDG y con las Alcaldías locales (responsables para estacionamientos fuera de vía) para consolidar estrategias de implementación, que permitan el óptimo registro de estacionamientos en la plataforma y, por consiguiente, el cumplimiento del Decreto reglamentario.
- En materia de tarifas para estacionamientos fuera de vía, un reto importante consiste en avanzar en la revisión de una posible liberalización de tarifas para la ciudad, que dinamice el VMPM en función del mercado y permita una mejor gestión de la demanda de este servicio.

**Pasos por seguir:**

- Avanzar en la definición de actualización o liberalización de tarifa que debe regir a partir del primer trimestre del año 2024.
- Inclusión del módulo de EFV en la plataforma RDE.
- Actualización de la plataforma RDE, mediante el uso de nuevas herramientas para mejorar la implementación de los usuarios y ciudadanía.

### 3.8.7. Logística y Transporte de Carga

#### 3.8.7.1. Restricciones de circulación y cargue y descargue para el transporte público de carga en Bogotá.

**Descripción y estado**

Producto de la consultoría para la regulación de carga, se expidió el Decreto Distrital 840 de diciembre de 2019. En los primeros meses de 2020 cuando entró en vigencia esta norma, los transportadores de carga manifestaron su inconformidad con las nuevas medidas y decidieron realizar diferentes protestas en la ciudad. La Administración por medio del establecimiento de canales de comunicación directos, mesas de trabajo y reuniones con los transportadores, desarrolló acuerdos que mitigaron el impacto de la norma en el desarrollo de las actividades comerciales y la labor diaria para el abastecimiento de mercancías en la ciudad.

De este modo, fue expedido el Decreto Distrital 077 de 2020, en el cual se establece la normativa vigente para la circulación y las actividades de cargue y descargue para vehículos de carga en la ciudad las cuales se describen de manera general a continuación:

1. Los vehículos de carga de placa pública y particular, así como las camionetas con carrocerías estacas, estibas, furgón y panel de año modelo superior a 20 años tienen restricción de circulación de lunes a viernes de 6:00 a 8:00 y de 17:00 a 20:00 horas. Adicionalmente estos mismos vehículos tienen restricción por pico y placa par e impar los días sábado entre las 5:00 y las 21:00 horas.
2. Los vehículos de carga con peso bruto máximo vehicular superior a 8500 kg tienen restricción en la zona centro oriental de la ciudad de lunes a viernes de 6:00 a 8:00 y de 17:00 a 20:00 horas.
3. En vías intermedias y locales se permite cargue y descargue de mercancías, en vehículos de máximo dos ejes, de las 8:00 a las 17:00 horas y entre las 20:00 y las 6:00 horas. En vías arterias se permite entre las 22:00 y las 6:00 con un adecuado dispositivo de señalización luminosa.

**Logros**

- Durante el primer semestre de 2023 se realizaron los análisis correspondientes a la modificación de circulación de maquinaria agrícola, industrial o de construcción, producto de la solicitud del sector de grúas, para que se permita su circulación durante el día. Actualmente se está trabajando en el concepto de la Oficina de Seguridad Vial.
- Al 31 de diciembre de 2023 la ciudad cuenta con 169 zonas de cargue y descargue, con el fin de organizar la actividad y hacer uso eficiente del espacio público.

**Dificultades**

- Dada la cantidad de excepciones por el tipo de carga, no ha sido posible implementar el control por medio de dispositivos tecnológicos y es necesario ajustar las excepciones o implementar un sistema de inscripción de exceptuados para facilitar el control.
- El limitado número de operativos a programar hace que los vehículos que no cumplen la medida sea mayor, es necesario trabajar en la implementación de mayores controles en la ciudad.
- Dado que la medida de restricción se aplica en horas pico, se torna muy difícil realizar control sobre vías arterias principales.

**Retos o alertas:**

- Es necesario mantener la comunicación permanente con los gremios, empresas y transportadores de carga que operan en la ciudad, para escuchar sus problemáticas y plantear soluciones.
- Adelantar ajustes tecnológicos que faciliten el control de las medidas, como los que se vienen trabajando en proyectos de Smart Cities para la captura de información en tiempo real con el fin de determinar capacidad y rotación de zonas de carga.
- Los transportadores manifiestan su inconformidad porque no se ha implementado el Fondo de Carga ni el Programa de Autorregulación Ambiental.

**Pasos por seguir:**

- Es necesario acelerar la implementación del programa de Fondo de Carga y Autorregulación Ambiental.
- Implementar un sistema de detección de infractores automático, ajustando las excepciones a los vehículos de carga.

#### 3.8.7.2. Beneficio Ambiental de Circulación para vehículos livianos

**Descripción y estado**

Mediante la expedición del Decreto Distrital 546 de 2021 se realizó la modificación del artículo 6 “Excepciones” del Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 077 de 2020.

Con este Decreto se reglamentó el beneficio de circulación a los días sábados para transportadores de carga liviana con una capacidad de carga menor o igual a 3.500 kg a gas natural, los cuales deben cumplir los requisitos establecidos por la SDA y SDM. Con esta medida, se busca otorgar la posibilidad de trabajar los días sábados sin restricción a los vehículos que se encuentren en excelentes condiciones y operen con gas natural.

**Logros**

- En articulación con la SDA se implementó el modelo de revisión en el Centro de Revisión Vehicular, para garantizar el perfecto estado de los vehículos que fueran sometidos a la inspección de manera voluntaria y gratuita.
- Con corte al 31 de diciembre de 2023, 48 vehículos se encuentran activos en SIMUR.

**Dificultades**

- Se han presentado dificultades técnicas con los equipos en el CRV y disponibilidad de los mismos.

**Retos o alertas:**

- Es necesario automatizar el proceso y evaluar la posibilidad de incluir otros vehículos y tipos de combustible.

**Pasos por seguir:**

- Articular junto con la SDA la implementación definitiva del programa de Autorregulación Ambiental, con el objeto de continuar con los incentivos de circulación para los vehículos menos contaminantes y que se encuentren en excelente estado de mantenimiento.

### 3.8.8. Fondo Distrital de Carga (FonCarga)

**Descripción y estado**

En el marco del artículo 32 de la Ley No. 2169/21, el cual estableció *"Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana en Distrito Capital. Créese en el Distrito Capital el Fondo Distrital para la Promoción de Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, y que cuente con el peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas.*", se avanzó para su creación mediante el desarrollo del convenio interadministrativo entre la SDM y SDA. El cual finalizó en el mes de junio de 2023, y donde se adelantaron los productos para materializar la constitución de Foncarga.

Adicionalmente, la SDM realizó diferentes acciones para dar continuidad al convenio entre las entidades, con la finalidad de acompañar y aunar esfuerzos que permitieran realizar los giros de recursos por parte de la SDM. De esta manera, desde antes del mes de junio del 2023, se estructuraron varias alternativas de convenio, las cuales se compartieron en su momento con la SDA para retroalimentación (ver carpeta de convenio https://drive.google.com/drive/folders/1nnMccDG4PtzHCLr993QM-9dFZ8R4lveL), las cuales no se lograron concretar antes del inicio de la Licitación 003 de 2023 de la SDA, ni en su desarrollo. Por lo cual, se estableció la necesidad de conocer el paso a seguir por parte de dicha entidad para establecer las acciones a realizar para 2024.

**Logros**

- Se firmó el convenio interadministrativo No. 2022-1363 entre la SDM y SDA, con el objeto de *"Aunar esfuerzos, capacidades, experiencia, medios y recursos técnicos, humanos, jurídicos, financieros y administrativos para establecer las condiciones del proceso de selección que se pretende adelantar para la constitución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico del transporte de carga y su programa",* lo cual permitió adelantar los documentos técnicos de trabajo y los documentos contractuales, bajo los parámetros y requisitos legales, necesarios para establecer las condiciones del proceso de selección que surjan para adelantar la constitución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico del transporte de carga.

- En 2022 y 2023 se logró el acompañamiento técnico de dos expertos externos para el tema legal y financiero, financiados directamente por el Banco Interamericano de Desarrollo para la revisión, contratación y ejecución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana hasta diciembre de 2023, los cuales apoyaron la definición de lineamientos para la elaboración de los documentos contractuales del proceso liderado por la SDA para la contratación de la fiducia.
- En mayo de 2023 se expidió el Decreto Distrital No. 203 de 2023, por el cual se reglamenta el artículo 32 de Ley 2169 de 2021, cuyo objeto es *"Establecer lineamientos para la constitución, administración y funcionamiento del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste en el Distrito Capital, el servicio de transporte de carga urbana conforme con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 2169 de 2021."* En el artículo 3 del Decreto 203 se determinó que mediante *"(...) la celebración del contrato de fiducia mercantil, a través del cual se administren los recursos del Fondo, estará a cargo de la Secretaría Distrital de Ambiente o la entidad que haga sus veces.",* por lo cual la SDA adelanta el desarrollo del proceso teniendo en cuenta los productos realizados en el convenio señalado.

**Dificultades**

- Dificultades en el proceso de coordinación interinstitucional para gestionar trámites internos de las entidades, lo que dificulta la articulación de las políticas y toma de decisiones en la planificación del proyecto, generando retrasos en la ejecución de los cronogramas.

**Retos o alertas:**

- En el último trimestre de 2023 se proyecta la contratación de la fiducia mercantil con recursos iniciales de la SDA. Por lo que la SDM deberá estar alerta con el proceso liderado por esa secretaría y evaluar la participación para el 2024.

**Pasos por seguir**

- Concretar la participación de la SDM en el FONCARGA, con los recursos establecidos en el presupuesto 2024, y de acuerdo al presupuesto definido en la Política de Cero y Bajas Emisiones.
- Apoyar la implementación de programas y proyectos que sean ejecutados con los recursos de la fiducia mercantil del FONCARGA, de manera conjunta con la SDA, con la población objetivo del sector transporte urbano de carga.

### 3.8.9. Valet Parking

**Descripción y estado**

La actividad de valet parking consiste en un servicio prestado por personas naturales o jurídicas que reciben vehículos en vía pública y los ubican en un estacionamiento y su aprovechamiento económico se encuentra reglamentado en el marco del Acuerdo 695 de 2017 *"Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones"* y el Decreto Distrital 552 de 2018 *"Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público (MRAEEP) en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*.

La SDM, como entidad gestora de la malla vial y de dicha actividad, está encargada de definir los puntos y cantidad de cajones autorizados para entregar en operación a las empresas interesadas, a partir de la demanda y oferta del servicio, dando prelación al uso eficiente del espacio público y en línea con la política de medidas de gestión de la demanda que busca minimizar el favorecimiento de condiciones que promuevan el uso del vehículo particular.

Con base en lo anterior, desde julio de 2022 se expidió la Resolución 151742 de 2022 *"Por medio de la cual se adopta el Protocolo general para el aprovechamiento económico del espacio público de la actividad de valet parking en vía pública en modalidad de corto plazo"*. Para la vigencia 2023 se encuentra expedida y publicada la

Circular Externa No. 13 del mismo año, en la que se precisan los segmentos viales autorizados en la ciudad para su operación y se presenta el análisis de la fórmula de retribución, así como las condiciones para solicitar permiso, los valores estimados por cajón y las acciones de control y seguimiento sobre la actividad por parte de las Entidades competentes.

**Logros**

- Durante el segundo semestre de 2022, se preaprobaron 34 cajones en la ciudad, de los cuales se realizó el pago de 21 cajones en las localidades de Chapinero y Usaquén por una temporalidad de tres (3) meses que corresponden a $50.642.266 recaudados, de los cuales $19.244.061 se han destinado para el Sector Movilidad.
- Para la vigencia 2023 y a partir de julio del mismo año, se preaprobaron 46 cajones en la ciudad y se ha realizado el pago de 22 cajones en las localidades de Usaquén, Chapinero y Teusaquillo por una temporalidad de tres (3) meses que corresponden a $57.466.766, de los cuales $21.837.371 serán destinados al sector movilidad a corte 31 de diciembre de 2023.
- Conjuntamente, se ha trabajado en la socialización de las condiciones de la actividad con las alcaldías locales y se han adelantado cerca de veintiún (21) operativos conjuntos en las localidades de Chapinero y Usaquén, con una periodicidad quincenal durante el 2023 en conjunto con la subdirección de control de tránsito y transporte para garantizar una mejor organización en el control y acompañamiento de la actividad.

**Dificultades**

- Mantener un control más recurrente y eficiente sobre los operadores no autorizados, dado que el control del espacio público recae sobre la competencia de las Alcaldías Locales y la Policía Nacional y estas han manifestado que encuentran distintas dificultades para imponer comparendos y controlar el uso adecuado del espacio público.
- Operadores no autorizados siguen prestando el servicio sin pagar e indisponiendo a aquellos que sí lo han venido haciendo. Se han incluido en la normatividad los aspectos relacionados con el incumplimiento del Código de Policía para intentar adelantar la imposición de comparendos por parte de las Entidades correspondientes.
- Demoras y continuos reprocesos en el cumplimiento de los tiempos de subsanación por parte de los operadores, lo cual retrasa el proceso de revisión y autorización de prestación del servicio en aproximadamente dos (2) meses más de lo esperado. Se han generado espacios de trabajo virtual para mejorar la comunicación y evitar dificultades en la entrega de la documentación solicitada.
- Cambio de personal de apoyo desde el componente normativo para el acompañamiento del proyecto, lo que ha demorado el proceso de expedición de reglamentación y revisión de requisitos desde este aspecto. Actualmente, se ha mejorado la eficiencia en los tiempos de respuesta y atención de la SDM.

**Retos o alertas:**

- Promocionar el pago electrónico de los permisos a partir de la plataforma PSE, dado que los operadores han manifestado dificultad para pagar los permisos de larga duración de manera presencial en bancos
- Mantener comunicación con otras Entidades y proyectos para revalidar que la SDM es la única autorizada para permitir la operación de la actividad en la ciudad, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la normatividad vigente
- Fortalecer el control en horarios de mayor actividad, entre los que se encuentran viernes y fines de semana, para mostrar mayor acompañamiento a los operadores en este seguimiento y lograr retirar a los operadores no autorizados del espacio público.

**Pasos por seguir:**

- Continuar la promoción de la actividad y la inclusión de empresas no autorizadas en el pago y prestación del servicio.

- Mantener los controles y operativos de control, en coordinación con las Alcaldías Locales y con la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.
- Actualizar, durante las siguientes vigencias, la normatividad asociada a los cajones pre aprobados, junto con los valores asociados a las variables de cobro que sean requeridas en cada temporalidad.

### 3.8.10. Micromovilidad

**Descripción y estado**

Este proyecto consiste en regular el alquiler de vehículos de micromovilidad (entendidos como bicicletas y patinetas, principalmente) en el espacio público de la ciudad. La regulación de esta actividad se ha enmarcado dentro del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, establecido mediante el Decreto Distrital 552 de 2018, y su punto de partida fue la regulación establecida en la ciudad para los servicios de alquiler de patinetas que operaron desde el año 2018.

Como resultado de la regulación de alquiler de patinetas, la ciudad estableció condiciones para operar con estándares de seguridad vial y uso adecuado del espacio público, lo que resultó en la expedición de diferentes actos administrativos con los criterios para desarrollar dicha actividad bajo la autorización de la Administración Distrital y en el otorgamiento de permisos para realizarla por parte de las empresas interesadas que cumplieron con los criterios establecidos.

Las empresas autorizadas operaron hasta marzo de 2020 cuando iniciaron las restricciones a la movilización en el espacio público por la pandemia generada por el COVID-19 lo que, sumado al impacto que tuvo la pandemia en empresas de este tipo a nivel mundial, llevó al cese de su operación en la ciudad.

No obstante, desde la Administración se ha continuado el trabajo de fomento y regulación de este tipo de servicios. Tomando de referencia el proceso adelantado para la regulación de patinetas, se adelantó la regulación del alquiler de vehículos de micromovilidad y se han adelantado mesas de trabajo con empresas interesadas en ofrecer este tipo de servicios en la ciudad.

**Logros**

- Definición de zona de operación y cantidad de vehículos a autorizar mediante el DTS STPRI-ET-003-2022.
- Articulación y desarrollo para la expedición de los siguientes actos administrativos:
  - Inclusión actividad micromovilidad mediante la Resolución 030 de 2021 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP).
  - Acuerdo mediante el cual se fomenta el uso de modos de transporte sostenibles en la ciudad (Acuerdo Distrital 811 de 2021 del Concejo de Bogotá).
  - Protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad (Resolución 86572 de 2021 de la SDM y su anexo).
  - Reglamentación del servicio de vehículos de movilidad individual en Bogotá (Resolución 93495 de 2021 de la SDM y su anexo).
  - Regulación de la Publicidad Exterior Visual en los vehículos del sistema de movilidad individual en Bogotá (Resolución 3815 de 2021 de la SDA y su anexo).
  - Requisitos para el otorgamiento de un permiso de alquiler vehículos de micromovilidad (Resolución 205885 de 2022 de la SDM).
- Realización de Mesas de trabajo con las empresas Skootel y Whoosh PT.

**Dificultades**

- Aunque se ha avanzado en la regulación de este tipo de servicios, aún no se ha recibido una manifestación de interés formal por parte de las empresas interesadas que se han acercado a la SDM.

**Retos o Alertas:**

- Articular la operación de este tipo de servicios con la operación que tiene el SBC en la ciudad.
- Consolidar el componente tecnológico y de seguimiento de indicadores de la SDM para articularlo con las empresas interesadas en operar.

**Pasos por seguir:**

- Continuar mesas de trabajo con empresas que ya han establecido contacto con la SDM para operar en la ciudad, y lograr que la operación de este tipo de servicios complemente la oferta que actualmente se tiene con el SBC en la ciudad.

### 3.8.11. Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS

**Descripción y estado**

El Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS es un instrumento que le permite a las organizaciones recoger información sobre la movilidad de sus trabajadores/as y establecer las estrategias a implementar para lograr que las personas realicen sus viajes al trabajo de manera más sostenible.

Los PIMS se encuentran regulados mediante el Decreto 037 de 2019, donde la SDM establece lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización.

A través del PIMS se busca que las organizaciones promuevan la caminata, el uso de la bicicleta o del transporte público, el carro compartido, el teletrabajo, las semanas comprimidas o la transición hacia la movilidad eléctrica.

Para que las organizaciones construyan e implementen sus PIMS, la SDM cuenta con una red empresarial llamada Red Muévete Mejor, desde la cual se brinda asesoría técnica, actividades de capacitación y reconocimiento.

**Logros**

- Durante el período comprendido entre el 30 agosto 2022 al 31 de diciembre de 2023, se han aprobado 44 PIMS, distribuidos de esta manera: 35 de Entidades Públicas Distritales, 5 de empresas privadas, 1 centro comercial, 2 Universidades y 1 Entidad Pública Nacional. Estos PIMS aprobados corresponden a la nueva metodología de presentación del PIMS, que se lanzó en abril de 2022.

**Dificultades**

- Aunque la presentación del PIMS se encuentra establecida como una actividad obligatoria para las entidades públicas distritales de acuerdo con el Decreto 037 de 2019, desde la Red Muévete Mejor, que es la red empresarial que acompaña este proceso, se ha hecho necesario destinar una significativa cantidad de tiempo en acciones de gestión encaminadas a establecer contacto con las entidades, sensibilizarlas, capacitarlas y motivarlas a cumplir el Decreto.
- Las personas que suelen ser designadas como enlaces son contratistas y cada vez que estos profesionales terminan sus contratos, es necesario retomar el proceso.

**Retos o Alertas:**

- Lograr que las entidades públicas distritales mantengan un contacto permanente con la Red e informen oportunamente sobre el cambio de líder o lideresa.
- Buscar mecanismos de tipo normativo que faciliten que las entidades públicas distritales tengan presente que deben cumplir con el Decreto 037 de 2019.

**Pasos por seguir:**

- Generar mecanismos normativos de llamado de atención a las entidades distritales para mejorar el nivel de cumplimiento del Decreto 037 de 2019.

### 3.8.12. Redes Empresariales

#### 3.8.12.1. **RED MUÉVETE MEJOR**

**Descripción y estado**

La Red Muévete Mejor es una red empresarial que tiene como objetivo acompañar a entidades públicas, empresas privadas y universidades en el proceso de presentar e implementar el Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS (*ver en este informe el punto 2.8.11.*). Dicho acompañamiento se realiza a través de asesoría técnica, y actividades de capacitación y reconocimiento. A lo largo de la existencia de la Red, han sido aprobados 161 PIMS.

**Logros**

- A 31 de diciembre de 2023, se cuenta con 539 aliadas y 44 PIMS aprobados.
- Se elaboró y se realizó el lanzamiento de la Nueva Guía para la Construcción e Implementación del PIMS, mediante la Resolución 236664 del 04 de 2023.
- Se reportaron 312.536 viajes en bicicleta por parte de las organizaciones de la Red, los primeros jueves de cada mes.
- Se vincularon 40 universidades, para alcanzar un total de 68 universidades en la Red.
- Se realizaron eventos anuales de reconocimiento, en septiembre de 2022 y en agosto de 2023, para premiar los mejores programas de promoción de la bicicleta (Premios Al Trabajo en Bici) y mejores experiencias de implementación del PIMS (Reconocimientos Red Muévete Mejor).
- Se realizaron 12 talleres masivos sobre temas relacionados con movilidad sostenible, seguridad vial y el PIMS.
- Se realizaron 151 mesas de trabajo y asesorías técnicas con organizaciones públicas, privadas, universidades y aliados de la Red.
- Se establecieron alianzas con 15 empresas privadas para la entrega de incentivos a organizaciones de la Red.
- Se gestionó con el equipo de pedagogía de la SDM, 286 módulos y actividades de capacitación y promoción de la movilidad sostenible, entre sketch teatrales, conferencias “Cambiando el Chip”, charlas sobre Eco-conducción, charlas sobre seguridad vial, jornadas de Registro Bici y charlas sobre movilidad sostenible.

**Dificultades**

- La SDM cuenta con un número de colaboradores reducido para adelantar las tareas que implica el funcionamiento de la Red y algunas no han tenido el desarrollo esperado, como la plataforma digital (incluso una página web), consolidar mecanismos normativos para mejorar el nivel de adhesión de las entidades públicas distritales o generar estrategias de impacto para lograr una vinculación mayor de la empresa privada y las universidades.

**Retos o Alertas:**

- Ampliación del equipo, con el fin de optimizar el alcance de la Red en lo relacionado con empresas privadas y universidades.
- Lograr la construcción de una plataforma digital que facilite el proceso de presentación del PIMS, la visualización y procesamiento de los datos y el acceso a los servicios de la Red.

**Pasos por seguir:**

- Gestionar la adhesión de nuevos profesionales en el equipo con el fin de ampliar los servicios de la Red y de esa manera generar mayores impactos en la movilidad de la ciudad.

### 3.8.12.2. RED DE SEGURIDAD VIAL

**Descripción y estado**

La Red de Seguridad Vial es una red empresarial que tiene como fin propiciar el trabajo interinstitucional entre entidades públicas y privadas a través del intercambio, visibilización y divulgación de prácticas empresariales de seguridad vial enfocadas a salvaguardar la vida en las vías.

Por este motivo, la Red busca que empresas, entidades y diferentes actores implementen e intercambien buenas prácticas en seguridad vial con el propósito de disminuir la siniestralidad en las vías, promoviendo entornos seguros que permitan a las empresas ser más competitivas.

**Logros**

- Con corte al 31 de diciembre de 2023, se realizaron 28 talleres virtuales con una audiencia de 8.813 personas, donde se trataron temas de movilidad, seguridad vial y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) conforme a la Resolución 20223040040595 de 2022.
- Se realizaron 15 jornadas de sensibilización con la marcación de puntos ciegos en vehículos de gran dimensión con un alcance de 731 vehículos.
- En la quinta entrega de reconocimientos a las Buenas Prácticas Empresariales en Seguridad Vial, se entregaron 18 sellos bronce, 72 de plata y 57 de oro, sumando un total de 244 organizaciones distinguidas.
- Asimismo, en las dos ediciones de Empresas Salvavidas, de un grupo de 42 postulantes se eligió un ganador en cada categoría (misional, in itinere y deportiva) con más de 7.500 motociclistas beneficiados.
- El 2022 tuvo lugar la primera edición del reconocimiento PESV, con 47 postulaciones, de las cuales 12 obtuvieron la categoría A +, 11 la categoría AA y 7 la categoría AAA, reflejando su compromiso con la seguridad vial. De la misma manera, en 2023 se realizó la segunda edición, con 41 postulaciones, de las cuales 4 obtuvieron la categoría A +, 2 la categoría AA y 5 la categoría AAA, reflejando su compromiso con la seguridad vial.
- Hasta el 31 de diciembre de 2023, se han registrado un total de 1.849 organizaciones a la red, de diversas categorías como aseguradoras, constructoras, parqueaderos, tecnología, vigilancia, entidades distritales, servicios, transporte público y especial de pasajeros, transporte de carga, colegios y universidades, y empresas de taxi.
- Se gestionaron 153 espacios de capacitación, que incluyeron módulos formativos y actividades lúdicas.

**Dificultades**

- La SDM cuenta con una persona para adelantar las tareas que implica el funcionamiento de la Red lo cual dificulta el normal desarrollo de actividades administrativas.

**Retos o Alertas:**

- Ampliar el límite máximo de acceso de 500 personas de la plataforma Meet o adoptar una plataforma alternativa que permita un acceso más amplio, a fin de asegurar que todos los participantes puedan beneficiarse sin restricciones de estas actividades virtuales.
- El portal (https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/) quedará sin soporte el 5 de enero de 2025, dado que está construido en base a Drupal 7, el cual está próximo a llegar al final de su ciclo de vida. Aunque el portal continuará operativo, es esencial resaltar que en dicha fecha no se efectuarán correcciones de errores ni se mantendrán las medidas de seguridad necesarias, lo que podría potencialmente exponer a la SDM a riesgos de seguridad.
- Revisión desde la OTIC a las herramientas utilizadas para poder entregar reportes de siniestros y comparendos para incluir los reportes manuales, dado que actualmente solo se tienen en cuenta los comparendos electrónicos.

- Se requiere mejorar los tiempos de respuesta de información por parte del equipo de pedagogía con fin de brindar un mejor servicio hacia las entidades y empresas de la red.

**Pasos por seguir:**

- Continuar con los reconocimientos a las buenas prácticas enfocadas en seguridad vial y la gestión oportuna de la Red, mediante el correo y el portal con las diferentes actividades de sensibilización que se viene realizando.

#### 3.8.12.3. RED DE LOGÍSTICA URBANA

**Descripción y estado**

Es una alianza entre la SDM, el sector privado y con apoyo de la academia, que busca fortalecer la competitividad de las empresas y desarrollar integralmente el ecosistema de logística urbana. Las líneas de acción son las siguientes:

- **Divulgación del conocimiento**: facilitar la interacción entre las empresas a través de charlas con temas de innovación.
- **Fomento a la participación**: realizar un trabajo colaborativo y de acercamiento con otras empresas de la red, además, de invitar a participar activamente en los proyectos del distrito.
- **Reconocimiento de buenas prácticas logísticas**: exaltar las acciones de impacto que mejoran la competitividad de la empresa y la movilidad de la ciudad en términos de eficiencia, seguridad y sostenibilidad.

**Logros**

- En el último año, la Red de Logística Urbana ha crecido un 68%, contando con fecha al 31 de diciembre de 2023 con 324 afiliados, de los cuales más del 50% son generadores de carga y transportadores.
- El 60% de las empresas inscritas a la red aplican alguna buena práctica logística, la cual registran en el momento de su afiliación.
- Se ha logrado, realizar sinergias entre las empresas de la red, como la puesta en marcha del proyecto de microhub logístico en la Terminal de Sur. Así mismo, se resalta el acercamiento a grupos de pequeños y medianos transportadores con el desarrollo de las mesas de trabajo denominadas *"Conversatorio Muévete con Carga"*.
- Se realizaron 2 eventos de reconocimientos a la Excelencia Logística, con 11 empresas galardonadas con sello Oro, 2 espacios de networking en el que las empresas hacen relacionamiento para crear colaboraciones entre ellas.
- Realización de la Feria de Tecnologías y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga, en conjunto con otras Entidades del Distrito, cuyo objetivo es el intercambio de experiencias relacionadas con ascenso tecnológico y alternativas de movilidad sostenible en términos del movimiento de mercancías.

**Dificultades**

- Cambio de personal de las empresas y no actualización de quién queda en reemplazo, por lo que muchas veces se pierde lo que se haya estado avanzando con la empresa.

**Retos o alertas**

- En las acciones internas, el reto está en mantener el micrositio de la red actualizado, esto es una sinergia entre el líder de la red y el área de comunicaciones.
- Darle un mejor dinamismo a la página web del SIMUR como fuente de información para las empresas, en donde logren encontrar toda la información a los proyectos realizados o en ejecución con mayor facilidad.
- En cuanto a acciones externas, lograr cumplir con las metas pactadas frente al crecimiento de la red, actualmente el 44% de estas grandes empresas inscritas en CCB pertenecen a la red. Como meta para

el 2035 esperamos llegar a 675 empresas que ejecuten al menos una buena práctica logística, al menos 150 sean reconocidas con el sello de Excelencia Logística que se entrega en la red, y se continúen con los eventos de intercambio de conocimiento.

**Pasos por seguir**

- Seguir trabajando en las acciones internas y externas expresadas anteriormente, en especial generar una unificación entre el micrositio de la red y la página del Simur.

### 3.8.13. Control del Tránsito - Convenio Seccional de Tránsito y Transporte Policía Nacional

**Descripción y estado**

La labor de control y regulación del tránsito y el transporte en la ciudad es competencia de la SDM y previendo que la Policía Nacional funge como autoridad de tránsito, es preciso mencionar que las dos entidades a lo largo de los años han venido aunando esfuerzos de cooperación para cumplir mutuamente con su misionalidad y ejercer el control y la regulación del tránsito y del transporte, propendiendo por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del Distrito Capital.

Lo anterior, se ha materializado con la suscripción de diferentes Convenios Interadministrativos. Para el periodo comprendido entre los años 2020 y 2023 los convenios suscritos y sus principales características son:

**Tabla 15. Aportes SDM vs Personal de SETRA diferentes vigencias en el marco del convenio interadministrativo**

| Convenio | 2023-2311 | 2022-1665 | 2021-1052 | 2020-288 |
|---|---|---|---|---|
| Aportes Asignados Por La Policía (Personal asignado convenio) | 750 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Fecha Inicio | 1 de junio de 2023 | 1 de septiembre de 2022 | 1 de marzo de 2021 | 1 de marzo de 2020 |
| Fecha Fin | 29 de febrero de 2024 | 31 de mayo de 2023 | 31 de agosto de 2022 | 28 de febrero de 2021 |
| Periodo Meses | 9 | 9 | 18 | 12 |
| Recursos asignados SDM | $ 8.401.000.000 | $ 10.323.690.000 | 20.085.000.001 | $ 13.000.000.000 |

Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, 2023

Actualmente, el convenio vigente 2023-2311 tuvo una reducción del número de agentes conforme a la disponibilidad de personal de la Policía Nacional, de igual manera se continúa efectuando la labor de regulación, prevención y control del tránsito y el transporte en la ciudad con una figura mixta de operación entre los funcionarios del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte y el personal adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá de la Policía Metropolitana de Bogotá.

**Logros**

- Negociación por 750 unidades especializadas efectivas en campo.
- Valor de contraprestación por el bienestar de las 750 unidades reflejando la operación real en campo.

- Se incluyó una serie de indicadores de seguimiento al proyecto que incluyen la disposición en campo y los tiempos de respuesta de los diferentes eventos.
- Mejora sustancial del relacionamiento con las líneas de mando de la seccional de tránsito.
- Incorporación de intendentes y salas de radio a la operación directa de la ciudad desde el Centro de Gestión del Tránsito, mejorando el tratamiento de los eventos y la respuesta a estos.

**Dificultades**

- Se debe contemplar un plan de expansión del convenio para que en reciprocidad aumenten las unidades de atención en calle. En la actualidad no se cuenta con ese plan ni indicadores de medición para su estimación.
- Las negociaciones en el marco del convenio para poder materializarlo siempre ponen en riesgo la operatividad de las unidades en calle, para el caso actual se evidenció la necesidad de realizar adiciones al convenio que redujeron el presupuesto, así como generaron gastos administrativos que sobrepasaron las capacidades de las 2 entidades.

**Retos o alertas**

- Continuidad del Convenio Seccional de Tránsito y Transporte Policía Nacional, dada la necesidad de la ciudad de contar con la operación 24/7 de las diferentes especialidades del personal de la Policía Nacional, lo cual no puede garantizarse por los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte.

**Pasos por seguir**

- Mantener en constante actualización el convenio, analizando la necesidad de suscribir un nuevo convenio para el inicio del año 2024.
- Verificar el alcance que tienen los proyectos enmarcados en recursos de vigencias futuras para evitar los exabruptos administrativos y operativos que conlleva la suscripción año a año de un convenio con los mismos enfoques.
- Analizar la pertinencia de realizar una adición al convenio 2023-2311 en pro de la no interrupción de la operación.

### 3.8.14. Control del Tránsito - Bodycams

**Descripción y estado**

La SDM adelantó el contrato interadministrativo N. 2023-2688 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá – ETB cuyo objeto es *"SOLUCIÓN TECNOLÓGICA DE CÁMARAS CORPORALES BODYCAM PARA USO DE LOS AGENTES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA SDM"*, mediante el cual se adquirieron equipos y servicios para la captura, almacenamiento y administración, en audio y video, de los procedimientos realizados por la autoridad de tránsito y transporte en vía. El contrato cuenta con acta de inicio del 24 de julio de 2023, con una duración de 12 meses, el cual se ejecutará en dos fases, una de implementación (por tres (3) meses) y una fase de operación (por nueve (9) meses). Actualmente, la entidad avanza en la primera fase de ejecución.

Lo anterior con el objetivo de implementar una herramienta que permita afianzar tanto la confianza de la ciudadanía en los agentes de tránsito, brindando mayor transparencia a las actividades realizadas. Además, como un mecanismo que propende por la integridad y seguridad de los agentes de tránsito y transporte (civiles y de policía). El uso de las cámaras corporales está definido en la Resolución No. 27534 de 2023

La solución tecnológica está compuesta por: i. 390 cámaras corporales (Bodycams); ii. 10 estaciones de carga / descarga mediante las cuales se realiza la carga de la batería de las cámaras y la descarga al almacenamiento de todo el audio y video capturado por la cámara en el turno de operación; y iii. 1 Licencia a perpetuidad del software de gestión y streaming. Las estaciones de carga/descarga y las cámaras corporales se ubicarán en las instalaciones del Centro de Gestión de Tránsito en la sede Calle 13 de la SDM.

Para la operación de la solución y la gestión de la información capturada en vía se conformó un equipo integrado por un ingeniero líder del grupo y 4 técnicos, los cuales trabajan en turnos y se encargan de entregar las cámaras, recibirlas y ponerlas a cargar, realizar la revisión de los videos según las prioridades establecidas por la entidad, y realizar el monitoreo en tiempo real de los equipos, entre otras.

La solución está diseñada para:

- Grabar en audio y video todo el turno del agente, esto debido a que el agente recibe la cámara encendida y la función de apagado está bloqueada.
- Etiquetar los videos de situaciones particulares (agresiones, procedimientos complicados, etc.).
- Almacenar los videos captados diariamente por treinta (30) días calendario y almacenar por nueve (9) meses los videos que tengan alguna etiqueta por presentarse una situación particular.
- Realizar la descarga de los vídeos únicamente desde las estaciones de carga / descarga.
- Generar un certificado de cadena de custodia de videos descargados del software.
- Visualizar el video de la cámara en tiempo real.
- Ubicar sobre un mapa de la ciudad cada una de las cámaras activas.
- Cargar la batería de la cámara y descargar los videos de manera simultánea.

**Logros**

- 390 cámaras corporales para la operación de los agentes civiles.
- Un centro de operación unificado con el centro de gestión del tránsito.
- Operatividad 24/7 de las actividades en campo.
- 100% de conectividad vía streaming para el recibo de datos y vídeo de las acciones de los agentes.

**Dificultades**

- Generar conciencia dentro del cuerpo de agentes de los beneficios del uso de las cámaras corporales.
- Evitar malos usos por parte de los agentes de tránsito que generen daños en las cámaras corporales, concebido esto como proceso de vandalización.
- Realizar revisión del gran volumen de video que se obtendrá de las actividades en vía antes de los 30 días de retención.
- Gestionar las solicitudes de la ciudadanía de copias de videos, este procedimiento de solicitud de copias se encuentra establecido en la resolución de uso de las Bodycams.
- Almacenamiento de los videos de casos particulares una vez finalice el contrato.

**Retos o alertas**

- El contrato interadministrativo 2023-2688 tiene su fin en julio de 2024, por lo cual se hace necesario dar continuidad al contrato, mediante adición o estructuración de un nuevo proceso, con la finalidad de atender la operación y expansión del proyecto.

**Pasos por seguir**

- Mantener operativo el subsistema de Bodycams en el ecosistema de herramientas y aplicaciones interoperables con el centro de gestión del tránsito y el marco de planeación del Plan Maestro de SIT de Bogotá.
- Continuar con la operación y mantenimiento de los elementos que ahora son parte de los activos de la entidad para alargar su vida útil bajo preceptos de buen uso y prevención del daño.
- Optar por el análisis de indexar el proyecto en el marco del presupuesto de vigencias futuras con el fin de mantener activa la operación sin interrupciones administrativas precontractuales y contractuales.

### 3.8.15. Control del Tránsito - Creación del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte

**Descripción y estado**

Teniendo en cuenta las funciones de regulación y control de la entidad al tránsito y el transporte, asignadas mediante el Decreto Distrital 672 de 2018, se creó en el 2021 el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte – CACTT. Inicialmente en el 2021 el CACTT se conformó por un grupo de 150 cargos, en el 2022 se fortaleció con 150 cargos más y para el 2023 se incorporaron 150 nuevos cargos. En la actualidad, la entidad cuenta con un total de 450 cargos para funcionarios del CACCT.

A partir de julio de 2022, la SDM apostó al fortalecimiento de la seguridad vial al establecer el Grupo Élite de Seguridad Vial del CACTT. Un equipo creado con el propósito específico de reforzar y mejorar las actividades de control durante el horario nocturno, duplicando los esfuerzos en el horario que comprende las 10 pm y las 5 am, de esta forma se logró abarcar mayor cantidad de sectores en la ciudad, como respuesta a las cifras de siniestralidad en los principales corredores viales de la ciudad. Este equipo piloto de 16 agentes inicialmente se encargó de trabajar de manera coordinada con personal de la Seccional de Tránsito para garantizar la protección y bienestar de todos los ciudadanos y usuarios de las vías durante las horas de menor visibilidad y mayor riesgo. Sin embargo, dichas funciones se extendieron gradualmente hasta consolidar el primer grupo de 150 agentes civiles, el resultado de su dedicación y compromiso con la seguridad vial se traduce en la presencia activa y la actuación proactiva en los tramos críticos de la ciudad, donde se presentan con mayor recurrencia conductas de riesgo como el exceso de velocidad y el consumo de alcohol, así es como se ha logrado contribuir efectivamente al cumplimiento estricto de las normas de tránsito mediante acciones integrales de supervisión y control; a la promoción de una cultura de conducción responsable y a la disuasión de comportamientos imprudentes.

Seguidamente, la ampliación del grupo de agentes civiles de tránsito en 2023 permitió aumentar la cobertura de los puestos de control de velocidad y embriaguez, y así es como desde febrero se destinó un mayor número de agentes de tránsito a las actividades de control nocturno, se cuenta con un total de 4 grupos diarios que realizan 56 puestos de control de velocidad nocturnos a la semana.

Es importante destacar que el objetivo principal de aumentar los puestos de control no es imponer un mayor número de comparendos sino promover la responsabilidad al volante y generar conciencia en los conductores respecto al cumplimiento de las normas de tránsito. Si bien esto puede ser percibido de manera negativa, en realidad es una medida que busca mejorar la seguridad vial pues la aplicación de la norma tiene un propósito educativo y preventivo, buscando reducir la incidencia de siniestros y proteger la integridad de todos los usuarios viales.

De manera que las cifras de imposición de comparendos han experimentado un aumento revelando así la creciente preocupación por reforzar y garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito. En concordancia con lo mencionado, el despliegue de las actividades de control de los agentes civiles de tránsito ha permitido lograr mayor cobertura y vigilancia, resultando en una detección más efectiva de infracciones y comportamientos de desacato. En este contexto, es relevante comprender la evolución de estas cifras de imposición de comparendos

La cantidad de comparendos impuestos notificados en vía por Agentes SETRA, previo al ingreso del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte en promedio mensual para el año 2021 era de 28.318 órdenes de comparendo. Con el ingreso del primer grupo de agentes civiles correspondiente a 150 agentes (diciembre de 2021) y una vez consolidado este grupo a partir de mayo de 2022, la imposición de comparendos notificados en vía aumentó en un 15.9% equivalente a 6.618 comparendos en promedio mensual, respecto del promedio mensual total de 43.003 órdenes de comparendo.

En el 2023, el cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte está conformado por 450 agentes, y su labor diaria en el control del tránsito y transporte representa un aumento de comparendos impuestos notificados en

vía de 23.9% es decir cerca de 13.494 comparendos en promedio mensual, frente a un promedio mensual total de 56.267 órdenes de comparendo para el periodo comprendido entre enero y junio.

**Logros**

- 450 agentes civiles de tránsito y transporte operativos 24/7.
- 2 comandantes para repartir la operación.
- Aumento de la imposición entre el 16% al inicio de la operación y 24% con la estabilización total del servicio.
- 13.494 órdenes de comparendo promedio mensual.
- Ampliación de la cobertura de la operación de la ciudad.
- Tracking a tiempo real desde el centro de gestión de las unidades y su operación en campo.

**Dificultades**

- La constante capacitación de los agentes para el cumplimiento de las actividades generó dificultades en la adecuada planeación del servicio en calle, ya que se aceleraron los procesos.
- Mantener la operación 24/7 con los elementos de operación en la calle, tales como comparenderas, motos, uniformes, entre otros requiere de una programación más asertiva, así como de la inyección de mayores recursos para la operación. Se han generado espacios de operación intermedia sin la totalidad de las condiciones operativas tales como uniformes, motos o elementos.

**Retos o alertas**

- Seguimiento y fortalecimiento de las acciones jurídicas frente a las diferentes situaciones de agresión que se han dado hacía los agentes civiles por parte de la ciudadanía.
- Mantener una alta atención a todos los operativos y acciones en calle, con el fin de mantener el cuerpo de agentes civiles en constante vigilancia, en pro de salvaguardar su integridad, así como evitar exabruptos que puedan connotar malos procedimientos.
- Alta prioridad en mantener las políticas anticorrupción, protocolos, Bodycams, procesos fiscales, disciplinarios entre otros en constante actualización para la fiscalización directa de posibles o presuntos actos de corrupción que se puedan suscitar.

**Pasos por seguir**

- Continúa actualización y construcción de los protocolos de manejo operativo, anticorrupción, liderazgo, entre otros.
- Generación de las especializaciones de las unidades con otros enfoques asociados a criminalística y peritaje.
- Fortalecer la red de seguimiento mediante Bodycams y Premiere One, con el fin de protocolizar el seguimiento a las actividades diarias del cuerpo de agentes.
- Analizar y generar un plan de expansión del cuerpo de agentes civiles en el marco de las nuevas especialidades, así como del número de unidades por cantidad de población y eventos necesarios para el control de la ciudad.

### 3.8.16. Centro de gestión CGT

**Descripción y estado**

El Centro de Gestión de Tránsito (CGT) siendo este el cerebro del SIT, tiene dos objetivos fundamentales: i. la atención de eventos No Programados que se suscitan día a día; y, ii. la coordinación operativa de la respuesta en campo para la gestión y el control de los diferentes eventos, planes, pilotos y obras que cuentan con un conocimiento previo y se consideran en su gran mayoría programados.

Como primer objetivo, el cual connota aquellos no programados, el CGT busca atender de manera ágil y efectiva los eventos que puedan convertirse en una incidencia directa a la movilidad de los usuarios viales (afectaciones al normal desarrollo del tránsito) que se detecten o sean reportados por los diferentes medios o fuentes con las que cuenta la ciudad (Líneas 123, redes sociales, cámaras C4 y centro de gestión y unidades en campo entre otras). Para esto, se cuenta con una operación denominada "triángulo de la gestión": monitoreo, recepción y atención.

El monitoreo se realiza mediante 130 cámaras de CCTV propiedad de la SDM y acceso a 200 cámaras integradas provistas por la central de C4, que permiten la visualización a tiempo real de las diferentes situaciones que se suscitan en campo. Monitoreo de las condiciones de volumen, velocidad y tiempos de viaje mediante sensores BitCarrier (229 sensores), sensores SNAPS de medición de volúmenes (16 activos), aplicativos como WAZE y Google Maps, información de las más de 1609 intersecciones semaforizadas en el Sistema de Semaforización Inteligente SSIB, información allegada por medio del Número Único de Seguridad y Emergencia (NUSE 123), así como la red de información del Distrito: TMSA, TTSA, Seccional de Tránsito de Bogotá y unidades en campo tanto de guías, agentes civiles de tránsito y transporte y gerentes en campo.

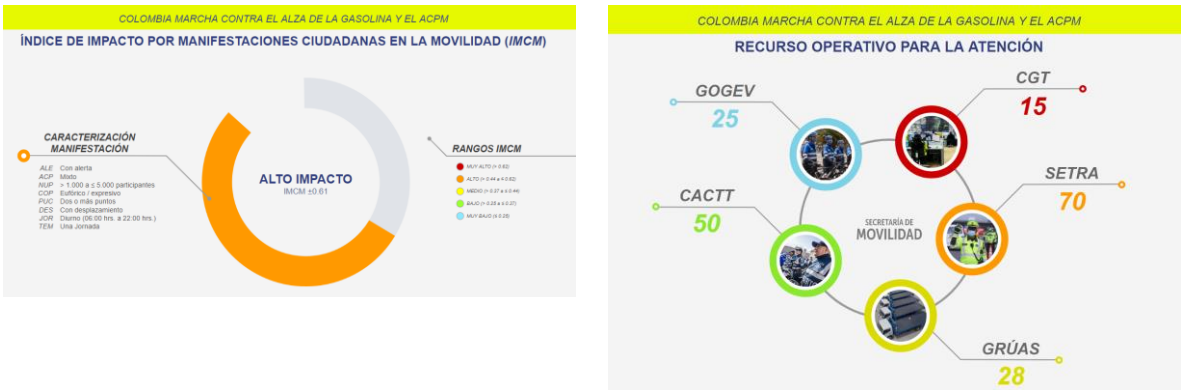
En cuanto a la recepción, se realiza mediante diferentes plataformas y medios de comunicación, con el fin de clasificarla, darle un tratamiento asertivo y disponer de la acción adecuada para el evento tipo. En la actualidad se cuenta con la recepción de información mediante la plataforma Premier One provista por C4 la cual canaliza los eventos reportados a la línea NUSE 123 y los direcciona a diferentes agencias anexas al C4 como lo es la Agencia de Movilidad, a su vez como segunda herramienta y respaldo, se cuenta con la Bitácora CGT, en la cual minuto a minuto se transcribe información de eventos que no son allegados al 123 para indexarla en Premier One y viceversa se traduce información de Premiere One a lenguaje de operación del CGT, con el fin de clasificarla y enviarla a la atención.

En cuanto a la atención, una vez revisada la información y clasificada, se asigna a las diferentes centrales de radio para realizar el despacho y atención efectiva de los eventos. CGT realiza la coordinación con un total de 6 centrales de radio para los diferentes grupos operativos en campo: Central de Guías GOGEV - Central de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, Central de Niñas y Niños Primero, Central de Semaforización y Central de grúas.

En cuanto al segundo objetivo, enfocado en los eventos planeados, el CGT brinda el apoyo directo a la coordinación en campo, traspaso de información, medición y reacción frente a los diferentes eventos de los cuales se tiene conocimiento con antelación. Algunos de estos eventos obedecen a: planes de manejo de tránsito por obra o por eventos sociales y culturales, pilotos para la mejora de los indicadores de tiempo de viaje o seguridad vial, aglomeraciones o concentraciones de índole social, entre otros.

Cada evento programado tiene su tratamiento especial en cuanto a la coordinación, la medición, el seguimiento y la acción en campo. Especialmente para aquellos eventos asociados con aglomeraciones de público (programados) los cuales según su categoría pueden presentar impactos negativos en la movilidad de la ciudad durante su atención o desarrollo, se cuentan con diferentes herramientas que generan una medición del posible impacto y la acción a tomar. En la actualidad se relaciona el uso del indicador o índice de impacto por manifestaciones ciudadanas en la movilidad o IMCM, el cual nos permite cuantificar el impacto y los recursos a disponer.

**Ilustración 5. IMCM para el 2023 marcha tipo**




Fuente: Subsecretaría de Gestión de la Movilidad - Centro de Gestión de Tránsito

Estos dos objetivos se suplen realizando diagnósticos continuos para disponer el recurso óptimo y la atención temprana del evento, para lo cual se cuenta con un recurso humano de más de 35 personas que trabajan 24/7 en diferentes turnos, coordinando, liderando, operando y analizando a tiempo real las diferentes situaciones y las acciones asociadas.

**Logros**

- Monitoreo 7/24 de las condiciones de la movilidad en la ciudad.
- Gestión de incidentes recibidos por el aplicativo Premier One, identificados por el CCTV, entidades distritales, redes sociales, entre otros de los cuales para el segundo semestre del 2020 se reportaron un total de 53.941 incidentes gestionados desde el CGT. Así mismo, para los años 2021 y 2022 118.519 y 138.883 incidentes atendidos respectivamente. En lo que respecta al primer semestre de 2023, se gestionaron un total de 64.544 incidentes en total. Desde el 2016 se tiene un récord promedio de 150 mil incidentes gestionados por el CGT.
- Generación de información de incidentes viales, en la que incluyen siniestros viales por tipo, actores involucrados, ubicación geográfica, entre otros.
- Implementación de tableros de control para la presentación de información relacionada con la gestión de la movilidad y la siniestralidad relacionada.
- Monitoreo constante y generación de información de los tiempos de viaje en los 14 principales corredores de la ciudad
- Tratamiento especial enfocado en el seguimiento de los diferentes planes éxodo - retorno que se dan al año.
- Participación en instancias de coordinación interinstitucional para la atención de eventos y manifestaciones de carácter social como los son PMU COE y PMI dependientes del impacto.
- Participación en mesas de trabajo para la articulación con el CRUE y el C4.
- Ampliación de la red del CCTV para el monitoreo de los corredores principales.
- Generación e implementación de herramientas tecnológicas para atender las necesidades tanto de la gestión como de la planeación de la movilidad. Dentro de las que se destacan: Security Cam, Waze partnerhub, Bitácora CGT-Shepp (bitácora semáforos y velocidades Mobility) en proceso de apagado, Mobility (recopilación de siniestros viales e incidentes en vía) en proceso de apagado, Premier One, Herramientas ESRI (Dashboard 14 corredores, plan Éxodo y Retorno y seguimiento de cámaras CGT).
- Planeación y desarrollo inhouse de las herramientas de gestión y control del CGT, SUANET y ATULAA.

**Dificultades**

- Limitación presupuestal para la consecución de más cámaras en intersecciones estratégicas de los 14 corredores y otras vías de gran importancia.
- Limitación presupuestal para adquisición de radios de comunicación de sistemas troncalizados y red estable, así como de celulares con mayor capacidad de almacenamiento y velocidad para la operación diaria del CGT.
- Limitación presupuestal para actualizar telefonía AVAYA A VESTA. Esta tecnología es una solución de comunicaciones integrada y modular para la operación de emergencias y directa entre las diferentes agencias adscritas al C4 y la red de emergencias.
- Carencia de mayor número de estaciones de trabajo para acceder a la herramienta Premiere One. Se presupuesta que para tener una operación más efectiva se debería contar con al menos 4 licencias adicionales a las dos con las que posee el CGT.
- Protocolos, parametrización y mejores prácticas en lo que tiene que ver con las labores que se desarrollan en conjunto todos los grupos operativos en vía: Seccional de Tránsito y Transporte - SETRA, Grupo Guía - GOGEV, Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte - CACTT, Grúas, Gerencias de corredores y operadores del Centro de Gestión durante la gestión de incidentes.
- Dificultades en la articulación de la operación con otras entidades del Sector Movilidad para la adecuada coordinación de las actividades en campo y de la correlación en la atención de las diferentes acciones en campo, destacando TMSA, TTSA, UMV e IDU.
- Carencia de unidad de criterio en el manejo y clasificación de diferentes eventos en campo para su reacción.
- Desarticulación en la estructura del CGT, el Sistema de Semaforización Inteligente, así como las diferentes unidades y grupos, en consonancia con la no visión a corto, mediano y largo de la creación y materialización del Sistema Inteligente de Transporte.
- Alta necesidad de integración del CGT con otros centros de gestión del Sector Movilidad.

**Retos o alertas**

- **Enfoque operativo**

- Incorporación de profesionales especializados, universitarios y operadores de planta al equipo de apoyo en la operación, condición que garantiza mayor estabilidad en la curva de aprendizaje, de los conocimientos específicos acerca de la movilidad y su gestión en la ciudad, para garantizar una operación óptima del personal al frente del CGT.
- Consolidación del equipo de comunicaciones, con la visión de diseñar e implementar mejores estrategias de información a los usuarios internos y externos.
- Implementación de herramientas tecnológicas que permiten mejor administración del recurso, oportunidad en la gestión y mayor eficiencia en la captura de datos, necesarios para la elaboración de información y claro, la toma de decisiones más acertada.

- **Enfoque planeación marco SIT**

- Necesidad de articulación en el marco del Plan Maestro de SIT para definir la hoja de ruta, planes, proyectos, proyecciones, fortalecimiento y crecimiento de las diferentes herramientas, subsistemas y sistemas partícipes en el CGT o paralelos y correlacionales con el mismo.

**Pasos por seguir**

- Reestructuración de la operación del Centro de Gestión, en torno al ecosistema del Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá, como herramienta de servicio.
- Creación de los protocolos, proyectos, planes y acciones para la integración tecnológica y humana de todas las unidades, sistemas y subsistemas a razón del Plan Maestro del SIT, con miras a un CGT unificado, interoperable y estable.
- Articulación e integración de las diferentes plataformas tecnológicas utilizadas durante la operación, especialmente Premier One y las plataformas creadas para la gestión y planeación diaria del CGT.

- Actualización equipos de telecomunicaciones para la mejora de la operatividad del centro de gestión.
- Actualización de las estaciones de cómputo para la operación del CGT.
- Posesión de dos operadores funcionarios. Proceso pendiente ante la CNSC.
- Ampliación equipo de comunicaciones, para la mejora de las actividades en la operación.
- Implementación 4 unidades de Premier One en las instalaciones del CGT, adicionales a las que ya operan en sala de radio, sede Paloquemao, permitiendo mayor eficiencia en el manejo de recursos, reduciendo los tiempos de respuesta en la recepción de información y generación de informes de manera inmediata.
- Mantener en continuo desarrollo y actualización las herramientas desarrolladas Inhouse para la mejora de los tiempos de respuesta frente a los eventos e incidentes que se atienden en el CGT.
- Fortalecimiento del equipo de desarrollo de herramientas en el ecosistema del SIT.

### 3.8.17. Sistema de Semáforos Inteligente

**Descripción y estado**

El proyecto de Implementación del Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá (SSIB) parte de la necesidad de renovación del sistema de semaforización antiguo (SSA) dado que dicho sistema había sido instalado en la década del 70s (con algunas actualizaciones) y su tecnología no se ajustaba a las exigencias de una ciudad como Bogotá, algunos problemas del SSA eran en la capacidad de sus centrales, la red de comunicaciones con limitada capacidad, controladores alejados de las centrales y parte de estos eran obsoletos, baja o nula interoperabilidad, y limitaciones para la programación de los mismos.

Desde el año 2016 se gestionó el apoyo de expertos internacionales y consultorías externas que dieron como fruto las recomendaciones y lineamientos iniciales para en la renovación y los estudios y la estructuración técnica, administrativa y jurídica del proyecto de Implementación del Sistema de Semáforos Inteligente de Bogotá - SSIB. Basados en los análisis y estudios realizados y con los profesionales de la Subdirección de Semaforización, se establecieron las características técnicas del nuevo sistema definiéndolo como centralizado, con protocolo de comunicaciones abierto, con capacidad de manejo de modos de operación responsivo y adaptativo (innovadores), escalable e interoperable, con una única central implementada en el Centro de Gestión de Tránsito de la SDM, con respaldo de energía en buena parte de las intersecciones semaforizadas, adicionalmente, se definió la separación del sistema de comunicaciones (ahora como un servicio) del sistema de semaforización y un sistema de respaldo en un centro de datos alterno (también como servicio). La estructuración de la implementación Sistema de Semáforos Inteligente, se proyectó mediante etapas incluidas las actividades previas, instalación en vía los nuevos dispositivos, instalación de la central (en el CGT de la SDM), migración de intersecciones, integración, calibración, operación y mantenimiento del sistema.

El Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá (SSIB) permite compilar los datos de tránsito en tiempo real, analizar y ajustar la programación según las necesidades del tráfico detectadas. La innovación del sistema incluyó nuevos controladores para las intersecciones existentes y proyectadas en su momento (54 nuevas intersecciones), cambio a semáforos tipo LED los cuales consumen un 74% por ciento menos de energía en comparación con las luces halógenas, complementó intersecciones semaforizadas existentes con pasos peatonales, sonoros y/o biciusuarios, también se implementaron nuevos dispositivos tecnológicos para potenciar la seguridad vial como son los módulos con contador regresivo brindado trayectorias peatonales más seguras y eficientes, entre otros.

Una vez definidos los requerimientos técnicos del sistema de semaforización y establecidas las etapas o fases para su implementación, se dio inicio a la ejecución del proyecto el 31 de agosto de 2018 y su terminación se dio el 30 de noviembre de 2021, de esta manera la entidad puso al servicio un nuevo sistema, equiparable a los implementados en ciudades desarrolladas, que se convierte en uno de los elementos más importantes para mejorar las condiciones de movilidad de los Bogotanos. Nuestro SSIB incluyó un nuevo pictograma para

semáforos peatonales, como ícono principal de la Movilidad Inteligente en la ciudad, denominado “Prudencia” en alusión a “pensar antes de actuar, analizando los pros y contras de cualquier situación”. El nombre fue elegido por los bogotanos seleccionando uno de los seis nombres propuestos para el nuevo pictograma mediante un proceso de votación digital mediante una convocatoria pública. Cumplido el plazo de la implementación y puesta en operación del Sistema de Semáforos Inteligente el 30 de noviembre de 2021, la SDM asumió la operación del sistema sin novedades que afecten la integridad del sistema, atendiendo las diferentes eventualidades con el personal de la Subdirección de Semaforización, logrando mantener la operación la disponibilidad del sistema en un 99.92%.

Como valores adicionales que muestran las ventajas y mejoras que el SSIB le ha aportado a la ciudad, es la evolución y disminución de las fallas anuales en una cifra anual cercana a la décima parte de las fallas que se presentaban en el año 2018 con el SSA, redundando esto en un valor de 0 en las fallas que eran continuas, en las centrales semafóricas del anterior sistema.

Es de anotar que el 54% de las fallas percibidas por el usuario se generan por la falta de suministro de energía y el 45% por las variaciones de tensión en el suministro de energía. Dado que el suministro de energía lo realiza Enel Colombia, se consiguió en el mes de febrero de 2023 que el reporte de las fallas de semaforización entrará a una línea VIP de dicha empresa. Así mismo se ha desarrollado un trabajo conjunto para conocer la operación de lado y lado y priorizar intersecciones críticas de la ciudad para su atención en caso de falla de energía.

**Logros**

- 0 fallas en la central del SSIB desde la implementación del mismo, respecto a un promedio de 8 fallas en la central por año y un máximo de 20 fallas en el cuatrienio anterior.
- 99.92% de estabilidad y disponibilidad del sistema para el 2023.
- 99.8% de disponibilidad del sistema en el cuatrienio, respecto al SSA con un 99.6% promedio en el cuatrienio anterior.
- 78% menos eventos totales en el periodo 2020 - 2023 respecto al periodo 2016 - 2019, lo que refleja 62179 eventos desde la implementación del SSIB.
- 1609 intersecciones semaforizadas
- 1327 equipos de control
- 13474 semáforos vehiculares
- 478 semáforos para ciclistas
- 909 semáforos con contador peatonal
- 2434 botones actuados para prioridad peatonal
- 2615 dispositivos sonoros para personas en condición de movilidad reducida
- 9012 semáforos peatonales
- 1824 cámara de video-detección
- Grupos operativos de respuesta inmediata en campo
- Una central operativa 24/7 en coordinación con el Centro de Gestión del Tránsito
- Un sistema de semaforización inteligente a la par de las tecnologías actuales y los países desarrollados, ejemplo internacional de buenas prácticas enfocados en la exposición continua de las buenas prácticas a países y ciudades como: A nivel nacional se ha compartido la experiencia del SSIB con ciudades como: Cali, Bucaramanga, Medellín y Acacias. A nivel internacional, con funcionarios y dignatarios de El Salvador, Ecuador, Gran Bretaña, Japón, Guatemala, Uruguay y Argentina.

**Dificultades**

- El continuo desarrollo de la ciudad en términos de proyectos de infraestructura vial impone un reto de previsión y actualización constante de la red semafórica para la anexión de la infraestructura

nueva a la red de semáforos inteligentes. Entre ellos se visualiza la anexión de proyectos como Regiotram de occidente como un reto y dificultad de integración alta.

- El vandalismo, afectación del orden público y protestas sociales generadas de manera más que frecuente y en algunos períodos en días consecutivos, genera afectaciones directas al sistema de semaforización especialmente al sin número de ataques que se han tenido a la infraestructura. Robo de cable, quema de semáforos, rotura de elementos entre otros impone dificultades directas en el mantenimiento y corrección.
- Es común que se encuentre infraestructura de intersecciones semaforizadas inmersa en zonas de obra a cargo de proyectos IDU y que, por la falta de precaución en las actividades propias de demoliciones y construcciones, así como desatención de puntos vulnerables, se genere afectación o fallas en el servicio de intersecciones semaforizadas. En algunos casos los contratistas que propician estas fallas no realizan oportunamente los correctivos necesarios y en otros es desgastante el proceso para que asuman su responsabilidad.
- El incumplimiento, reprogramaciones y/o cancelaciones de último momento por parte de los contratistas de obras de las fechas previstas para implementación de modificaciones de planeamiento semafórico afecta la asignación de recursos tanto de los equipos técnicos en vía como de los equipos que realizan las lógicas y programación de las actividades. En lo corrido del año solo en un 30% de los casos se ha cumplido la programación establecida.

**Retos o alertas**

- Es necesario seguir potenciando el equipo de trabajo para poder atender la continua modificación a razón de los diferentes proyectos de infraestructura vial, especialmente la atención oportuna para los diferentes PMT's en función de los diferentes frentes de obra.
- Existe una alta necesidad de conexión del centro de gestión y el sistema de semaforización inteligente de Bogotá, en el marco del Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte de Bogotá. Entendiéndose este último como el núcleo de planeación e integración de subsistemas como lo son el de semaforización visto como un servicio más que debe integrarse en idioma, lenguaje e información al centro de gestión en su totalidad.

**Pasos por seguir**

- Seguir trabajando por la adecuada transferencia de los datos que se capturan por parte de los cerca de 1800 video detectores implementados según las estrategias de operación semafórica, para convertirlos en información "entendible" para la gestión, el control y la planeación de la movilidad.
- Dado el caso exitoso del proyecto ampliamente descrito anteriormente, el equipo técnico de semaforización ha sido convocado a reuniones para compartir la experiencia del proceso de estructuración, ejecución y cierre con profesionales y dignatarios de otras ciudad y países, que van a realizar proyectos similares. Es necesario seguir manteniendo el relacionamiento para exponer el Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá a diferentes entidades, ciudades y países para mejorar las buenas prácticas y el traspaso de información vital para el trabajo conjunto.
- Se hace necesario continuar con la planeación e integración directa del Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá, dentro del marco del Plan Maestro de SIT de Bogotá, como un servicio más en el ecosistema de subsistemas y herramientas operadas desde el Centro de Gestión del Tráfico. Para esto es esencial continuar con los programas de integración, traspaso de información e interoperabilidad.

### 3.8.18. Señalización y priorización de intervenciones

**Descripción y estado**

El sistema de priorización de intervenciones de señalización fue realizado bajo la necesidad de regularizar y parametrizar las prioridades de la intervención de los diferentes segmentos viales en términos de señalización, buscando crear un modelo multivariado con alto enfoque en la seguridad vial de los usuarios.

Es así cómo se desarrolló una metodología de priorización de intervenciones de señalización, la cual tiene como objetivo la identificación y priorización de las necesidades reales de intervenciones en las diferentes zonas, sectores y segmentos viales de la ciudad, que permitan la optimización de los recursos disponibles para cada vigencia, contribuyendo en el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y operacionales, alineados con la política de visión cero adoptada en Bogotá D.C.

Este modelo se basa en el análisis de la información histórica de la entidad, partiendo de las bases georreferenciadas de los diferentes siniestros viales, solicitudes de señalización vial realizadas por la comunidad día a día, y los históricos de implementación o instalación de señalización en los diferentes sectores de la ciudad.

Con la interacción de estas tres variables se establece una relación que sustenta la priorización de los tramos viales, como insumo para los análisis y proyecciones de estrategias de las diferentes dependencias de la SDM, con el objetivo de focalizar los esfuerzos y recursos en la atención de las necesidades reales de los diferentes sectores de la ciudad.
Teniendo en cuenta las divisiones de UPL y basados en los datos usados por el aplicativo de priorización y los resultados del mismo, para la división de la ciudad en zonas, se propuso una distribución de la ciudad basado en las variables: requerimientos, intervenciones, priorización resultante.

**Logros**

- 127 fichas de priorización realizadas y radicadas para la elaboración de diseños de señalización correspondientes a las necesidades y prioridades del modelo.
- 139.107 segmentos viales analizados con el modelo distribuidos en malla vial arterial y malla no arterial, priorizados inicialmente por unidad de planeamiento zonal UPZ para su ejecución.
- 966 segmentos de malla vial no arterial y 1.340 segmentos de malla vial arterial intervenidos en el marco del modelo de priorización con una prioridad alta.
- 5.403 segmentos de malla vial no arterial y 2.155 segmentos de malla vial arterial intervenidos en el marco del modelo de priorización con una prioridad alta y media.
- Análisis y mejora de los indicadores de siniestralidad hasta en un 30% en los segmentos intervenidos mediante señalización acordes al modelo de priorización.
- Herramienta funcional a la disposición y uso de los diseñadores de señalización para la elaboración de diseños priorizados.
- Actualización de los resultados del modelo de priorización usando la delimitación de las 33 unidades de planeamiento local UPL del nuevo POT (Decreto 555 de 2021), que permitirán realizar un análisis a escala local de la ciudad.
- Actualización del lineamiento técnico de seguridad vial *"Lineamiento de procesos de evaluación e intervención en seguridad vial"* con la metodología de priorización de intervenciones de medidas de señalización, en articulación de la DIT con la OSV.

**Dificultades**

- Lineamientos claros y objetivos para el uso continuo y constante de la herramienta como única respuesta a las necesidades de priorización en términos de señalización.
- Se requiere armonizar la información base tanto de las implementaciones, como los planes de intervención versus las necesidades reales en términos de señalización. No se cuenta con una sólida línea base del estado de señalización que permita decantar en ejercicios más cercanos a la realidad de la carencia de señalización en el distrito.
- Conexión del modelo de priorización con las bases de datos de requerimientos radicados a la entidad para la conversión del mismo en un modelo dinámico y automatizable.
-

**Retos o alertas**

- Se requiere tanto de recurso humano para el desarrollo y seguimiento de la herramienta para potenciar tanto su uso como las diferentes variables incidentes y participes en la priorización.
- Es necesario enfocar un equipo de desarrollo para continuar con el auge de la herramienta, así como las diferentes fases que se plantearon y lanzarlo al mercado interno como definitivo para su uso.
- Integración del proyecto al subsistema de gestión de activos de infraestructura vial, así como anexión del mismo al entorno del Plan Maestro de SIT.

**Pasos por seguir**

- Continuar con la automatización del modelo para eliminar el factor humano en operación a tiempo real del modelo.
- Fortalecer y crear la conectividad del modelo con las diferentes bases de información de la SDM, especialmente con Orfeo y sistemas de pqrs, con el fin de dinamizar el traspaso de información bidireccional para su uso masivo.
- Crear los parámetros de medición y retroalimentación del modelo en miras a cuantificar su eficacia y aporte en la planeación de los diseños, la implementación de la señalización, la operación y la reducción de la siniestralidad.
- Unificar el modelo de priorización dentro del ecosistema de herramientas que brindan apoyo a la gestión y el control del tránsito, continuando con la lógica de interoperabilidad y armonía entre las diferentes herramientas participes en el modelo de operación.

### 3.8.19. Planes manejo de tránsito

La SDM cuenta con una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de una obra o la realización de actividades (intervenciones colectivas asociadas a eventos y filmaciones), de tal manera que siempre se favorezca la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura y de quienes participan en la intervención y/u obras o eventos.

Durante la vigencia se logró incrementar la magnitud de la meta 5 del proyecto de inversión 7578 del 40% al realizar el seguimiento y el control al 45% del total de los frentes de obras y/o intervenciones autorizadas para cierres totales de calzada, cierres totales de andén, actividades de cargue y descargue en malla vial arterial en horario diurno, cierres de ciclorrutas, cierres autorizados únicamente para el fin de semana y cierres que requieren cambios de sentido de circulación, verificando que para estos se promueva de manera segura la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas.

***PMT por obras:*** Durante este período se iniciaron las obras para el traslado anticipado de redes de Metro (TAR), lo cual requirió de una alta articulación con las empresas de servicios públicos (EAB, CODENSA, ETB, GAS NATURAL, TELECOMUNICACIONES) para desarrollar e implementar los PMT de forma coherente con las necesidades de las Entidades contratantes y así entregar las zonas sin interferencias de servicios públicos para la ejecución de obras de la PLMB.

Así mismo, se exponen los inicios de la construcción de los siguientes proyectos más relevantes:

- Construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Avenida Carrera 68) desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur y obras complementarias, proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 16Km y dividida en 9 grupos.
- Construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio de la troncal Avenida Ciudad de Cali, proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 7.4 Km y dividida en 4 grupos.

- Construcción de la Extensión Troncal Avenida Caracas tramo 1 y obras complementarias proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 4.2 Km
- Construcción del deprimido de la Av. Calle 72 por Av. Caracas, como parte de las obras de la PLMB
- Construcción de la Avenida Tintal o Av. Guayacanes desde la Avenida Bosa y desde la Av. Cali hasta Avenida Alsacia y obras complementarias, dividida en 4 grupos.
- Actualización, complementación, ajustes de estudios y diseños y/o estudios y diseños y construcción de la Av. José Celestino Mutis (Av. Calle 63 desde la Transversal 112B Bis A (Carrera 114) hasta Carrera 122.
- Construcción de la manija matriz de acueducto y obras complementarias, que conformarán la fase II de la rehabilitación del tramo 3 de la línea Tibitoc- Casablanca, que se localiza en la Av. Boyacá entre Calle 80 y Av. Ferrocarril del Sur.
- Construcción de la calzada norte de la Avenida La Sirena (CL 153) entre Autopista Norte y Avenida Boyacá y obras complementarias.
- Construcción de la Avenida Boyacá (AK 72) desde la Avenida San José (AC 170) hasta la Avenida San Antonio (AC 183).
- Regiotram de Occidente - Obras de Construcción, del taller de la Agencia Nacional de Infraestructura, de adecuación y reparación de desvíos, intersecciones especiales, redes y la operación y el mantenimiento de la infraestructura correspondiente al tren de cercanías.
- Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa y prolongación de la Avenida Las Torres hasta la conexión de Calle 59 sur (Avenida Bosa).

***PMT por eventos***: Se atendieron eventos de alta complejidad para mitigar su impacto, como lo fueron los eventos realizados en Movistar Arena (conciertos, obras de teatro y reuniones sociales y públicas entre otras), en el Estadio Nemesio Camacho El Campín (partidos de fútbol y conciertos), en el Parque Simón Bolívar (conciertos, eventos especiales, punto de partida y llegada de carreras atléticas), en el estadio de techo, en los parques de atracciones como salitre mágico y mundo aventura. En el transcurso del año con corte al 31 de diciembre se atendieron una totalidad de 3.667 eventos en toda la ciudad, y en el cuatrienio una totalidad de 12.654 eventos totales, aclarando que para el año 2020 la cantidad de eventos se redujo en una cifra cercana a 0 dada las condiciones de emergencia sanitaria suscitada por el COVID 19 en el país, dinámica que impactó directamente la generación de eventos en la ciudad.

**Evaluación de las obras de gran impacto:** En el marco del contrato interadministrativo No. 2020-1903 celebrado entre la SDM y la Universidad Nacional de Colombia, se obtuvieron las recomendaciones enfocadas a las etapas de implementación, coordinación y seguimiento a tener en cuenta por parte de la SDM y los contratistas de obra, de acuerdo con el cronograma de intervenciones de la ciudad, de manera que se contribuye constantemente a la mejora en la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales.

**Logros**

- Durante la vigencia 2020 - 2022 se recibieron y atendieron 187.484 solicitudes de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), de los cuales 178.481 corresponden a PMT por obras y 9.003 a PMT por eventos.
- Para el 2023 (corte 31 de diciembre) se atendieron 62.418 PMT para obras y 3.667 PMT para eventos.
- Con corte a 31 de diciembre de 2023 hay activos aproximadamente 10.537 PMT para obras públicas como la construcción de infraestructura vial de alto impacto, proyectos de valorización, ampliación y construcción de infraestructura de modos de transporte masivo como la construcción de las Troncales de TransMilenio, PLMB y Regiotram; así como la rehabilitación de la red matriz de acueducto, entre otras.
- Entre el 15 de febrero de 2021 y hasta el 31 de diciembre de 2023 se ha recaudado $11.567.166.871, de los cuales $ 10.175.841.711 corresponden a PMT por Obras y $ 1.391.325.160 corresponden a PMT por eventos; es de aclarar, que el cobro de derechos de tránsito para PMT

por eventos inicio en septiembre de 2021 en cumplimiento de la normatividad vigente y las medidas adoptadas por la emergencia sanitaria generada por el nuevo Coronavirus que causa la COVID -19.

- Actualización del concepto técnico, ahora protocolo para la presentación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), denominado "Concepto Técnico para Gestionar los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por Obra", en temas como la exigencia en malla vial intermedia y local de volúmenes (vehiculares, peatonales y/o ciclistas) a aforar y la exigencia de análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos) según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación.
- Se generaron esquemas de PMT típicos de los cierres e intervenciones que más se presentan, como una facilidad para el contratista y de acuerdo con su necesidad. En este sentido se generaron 754 PMT típicos de los cuales 197 son para malla vial arterial y 557 para malla vial local e intermedia.
- Se fortaleció el equipo de análisis de tránsito, encargado de apoyar la revisión del PMT y la toma de decisiones para afectaciones viales de alto impacto por obra en la ciudad. Para ello, se compraron tres (3) licencias de software Vissim y dos (2) licencias de Emme-Dynameq, y se contrató la actualización de licencias de software especializado en modelación de tránsito y transporte, como son: VISSIM, VISUM, TransCAD y TrasModeler.

**Dificultades**

- Aunque el equipo técnico se ha reforzado, no ha sido suficiente debido al incremento de obras que se requieren para el desarrollo de la ciudad; por lo anterior, se hace necesario evaluar el incremento de la cantidad de personal para atender la totalidad de los PMT requeridos ante la SDM.
- Entregas de productos incompletos y/o de mala calidad por parte de los contratistas de obra, lo cual genera reprocesos en la aprobación de los PMT y afectación de los cronogramas de obra, hasta el punto de afectar las rutas críticas de los proyectos.
- Por el incremento de obras se hace más complejo el planteamiento de rutas alternas y desvíos para los cierres viales generados por estas obras; razón por la cual, los cronogramas de obras y el tiempo de ejecución de las mismas, se han convertido en un factor importante en la racionalización del espacio público y por ende la autorización de los PMT.
- Llamados de atención a los diferentes contratistas que ejecutan obras en la Ciudad para que cumplan con los cronogramas de obras programados para la ejecución de las mismas.

**Retos o alertas**

- Se incrementó la magnitud de la meta 5 del proyecto de inversión 7578 del 40% a realizar el seguimiento y control al 45% del total de los PMT de obras y/o intervenciones autorizadas para cierres que generan mayor impacto a la movilidad.
- Atender las recomendaciones generadas a través del contrato interadministrativo No. 2020-1903 (SDM-UNAL), enfocadas a las etapas de implementación, coordinación y seguimiento del cronograma de intervenciones de la ciudad, de manera que se contribuye constantemente a la mejora en la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales.
- Se ha generado articulación con las empresas de servicios públicos (EAB, CODENSA, ETB, Gas Natural, Telecomunicaciones) para desarrollar los PMT de forma coherente con las necesidades de las Entidades contratantes y así entregar las zonas sin interferencias de servicios públicos para la ejecución de obras de la PLMB.

**Pasos por seguir:**

- Actualización del concepto técnico para la presentación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), el cual se denomina *"Concepto Técnico Para Gestionar los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por obra"* con el fin de centrar como resolución de obligatorio cumplimiento, así como la obligación explícita y metodología para la sanción por el incumplimiento de los PMT's para privados y públicos.

- Fortalecer el equipo de trabajo con profesionales especializados para apoyar la coordinación y revisión de los PMT para construcción de futuros proyectos que se adelanten a corto y mediano plazo en la ciudad.
- Gestionar medio de pago en línea a través del Botón de Pagos de PSE en la página web de la SDM, para el pago de derechos de tránsito para el trámite de PMT, de vital urgencia por ser un trámite a la ciudadanía de alto valor.
- Gestionar ante la Subdirección Administrativa los lineamientos y Tablas de Retención Documental (TRD) para la organización del archivo digital de la SPMT (desde marzo de 2020) y la respectiva transferencia documental.

### 3.8.20. Programa Niñas y Niños Primero

El programa Niñas y Niños Primero(NNP) busca consolidar una apuesta integral para mejorar la seguridad vial y la experiencia de viaje de las niñas y niños en sus recorridos hacia y desde el colegio. Se compone de 8 estrategias que se implementan desde diferentes áreas de la SDM.

1. **Ciempiés Caminos Seguros**, está dirigido a estudiantes que mediante caravanas a pie con recorridos hacia y desde el colegio con monitores capacitados, caminan hacia sus colegios y de regreso a sus casas participando en juegos y pedagogía que incentivan comportamientos seguros en la vía y la construcción de tejido social. Ciempiés surge en 2016 a partir de ser nombrada como una de las 5 ciudades ganadoras del Global Mayor's Challenge de Bloomberg, que otorgó 1 millón de dólares para la implementación de Ciempiés. La implementación inició en el 2018 en la localidad de Suba y progresivamente se ha expandido a más localidades y colegios. Desde el 2020 hasta 2023 Ciempiés presentó una expansión de 13 colegios con 20 caminos seguros en Suba y Bosa, movilizados de manera segura y divertida a 42 caminos seguros en 24 colegios, beneficiando 2.400 niñas, niños y adolescentes matriculados en instituciones educativas distritales en las 6 localidades donde se opera: Suba, Bosa, Mártires, Ciudad Bolívar, Usaquén y Kennedy.
2. **Al Colegio en Bici,** realiza acompañamientos al colegio en bicicleta por parte de un equipo de guías capacitados, en rutas de confianza, enseñando a los niños sobre la movilidad sostenible y seguridad vial, y promoviendo la actividad física. Los estudiantes reciben una bicicleta en calidad de préstamo por el año escolar para realizar sus recorridos diarios. "Al Colegio en Bici" se formuló en 2012 como un proyecto intersectorial con la participación de la SDP, SED, SDM y SDG; los IDRD e IDU. En 2013 inició operación y progresivamente desde entonces se ha expandido, cubriendo más localidades, colegios y rutas en la ciudad. En 2020 inicia con 99 rutas, 2021 logra 98 por consecuencias post pandemia y durante 2022 en Al Colegio en Bici se destaca la apertura de 4 nuevas rutas de confianza en zona rural. Durante 2023 se abre una nueva ruta de confianza en el colegio rural El Destino de Usme; logrando beneficiar a 5.868 estudiantes en 124 rutas de confianza distribuidos en las 15 localidades donde opera: Antonio Nariño, Barrio Unidos, Bosa, Ciudad Bolívar, Engativá, Fontibón, Kennedy, Los Mártires, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Suba, Tunjuelito 402, Usaquén y Usme.
3. **Biciparceros,** está dirigido a estudiantes con bicicleta propia que prefieren pedalear sin el acompañamiento de guías escolares a las Instituciones Educativas. Se ofrece un polígono seguro liderado por 4 guías que monitorean los recorridos de los adolescentes, de cualquier eventualidad y de los cruces en intersecciones críticas. La estrategia Biciparceros inició en 2021 con la apertura en 4 localidades, teniendo una expansión a 11 localidades durante 2022 y 2023, logrando beneficiar a 3.436 estudiantes a través de 20 polígonos seguros.
4. **Guardacaminos,** es el proyecto más reciente de la entidad, iniciado a partir de febrero de 2022. Busca promover que las entradas y salidas al colegio sean más seguras, mediante cierres temporales e intermitentes en las vías de acceso a los colegios. Los cierres son realizados por un equipo de voluntarios de la comunidad educativa que son previamente capacitados por la SDM y que cuentan con el kit guardacaminos entregado por la SDM. Cuenta hoy con 28 colegios que alcanzaron fase de implementación en 2023, que benefician aproximadamente a 21.607 niñas, niños y adolescentes.

5. **Ruta Pila,** es una iniciativa que busca la protección de las niñas, niños y adolescentes en el transporte escolar y la disminución de los índices de siniestralidad y que se fortaleció desde el año 2021. Esto mediante el incentivo a las buenas prácticas en cultura y seguridad vial, y la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales por parte de los prestadores del servicio de transporte escolar. En lo corrido del 2023 se han realizado 128 visitas a Instituciones educativas y se han revisado 8.139 vehículos de transporte especial escolar controlados mediante el programa Ruta Pila, beneficiando a 99.591.
6. **Zonas escolares,** desde el año 2020 se crean entornos seguros para mejorar la movilidad de las niñas, niños y adolescentes, así como de toda la comunidad escolar, padres de familia y personal, vinculados a instituciones educativas en el Distrito con intervención en 350 instituciones educativas, a través de señalización con diferentes dispositivos de señalización que permiten advertir la presencia de actores vulnerables (peatones y población escolar) en las vías de aproximación a las instituciones. En 2021 se intervienen 496, 2022 1.701, a corte 31 de diciembre se tiene una intervención de 1664 instituciones con zonas escolares, beneficiando en el año a 322.189 estudiantes cifra que asciende a 1.258.750 estudiantes niñas, niños y adolescentes desde 2020.

7. **Carriles escolares,** corresponde a carriles exclusivos y priorizados para el tránsito de buses escolares en la Autopista Norte y Calle 80, con el objetivo de reducir los tiempos de viaje y brindar seguridad vial.
   **Autopista Norte:**
   La SDM expidió la Resolución 012 de 2017 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial para vehículos de transporte escolar en la Autopista Norte entre Calle 167 hasta la 235, como parte del Plan de Movilidad Escolar de la ciudad”, la medida consiste en establecer un carril preferencial en la Autopista Norte para cerca de 2400 rutas que diariamente lleva a cerca de 100.000 estudiantes hacia 68 instituciones educativas en el sector del borde norte y rige de lunes a viernes entre las 6:00 a.m. y las 8:30 a.m. sentido sur-norte. en el tramo que va desde la calle 167 hasta la 235. La medida de carril escolar de la Autopista Norte mantiene mejoras en los tiempos de viaje de hasta 25% pasando de 40 minutos a 29 minutos.
   **Calle 80:**
   El 12 de septiembre de 2022 se implementó una medida de gestión que consiste en realizar el cierre de los accesos a la calzada rápida desde el Portal 80 hasta Puente de Guadua, de lunes a viernes de 5:00 a.m. a 9:00 a.m. la cual evita el ingreso de vehículos mixtos a la calzada rápida y prioriza la circulación de rutas escolares y rutas del SITP que circulan de Oriente a Occidente, con esta medida se benefician más de 900 rutas escolares y de transporte especial, aproximadamente a 16.200 estudiantes y los usuarios de rutas duales L81 5000 beneficiados durante la HMD 06:00 a.m. a 07:00 a.m. y rutas alimentadoras aproximadamente 7.511.
   La medida de Calle 80 ha presentado mejora en el tiempo de viaje en el tramo de la KR 102 hasta KR 119 de un 70% en Calzada central Priorizada (Rutas Escolares, Transporte especial y SITP) pasando de 33 minutos a 10 minutos.

8. **Moviparque** es un parque itinerante que viaja por instituciones educativas que están interesadas en enseñar a sus niñas y niños comportamientos seguros en las calles mediante el juego. Funciona como un rompecabezas cuya superficie e infraestructura simula una ciudad a la escala de las niñas y los niños, donde se incentiva el uso de la bicicleta y la convivencia entre todos los actores de la movilidad. Esta estrategia hace parte de toda una oferta pedagógica enfocada en niñas, niños y adolescentes de colegios públicos y privados en Bogotá, a través de las cuales en 2023 se ha beneficiado a 61.425 estudiantes con la realización de 424 actividades pedagógicas para esta población.

**Logros**

- En el cuatrienio se ha logrado beneficiar a un total de 336.421 estudiantes a través de los cuatro proyectos de Ciempiés (6.833), Al Colegio en Bici-Biciparceros (24.341), Guardacaminos (21.607) y Ruta Pila (271.595).
- Frente a los viajes realizados a través de los cuales se han beneficiado los estudiantes, se cuenta con un

total de 3.294.397 viajes de acompañamiento, de los cuales corresponden 2.484.058 a Al Colegio en Bici y 810.339 a Ciempiés.

- Se han realizado 284 visitas a Instituciones educativas y se han revisado 18.932 vehículos de transporte especial escolar controlados mediante el programa Ruta Pila.
- En 2022, desde la SDM se dispone un equipo de 479 personas para la operación de Ciempiés, Al Colegio en Bici, Biciparceros y Guardacaminos, garantizando la seguridad vial de las niñas, niños y adolescentes de 134 colegios distritales que se han movilizado de manera segura y divertida en 42 caminos seguros de Ciempiés, 124 rutas de confianza de AL Colegio en Bici y 20 polígonos seguros de Biciparceros.
- Inicio de la estrategia Biciparceros en 2021 con apertura en 4 localidades, teniendo una expansión a 11 localidades durante 2022 y 2023.
- En 2021 Ciempiés expandió su operación a las localidades de Kennedy y Mártires y en 2022 en Ciudad Bolívar y Usaquén.
- Durante 2022 en Al Colegio en Bici se destaca la apertura de 4 nuevas rutas de confianza en zona rural y una adicional en 2023 en el colegio El Destino de Usme.
- 2023 sido el mejor año en términos de operación de Ciempiés Caminos Seguros, Al Colegio en Bici y Bici-parceros. Con corte al 31 de diciembre de 2023, se benefició a 2400 niñas y niños de Ciempiés y a 8.868 con las estrategias de Bici-parceros y Al Colegio en Bici. Además, entre los dos programas hemos realizado de manera segura más de 1.450.000 viajes, logros que se esperan mantener en 2024. Igualmente, en 2022 se logró beneficiar a 2410 niñas, niños y adolescentes con Ciempiés y 8.516 entre Al Colegio en Bici y BiciParceros. En particular entre septiembre y diciembre de 2022, se beneficiaron 113 estudiantes nuevos con Ciempiés y 1657 estudiantes nuevos con Al Colegio en Bici y BiciParceros.
- En 2022 se lanzó la estrategia Guardacaminos, contando a cierre de año con 20 colegios en fase de implementación. Con corte al 31 de diciembre de 2023 se cuenta con 28 colegios en operación que benefician aproximadamente a 21.607 niñas, niños y adolescentes.
- Igualmente se destaca la inclusión de todos los proyectos de Niñas y Niños Primero en el PMSS, del proyecto Al Colegio en Bici en la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, en su producto 4.2.1. Programa Al Colegio en Bici, que busca continuar y ampliar el proyecto y de los proyectos Ciempiés Caminos Seguros y Guardacaminos en la Política Pública del Peatón, garantizando su sostenibilidad y expansión en el tiempo.

**Dificultades**

- La articulación con la SED es difícil y dispendiosa, se tuvieron múltiples dificultades y retrasos para concertar el presupuesto para la operación de 2023 entre las dos entidades.
- La Estrategia Guardacaminos ha presentado dificultades principalmente en garantizar la participación y el compromiso de personal voluntario en el programa y en el acercamiento a algunos colegios.

**Retos o alertas**

- Se cuenta con un equipo de trabajo organizado y robusto en la SDM para la articulación con la SED y otras entidades públicas que han posibilitado la implementación de los proyectos.
- Garantizar el inicio de la operación en 2024 con el calendario escolar ya que esto implica adoptar el convenio y contratar al personal operativo antes del 22 de enero de 2024.
- Los proyectos Al Colegio en Bici, Ciempiés y Guardacaminos cuentan con procedimientos y protocolos establecidos en el Sistema Integrado de Gestión de la SDM.

**Pasos por seguir**

- Para la operación de los proyectos en 2024 se proyecta adoptar un nuevo convenio interadministrativo a inicios de 2024 y realizar las contrataciones requeridas de personal para iniciar operación con calendario escolar a finales de enero de 2024. Se propone que desde 2024, los recursos para la contratación de todo el personal operativo (monitores y guías) provengan directamente de la SDM, evitando retrasos por la espera del Giro sin Sustitución de Fondos que usualmente genera la SDE.

- De acuerdo con las metas planteadas en la Política Pública de la Bicicleta y las necesidades evidenciadas por parte de la comunidad educativa, para 2024 es necesaria la expansión de Al Colegio en Bici en 15 rutas de confianza (30 guías adicionales) y de Biciparceros en 4 polígonos seguros (16 guías adicionales) lo que permitiría beneficiar a 1500 estudiantes adicionales. En el caso de Ciempiés se proyecta una expansión de 13 caminos seguros nuevos (26 monitores) lo que beneficiaría a 400 estudiantes adicionales aproximadamente.
- Es importante que, para 2024 la SDE fortalezca su equipo de trabajo (Pedagogos, mecánicos, apoyos y gestores territoriales) de tal forma que apoye la expansión de ciempiés, Al Colegio en Bici y Biciparceros.
- Buscando mejorar las condiciones del equipo de Al Colegio en Bici y Biciparceros y mitigar situaciones de inseguridad, se considera importante realizar un proceso de adquisición de bicicletas, seguros y mantenimiento para los guías. Asimismo, es importante proyectar el recambio tecnológico de los radios utilizados en el proyecto.
- Con relación a Guardacaminos, es clave buscar formas de vincular y ofrecer garantías al personal que realiza los cierres, en ese sentido es importante fortalecer la articulación con otras entidades para que inició en julio de 2023 con el proyecto Parceros por Bogotá ya que a través de este proyecto se articula personal que implementa la estrategia Guardacaminos en los colegios.
- En julio 2023 inició el proyecto “De Camino al Colegio”, en el que múltiples instituciones (University College London -UCL, Universidad de los Andes, Universidad Eduardo Mondlane, Universidad de Oxford, Arquitectura Sin Fronteras, Observatorio de Movilidad y Transporte de Mozambique, el Instituto Anna Freud- Centro Nacional para niños y familias, la Universidad de los Andes y la Universidad de Stanford), financiadas por la Alianza Global de Enfermedades Crónicas (GACD por sus siglas en inglés), analizarán el desarrollo de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y Biciparceros, medirán su impacto en la salud física y mental de los adolescentes (entre 11 y 16 años) beneficiarios y con base en esto implementarán un proyecto piloto de movilidad activa al colegio en Maputo, Mozambique. Este proyecto tiene una duración de 3 años.

### 3.8.21. Corredores que nos mueven

Desde la SDM se planea, diseña, y materializan las diferentes acciones enfocadas en la gestión de la movilidad. Acciones que buscan mejorar tanto la seguridad vial de los usuarios como especialmente los tiempos de viajes en diferentes sectores, localidades y corredores principales.

Es así como, a partir de la creación de las gerencias de los corredores viales, con el apoyo de un equipo interdisciplinario, se busca cubrir en el marco de la estrategia *“corredores que nos mueven”* soluciones temporales o permanentes a las problemáticas de movilidad en los 14 corredores principales de la ciudad, en los cuales circula el 80% de los pasajeros de transporte público, cerca del 78% de los ciclistas y un 60% de los viajes en vehículo particular o carga en la ciudad. En la ilustración 6 se presentan los 14 corredores principales.

**Ilustración 6. Corredores Viales Principales**

Fuente: Elaboración propia. Subdirección de Gestión en vía.

Así mismo, este equipo a cargo en la gestión de las problemáticas de congestión y seguridad vial, lidera diferentes procesos de mejora en las distintas localidades de Bogotá D.C., por medio de visitas técnicas, diagnóstico técnico de la problemática y respuesta de fondo de las solicitudes. Se estima un total de 1.000 respuestas emitidas en el último año por el equipo.

Corredores que nos mueven ha aportado un total de 83 intervenciones en el presente cuatrienio y 38 intervenciones de septiembre 2022 a diciembre de 2023, en puntos cruciales para la movilidad de la ciudad en función de eliminar cuellos de botella que permitieran una mejor velocidad. De estas intervenciones se destacan: Contraflujo Av. Américas jornada AM, calle 13 x carrera 69F sentido oriente a Occidente, Reversible Carrera 7 durante los planes retorno de domingos y lunes festivos desde la calle 245 hasta la calle 180, Carril escolar autopista norte y Carril escolar calle 80.

Actualmente, se cuenta con un total de 20 intervenciones de gestión en vía, catalogadas como puntos fijos en la ciudad. Intervenciones diseñadas en la búsqueda por mejorar la fluidez vehicular en los puntos críticos, por medio de presencia de grupo operativo en vía y elementos de organización del tráfico, tales como conos, maletines, cinta perimetral, entre otros.

Actualmente, se cuenta con un total de 20 intervenciones de gestión en vía, catalogadas como puntos fijos en la ciudad. Intervenciones diseñadas en la búsqueda por mejorar la fluidez vehicular en los puntos críticos, por medio de presencia de grupo operativo en vía y elementos de organización del tráfico, tales como conos, maletines, cinta perimetral, entre otros.

**Logros**

- Se realizaron 19 Auditorías/Inspecciones de Seguridad Vial Urbanas en etapa de operación corte a diciembre de 2023, en el marco de plan de choque de puntos críticos a nivel ciudad donde se evalúan los diferentes parámetros de seguridad vial de acuerdo con la Guía de Auditorías de Bogotá. Se han logrado gestionar antes las distintas entidades más de 407 hallazgos con corte a 31 de diciembre de 2023.
- Se realizaron 38 intervenciones Pilotos de mejora a la movilidad en el periodo comprendido de

septiembre 2022 a diciembre 2023 aportando cada uno, mejora en las velocidades superiores al 15% en los principales corredores de la Ciudad.

- Planeación y seguimiento de 21 planes éxodo retorno en el periodo con corte a 31 de diciembre 2023, con lo cual se prestó apoyo a los 9 corredores de ingreso y salida de la ciudad con el objetivo principal de realizar monitoreo y coordinar las acciones necesarias para mantener buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales y garantizar la fluidez del tránsito.
- Con la finalidad de identificar los posibles riesgos latentes en las vías y así establecer las causas que afectan el flujo vehicular y la seguridad vial, se adelantan acciones como Recorridos de Administración Vial sobre los 14 corredores principales de la ciudad y otros. Para el 2022 se recolectó y gestionó con cada una de las entidades competentes un aproximado 3.000 hallazgos, para el primer semestre del 2023 un total de 1.200 hallazgos relacionados a deficiencias en pavimento, arborización, tapas faltantes, deficiencias en señalización, entre otros. Continuando con la gestión para el segundo semestre de 2023 se gestionaron un total de 768 hallazgos.

**Dificultades**

- Obtención de información de velocidades, esto debido al daño periódico de algunos de los sensores de velocidad y de las deficiencias en la migración de información relacionadas con las plataformas de velocidades, que afectó datos históricos de información dificultando el seguimiento de las medidas tipo piloto y el análisis del comportamiento del corredor.
- Disponibilidad de los Auditores Líderes de seguridad vial, por lo cual se considera importante realizar la capacitación de personal al interior de la SGV para agilizar las inspecciones
- En la implementación de las recomendaciones por parte de las demás entidades, por lo que se requiere que, a nivel de regulación nacional, se vincule y den directrices para la ejecución de acciones producto de las recomendaciones emitidas en las Auditorías/Inspecciones de Seguridad Vial.
- Las medidas de alto impacto que fueron beneficiosas durante su piloto y que se decidió mantener implementadas permanentemente, generaron dificultad para que otras acciones se llevarán a cabo dada las deficiencias de recurso de unidades guía y material logístico tipo cono y maletín. Así mismo, debido a la alta demanda de puntos de gestión de tráfico que requieren ser permanentes en campo no se pudo disponer del servicio de manera constante debido al limitado personal disponible.
- Debido a las condiciones de obra de los corredores se dificulta encontrar puntos para intervención, tanto de intervenciones piloto, como de inspecciones de seguridad vial, debido a las permanentes condiciones de cambio en la circulación, comportamiento de usuarios e infraestructura.

**Retos:**

- Ejecutar recorridos de administración vial a los 14 corredores principales en el marco del monitoreo y seguimiento para mejorar las condiciones de circulación y lograr una mejor articulación con las entidades ejecutoras para priorizar los puntos críticos que surgen desde la SDM.
- El reto en la implementación de los operativos en el marco de los planes éxodo retorno es mejorar la articulación con los organismos de tránsito de los municipios aledaños a la capital, así como la coordinación con las demás entidades a nivel municipal, departamental y nacional para poder gestionar planes conjuntos que mejoren no solo el ingreso a la capital si no el tránsito sobre los corredores en lo que corresponde a la jurisdicción de los municipios vecinos.
- Continuar con la generación del procedimiento y puesta en marcha del otorgamiento de permisos para la circulación de carga pesada y extradimensionada en Bogotá D.C. acogiendo los lineamientos del MinTransporte.
- Continuar con la identificación de problemáticas de congestión y riesgos en seguridad vial para seguir con el planteamiento de acciones para la mejora de la movilidad.

**Pasos por seguir:**

- Implementar 7 pilotos en tramos viales con mejora superior al 15% de la velocidad para completar la ejecución de metas Plan Distrital de Desarrollo.
- Realizar 2 Auditorias/Inspecciones de Seguridad Vial Urbanas para dar cumplimiento a las metas PDD, y continuar con la planeación y ejecución de Auditorias/Inspecciones de Seguridad Vial de puntos críticos en cumplimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial en los sectores donde se presenta alta siniestralidad, además gestionar las capacitaciones en auditorías de seguridad vial con el fin de mejorar la calidad de las mismas.
- La realización del Plan Éxodo y Retorno en los puentes festivos además de los Planes Especiales como el Día Sin Carro y Sin Moto, Semana Santa, Navidad, manifestaciones, entre otros para la siguiente vigencia.
- Continuar con la realización de actividades del PDSV para el componente de Gerencias y la SGV, así mismo continuar con los reportes de seguimiento del cumplimiento de los lineamientos en materia de seguridad vial emitidos por la Oficina de Seguridad Vial y continuar con la identificación de riesgos en vía mediante auditorías de seguridad vial y recorridos de administración vial.
- Desarrollar 14 diagnósticos actualizados con las nuevas condiciones de ciudad, de los corredores principales y la consolidación de información para las rendiciones de cuentas de las 20 localidades para el año 2024.

## 3.9. Movilidad activa

### 3.9.1. Cicloinfraestructura (Implementación y conservación)

**Descripción y estado**

Como meta dentro del propósito 4 (Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible), se estableció la implementación por parte de la SDM de 56 km y la conservación de 46 km. En ese orden, la SDM viene fortaleciendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación y conservación de ciclo-infraestructura.

Una de las acciones orientadas a la implementación de ésta política pública corresponde a la reorganización de las condiciones físicas y operativas de la malla vial de la ciudad para generar un espacio de tránsito exclusivo para los ciclistas, en función de la conectividad, infraestructura, seguridad y confort, entre otros aspectos, que responda al aumento significativo del uso de la bicicleta y que permita a través de una adecuada infraestructura facilitar su movilidad evitando riesgos viales asociados al uso compartido en corredores de la malla vial arterial.

**Logros**

- Del 30 de agosto de 2022 a diciembre de 2023 se adelantaron los estudios de factibilidad y los documentos técnicos de soporte (DTS) de 38.43 km de ciclorruta para realizar los diseños de señalización y posterior implementación en vía. El estado de avance de cada uno de estos proyectos se presenta a continuación:

**Tabla 16. Estado de los proyectos de cicloinfraestructura con DTS (30 ago 2022 a diciembre 2023)**

| PROYECTO | ESTADO | KM |
|---|---|---|
| Par Vial AC 68 - 66 entre Caracas y NQS | OPERACIÓN | 3,7 |
| AV 50 entre CL 63 y CL 61 | OPERACIÓN | 0,5 |
| CL 11 Sur entre Kr 10 y KR 10C Este | OPERACIÓN | 3,18 |
| Calle 83A con Carrera 102 | OPERACIÓN | 6.6 |
| Par Vial con KR 44A y KR 43A | OPERACIÓN | 1.7 |
| KR 98B entre CL 139 y CL 147 - KR 99 entre CL 147 y CL 148 | OPERACIÓN | 0.75 |
| KR 56 entre CL 2 y Av. Américas | DISEÑO | 2.1 |
| KR 28 entre CL 71 y CL 76 | DISEÑO | 1.1 |
| AK 50 entre Av. 1 de Mayo y CL 3 - AK 50 entre Av. Américas y CL 3 - TV 42 entre CL 3 y CL 6 | DISEÑO | 7.49 |
| Av. Américas entre KR 52 y TV 28 | DISEÑO | 3.10 |
| CL 75 entre KR 96 y KR 68 | DISEÑO | 5.88 |
| KR 36 entre CL 18 y Av. Américas | DISEÑO | 0.62 |
| Calle 78 entre Avenida Carrera 68 y Avenida NQS | DISEÑO | 1.71 |

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, 2023

- Como parte del proceso de diseño e implementación de la cicloinfraestructura, se realizó el proceso de socialización y divulgación de los siguientes proyectos: Par Vial AC 68 - 66, AV 50 con CL 63, CL 11 Sur, Calle 83A, KR 56, KR 28 y CL 75 entre KR 96 y KR 68.
- Durante el mismo periodo se realizó la implementación y operación de nueva cicloinfraestructura, la cual suma 9.83km; correspondiente a las ciclorrutas de la KR99, Par Vial KR 44A y KR 43A, Par Vial AC 68 – CL 66 entre Caracas y NQS, CL 11 Sur entre KR 10 y KR 10C Este, y AV 50 con CL 63. Además, se adelanta el proceso de implementación de la ciclorruta de la Calle 83A, la cual cuenta con 6.6km de longitud.
- En septiembre de 2023 se alcanzó la meta definida en el PDD para la implementación de nueva cicloinfraestructura por parte de la SDM, es decir, 56km.
- Con el fin de mantener las condiciones de operación de la cicloinfraestructura existente, se desarrolló la conservación de señalización, es así como del 30 de agosto de 2022 al 31 de diciembre 2023 fueron mantenidos 45.47 km de la cicloinfraestructura existente.

**Dificultades**

- Cruce de proyectos de ciclorrutas con otros proyectos de infraestructura vial (PMT's Vigentes o Segmentos Reservados), razón por la cual fue necesario concertar con las entidades competentes la incorporación de los trazados de ciclorrutas en dichos proyectos.
- Implementación de señalización por fases, debido a que en algunos casos no todos los segmentos viales del corredor de la ciclorruta se encontraban en buen estado, y las intervenciones de mantenimiento a cargo de la UMV se realizaron en diferentes temporalidades.

- En la mayoría de los proyectos de cicloinfraestructura fue necesario adelantar actividades de mantenimiento en la malla vial, y en los casos en que se presentaron segmentos reservados por diferentes Entidades, se ampliaron los tiempos de mantenimiento proyectados.
- Apropiación de la nueva cicloinfraestructura por parte de la comunidad.

**Retos o Alertas:**

- Realizar el acompañamiento al IDU en el proceso de implementación de las ciclorrutas para cumplir con la meta definida en Acuerdo Distrital 761 de 2020, la cual corresponde a 224 km.
- Asegurar el buen estado de la ciclo-infraestructura existente mediante un diagnóstico actualizado que permita priorizar e intervenir de forma oportuna los trazados con mayor deterioro.
- Mantener actualizada la información de diagnóstico de la red de cicloinfraestructura, incorporando los reportes realizados mediante redes sociales y terceros, así como la información recopilada en los recorridos periódicos.

**Pasos por seguir:**

- Terminar de analizar la información espacial de la red de cicloinfraestructura para identificar los tramos discontinuos, y de esta manera implementar los puntos de conexión.
- Ampliar la red de cicloinfraestructura de la ciudad mediante análisis de prefactibilidad y estudios de factibilidad para nuevos proyectos.
- Realizar la priorización de las zonas de la ciudad con necesidad de implementación o mantenimiento de la cicloinfraestructura de manera eficiente mediante los análisis espaciales realizados y la información obtenida durante el periodo de estudio.

### 3.9.2. Cicloparqueaderos

**Descripción y estado**

La Red Distrital de Cicloparqueaderos de Bogotá cuenta con 69.130 cupos acumulados a 31 de diciembre de 2023, distribuidos en tres categorías:

- Cicloparqueaderos intermodales: Son estacionamientos en paradas de transporte que permiten continuar el viaje de otro modo. Este tipo de estacionamientos están principalmente asociados en la ciudad con estaciones del Sistema TransMilenio, inicialmente se han implementado en portales del sistema donde se integran los buses troncales y los alimentadores, en algunas estaciones intermedias y puntos de encuentro.
- Cicloparqueaderos de uso frecuente: Son estacionamientos que se asocian a largas duraciones, donde la seguridad tiene mayor importancia que la proximidad al lugar de destino. En este caso el ciclista se encuentra dispuesto a recorrer un mayor trayecto a pie que en la anterior tipología de cicloparqueadero, con la finalidad que su bicicleta se encuentre en un lugar donde no sufra daños o se exponga al hurto, el motivo del viaje se asocia principalmente a actividades rutinarias como estudiar o trabajar.
- Cicloparqueaderos de uso ocasional: Son estacionamientos que se asocian a duraciones cortas, en estos casos la proximidad al lugar de destino es de mayor importancia que la seguridad. El ciclista prioriza el tiempo de desplazamiento a su lugar de destino desde el momento en el que estaciona su bicicleta, por lo tanto, el mismo debe ser corto.

Frente a cicloparqueaderos se han adelantado acciones relevantes para la consolidación de la red distrital de cicloparqueaderos entre públicos y privados para Bogotá mediante diferentes estrategias:

- *Sellos de Calidad:* Es la estrategia para incentivar la implementación de cicloparqueaderos de uso frecuente en establecimientos como centros comerciales, universidades, entidades, empresas, parqueaderos fuera de vía y colegios.

- *Zona de Parqueo Pago*: Es la estrategia por la cual se disponen cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional en espacios públicos asociados a las Zonas de Parqueo Pago.
- *Retribución Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC):* Es la estrategia por la cual se disponen cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional en espacios públicos asociados al pago compensatorio del sistema.
- *Plan Marshall Acuerdo 780 de 2021:* Es la estrategia por la cual se ofrece un descuento tributario hasta del 120% en el impuesto de ICA, por la implementación de cicloparqueaderos desde la puesta en marcha del acuerdo.
- *Aumentos de Tarifas Acuerdo 794 de 2021:* Es la estrategia por la cual se los parqueaderos fuera de vía pueden acceder al cobro máximo de la tarifa de parqueo de carros si implementan cicloparqueaderos con Sello de Calidad ORO y se disponen gratuitamente.
- *Inventario de Cicloparqueaderos en Parques:* Es la estrategia para la identificación de cupos, mobiliario y ubicación de cicloparqueaderos de uso ocasional en parques, plazas y plazoletas.
- *Inventario de Cicloparqueaderos en Equipamientos:* Es la estrategia para la identificación de cupos, mobiliario y ubicación de cicloparqueaderos de uso frecuente en equipamientos y entidades públicas. Incluyen todos los colegios públicos de la ciudad.
- *Suministro e instalación de Cicloparqueaderos:* Es el proyecto por el cual se implementan cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional mediante un contrato de suministro e instalación a cargo del IDU.
- *Cicloparqueaderos Intermodales:* Es el proyecto por el cual se amplían y disponen cupos de cicloparqueaderos intermodales mediante un contrato de cicloparqueaderos a cargo del IDU.

**Logros**

- Consolidación de la Red Distrital de Cicloparqueaderos con 69.130 cupos acumulados al 31/12/2023 (Público 42.360 y Privado 26.770)
- Estrategia Sellos de Calidad con un acumulado de 36.289 cupos en 352 establecimientos, de los cuales 225 establecimientos con 26.761 cupos corresponden a la categoría Oro y 130 establecimientos con 9.528 cupos corresponden a la categoría Plata. Para el periodo del presente informe se gestionaron 11.863 cupos, 51 sellos categoría oro y 49 sellos categoría Plata. (31/12/2023)
- Realización de la I Bienal Distrital de Cicloparqueaderos en la Semana de la Bici, con la participación de más de 60 establecimientos, premiación de cinco categorías, así como menciones especiales.
- Realización del inventario de cicloparqueaderos en parques, plazas, plazoletas y andenes IDU.
- Seguimiento de la Ley 1811 mediante inventario de cicloparqueaderos en entidades y equipamientos públicos.
- Creación del "*Sello de calidad sostenible*" dirigidos a obras de construcción (cupos temporales)

**Dificultades**

- Instalación de cicloparqueaderos en zonas de influencia de Bienes de Interés Cultural por trámites con IDPC.
- Poca difusión, promoción y divulgación de las diferentes estrategias de cicloparqueaderos, debido a la programación que tiene comunicaciones.
- Poca difusión y divulgación del Plan Marshall entre los contribuyentes, que se traduce en poca participación de los mismos en el programa. Poca claridad sobre cómo los beneficios tributarios se hacen efectivos una vez son autorizados.

**Retos o alertas:**

- Mejorar la divulgación a la ciudadanía sobre su localización.
- Realizar pedagogía sobre el correcto uso de los Cicloparqueaderos.
- Mejorar la calidad de la infraestructura de los Cicloparqueaderos.
- Mejorar e instalar la señalética sobre el correcto uso del Cicloparqueaderos Instalados en el espacio público.
- Desarrollar de II Bienal Distrital de Cicloparqueaderos

**Pasos por seguir:**

- Continuar y promocionar estrategias para gestión de cicloparqueaderos como: sellos de calidad, Plan Marshall - Acuerdo 780 [temporalidad hasta 2024), Acuerdo 794 en relación al aumento de tarifas de parqueo.
- Gestionar la señalización y demarcación para cicloparqueaderos en espacio público, así como la implementación de racks portabicicletas en SITP.
- Promocionar Cicloparqueaderos de eventos masivos, en obras de construcción y ocasiones premium.
- Actualizar y aplicar el Documento Técnico de Cicloparqueaderos con información de la última EM2023.

### 3.9.3. Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)

**Descripción y estado**

La SDM suscribió el Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, cuyo objeto consiste en: "*Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para el desarrollo de la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad – Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC), sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad*", mediante el cual la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVIES LTDA, adjudicataria del contrato, implementó el SBC de la ciudad, y presta este servicio con 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón y 150 manocletas, un accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema. Así mismo, 150 bicicletas cuentan con sillas traseras para niños y niñas.

Dentro de los principales impactos que tiene el SBC para Bogotá D.C. están:

- La ciudadanía tiene a su disposición un SBC como alternativa al uso del transporte privado y aporta varios beneficios para la ciudad.
- El potencial nivel de integración con el SITP de la ciudad, entendiendo las ventajas que puede ofrecer el sistema para mejorar la cobertura del transporte público.
- Inclusión de personas con diferentes capacidades: El SBC facilita el uso del sistema por parte de personas con movilidad reducida, dado que ofrece el servicio de 150 manocletas.
- Inclusión de género: El sistema ofrece 150 sillas porta-niños y niñas ubicadas en las bicicletas del SBC.
- Inclusión económica: con el objetivo de facilitar el uso del mismo por parte de personas con diferentes capacidades de pago, en el marco del contrato, el contratista implementa un precio diferencial del 20% sobre el precio al público por el alquiler de bicicletas del SBC a favor de las personas con menores ingresos, identificadas cómo la población beneficiaria (SISBEN.
- El sistema busca brindar una solución integral a la movilidad de los ciclistas capitalinos, por este motivo dispuso de 300 soportes para la reparación de bicicletas o "ciclotalleres" y cicloparqueaderos, cómo retribución por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público.
- En cuanto al modelo de operación tiene las siguientes características:
    - Propiedad y operación privada
    - Basado en estaciones con anclajes inteligentes para extraer y devolver las bicicletas alquiladas.
    - Zona de operación delimitada con opción de densificación o expansión.
    - Tamaño de la flota delimitado con opción de crecer.
    - Se ubica en espacios públicos como calzada, bahías, plazas, andenes y parques.
    - Desbloqueo mediante aplicativo celular o tarjeta "Tu llave" y requiere la tenencia de crédito o débito en la APP.

**Logros**

- Estructuración, contratación y operación del SBC
- Es sostenible financieramente: el aprovechamiento económico es una figura viable que da cumplimiento a lo esperado. Como parte de la retribución por el uso del espacio público se han instalado 826 cicloparqueaderos para toda la ciudadanía.

- La percepción de inseguridad frente a las estaciones y bicicletas era mayor a la realidad, puesto que el sistema presenta menos hurtos de los pensados.
- No se requiere una inversión pública para contar con un SBC.
- Tener varios supervisores del contrato fue muy acertado porque hay variedad de temas que requieren atención especializada.
- Con corte al último día completo de operación más reciente 31/12/2023, se reportan las siguientes cifras sobre el sistema:
    - 1.696.549 viajes desde el inicio de la operación. 508.525 planes adquiridos desde el inicio de la operación.
    - 296 estaciones instaladas
    - Los usuarios que han utilizado el sistema están en el rango de edades entre 18 y 75 años, siendo el grupo entre 29 y 38 años el más frecuente.
    - El tiempo promedio de viaje ha sido de 17 min entre semana y 22 min fin de semana.
    - La hora donde más se realizan viajes es a las 5:00 pm.

Dificultades

- Es complicado encontrar espacios públicos con las dimensiones necesarias para cumplir los requisitos técnicos, en especial en las zonas más antiguas de la ciudad
- Falta de apropiación de la ciudadanía para evitar la vandalización y el hurto.
- Se debe fomentar los viajes y uso de las manocletas.
- Se presentaron dificultades tecnológicas antes de la operación por no contar con redes 5G.

**Retos y/ o alertas:**

- Incluir a la comunidad para la ubicación de una estación del sistema incrementa las posibilidades de apropiación y solicitudes de reubicación.
- Apoyar al operador con trámites de permisos necesarios o importación de los elementos del sistema para disminuir los tiempos de los trámites.
- Articulación entre las entidades distritales y el operador del sistema para actuar de manera inmediata cuando se presenten hurtos o vandalizaciones.
- Mantener mesas de trabajo frecuentes con el operador para revisar situaciones donde es necesario coordinar las hojas de ruta a implementar.
- Las obras que actualmente se adelantan en la ciudad ha generado que algunas de las estaciones implementadas del sistema tengan que ser reubicadas esto conlleva afectaciones a la ciudadanía que utiliza el sistema.
- Ampliar la cobertura del Sistema.

**Pasos por seguir:**

- Densificación o expansión del sistema en otras zonas de la ciudad.
- Hacer el seguimiento al primer mantenimiento de los elementos del sistema.

### 3.9.4. Ciclotalleres

**Descripción y estado**

Como parte de las obligaciones el contratista M1 TRANSPORTES SUSTENTAVEIS LTDA. SUCURSAL COLOMBIA instaló 300 soportes para la reparación de bicicletas de uso público (ciclotaller), que debe mantener y conservar para el uso gratuito de toda la ciudadanía.

**Logros**

- Haber logrado que este mobiliario estuviera al alcance de los ciclistas para su comodidad y servicio en sus viajes en bicicleta.
- Contar con este servicio complementario para brindar una mejor experiencia de viaje en la red de ciclorrutas, parques, y espacios en los cuales existe tránsito frecuente de ciclistas.

**Dificultades**

- La Instalación de los ciclotalleres en zonas que presentan afectación directa por bienes de interés cultural, bienes muebles, monumentos, entre otros por trámites con IDPC.
- Ubicaciones estratégicas para salvaguardar las herramientas que contienen los ciclotalleres y evitar hurtos y vandalismo.
- Apropiación de la comunidad para el cuidado de los elementos

**Retos o Alertas:**

- Lograr apropiación por parte de la ciudadanía para el cuidado de este mobiliario
- Ubicación de más ciclo talleres para el servicio de los ciclistas y de la ciudadanía en general
- Mejorar la calidad de las herramientas de este mobiliario
- Mejor divulgación a la ciudadanía sobre su localización y pedagogía sobre el correcto uso de los Ciclotalleres.

**Pasos por seguir:**

- Señalización y demarcación de los ciclotalleres en espacio público
- Buscar alianzas estratégicas para el apadrinamiento de este mobiliario y que permitan mayor uso y cuidado del mismo.
- Expansión de este servicio complementario.

### 3.9.5. Registro Bici Bogotá (RBB)

**Descripción y estado**

El registro oficial de bicicletas se inicia en el año 2018 como un sistema único distrital de registro voluntario de bicicletas en el Distrito Capital para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, para realizar las denuncias sobre hurtos de bicicletas y brindar información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta, en el marco de la estrategia de seguridad en contra del hurto de bicicletas y delitos derivados.

A partir del Decreto Distrital 242 de 2021, con el fin de mejorar la seguridad de los ciclistas, se hace obligatorio el registro a través de la página web registrobicibogota.gov.co y se vincula al sector comercial de bicicletas, lo que ha llevado significativamente a tener una base de información relevante que facilita la recuperación de bicicletas hurtadas.

Actualmente, se encuentran registradas 328.749 bicicletas en el Registro Bici Bogotá (31/12/2023). Estos registros se obtienen por medio de la página web y la virtualización total del proceso de registro, jornadas en los Centros Locales de Movilidad, jornadas de registro en vía, jornadas con entidades públicas y privadas y jornadas realizadas por la Policía Nacional con SDSCJ, logrando así superar las metas del plan de desarrollo planteado al inicio de la presente administración.

**Logros**

- Participación de la SDM, la cual está principalmente asociada a la función de promover y reforzar el registro de bicicletas, para lo cual ha articulado con las autoridades de Policía las siguientes acciones conjuntas:

  - Fortalecimiento de las jornadas en vía de registro de bicicletas en la plataforma “Registro Bici Bogotá”, con acciones conjunta entre la Policía Nacional, la SDM, la SDSCJ y las Alcaldías Locales.
  - Se realizan jornadas de inspección, vigilancia y control en establecimientos de comercio de bicicletas con personal de ambas entidades, jornadas de registro en diferentes puntos con alta circulación de ciclistas y alta demanda de hurto.
  - Capacitación a la Policía de vigilancia y tránsito cuya interacción es con ciclistas con el fin de fortalecer el uso de la plataforma “Registro Bici Bogotá”.
- Desarrollo de servicios en la plataforma “Registro Bici Bogotá” para facilitar el manejo por parte de la Policía:
  - Ampliación del registro de información asociada a cada bicicleta con su propietario para facilitar la identificación por parte de las autoridades y ciudadanía en general ante reporte de hurto.
  - Disposición de la opción para consultas mediante el serial de Registro Bici o comprobante de registro, de la información de identificación del propietario, las características de la bicicleta y reporte de hurto.

- Se alcanzó la cifra de más 132.000 bicicletas registradas durante un año en la vigencia 2022, lo anterior como resultado de la obligatoriedad del registro de la bicicleta de acuerdo con el decreto 242 de 2021.
- Del 01/09/2022 al 31/12/2023 se registraron 93.065.
- Se superó la meta propuesta en la Política Pública de la Bici de 115.000 bicicletas, en la mitad del tiempo esperado, alcanzando un acumulado de 328.749 bicicletas a fecha del 31/12/2023).
- Se han recuperado y devuelto a sus propietarios un total de 520 bicicletas, de acuerdo con los datos entregados por la Policía Nacional, con corte a 12 de diciembre de 2023. Esta recuperación se ha dado mediante operativos de control en vía, jornadas de registro y flagrancia, demostrando un trabajo mancomunado exitoso entre las autoridades y el Distrito para la identificación, comunicación y devoluciones a los respectivos propietarios que previamente inscribieron sus bicis en la plataforma de registro.

**Dificultades**

- El desconocimiento del Decreto Distrital 242 de 2021 por parte de establecimientos de comercio alrededor de la bicicleta, en cuanto a las obligaciones que se tienen con respecto al registro de las bicicletas y la verificación de propiedad en la prestación de los servicios.
- Falta de control en la aplicación del Decreto 242 de 2021 por parte de la SDDE en los establecimientos de comercio.
- La estigmatización y mitos existentes alrededor del Registro Bici que generan en la comunidad ciclística desconfianza y falta de credibilidad para realizar el registro de las bicicletas, en su mayoría las que son de alta gama.

**Retos o alertas:**

- Difundir de manera masiva en la ciudadanía la gratuidad y métodos de acceso al Registro Bici a través de los canales establecidos, para evitar que personas inescrupulosas cobren por este servicio, tal como ocurrió en algún momento cuando se inició la puesta en marcha del Registro Bici.
- Promover en la comunidad escolar, junto con el apoyo de la SDE, el IDRD con los padres de familia concienciación sobre la importancia de realizar el registro de las bicicletas de sus hijos menores de edad y del cuidado que deben tener en con el uso de la bicicleta.

**Pasos por seguir:**

- Expandir el Registro Bici hacia los municipios aledaños a Bogotá con los que diariamente hay interacción con ciclistas, con el objetivo de minimizar la oportunidad de hurto, el comercio de bicicletas robadas en

la ciudad o viceversa y aumentar las posibilidades de recuperación, así como a mediano plazo poder hacerlo extensivo a nivel nacional.

- Mejoramiento de la página web de Registro Bici, de forma que entregue más información a la ciudadanía y sea más amigable en su navegación, así como el desarrollo de la App para móviles que permita interactuar con los usuarios y sirva para la consulta de los entes de control, sin violar las leyes de protección de datos.

### 3.9.6. Promoción Bici

**Descripción y estado**

La promoción del uso de la bicicleta ha sido un proceso para estimular que las personas modifiquen sus hábitos de movilidad y hagan de la bicicleta una opción cotidiana. La promoción de la bicicleta es un conjunto de estrategias complementarias a la infraestructura y a la normatividad, relacionadas con las contribuciones que inducen a que las personas opten por el cambio en sus maneras de transportarse en la ciudad.

Las estrategias se basan en actividades de pedagogía, de información, de cultura ciudadana que facilitan la transición de las personas a la bicicleta, para que lo hagan de manera segura. Por lo tanto, se desarrollan diversas acciones, principalmente en terreno, para estimular buenos comportamientos al ciclista. También se realizan acciones dirigidas a otros actores en su relación con los ciclistas.

**Logros**

- Apoyo a la Red Muévete Mejor, que busca promover modos de transporte sostenibles en entidades, empresas o universidades, la SBP ofrece asesoría en asuntos de cicloparqueaderos, en charlas de motivación o diseñando recorridos, caravanas o ciclopaseos.
- Se realizan eventos que buscan promover el uso de la bicicleta y que tienen una realización más amplia del Distrito, como las jornadas de Día sin Carro, las jornadas de movilidad sostenible para las entidades, que son complementadas con diversas actividades lúdicas de promoción del uso de la bicicleta.
- Realización de la Semana de la Bicicleta, que se ha realizado de manera periódica la tercera semana de septiembre, aun en pandemia, y que, de manera directa o indirecta, busca hacer promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Durante la Semana de la Bicicleta se realizan diversas actividades que buscan generar una reflexión sobre la ciudad, y de cómo la bicicleta es una estrategia para mitigar, evitar o resolver problemáticas, y a la vez como una manera de mejorar la calidad de vida a quien opta por este modo de transporte.
- Celebración de fechas importantes como el Día Mundial de la Bicicleta o el cumpleaños de Bogotá, que han logrado transmitir un mensaje de celebración para toda la ciudad mediante diversas actividades de promoción y de relevancia de los ciclistas como protagonistas de la movilidad en la ciudad.
- Realización de dos versiones de la Beca Capital Mundial de la Bicicleta, que incentiva el desarrollo de propuestas de cultura ciudadana que, a través del arte, la cultura y/o la pedagogía social, promueven comportamientos ciudadanos y cambios culturales frente al uso de bici como medio sostenible de movilidad. Se entregaron en total 13 estímulos entre el 2022 y el 2023 a propuestas de organizaciones que, desde la perspectiva de género, desarrollan procesos innovadores de apropiación e inclusión de tecnologías para el mejoramiento de la convivencia y el estímulo al emprendimiento y la economía, aportando transformaciones culturales de la movilidad en bicicleta en Bogotá.

**Dificultades**

- A pesar de los esfuerzos que ha hecho la Administración Distrital, la inseguridad de los usuarios de la bicicleta sigue siendo una de las preocupaciones más significativas, porque una de las explicaciones más comunes para no utilizar la bicicleta es la seguridad, razón por la cual es necesario avanzar en este aspecto para continuar promoviendo el cambio modal.
- A pesar de las campañas dirigidas a ciclistas y a otros actores viales, así como a las medidas de reducción de límites de velocidad, sigue presentándose un número significativo de incidentes, muchos de los

cuales se convierten en lesiones graves o en la muerte de los ciclistas, siendo la inseguridad vial un aspecto a tener en cuenta para entender las dificultades que tiene la promoción del uso de la bicicleta.

**Retos y/o alertas:**

- La población a la cual se debe atender y que no utilizan la bicicleta sigue siendo amplia y mayoritaria, sólo el 7% de los viajes se hace en bicicleta, por lo que la promoción del uso de la bicicleta debe continuar.
- Continuar expandiendo la red de ciclorrutas, y las ciclorrutas existentes mantenerlas en óptimas condiciones, dado que la infraestructura es clave para hacer promoción del uso de la bicicleta. Bogotá no tendría los viajes que tiene, si no fuera en parte por la red de ciclorrutas.
- El SBC demostró ser una manera precisa para hacer promoción del uso de la bicicleta, porque muchos de los usuarios del sistema no solían utilizar la bicicleta antes de la implementación. Por lo tanto, el sistema debe continuar prestando un servicio óptimo y ampliarlo a otras zonas de la ciudad.
- También se debe considerar aumentar el presupuesto dirigido a las campañas de promoción del uso de la bicicleta, dado que el material POP destinado nunca resulta suficiente para cubrir las amplias necesidades de los ciclistas. Ejemplo del material útil que se le entrega a los ciclistas son las luces o los reflectivos, dos elementos que son de gran relevancia en términos de seguridad vial.

**Pasos por seguir:**

- Participar activamente en la mesa regional de la bicicleta, instancia interinstitucional de coordinación de las políticas y acciones relacionadas con la operación, el fomento, y el aprovechamiento económico de los diversos usos de la bicicleta.
- Formulación e implementación de una agenda regional en torno a la bicicleta y sus diferentes usos.

### 3.9.7. Peatones

**Descripción y estado**

La SDM consolidó una estrategia peatonal abordada desde varias perspectivas, que incluyen proyectos desarrollados en términos de formulación de normatividad, acciones en territorio y cooperación internacional, todo esto con el fin de mejorar las condiciones de circulación peatonal, a saber:

Andenes para Peatones: Estrategia con iniciativas para mejorar las condiciones de circulación peatonal, a través de diferentes acciones como se describe a continuación: i. Conservación de andenes por parte de la UMV e IDU; ii. Gestionar y programar operativos de tránsito para controlar el estacionamiento irregular en andenes; iii. Instalación de elementos de protección peatonal; y, iv. Implementación de campañas que contribuyan a cambiar hábitos que afectan el derecho a caminar por Bogotá, por ejemplo, parqueo irregular en andenes, extensión de comercios en espacio público, exceso de velocidad.

Implementación de pasos a nivel como reemplazo de puentes peatonales: Esta iniciativa busca promover los pasos peatonales a nivel, a través del desmonte y/o demolición de algunos puentes peatonales en la ciudad que no ofrecen condiciones de comodidad, seguridad, accesibilidad, entre otras condiciones que hacen que un paso peatonal sea una mejor solución para las necesidades de los peatones.

Proyectos Estratégicos Peatonales: Elaboración de Documentos Técnicos Soporte para la intervención

Día Mundial del Peatón**:** Desarrollo de una agenda Distrital de acciones que permitieron visibilizar que los peatones son “El Actor más importante”.

Día Distrital del Peatón**:** En el marco del Acuerdo Distrital 668 del 2017 el segundo domingo del mes de noviembre la SDM celebró el Día del Peatón mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.

Estudio accesibilidad (CAF)**:** Revisión del estado de la infraestructura de circulación peatonal en términos de accesibilidad universal al medio físico y a los servicios de la ciudad en línea con lo establecido en el POT en donde la accesibilidad es uno de los pilares para lograr una ciudad del cuidado a través de la cooperación internacional (CAF).

Estrategia para la movilidad peatonal (C40): Formulación e implementación de una estrategia a largo plazo para la movilidad peatonal que se desarrolla a través de la cooperación internacional (C40). En el marco del Programa UCAP CAI de C40, financiado por la Embajada Británica en Colombia, se contrató a la firma Steer quien elaboró entregables técnicos asociados a: propuesta de estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales, una batería de indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal, diagnóstico actualizado para la identificación de los tramos de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que deben ser mejorados, andenes emergentes implementados en la ciudad, propuesta de una arquitectura institucional para el mejoramiento y conservación de la infraestructura peatonal, con principios de mejorar las condiciones de circulación peatonal, incorporando acciones climática. Estos entregables fueron entregados a la Secretaría de Movilidad al 26 de diciembre, haciendo cierre al apoyo de cooperación, de manera adicional C40 y Steer pactaron tres meses adicionales de apoyo que tendrán por objetivo acompañar al nuevo Gobierno Distrital en la revisión de estos documentos y determinación de acciones asociadas con la Política Pública del Peatón.

**Logros**

- Con la estrategia andenes para peatones durante el 2023, han sido conservados 31.647 m2 de andenes, imposición de 14,160 órdenes de comparendos por estacionamiento indebido en andenes, instalación de 1.040 elementos de protección peatonal, sensibilizado 26.723 personas en calle y se han llegado a más de 890 mil personas mediante las redes sociales de la SDM, y **1.310** conductores de vehículos sensibilizados con la campaña “Ni cinco minutitos”. (31/12/2023)
- Construcción del documento técnico de soporte para priorizar la Red de Infraestructura Peatonal a intervenir en el marco del contenido programático del POT.
- Elaboración del Decreto de implementación de pasos a nivel como reemplazo de puentes peatonales, en atención a lo establecido por el Acuerdo 833 del 2022.

**Dificultades**

- Coordinar las acciones de conservación de andenes realizadas por el IDU y la UMV para que coincidan con la priorización definida por la SDM.
- Inconformidad ciudadana por la implementación de elementos de protección peatonal en algunos sectores de la ciudad.

**Retos y alertas**

- Cumplir lo establecido por el decreto de implementación de pasos a nivel como reemplazo de puentes
- Disposición de una nueva versión del manual del peatón con una edición especial del cuidado “Bogotá Camina Ciudad de Proximidad”.peatonales.
- Coordinación interinstitucional con las otras entidades involucradas en los temas peatonales.
- Culminar

**Pasos a Seguir**

- Elaboración y adopción de la metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel y del Proyecto de desmonte gradual de puentes peatonales, reglamentado por el Acuerdo 833 del 2022.
- Continuar con la estrategia de andenes para peatones, priorizando operativos de control e implementar elementos de protección peatonal como medidas al estacionamiento irregular en andenes.
- Fortalecer el componente de cultura ciudadana de la estrategia de andenes para peatones se requiere generar un consenso social alrededor del respeto a los espacios peatonales.
- Implementar los Proyectos Estratégicos Peatonales diseñados.

### 3.9.8. Plazoletas

**Descripción y estado**

El Programa Plazoletas Bogotá espacios para todos, es una estrategia de intervención urbana por fases que la Alcaldía Mayor puso a disposición desde el año 2018 con el fin de recuperar, transformar y generar espacio público que priorice la circulación y permanencia de los peatones.

Por medio de la adecuación de espacios viales remanentes o sub-utilizados, se generan puntos de encuentro, actividad y disfrute para las comunidades, fomentando la actividad física y el deseo de recorrer la ciudad, en calles que promueven la seguridad vial. De esta manera se fomenta un mejor uso y aprovechamiento de las calles, ya que éstas conforman el mayor sistema continuo de espacio público de la ciudad.

**Logros**

- Implementación y entrega de la Plazoleta de Verbenal en la Localidad de Usaquén en marzo de 2023. Esta plazoleta tiene un área de 1.047 m2, e incluye la intervención de 207 metros, 6 intersecciones mejoradas y 11 pasos peatonales cebrados.
- Implementación y entrega de la Plazoleta de Patio Bonito en la Localidad de Bosa en julio de 2023. La plazoleta tiene un área de 1.195 m2 y su intervención consideró la adecuación de 1.600 metros, mejora de 3 intersecciones y la implementación de 10 pasos cebrados.
- Reestructuración del programa de plazoletas y se transforma a Proyectos Estratégicos Peatonales (PEP), con el objetivo de continuar recuperando espacio público para las comunidades y potenciar acciones de intervención urbana en Urbanismo Táctico (UT).

**Dificultades**

- Reprocesos y dificultades para conseguir la recuperación del espacio público, dada la resistencia de las comunidades evidenciadas en los procesos de gestión social y participación ciudadana.
- Difícil gestión para obtener las reservas de los CIVs[13] del área de influencia de cada proyecto o el permiso de intervención por parte de la entidad encargada del segmento vial según su estado, resultando en largos tiempos para la implementación.
- Poca agilidad para realizar intervención integral y mantenimiento de la plazoleta o intervención ejecutada. Esto es importante, ya que las acciones con Urbanismo Táctico (UT)[14] requieren de un mantenimiento periódico por su alto grado de exposición al deterioro, vandalismo y contaminación. Lo anterior, involucra la articulación con la UMV o cualquier entidad encargada del mantenimiento del segmento vial objeto de intervención.

**Retos o alertas:**

- Lograr apropiación por parte de las comunidades beneficiadas y de esta manera lograr la sostenibilidad del proyecto en el largo plazo, por lo que se requieren procesos sólidos y articulados con las comunidades.
- Gestionar los recursos con las entidades como el IDU o la UMV encargadas de materializar la obra civil definitiva de este tipo de proyectos de recuperación de espacio público.

**Pasos por seguir:**

[13] "*Código de identificación vial (CIV): llave de identificación única del segmento vial establecido en el Sistema de Información Geográfica del IDU – SIGIDU. Corresponde al identificador del segmento de la red via*l." IDU.

[14] Urbanismo Táctico https://observatorio.dadep.gov.co/publicaciones/abc-cartilla-urbanismo-tactico

- Como meta para el finalizar esta administración se proyectan 3 nuevos puntos de intervención en diferentes localidades:
    - Localidad de Barrios Unidos, con la Plazoleta en el barrio Colombia
    - Localidad de San Cristóbal, con la Plazoleta en el barrio San Pedro y,
    - Localidad de Chapinero, con el barrio El Lago.
- Dar continuidad en la ejecución de los proyectos estratégicos peatonales ubicados en: Calle 71 por Carrera 20 (Barrios Unidos), Calle 28C Sur por Carrera 9B Este (San Cristóbal), Calle 77 Por Carrera 14 (Chapinero).

### 3.9.9. Desmonte del Transporte Público Colectivo (TPC) - SITP Provisional

**Descripción y estado**

El desmonte del Transporte Público Colectivo (TPC) consistió en el retiro de la totalidad de rutas de transporte que eran prestadas por las empresas privadas bajo un esquema individual que propiciaba la denominada *"Guerra del Centavo"*, dando paso a la implementación del 100% del SITP, para lo cual se dio cumplimiento del cronograma de desmonte del SITP - Provisional, el cual tuvo fecha de finalización del permiso transitorio el 31 diciembre de 2021, con un total de 135 servicios desmontados que operaban bajo el esquema de provisionalidad.

- El desmonte definitivo del TPC/SITP Provisional se dio luego de un proceso que se generó a partir del 2014 y que fue culminado por la actual administración distrital, después de diversas prórrogas formuladas por las anteriores administraciones.
- En el marco de la vigencia de los Decretos 068 de 2019 y Decreto 557 de 2021 se han adquirido 2.563 vehículos, y ejecutado alrededor de $380 mil millones de pesos, siendo beneficiarios de estos pagos propietarios de vehículos del TPC/SITP Provisional.
- Sujetos a los procesos de finalización del TPC y SITP Provisional, se chatarrizaron alrededor de 5600 vehículos, los cuales ya no se encontraban en condiciones de prestar el servicio de transporte en la ciudad. TMSA, ha adelantado procesos de selección para la vinculación de flota eléctrica a la operación del componente zonal y, como resultado, el Sistema cuenta actualmente en su operación con e
- **Logros**
- l primer operador público de transporte, La Rolita.
- La implementación de flota 100% eléctrica con 1.485 buses un bus de hidrógeno, y cinco patios talleres 100% eléctricos, ubicados en las localidades de Usme, Suba, Fontibón y Ciudad Bolívar.
- En línea con la política fomentada parte del Distrito dentro de las metas nacionales, se adoptó a través del Decreto 477 de 2013 el Plan de Ascenso Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte Público, el cual tiene por objeto *"(…) la sustitución progresiva de tecnologías tradicionales de combustión interna a tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, en un proceso liderado por la SDM, la Secretaría Distrital de Ambiente y TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del SITP."*
- Tras el desmonte de las 135 rutas provisionales, se sumaron más de 450.000 pasajeros a la demanda del SITP.
- A lo largo del proceso de implementación del SITP, sujeto al desmonte del SITP Provisional se implementaron y consolidaron las Unidades Funcionales (UFO): 6 Fontibón, 7 Fontibón, 8 Perdomo, 13 Usme y 17 Fontibón, consiguiendo de esta manera mejoras operacionales que permitieron absorber la demanda proveniente del esquema TPC y del SITP provisional.
- El último estado reportado por el ente gestor de los recursos disponibles para pago a propietarios; establecido en el Artículo 78 del PDD 2016-2020 y prorrogado por el Artículo 157 del PDD 2020-2024; en el Fondo Cuenta es de un saldo de $11.759.394.763 (con corte al 30 de noviembre de 2023). Se iniciaron procesos de desistimiento a algunos vehículos en los términos establecidos en el Artículo 17 de la Ley 1755 de 2015.

**Dificultades**

- Durante la vigencia de los Decretos 068 de 2019 y Decreto 557 de 2021, no se presentaron la totalidad de los propietarios que podrían acceder a los beneficios de pagos por sus vehículos. Teniendo en cuenta

que con el cierre de postulaciones del Decreto 557 de 2021, tan solo se aprobaron 67 solicitudes de 194 posibles, el 70,61% de los beneficiarios del desembolso de que trata el Decreto perdieron su derecho por el no cumplimiento del total de los requisitos establecidos en el mismo. En el caso del Decreto 068 de 2019 se preveía un total de 2.874 beneficiarios potenciales, de los cuales se acogieron al proceso 2.692 propietarios.

- De los vehículos postulados al Fondo Cuenta, están pendientes por terminar el procedimiento 155 vehículos, algunos con dificultades para finalizar el proceso.

**Retos y/o alertas:**

- A lo largo de los procesos de desmonte del SITP Provisional se veló por garantizar la cobertura parcial o total de los servicios a través de las rutas del SITP en sus componentes zonales y alimentación. Pese a las dificultades, el sistema zonal y alimentador tiene una oferta actual de 480 servicios en toda la ciudad, y se encuentra continuamente sujeto a modificaciones para garantizar el mejoramiento del servicio.
- En aras de optimizar los recursos disponibles para pago de vehículos pendientes en el marco de los Decretos Distritales, se llevan a cabo continuamente mesas entre TMSA, y la SDM, para evaluar alternativas jurídicas que permitan finalizar procesos pendientes y agilizar la destinación de recursos. Es necesario definir la continuidad en el nuevo Plan Distrital de Desarrollo a lo establecido en el PDD 2016-2020 y prorrogado por el PDD 2020-2024, para poder asumir los pagos de los vehículos pendientes por trámite a través del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital.
- Lograr el cambio de mentalidad de los usuarios, para que se apropien del Sistema, reconociendo que el SITP no se contempló como un sistema igual al modelo del Transporte Público Colectivo, por el contrario, buscó optimizar los recorridos, la oferta, la accesibilidad, cobertura y seguridad de los usuarios, a través de mejores vehículos, puntos de parada designados y unificación tarifaria.
- Dar cumplimiento a lo estipulado en el Acuerdo 732 de 2018, mediante el cual se determinaron los objetivos y metas para la promoción y masificación de movilidad eléctrica en la ciudad.

**Pasos por seguir:**

- Gestión de la finalización de los trámites pendientes por los propietarios en el Fondo Cuenta, y definición en el nuevo PDD.
- Seguimiento a la calidad del servicio desde la SDM en aras de garantizar la eficiente operación, cobertura y alcance de los servicios del SITP.
- Ejecución de las alternativas jurídicas o administrativas como fundamentos para el cierre de los procesos pendientes dentro de los marcos de los Decretos Distritales, garantizando la correcta destinación de recursos disponibles, y definición de los necesarios para finalizar todo el proceso de acuerdo a los términos establecidos en los mismos decretos.

### 3.9.10. Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP – FET

**Descripción y estado**

Para contribuir a la sostenibilidad del SITP por medio de la provisión de recursos financieros para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa cobrada a los usuarios, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 383 de 2019, mediante el cual se creó el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (FET), y fueron definidas, entre otras, las siguientes funciones para la SDM: Dictar el reglamento de funcionamiento del FET, definir los mecanismos que se deben implementar para la administración de los recursos del sistema, coordinar las acciones para la estimación de necesidades del FET en el Distrito Capital.

Posteriormente, a través de la expedición del Decreto Distrital 686 de 2019, se estableció que la SDM asumiría la totalidad de funciones de administración del FET desde la vigencia 2023. De conformidad con lo anterior, a partir del primero de enero de 2023, la SDM además de las funciones ya establecidas, asume las siguientes[15]:

- Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET en el Distrito Capital.
- Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo.
- Llevar los registros contables y presupuestales de la transferencia de inversión.
- Presentar al CONFIS Distrital un informe anual que refleje el desempeño financiero, contable y presupuestal del FET.

**Logros**

- Dadas las funciones del Decreto 383 de 2019, modificado por el Decreto 686 de 2019, la SDM mediante Resolución 488 de 2019, reguló aspectos para garantizar la incorporación, disponibilidad, asignación y gestión adecuada de los recursos, así como la adecuada transición en las funciones de administración, planeación y seguimiento a la ejecución de los recursos del FET.
- Una vez superado el tiempo de transición del Decreto, la SDM identificó la necesidad de fortalecer las funciones de administración y seguimiento que realiza la SDM a los entes gestores y delegar la ordenación del gasto de la cuenta presupuestal del FET, por lo cual se expide la Resolución 345191 de 2022, previa socialización con TTSA, y la SDH, derogando la Resolución 488 de 2019.
- Con el fin de dar claridad a la organización interna de la SDM y ampliar las herramientas de seguimiento y administración de los recursos del FET, la SDM adoptó el procedimiento interno PM01-PR13 (también socializado con TTSA y la SDH) de "*Planeación, Operación y Seguimiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado De Transporte Público de Bogotá - FET*" y el PM01-PR13-IN01 "*Instructivo para el seguimiento técnico y presupuestal mensual del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - FET".*
- El FET ha permitido garantizar la prestación del servicio sin tener que trasladar el incremento en los costos del sistema a los usuarios, que se hubiera traducido en un mayor incremento de las tarifas del sistema.
- La SDM ha fortalecido las instancias de seguimiento a la proyección y ejecución de las necesidades de recursos de los entes gestores a través del Comité de Seguimiento Trimestral del FET y de los informes de seguimiento a la ejecución técnica y presupuestal del FET.
- A partir de la adición al Presupuesto General de la Nación, se logró negociar con el Gobierno Nacional y las demás ciudades capitales la asignación de cerca de 618 mil millones de pesos para financiar el diferencial tarifario del SITP de Bogotá en la vigencia 2023.
- Se ha consolidado un equipo de trabajo al interior de la SDM encargado de hacer seguimiento al FET, gestionar flujos eficientes de información entre la SDM y los entes gestores y ofrecer recomendaciones a nivel técnico y presupuestal para la optimización del Fondo.
- Se han creado fuentes sectoriales permanentes para aportar al FET, como es el caso de los recursos derivados de la medida conocida como Pico y Placa solidario.

**Dificultades**

- Se identifica el incremento paulatino del diferencial tarifario, principalmente desde el inicio de la pandemia, debido a la declaración de emergencia sanitaria que restringió la movilidad en la ciudad; esto ocasionó la disminución de la demanda de pasajeros y la modificación de los hábitos y modos de viaje

[15] Con anterioridad a la vigencia establecida en el Decreto 686 de 2019, la cuenta presupuestal del FET estaba a cargo de la SDH. En cuanto a las funciones establecidas en los numerales 2, 3 y 4, estas eran responsabilidad de TTSA.

de los usuarios, situación que no se ha recuperado a los mismos niveles de demanda pre pandemia en el componente troncal.

- Adicionalmente, se presenta un mayor costo del sistema asociado a la implementación del 100% del SITP y la renovación de flota troncal de las Fases I y II. La incorporación de dicha flota en su mayoría corresponde a tecnologías de bajas y cero emisiones.
- En 2019 se requerían 890 mil millones de pesos para cubrir el diferencial tarifario del SITP, mientras que durante el 2023 se proyecta agotar el recurso asignado, correspondiente a 2,99 billones de pesos.
- El incremento del diferencial tarifario ha repercutido en las finanzas del Distrito, en tanto que aún con la asignación de las fuentes alternativas de financiación para el FET y los recursos propios distritales, estos no han sido suficientes para cubrir la necesidad del sistema, por lo tanto, se ha hecho necesario acudir a negociaciones con la Nación para llegar a los 3 billones de pesos requeridos en la vigencia 2023.
- La ejecución presupuestal del FET durante el primer trimestre del 2023, presentó una subejecución de cerca de 345 mil millones de pesos frente al PAC programado, ya que no se contó con los recursos de la Nación proyectados al iniciar la vigencia.
- Como consecuencia del déficit presupuestal por falta de la fuente de recursos proyectados de la Nación, ha sido necesario acudir a programaciones de PAC, emisiones de CDP y CRP con periodicidad mensual y no trimestral como se tiene programado según el procedimiento establecido.

**Retos y/o alertas:**

- Gestionar el aumento de recursos por medio de las fuentes alternativas de financiación existentes y consolidar nuevas fuentes fijas para cubrir el diferencial tarifario del SITP.
- Trabajar en conjunto con los entes gestores para aumentar los ingresos del sistema por tarifa al usuario a través de la disminución de la evasión y la elusión del sistema y la mejora en la prestación del servicio de transporte público.
- Trabajar en conjunto con los entes gestores para propender por mejoras operacionales y de reducción de costos, sin afectar la calidad en la prestación del servicio de transporte público.
- Apropiar y dar cumplimiento a los procedimientos establecidos para la administración, planeación y seguimiento de los recursos del FET.
- Estructurar una propuesta de cofinanciación de algunos componentes del sistema ya adquiridos, en el marco de lo previsto en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023

**Pasos por seguir:**

- Trabajar en conjunto con el Gobierno Nacional para la cofinanciación de infraestructura física, adquisición de vehículos para el SITP con estándares de bajas y cero emisiones, según lo establecido en los artículos 172 y 183 del Plan Nacional de Desarrollo.
- Continuar fortaleciendo la administración, planeación y seguimiento a los recursos que realiza la SDM al FET.
- Asignar los recursos del FET de manera independiente a cada ente gestor cuando inicie la operación de la PLMB.

### 3.9.11. Optimización (Renegociación)

**Descripción y estado**

El artículo 4 de la Ley 2299 de 2023 asignó un monto no inferior a un billón de pesos para la financiación de los déficit operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM y de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP del país, distribuido en partes proporcionales dependiendo del número de primeras validaciones realizadas en 2019, que serán certificadas por los entes gestores y verificado por el Ministerio de Transporte.

Además, establece como plazo hasta el 31 de diciembre de 2023 para renegociar las condiciones económicas y de distribución de riesgos de los contratos, para reducir costos y garantizar la eficiente prestación del servicio de transporte público.

De acuerdo con lo anterior, la SDM acompañó a TTSA, en las actividades de estructuración de las mesas de renegociación de los contratos del SITP, con el fin de identificar alternativas para la reducción de los costos y la continua y eficiente prestación del servicio público de transporte, a partir de la determinación de los efectos económicos adversos derivados de los costos actuales, número de usuarios, riesgos operacionales derivados por la pandemia por COVID-19, entre otras causas.

Dentro de la metodología se definió la realización de tres tipos de mesas: la estratégica, la de optimización y la de resultado. El desarrollo de las mismas, se realizó en cinco fases principales durante el segundo semestre de 2023, de la siguiente forma:

- Fase 1. Convocatoria: Inició el martes 25 de julio de 2023, con la convocatoria por parte de la SDM a los invitados y por parte de TTSA a los 44 concesionarios de los componentes zonal y troncal y el concesionario de recaudo del SITP.
- Fase 2. Informativa: Inició el lunes 31 de julio de 2023, con el desarrollo de la mesa estratégica, en la cual se definieron las temáticas a tratar en las mesas de optimización, los delegados por parte de los involucrados, y la agenda de desarrollo de las mesas.
- Fase 3. Desarrollo de las Mesas de optimización: Inició el 8 de agosto de 2023.
- Fase 4. Concertación.
- Fase 5. Formalización de los Acuerdos.

Una vez coordinadas las actividades, el 31 de julio de 2023 se realizó la primera mesa estratégica con asistencia de la Alcaldesa Mayor de Bogotá, la alta gerencia de TTSA, la SJD, la SDM, el MinTransporte y los representantes de los 44 concesionarios de los componentes zonal y troncal y del concesionario de recaudo del SITP, con el fin de abordar el objetivo, la estructura, los plazos previstos, los cronogramas y las metas esperadas en las mesas de renegociación.

En diciembre de 2023, TRANSMILENIO S.A. remitió a los concesionarios la versión borrador del acuerdo de entendimiento para cada una de las Fases considerando los aspectos mencionados en la etapa III de las mesas realizadas.

**Logros**

- Giro de $618.308 millones a TMSA, por parte del gobierno nacional, destinados a cubrir el déficit del sistema, lo cual contribuye a atender las necesidades de recursos del FET para la vigencia 2023.
- Alta participación y voluntad por parte de los concesionarios en las mesas de trabajo realizadas en el marco de la renegociación de los contratos.
- Avances en el diagnóstico de las problemáticas asociadas a la evasión en los componentes troncal y zonal y en las deficiencias identificadas en la operación del SITP
- Acercamiento frente a la implementación de alternativas de solución frente a las problemáticas identificadas.
- Revisión y priorización de propuesta de mayor interés entre los representantes de los concesionarios y el Ente Gestor.

**Dificultades**

- Lograr la formalización de acuerdos con los concesionarios del SITP, que contribuyan a la reducción de costos del FET y a la mejora en la prestación del servicio del SITP.

**Retos o alertas:**

- Generar acciones conjuntas entre los concesionarios, la empresa de recaudo y TMSA que sean estratégicas y sostenidas en el tiempo para la disminución de la evasión en el componente zonal y troncal.
- Optimizar los costos de prestación del servicio y ajustar la oferta de buses a las necesidades de Bogotá en un nuevo panorama generado por los cambios en los hábitos de viaje (pandemia) y las nuevas infraestructuras que se integrarán al sistema (nuevas troncales y cables).
- Mejorar el servicio a través del ajuste de indicadores que se puedan cumplir de cara al usuario, frecuencias, horarios en función de la demanda de la ciudad y capacidad de los concesionarios.

**Pasos por seguir:**

- Continuar el apoyo y acompañamiento de las mesas de renegociación durante el cuarto trimestre del año.

### 3.9.12. Fuentes Alternativas de Financiación

**Descripción y estado**

Durante el 2022 y 2023 se realizó un análisis técnico y jurídico para determinar la viabilidad de nuevas fuentes alternativas de financiación para el Sector Movilidad, el Fondo de Estabilización Tarifaria y la Agencia Regional de Movilidad (ARM).

A partir de allí, y teniendo en cuenta la proyección del PMSS a 2035, se identificaron posibles fuentes de financiación y en los casos donde es posible el cálculo, se realizó la proyección de recaudo. Algunos casos, como las fuentes de financiación previstas para ARM, dependen exclusivamente de la proyección y ejecución de proyectos y programas, razón por la cual no es viable su cuantificación.

**Logros**

- Dentro de las nuevas fuentes viables técnica y jurídicamente, para implementar en el Sector Movilidad y para aportar al FET están: contribución por estacionamiento fuera de vía, aprovechamiento económico por PMT, estampilla a favor del transporte público, impuesto a las transacciones de compraventa de vehículos, cobro por vehículos afiliados a empresas transportadoras y reestructuración impuesto de vehículos.
- En cuanto a la ARM, la Ley 2199 de 2022 contempla los mecanismos de financiación de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC), que le permitan garantizar su funcionamiento, así como su sostenibilidad y, especialmente, su capacidad de gestión en el corto plazo de los planes, programas y proyectos relacionados con los hechos metropolitanos, dentro de los cuales se encuentran los relacionados con movilidad a cargo de la ARM. Para los proyectos de movilidad la Ley establece unas fuentes específicas: Peajes Regionales, Tarifas o precios públicos por el uso de los Centros de Intercambio Modal, Plusvalía, Contribución regional de valorización, Sobretasa al Impuesto de Delineación Urbana, Autorización para imponer sobretasas a los impuestos administrados por las entidades asociadas a la RMBC, Proyectos financiados con regalías, Cofinanciación de la infraestructura de accesos urbanos y Participación en la contraprestación aeroportuaria.

**Dificultades**

- La implementación de las diferentes fuentes de financiación a excepción del aprovechamiento económico por PMT, para el Sector Movilidad y el FET, dependen de cambios normativos del orden nacional o local. Por esta razón su puesta en marcha está asociada a la generación de proyectos de ley o proyectos de acuerdo y de las correspondientes voluntades políticas que los impulsen.
- En cuanto a las fuentes de financiación especificadas en la Ley 2199 de 2022, cada una de las fuentes tiene aplicación según sea implementada la RMBC y la ARM.

**Retos o alertas:**

- Garantizar acuerdos con los Municipios de la RMBC para la puesta en marcha de las fuentes.
- Incluir en la agenda regulatoria la propuesta de gestión y desarrollo de fuentes alternativas de financiación para 2024 y siguientes vigencias.
- Dialogar con otras ciudades capitales para gestionar la creación de fuentes alternativas de financiación y promover la discusión con el legislativo.

**Pasos por seguir:**

- Desarrollar cronogramas de implementación y puesta en marcha de las diferentes fuentes de financiación planteadas tanto para el Sector Movilidad y el FET, como para la ARM.
- Asignar al interior de la SDM áreas que impulsen la formulación y desarrollo de las fuentes hasta lograr su implementación.

### 3.9.13. Sistema Interoperable de Recaudo - SIR

**Descripción y estado**

El SITP está integrado por los componentes troncal, zonal y el Cable Aéreo de Ciudad Bolívar y se encuentra en proceso de expansión, incluyendo la construcción de infraestructura multimodal. Esta iniciativa incluye el reto de la integración física y operativa y, en algunos casos tarifaria, de los nuevos servicios con el sistema de transporte existente, por lo que la evolución del sistema de recaudo, del modelo de negocio y de los esquemas de interoperabilidad tecnológica son fundamentales para garantizar la interoperabilidad integral entre el SITP actual con los nuevos sistemas. Con base en lo anterior, la SDM inició la estructuración del proyecto SIR, para permitir la evolución del actual sistema de recaudo al nuevo sistema. Con la visión pactada entre las entidades, el SIR deberá:

- Ofrecer a los usuarios múltiples medios de pago para acceder a todos los sistemas de transporte público de Bogotá – Región.
- Garantizar un entorno de recaudo basado en estándares abiertos, o que la ciudad o la autoridad de transporte pueda hacer uso sin restricciones, en el que puedan coexistir e interoperar múltiples recaudadores, con la autonomía para adquirir infraestructura tecnológica y contratar servicios de diferentes proveedores.
- Facilitar el recaudo de servicios adicionales como: cobros de parqueo en vía, estacionamiento público, alquiler de bicicletas compartidas y micropagos, entre otros.
- Dar soporte a la integración tarifaria de los sistemas de transporte público en sus diferentes modos (buses, línea de metro, Regiotram, taxis, bicicletas públicas), realizar una operación integrada con otros sistemas clave de cara al usuario como son los sistemas de control y gestión de flota y el sistema de información al usuario.

**Logros**

- En conjunto con TMSA y EMB se realizó el diagnóstico del actual sistema de recaudo, y se desarrolló el Documento Técnico de Requerimientos del SIR que define la visión y objetivos del SIR a nivel estratégico, define a alto nivel los requerimientos del SIR y presenta el análisis inicial de los escenarios factibles para la transición del actual sistema de recaudo al SIR.
- Socialización de los requerimientos del SIR a potenciales proveedores. Mediante sesiones de trabajo transmitidas de forma abierta y socializadas por los medios digitales de la SDM, TNSA, y la EMB, se presentaron los diferentes componentes que hacen parte del SIR, obteniéndose retroalimentación del diseño conceptual planteado y valores de referencia preliminares de los costos de diseño y de implementación.
- Con base en el documento de requerimientos técnicos del sistema y el documento técnico de soporte STPUB-ET-002-2023, se expidió el Decreto 168 de 2023 que tiene por objeto: "*Crear el Sistema*

*Interoperable de Recaudo para el Distrito Capital - SIR y dictar los lineamientos básicos para su diseño, implementación y operación.*", el cual define a TMSA, como ente gestor del SIR, crea el comité técnico de interoperabilidad y establece el plan cuatro etapas para el diseño, implementación y operación del SIR.

- Suscripción del convenio interadministrativo No 2023-1790 (numeración TMSA) entre la SDM, TMSA y la Agencia de Analítica de Datos (Ágata), esta última goza de acuerdo comercial con el fabricante de la tecnología sobre la cual se opera la actual tarjeta "TuLlave", con el objetivo de aunar esfuerzos para la estructuración del desarrollo e implementación del SIR, así como el uso de y analítica de datos de interés para el Distrito. En este convenio la SDM participa en tres espacios: el comité directivo, el comité técnico y en la supervisión del convenio.
- Suscripción del contrato interadministrativo derivado No. 2716-23 entre TMSA y Ágata, con el objeto de realizar el diseño conceptual de los componentes, propendiendo por la interoperabilidad del actual sistema de recaudo y medio de pago, la definición de la hoja de ruta para la transición hacia un escenario de interoperabilidad de Ciudad-Región y contar con una adecuada analítica de los datos obtenidos.
- Inclusión del SIR en el CONPES DC - POLÍTICA PÚBLICA BOGOTÁ TERRITORIO INTELIGENTE 2023-2032. Este documento CONPES tiene como propósito, "*Posicionar globalmente a Bogotá como territorio inteligente (Smart City)*", y "*busca abordar la insuficiencia de condiciones habilitadoras para desarrollar una inteligencia colectiva de territorio, sustentada en el aprovechamiento de los datos, la tecnología y la innovación y que responda de forma integrada y eficiente a las problemáticas de ciudad.*" Para lo anterior, en el componente de movilidad se incluyó el SIR como uno de los ejes que permitirá la entrega la comodidad del uso de transporte en la ciudad.
- El Distrito realizó las gestiones para que, mediante alianza con la ciudad de Seúl, principal accionista de la empresa T-Money (propietario de la tecnología de la tarjeta TuLlave), y la ciudad de Bogotá se formalizará un acuerdo de cooperación que facilite a Bogotá la información bajo esquemas de custodia y seguridad pactados.

**Dificultades**

- La entrega oportuna de la información de la actual tarjeta y de los nuevos medios de pago. Con esta entrega, se honran los compromisos de la EMB y la EFR con los respectivos concesionarios de estos proyectos de infraestructura de transporte, de forma que los concesionarios diseñen o implementen los sistemas de recaudo haciendo uso de los medios de pago definidos por el Distrito.
- La formalización de un acuerdo con el actual concesionario de recaudo. Para que la interoperabilidad sea una realidad, además de ajustes de carácter técnico, se requiere la entrega de unos módulos de seguridad para la lectura y escritura de la tarjeta, al igual que otros aspectos técnicos y comerciales adicionales.

**Retos y/o alertas:**

- A la terminación del contrato interadministrativo No. 1726-23 entre TMSA y Ágata, la ciudad tendría las especificaciones técnicas, procedimientos y el conocimiento de los sistemas que soportan el actual sistema de recaudo, piezas que son fundamentales para permitir la transición. Un primer reto, sin embargo, será adelantar una negociación con el actual concesionario de recaudo para implementar la interoperabilidad con su sistema.
- Realizar la estructuración del componente comercial-financiero e institucional, integrando los actuales cambios en la gobernanza del transporte de la Ciudad-Región y los nuevos proyectos de infraestructura del transporte que se encuentran en estructuración y/o ejecución.
- Gestionar las fuentes de financiamiento del SIR, actividad que de acuerdo con el Decreto 168 de 2023, se encuentra en cabeza de la SDM.

**Pasos por seguir:**

Según los resultados del contrato suscrito entre TMSA y ÁGATA, las siguientes son las acciones que se necesitan continuar:

- Revisión y negociación contractual del SIRCI, acción a cargo de TMSA.
- Estructura el componente institucional y comercial del SIR (roles, responsabilidades y las correspondientes remuneraciones, entre otros).
- Estructurar y consolidar el ente Gestor del SIR, en los aspectos operativos, para asumir y ejecutar las funciones definidas.
- Estructurar el acto administrativo de implementación para la adopción de la integración del actual medio de pago (TuLlave).
- Gestión de las fuentes de financiación del SIR. Aunque el sistema interoperable de recaudo se incluyó en el CONPES DC de territorio inteligente, no se tienen fuentes de financiación ciertas para las etapas de diseño detallado y de implementación.
- Estructuración y ejecución del diseño detallado e implementación del SIR. Con base en los resultados del contrato entre TMSA y Ágata, se requiere definir la estructura con la que se ejecutará y/o contratará el diseño detallado de los componentes técnico, institucional y comercial-financiero del SIR, y la estructura para su implementación.

### 3.9.14. Transporte Público Individual-Taxi

**Descripción y estado**

Para el servicio de transporte público individual se ha determinado que la propuesta de valor central debe estar orientada hacia el ofrecimiento de una experiencia de viaje positiva, tanto para el usuario como para el prestador de servicio (conductor). Se han identificado aquellos valores específicos sobre los cuales deberán orientarse los proyectos y líneas de trabajo, que corresponden a competitividad, sostenibilidad (ambiental), seguridad, confianza e inclusión, los cuales suman a apuntar a una experiencia positiva de viaje del usuario y del prestador del servicio.

Para lograr la consolidación de la propuesta de valor de *"mejora de experiencia de viaje de usuario y prestador de servicio"*, la SDM se ha planteado un plan denominado "*Sí Voy en Taxi*". Este plan consiste en 6 líneas de trabajo y 2 soportes transversales: Línea 1 Experiencia de viaje, Línea 2 Componente tecnología y plataforma, Línea 3 Medio de cobro y tarifa, Línea 4 Zonas amarillas, Línea 5 Renovación de flota y eléctricos y Línea 6 Promoción del taxi. Dos soportes transversales: formación de conductores y enfoque de género.

**Logros**

- Para el 2022 y 2023, se incorporó la medición del Índice de Satisfacción del Cliente, a través de la Encuesta a usuarios del servicio de Taxi. Este índice vincula la percepción con la importancia dada a cada uno de los aspectos valorados, obteniendo un Índice de Satisfacción General del Servicio para 2023 de 3,1. Esta medición se mantendrá en el futuro para tener comparaciones en dicho índice que reflejan la mejoría en el servicio.
- Se avanza en la implementación de la herramienta de seguimiento a la experiencia de viaje para el usuario a través de un Código QR que permitirá la evaluación del servicio y el acceso a información del vehículo y el prestador en las etapas del viaje. Además, se encuentra en incorporación la evaluación del servicio en la interfaz de la APP MiMovilidad que agrupa varios servicios de la SDM para el ciudadano.
- Se avanza en la implementación de un Modelo de Calidad para el servicio de taxi, como herramienta de medición de la experiencia de viaje. Este involucra la encuesta de percepción anual, en la que los ciudadanos valoran la satisfacción general del servicio de taxi y una encuesta orientada a conductores y conductoras que indique prioridades de intervención en su bienestar y convivencia.
- Se extendió la operación del Piloto de Taxis Eléctricos a través del Decreto Distrital 377 de 2023, en concordancia con la promoción del uso de tecnologías limpias en la movilidad.
- Entre 2022 y 2023 se llevaron a cabo 15 capacitaciones presenciales y 40 capacitaciones virtuales a un total de 2471 conductores, en temas como cultura para la movilidad, seguridad vial y sostenibilidad.

Con apoyo de la SDS y SDDE, Policía de Turismo y el IDT para brindar capacitaciones en: promoción en salud, bienestar, conciencia financiera y turismo.

- Se realizaron 8 semilleros con Enfoque de Género centrados en el reconocimiento y prevención de violencias en contra de las mujeres, por lo que se busca que las y los conductores sean canales de apoyo y orientación a las mujeres víctimas de violencia.
- Se realizaron eventos, publicaciones de redes sociales y piezas de comunicación para promocionar el servicio de taxi y sus beneficios entre la ciudadanía. En agosto de 2022 y 2023 se hicieron eventos especiales para los taxistas en cumplimiento del Acuerdo Distrital 606 de 2015.
- Se realizó el estudio de tarifa de taxi y el aumento de tarifa del 15.5% por medio del Decreto Distrital 013 de 2023.
- Se elaboraron 11 conceptos de viabilización de zonas amarillas, con 8 viables para implementación. Adicionalmente 20 conceptos de zonas amarillas en diferentes localidades.

**Dificultades**

- La presencia de vehículos particulares prestando servicio de transporte individual a través de plataformas informales y la nula o poca legislación nacional sobre el tema, impacta fuertemente la operación de los vehículos de taxi y el modelo de negocio de los actores.
- La normatividad nacional frente a la operación y organización del transporte público individual, tiene muchas falencias y vacíos que afectan el servicio y que repercuten en el trabajo que puede hacer la SDM con el gremio del taxi para mejorar sus condiciones e impactar positivamente la experiencia del usuario.
- En función de las directrices establecidas por el Consejo de Estado de cara a la solicitud de nulidad de la Resolución 2163 de 2016, la adopción de los lineamientos establecidos por la ciudad a través de los Decretos en mención tiene el carácter de OPTATIVIDAD, y por lo anterior, el proyecto no se ha podido implementar adecuadamente.
- El número de vehículos de servicio público individual que transitan por la ciudad varía dependiendo de las condiciones de cada vehículo y crea dificultades al momento de reportar características de la operación y hacer un seguimiento a la misma.
- La percepción de los usuarios frente al servicio y el índice de satisfacción frente al mismo es apenas aceptable y esto afecta el impacto de las políticas de promoción del servicio y la interacción de la entidad con los actores del gremio (conductores, propietarios y empresas)
- La capacitación de los conductores no es obligatoria, lo que hace que la asistencia y el compromiso de estos frente a los espacios de capacitación creados sea deficiente y eso impacta directamente la calidad del servicio.

**Retos o Alertas:**

- Trabajar con el Gobierno Nacional para que reglamente las condiciones de las plataformas tecnológicas de transporte y evaluar en conjunto que se establezcan capacitaciones mínimas obligatorias a los conductores.
- Se debe trabajar con el Ministerio de Transporte para la actualización de las condiciones normativas de este servicio, ajustándose a la realidad operativa del mismo y la subsanación de los errores cometidos en la expedición de la Resolución 2163 de 2016.
- Actualizar los datos del número de taxis (tal vez una actualización del censo de vehículos) para poder contar con datos más certeros de la flota existente.
- Mejorar esta percepción a través de la implementación y evaluación de políticas de seguimiento a la experiencia de viaje, la capacitación continua de los conductores y el acompañamiento a las empresas de taxis.
- Alineado con la política de cero y bajas emisiones se debe finalizar el piloto de taxis eléctricos, dando continuidad a las metas establecidas en la misma y al fondo de reposición.
- En el desarrollo de la inclusión del número único y entrega de código QR por parte del Sistema de Información y Registro de Conductores SIRC, con el apoyo de fábrica de software se viene trabajando en una fase I, para el primer trimestre de 2024 se debe dar continuidad al trabajo que permita la

materialización de estas inclusiones, así como la construcción del nuevo protocolo de conexión con SIRC, como elemento esencial para el ajuste de la Resolución 220 de 2017 y del manual de uso del Sistema, así como la posterior socialización con el gremio de los ajustes que se realicen.
- Adicionalmente, una vez se implemente el proyecto, se hace necesario avanzar en una fase II de desarrollo que permitirá adicionar al código QR funcionalidades adicionales como la calificación del servicio, la validación de tarifas, y el reporte de peticiones, quejas y reclamos.

**Pasos por seguir:**
- Continuar con la implementación de la herramienta tecnológica para el seguimiento de la experiencia de viaje, incluyendo la tarificación como uno de los ejes principales.
- Continuar con la implementación del modelo de calidad de taxi, en cuanto a la aplicación de las encuestas de percepción de usuarios y de percepción de conductores, así como el desarrollo de indicadores para medir la calidad de las empresas de taxi.
- Realizar un estudio que defina las opciones de financiación para el ascenso tecnológico de la flota de taxis de la ciudad y definiciones respecto al piloto de taxis eléctricos.
- Continuar con la capacitación de conductores de la mano de las empresas y solicitar normatividad que haga obligatorias para los conductores estas capacitaciones.

### 3.9.15. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

**Descripción y estado**
De acuerdo con el Registro Distrital Automotor (RDA) con corte a febrero de 2023, en Bogotá D.C. se encontraban registrados 43.324 vehículos dentro de esta categoría. Estos se distribuyen según tipología vehicular de la siguiente manera: automóvil, bus, buseta, camión, camioneta, campero, maquinaría industrial, microbús, motocarro, tractocamión y volqueta. En mayor proporción se destaca la tipología “camioneta” con un total de 27.038 (62.41%) vehículos, seguido por las tipologías “camión, “microbús” y “bus”; con 7.947 (18.34%), 3.982 (9.19%) y 1.251 (2.89%) vehículos registrados, respectivamente.

En relación con la dinámica de viajes dentro de Bogotá D.C. y sus municipios aledaños, en el marco de la última Encuesta de Movilidad, se da cuenta de la tasa de variación con un crecimiento de 1.15% entre 2011 y 2015, y del 1.04% entre 2015 y 2019; correspondientes a viajes mayores a 15 minutos.

Actualmente, se tiene la restricción vehicular a este tipo de servicio de transporte mediante el Decreto 248 de 2016, el cual se encuentra vigente desde el 13 de julio del año 2016. Este Decreto Distrital estableció restringir de manera semanal y rotativa, la circulación de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, clase automóvil, camioneta o campero, con capacidad para cuatro (4) pasajeros (sin incluir conductor), conforme al último dígito de la respectiva placa, entre las 5:30 y las 21:00 horas.

**Logros**
- Elaboración del primer Estudio Técnico posterior a la expedición del Estudio DESS-T-001-2016 denominado “*Evaluación de la medida de restricción de circulación “pico y placa” para los vehículos de transporte especial en el Distrito Capital*”, que dio soporte a la expedición del Decreto 248 de 2016. El estudio STPUB-ET-014-2023 se enfocó específicamente en la “*Revisión de la excepción en la medida de restricción vehicular “Pico y Placa” al Servicio de Transporte Público Especial de pasajeros con actividades misionales en el sector salud*”.
- La revisión permitió estimar a partir de información reportada por SDA, Agremiaciones de Transporte Especial y, E.P.S e I.P.S, la afectación actual a la circulación de los vehículos de transporte especial con actividades misionales en el sector salud, cada día y para cada una de las 5 semanas del esquema rotativo establecido por el Decreto 248 de 2016. Según esta distribución se evidencia una restricción máxima de 170 vehículos al día, 147 vehículos diarios en promedio y 114 vehículos diarios como mínimo que no pueden circular por la malla vial de la ciudad debido a la vigencia del Decreto 248 de 2016.

**Dificultades**

- Desde la entrada en vigencia del pico y placa de transporte público especial mediante el Decreto 248 de 2016, se han recibido solicitudes de aclaración y peticiones para el levantamiento de la medida de restricción vehicular, lideradas principalmente por agremiaciones de empresas de transporte especial con operación en el Distrito. Estas solicitudes se han enfocado principalmente en:
    - Desmonte de la medida restrictiva para el transporte especial.
    - Desmonte de la medida restrictiva para los vehículos de transporte especial que prestan sus servicios a las entidades del Distrito.
    - Desmonte de la medida restrictiva para los vehículos que prestan sus servicios al sector salud en la ciudad.
- La inclusión de las excepciones a la restricción vehicular del Decreto 248 de 2016 dentro del Decreto de Pico y Placa de servicio particular (Decreto 003 de 2023), genera dificultades para actualizar la restricción vehicular y evaluar posibles excepciones adicionales a la restricción del servicio particular.
- Falta de control, seguimiento y registro de comparendos realizados específicamente a vehículos de transporte especial, en particular, en el marco de la medida de restricción dada por el Decreto 248 de 2016.
- Falta de información del número de vehículos y empresas de transporte especial que operan en la actualidad en Bogotá D.C., y sus municipios aledaños.

**Retos y/o alertas:**

- Modificación o actualización del Decreto 248 de 2016 con la respectiva especificación directa en el mismo de las excepciones contempladas, para desligar dichas excepciones de las establecidas para el servicio de transporte particular en el Decreto 003 de 2023. Lo anterior, tomando como base los resultados del estudio de actualización del DESS-T-001-2016, "*Evaluación de la medida de restricción de circulación "Pico y Placa" para los vehículos de transporte especial en el Distrito Capital*".
- Fortalecimiento de los canales de comunicación para la transferencia de datos e información relevante y actualizada con el Ministerio de Transporte**.**

**Pasos por seguir:**

- Actualización del Estudio DESS-T-001-2016, "*Evaluación de la medida de restricción de circulación "Pico y Placa" para los vehículos de transporte especial en el Distrito Capital*". Lo anterior, con el objetivo de identificar y analizar el comportamiento de nuevos patrones de movilidad en este sector del transporte en el radio de acción distrital y regional y, con ello definir la continuidad, acciones de modificación oportunas y posibles excepciones que garanticen la plena prestación del servicio de transporte especial en la ciudad, mediante mecanismos de control y seguimiento efectivos.

### 3.9.16. Tricimóviles

**Descripción y estado**

El proyecto de tricimóviles tiene como alcance formalizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros mediante uso de vehículos triciclos, tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido, en servicio de primer y último kilómetro que se articule con el sistema de transporte público de la ciudad, con base en la Resolución 3256 de 2018 *"Por la cual se reglamenta la homologación de los vehículos clase triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y se dictan otras disposiciones."*.

De acuerdo con el Censo de Bicitaxis de Bogotá realizado en el año 2019, se identificaron 4.646 vehículos en operación, 5.530 personas vinculadas a la actividad de los cuales el 35% ejercen el doble rol de propietarios y conductores, 40% son solo conductores y 24% solo como propietarios.

La SDM cuenta con el resultado del estudio de consultoría realizado en el año 2019 (Contrato 2019-1768) cuyo objeto fue la "*Estructuración técnica, tecnológica legal y financiera para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos de tipo triciclo o tricimóvil no motorizados o con pedaleo asistido para la ciudad de Bogotá".*

El proyecto avanza en gestiones institucionales y diseño del proceso técnico, tecnológico y reglamentario. Sin embargo, es imprescindible contar con la reglamentación de homologación para vehículos triciclos o tricimóviles que deberá expedir el Ministerio de Transporte, la cual no ha sido expedida y por tanto no se tienen las condiciones necesarias para que la autoridad pueda generar la reglamentación final a nivel Distrital e implementar el proceso de otorgamiento de permisos de operación a este servicio.

**Logros**

- Diseño, desarrollo e implementación de un aplicativo para registro básico de información de conductores, propietarios y vehículos que se encuentran activos en la prestación del servicio de manera informal de bicitaxismo en la ciudad.
- Mesas de trabajo, documentos de observaciones y gestiones con el Ministerio de Transporte para plantear las necesidades de reglamentación del servicio, actualización de la norma, homologación del vehículo, seguros, procedimientos para IPAT, RUNT, plataforma tecnológica, trámites.
- Se realizaron comentarios al proyecto de resolución de homologación de esta tipología vehicular, los cuales están siendo aún analizados por el Ministerio de transporte.
- Plan de actualización técnica que incorpora los nuevos puntos de operación del servicio, metodología para actualización de información de oferta y demanda del servicio, planteamientos conceptuales de modelo operacional y de prestación de servicio en el escenario de la formalización del servicio de transporte de pasajeros con vehículos tricimóviles.
- Se han brindado capacitaciones a más de 106 conductores en temas de seguridad vial general en las diferentes localidades.
- Documento análisis y propuesta conceptual de esquema tarifario recomendado para el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos triciclos o tricimóviles, bajo un escenario de formalización.
- Mesas de trabajo con equipo de Dirección de Atención al Ciudadano y propuestas de procedimiento de trámites para habilitación y registro de empresas y vehículos que deberán ser reglamentados bajo un escenario de formalización.

**Dificultades**

- La falta de reglamentación de homologación de vehículos tricimóviles por parte del Ministerio de Transporte, no permite disponer de vehículos homologados que cumplan con las condiciones de seguridad y comodidad para el servicio, ni avanzar en los procesos necesarios para implementación del servicio en un esquema formal.
- Desactualización del instrumento de IPAT (Informe Policivo de Accidente de tránsito) que no incorpora la tipología vehicular de triciclos o tricimóviles generando dificultades en el registro de cifras de siniestralidad.
- Incremento en la prestación del servicio de bicitaxi de manera informal, generando una problemática social y de seguridad que exceden el tema de Movilidad y requieren de atención integral de otras entidades del Distrito y de orden Nacional, para viabilizar los procesos de atención y transformación de la actividad.
- Desactualización de estudios por retrasos en proceso de reglamentación de homologación. El Censo y estudio de estructuración fueron realizados en el año 2019, posterior a la expedición de la Resolución 3256 de 2018.
- Generación de nuevos puntos de operación y nuevos prestadores informales del servicio de bicitaxis en la ciudad. Teniendo en cuenta que no se ha reglamentado el servicio, ha continuado la aparición de nuevos actores prestando servicio de manera informal, generando dificultades con el gremio, comunidad y otros actores, así como incrementando la base de población activa en este servicio.

**Retos y/o alertas:**

- Creación de un fondo con recursos para implementación de un plan de sustitución de los vehículos tricimóviles, que elimine los tricimóviles existentes e incorpore tricimóviles nuevos homologados, otorgando los apoyos económicos a propietarios para el proceso de sustitución y permanencia en la actividad de manera formal.
- Implementar un plan de gestión social y apoyo integral que involucre a las diferentes entidades del Distrito para promover la transformación hacía la formalización del servicio para aquellas personas que pueden permanecer en está y brinde alternativas para aquellos terceros afectados o población que no pueda seguir vinculada a la actividad.
- Fortalecer las capacidades de control para hacer frente a la ilegalidad e incumplimiento de normas en la prestación de servicio.

**Pasos por seguir:**

- Adoptar y generar regulación específica para formalizar la prestación de servicio de transporte público de pasajeros mediante uso de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido, una vez se cuente con la debida homologación de los vehículos por parte del Ministerio de Transporte.
- Actualizar el censo de población y vehículos vinculados al desarrollo de actividad de bicitaxismo en la ciudad, una vez se cuente con reglamentación de homologación por parte del MinTransporte.
- Actualizar estudios técnicos y financieros frente a la operación y prestación del servicio de bicitaxismo en la ciudad.
- Estructurar y promover la creación y financiación del fondo de renovación de vehículos como parte de un programa de sustitución de vehículos tricimóviles.
- Diseñar y desarrollar plataformas tecnológicas para la vigilancia, registro, control del servicio.
- Reglamentar e implementar la asignación de permisos de operación para la prestación del servicio a empresas o personas naturales debidamente habilitadas y que cumplan con los requisitos establecidos en la regulación y respetando el principio de confianza legítima de acuerdo a lo establecido en la Resolución 3256 de 2018.
- Desarrollar programa de gestión social para población vinculada al desarrollo de la actividad de operación y oportunidades para aquella población que no pueda continuar en la actividad.
- Promover la expedición de una normativa por parte del Ministerio de Transporte, que atienda las necesidades planteadas por la SDM.

### 3.9.17. Plan de Movilidad Accesible

**Descripción y estado**

En el marco de lo establecido en el artículo 14 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 se, emitió 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*", que define una serie de medidas proyectadas en los siguientes ejes: Medidas en materia de permeabilidad en el espacio público, medidas en materia de accesibilidad a infraestructura fija, servicio y gestión del transporte público, señalética e Información y medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral, haciendo seguimiento a cada uno de los ejes de acción con todas las entidades involucradas.

**Logros**

- Medidas en materia de permeabilidad en el espacio público: Acompañamiento a la UMV, para la presentación de los planes de manejo de tránsito ante la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, se reciben los cronogramas de levantamiento de información y reporte de avance por parte de los FDL en marzo del 2023, capacitación del diagnóstico de infraestructura peatonal accesible al Fondo de Desarrollo Local de Usme en junio del 2023 y se revisan las condiciones de accesibilidad en proyectos de infraestructura de la ciudad.

- Medidas en materia de accesibilidad a infraestructura fija: para los paraderos del SITP zonal, se realizó la adecuación de 7.531 paraderos de los cuales 7.084 se encuentran activos. A diciembre de 2023 el indicador de avance de paraderos accesibles se encuentra en un 50.8%. Con respecto al troncal se tienen 149 zonas de parada 100% accesibles.
  Asimismo, el DADEP, mediante contrato de concesión 186 de 2020 realizará la intervención de 3.404 zonas duras de paraderos durante los próximos tres años (incluyen paraderos tipo I Módulo, tipo II Tótem y tipo III Cenefa). Dicha oferta de paraderos, contará con la implementación de ayudas tecnológicas (pantallas informativas con descripción de rutas, conexión a internet) y de infraestructura que proponen mejoras significativas para la usabilidad de los mismos, por parte de las PcD`s en su fase de ascenso descenso.
  Se ha realizado el acompañamiento con TMSA, y al DADEP de 861 visitas de campo, con el fin de evaluar las condiciones físicas de los paraderos y priorizarlos para su intervención. Para 2023 se implementaron 31 mobiliarios de paraderos tipo 1, 31 mobiliarios de paraderos tipo 2 y 450 cenefas paraderos tipo 3, distribuidos en toda la ciudad. Así mismo, se trabajó en la actualización de la resolución de paraderos, por lo cual la SDM emitió la resolución 313780 de 2023 *"Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad".*
- Servicio y gestión en Transporte Público: con corte a 20 de diciembre de 2023, de una flota del SITP de 11.134, se tiene un total de 7.717 vehículos accesibles, que corresponde a un avance de la flota vehicular accesible en el SITP del 69.3%. Adicionalmente, de acuerdo con los otrosíes estructurales de los contratos de concesión se tiene que el diseño operacional de los concesionarios se mide en sillas de acuerdo con el anexo técnico de los mismos, así las cosas, a diciembre de 2023, los concesionarios del SITP presentaban un avance del 82,5% en las sillas de la flota accesible. De igual manera de las 562 rutas (zonales, alimentación, troncal, Cable) del SITP, se tiene 375 rutas accesibles que corresponde al 66,7%.
- Señalética e información: Según reporte de DADEP, de las 7.264 zonas de parada operativas del SITP, se cuenta con 4075 (56%) con instalación de módulos braille.
- Medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral: Se desarrollaron en la vigencia 500 acciones, contando con la participación de 1548 personas con discapacidad en las que se realizó procesos de promoción de los enfoques diferenciales, y fortalecimiento en procesos participativos con el Sector. Se realizaron capacitaciones mediante módulos didácticos y experienciales a operadores del SITP, personas con discapacidad y cuidadores y cuidadoras de personas con discapacidad. En el periodo comprendido entre enero a diciembre de 2023 se realizaron 137 sesiones de capacitación con un alcance a 2734 personas y operadores del servicio de 12 concesionarios del SITP. El acumulado en la vigencia 2020-2023 indica 442 sesiones realizadas y 9025 personas capacitadas.
  Durante este año se ha reforzado la comunicación a nivel interno y externo para lograr ampliar el impacto de la comunicación. Con estas publicaciones, en las que promueve el hashtag #BogotáMásAccesible, se evidencia el alto alcance que se ha tenido con la información divulgada.
- Se realizaron 20 mesas técnicas de seguimiento a paraderos del SITP, de las cuales 4 se hicieron durante el año 2023. Se analizan los casos especiales para la implementación, traslado, reubicación, retiro de paraderos, así como su priorización para intervención por parte de entidades como TMS.A., IDU, DADEP y UMV.
- Mesa de seguimiento a la tutela T-192 y al Plan de Movilidad Accesible: Desde el 2019 se han realizado 17 mesas de seguimiento. En el 2023 se han realizado 2 mesas de seguimiento, en donde cada una de las entidades presenta los avances con relación a la implementación del Plan de Movilidad Accesible.

**Dificultades**

- Presupuesto limitado en las diferentes entidades que participan en el Plan de Movilidad Accesible, por lo que limitan el avance y la articulación interinstitucional.
- El tema del Plan de Movilidad Accesible debe ser transversal a todas las áreas y proyectos de movilidad, por lo anterior se hace necesario definir un esquema organizacional que lidere los temas relacionados con el PMA.

**Retos y/o alertas:**

- Implementar el Plan de Movilidad Accesible en Bogotá-Región
- Requerir a las Entidades incluyendo alcaldías Locales (Fondos de Desarrollo Local) para que, de acuerdo con su competencia, asignen recursos para llevar a cabo acciones en pro del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y acceso al transporte público de la población en general y en especial de las Personas con Discapacidad.
- Mejorar los indicadores del Plan de Movilidad Accesible.

**Pasos por seguir**

- Actualizar la normatividad relacionada con el Plan de Movilidad Accesible.
- Continuar con el acompañamiento a las diferentes obras de infraestructura asociadas al transporte público, para que cumplan con los criterios de accesibilidad universal.
- Crear una instancia superior que lidere el Plan de Movilidad Accesible y realice articulaciones con las demás entidades.

### 3.9.18. Transporte intermunicipal

**Descripción y Estado**

*Convenio Soacha Bogotá Soacha*

El 08 de noviembre de 2013 la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Alcaldía de Soacha, el Ministerio de Transporte y el Departamento de Cundinamarca, suscribieron el Convenio interadministrativo 1100100-004-2013, con el objetivo de "*establecer las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, colectivo e individual, en el corredor Soacha – Bogotá D.C.".* El convenio tiene como fecha de finalización el 7 de noviembre de 2023.

Teniendo en cuenta los cambios y las condiciones actuales del sistema de transporte de la ciudad, el 3 de agosto de 2023 la Alcaldesa Mayor de Bogotá D.C., remitió al Ministro de Transporte, al Gobernador de Cundinamarca y al Alcalde del municipio de Soacha, el oficio 2-2023-20776, en el cual se informa que Bogotá no se encontraba interesada como Distrito, en prorrogar dicho Convenio Interadministrativo, por lo cual el 7 de noviembre finalizó dicho convenio.

El 8 de noviembre de 2023 entra en vigencia el convenio 2744 de 2023, suscrito entre la ARM, el Ministerio de Transporte y la Alcaldía de Soacha. Dicho convenio transitorio tendrá una vigencia de 5 meses, en los cuales se definirán las nuevas condiciones de operación del corredor Soacha - Bogotá.

*Corredores de ingreso a la ciudad*

La ciudad cuenta con 8 accesos: Autopista Norte, Vía Suba Cota, Calle 80, Calle 13, Autopista Sur, Autopista al Llano, Vía a Choachí y Vía La Calera, por donde están autorizados recorridos internos a 46 rutas intermunicipales procedentes de diferentes municipios ubicados en el área de influencia del Distrito. Son prestadas por 97 empresas habilitadas por el MinTransporte en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

**Logros**

- Finalizar el Convenio Bogotá Soacha, el cual venía generando una serie de problemáticas, entre las cuales se resaltan las siguientes: afectación a la calidad en la prestación del servicio de transporte en el Distrito Capital, competencia desleal al SITP, riesgo frente a la seguridad de los usuarios por la falta de atención a los lugares de parada autorizados, generación de mayor contaminación ambiental, dada la alta edad del parque automotor.

- Firma del nuevo Convenio ARM, el Ministerio de Transporte y la Alcaldía de Soacha para revisar las acciones a seguir para la prestación del servicio entre Bogotá y Soacha, teniendo como propósito principal, no afectar los usuarios de transporte.
- Se adelantaron diferentes acciones en los principales corredores de la ciudad, en los cuales transita el transporte intermunicipal, así:
  - Calle 80: se elaboró el documento "Necesidad paraderos del servicio intermunicipal en la Calle 80. Área de influencia. Portal 80 hasta carrera 102.", logrando tres paraderos que permitirán distribuir la oferta de vehículos intermunicipales y así mitigar el riesgo de los usuarios del transporte intermunicipal que utilizan el servicio para llegar y salir del sector. Se apoyó la gestión del tránsito de rutas intermunicipales en el Portal 80 entre la carrera 102 y el Portal 80. Se dio inicio a la implementación de prueba piloto con la toma de información para línea base dentro del portal 80 y elaboración del documento STPU-ET-016-2023 *"Análisis de alternativas de operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que opera en la Calle 80 de Bogotá. Caso de estudio: Portal 80 y su zona de influencia"*, sin embargo, analizados los indicadores antes y durante la implementación del piloto, no se evidenció una mejora respecto a la velocidad de ingreso al portal por parte del servicio intermunicipal y los usuarios continuaron descendiendo del bus sobre la calzada rápida de la Av. calle 80. Los resultados del piloto se encuentran consignados en el documento STPUB-ET-036-2023 *"Resultados del Piloto: Análisis de alternativas de operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que opera en la Calle 80 de Bogotá. Caso de estudio: Portal 80 y su zona de influencia***"**
  - Calle 13: se apoyó el desarrollo del piloto sobre la Avenida Américas para la canalización de un carril desde Carrera 56 hasta Carrera 58, para realizar maniobras de ascenso y descenso. Se asistió a mesas de trabajo con las empresas de transporte intermunicipal del corredor de la Calle 13, socializando la problemática del sector de la avenida de las américas y el objetivo del piloto. Se realizaron cuatro capacitaciones en los municipios de Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá, a 170 conductores que prestan el servicio intermunicipal, con el fin de dar a conocer la operación y la ubicación de los paraderos autorizados. Se dio apoyo en la campaña pedagógica dirigida a los conductores intermunicipales y a los usuarios del servicio, buscando cambiar los comportamientos que aporten a una mejora de la movilidad en el corredor.
  - Autopista Norte: se apoyó la prueba piloto realizada en la Autopista Norte entre la calle 192 y Calle 197, en búsqueda de organizar el servicio de transporte público, para mejorar las maniobras de ascenso y descenso de usuarios únicamente en los sitios autorizados.
  - Vía La Calera: se socializó con las empresas de transporte intermunicipal del corredor de La Calera los ajustes de trazado generados por el PMT de la PLMB.
- Se elaboró el documento *STPUB-ET-015-2023 "Evaluación del trazado por contingencia del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que ingresa y sale por el corredor de La Calera hacia y desde Bogotá",* el cual será compartido con la Subsecretaría de Servicios, para que sea tenido en cuenta, en el marco de los Protocolos *"PM02-PR01-ANEXO 1 Autorizar o no los planes de manejo de tránsito (PMT) por obras y/o emergencias y realizar el seguimiento a su implementación" y protocolo PM02-PR04-PT01 "PROTOCOLO OPERACIÓN CENTRO DE GESTIÓN, en el que se dan alternativas de desvíos cuando se presentan fenómenos de afectación a la circulación por contingencias."*
- Se construyó el documento que detalla los requerimientos funcionales para el desarrollo del aplicativo o página web "*Transporte intermunicipal en Bogotá"*, que permita la publicación de trazados autorizados del transporte intermunicipal dentro del perímetro Distrital, así como los paraderos habilitados para el ascenso y descenso de usuarios, horarios y tarifas, y búsqueda de rutas para un usuario que desee acceder al servicio.
- Se apoyó en la construcción de los lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad, específicamente para el servicio intermunicipal.

**Dificultades**

- Se evidenciaron limitaciones para que todas las empresas y conductores hicieran parte de las capacitaciones realizadas en el corredor de occidente. Debido a que la SDM no es el ente gestor del transporte intermunicipal, estas capacitaciones no pueden ser de obligatorio cumplimiento, por lo que no es posible asegurar el éxito del proyecto para mejorar la operación en el corredor con este tipo de acciones.
- La problemática de los servicios intermunicipales es común en todos los corredores, como estacionamiento en vía, regulación y ascenso y descenso en sitios no autorizados, debido al esquema empresarial que tienen diseñado.

**Retos:**

- La RMBC es una oportunidad para lograr que se constituya una autoridad regional (ARM) que se encargue del transporte intermunicipal, en el marco del SITP.
- Migrar hacia una prestación del servicio de transporte público entre Soacha y Bogotá y viceversa, solo con vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte público intermunicipal en el corredor, de manera eficiente y con una flota de mejores condiciones, en términos ambientales y de seguridad.

**Pasos por seguir**

- Realizar mesas de trabajo con ARM, el Ministerio de Transporte y Soacha para definir el esquema de la operación del servicio de transporte entre Bogotá a Soacha y viceversa, que genere un menor impacto a los usuarios.
- Es altamente conveniente que los municipios se adhieran a la RMBC y lograr una eficiencia en la prestación de este servicio, un buen sistema de transporte entre la región con Bogotá y la generación, financiación y gestión de proyectos de interés regional.

## 3.10. Infraestructura multimodal

### 3.10.1. Red de Metro (Línea 1, 2, 3)

*Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB)*

**Descripción y estado**

Es el proyecto de infraestructura más grande del país, con 23,9 km, 16 estaciones, 10 tendrán conexión directa con TMSA y contará con 28 edificios de acceso. Las alimentadoras de la Avenida Ciudad de Cali y de la Avenida 68 permitirán que los ciudadanos se trasladen de manera eficiente, 12 estaciones estarán en edificios laterales y 4 estaciones serán más convencionales, con acceso tipo mezzanine desde el espacio público. Adicionalmente, se construirán 19 kilómetros de ciclorrutas y se adecuarán alrededor de 10 mil biciparqueaderos en las estaciones.

**Ilustración 7. Mapa de la Primera Línea del Metro de Bogotá**

Fuente: EMB, 2023

Actualmente el proyecto se encuentra desarrollándose bajo el contrato de concesión No 163 de 2019 "*Actualización de los estudios y diseños, Construcción Operación y Mantenimiento*" para el cual la SDM está realizando el acompañamiento para el desarrollo del Estudio de Tránsito (ET).

**Logros**

- Aprobación del Tomo 1 del ET Marco, el cual contiene todo el diagnóstico actual del área de influencia del proyecto.
- Definición de puntos críticos sobre el corredor del proyecto, a partir de los cuales en conjunto con el concesionario ML1 y EMB, se han evaluado alternativas dando solución a los posibles impactos que se puedan generar por el proyecto en articulación a la infraestructura existente y a los proyectos de ciudad que se tienen previstos, tales como:

- Definición de alternativa para la zona del PEMP a la altura de la Av. Caracas entre Calle 11 y Calle 12
- Definición de diseño para la estación 8 a la altura de la Carrera 50 por Av. Primero de Mayo
- Definición del perfil del corredor de la Av. Caracas entre Calle 1 y Calle 76
- Articulación con el proyecto de CAMM

- Iniciación de la fase de construcción del proyecto.

**Dificultades**

- Articulación con entidades que se encuentran ejecutando otros proyectos en la ciudad.
- Cumplimiento en las entregas de los diseños definitivos de urbanismo y los análisis de tránsito de las medidas de mitigación.
- Definición de alternativas en articulación con el alcance del proyecto y las necesidades de la ciudad.

**Retos y/o alertas:**

- Aprobación del Estudio de Tránsito.
- Armonización de los proyectos de gestión y mitigación de impactos a la movilidad con el avance de la construcción del viaducto.
- La aceptación y apoyo de la comunidad, lo cual es fundamental para el éxito a largo plazo de un proyecto de transporte.

**Pasos por seguir:**

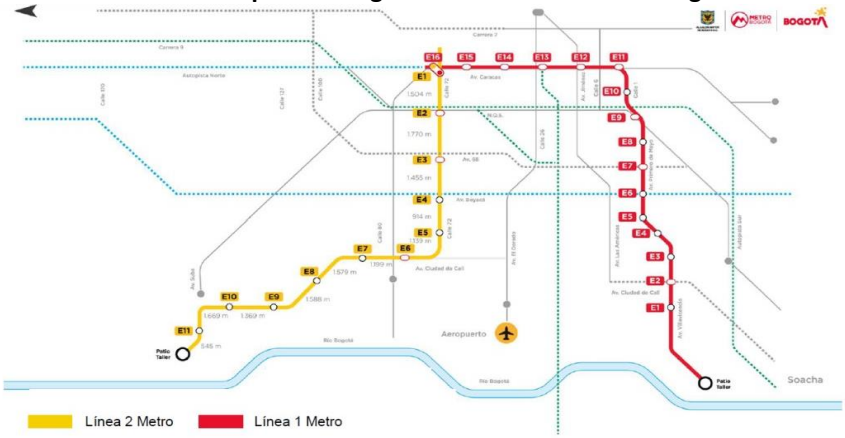
- Apoyo y seguimiento a la EMB, en el desarrollo del proyecto

### 3.10.2. Línea Dos del Metro de Bogotá (L2MB)

**Descripción y estado**

La segunda Línea, que conectará a la Primera Línea que viene desde Bosa y Kennedy en el occidente de la ciudad, empezará en la calle 72 con Caracas e irá por esta misma calle hasta la avenida Ciudad de Cali, continuando por la ALO y la calle 145 hasta el sector Fontanar del Río, donde está ubicado el patio taller. Esta línea subterránea tendrá un total de 15.5 kilómetros repartidos en 11 estaciones.

**Ilustración 8. Mapa de la Segunda Línea del Metro de Bogotá**




Fuente: EMB, 2023

En julio de 2023 la SDM aprobó ET en etapa de factibilidad del proyecto estructurado bajo el contrato interadministrativo 136 de 2021 *"Realizar la estructuración integral del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, incluyendo los componentes legales, de riesgos, técnico y financiero".*

**Logros**

- Cuenta con recursos de cofinanciación del Gobierno Nacional y el Distrito, recorrerá cuatro localidades: Chapinero, Barrios Unidos, Engativá y Suba.

**Dificultades**

- Por ahora el proyecto no ha presentado dificultades, desde la SDM, se realizará seguimiento y apoyo en la siguiente etapa con el fin de reducir posibles dificultades que se puedan generar.

**Retos o alertas:**

- Integración o armonización con los diferentes proyectos de ciudad como la PLMB, corredor férreo del norte y cinco (5) troncales del Sistema TransMilenio, etc.
- Evaluación de los puntos críticos en torno a las estaciones.
- Definición de medidas de mitigación siguiendo los lineamientos requeridos por la SDM, garantizando las condiciones de movilidad y accesibilidad a las estaciones.

**Pasos por seguir:**

- Apoyo y seguimiento en el desarrollo del proyecto en la etapa de estudios y diseños y construcción.
- Red de Regiotram (Occidente y norte).

### 3.10.3. Regiotram Occidente (RTO)

**Descripción y estado**

La SDM, celebró el 29 de octubre de 2020 el convenio interadministrativo 2020-1925 con la EFR, con el fin de realizar el análisis y estudios técnicos, financieros y legales necesarios para evaluar y de resultar viable, la integración física, operacional, tarifaria y del medio de pago del proyecto Regiotram de Occidente. El convenio se encuentra suspendido.

El proyecto se concibe como un sistema eléctrico de transporte de pasajeros con una longitud comercial de aproximadamente 40 km (distribuidos en 25 km en el tramo suburbano, y en 15 km en el Distrito Capital) en vía doble, que conectará los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con Bogotá D.C., disminuyendo los tiempos de desplazamiento y conectando con la PLMB en la estación de la carrera 17 con calle 25. A lo largo de su trazado el proyecto contempla 17 estaciones de pasajeros (8 en la sabana occidental y 9 en Bogotá). Cuenta con Estudio de Tránsito aprobado (SDM-SI-202322401651741 del 24/02/2024).

**Logros**

- La Estructuración de los estudios contempla 8 fases, de las cuales se encuentran ejecutadas las primeras 4:
    - Fase I: Metodología y Plan de trabajo, Preparación y definición de las necesidades para integrar.
    - Fase II – Actualización del estudio de demanda.
    - Fase III – Elaboración pre-diseño operacional de los escenarios.
    - Fase IV – Selección del escenario base de integración. En esta última fase se definió un escenario escalable de integración con Regiotram de Occidente con el SITP de Bogotá. La integración va a comenzar por la física mientras se avanza en la definición y requerimientos del componente tecnológico y financiero.
- Definición del trazado, demandada, puntos de conflicto y desarrollo de alternativas de movilidad para reducción de impactos con la entrada en operación del sistema
- Aprobación del estudio de tránsito requerido para la fase de construcción.

**Dificultades**

- La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), decidió archivar la licencia del proyecto, por lo cual se encuentra adelantando las gestiones correspondientes. Así mismo, se encuentra en gestión la revisión de diseños para las estaciones elevadas que permitan integración con los demás modelos de transporte.

**Retos:**

- Temas técnicos: coordinación con los proyectos e instituciones a cargo para el desarrollo de obras civiles y armonización de las obras a desarrollar, adquisición de terrenos que han sido invadidos a lo largo del corredor férreo, Integración con modos de transporte de la ciudad.

**Pasos por seguir:**

- Finalizar y negociar con el concesionario la inclusión de los resultados de los estudios que actualmente adelantan el IDU y la EFR para lograr la integración física.
- Avanzar con la estructuración y firmas del Acta de Liquidación del Convenio 2020-1925.
- Finalizar los estudios y diseños y gestionar permisos ambientales para proceder con la etapa de construcción.

### 3.10.4. Regiotram del Norte (RTN)

**Descripción y estado**
Se trata de un proyecto férreo que busca mejorar las condiciones de movilidad entre los municipios del norte de la sabana y Bogotá. Se están desarrollando los estudios de factibilidad obteniendo un dimensionado previo de 48 km de longitud y 17 estaciones a lo largo de su recorrido, de las cuales 6 se encuentran fuera de la ciudad. Los estudios de la alternativa a nivel de factibilidad se esperan estén finalizados en el I semestre de 2023. Este proyecto surgió como un acuerdo entre la Nación, la Gobernación y el Fondo de Prosperidad y en la formulación de su prefactibilidad se pensó como una solución de movilidad tipo *"tren de cercanías"* para atender las necesidades de movilidad hacia Bogotá de los municipios colindantes en la Sabana norte. Sin embargo, el proyecto contemplaba todo el trayecto, dentro y fuera de Bogotá, a nivel de superficie, con muy pocas estaciones en Bogotá, y no contemplaba su integración con el SITP de la ciudad.

A partir de la integración de los equipos técnicos del Distrito, surgió la necesidad de realizar ajustes de fondo a la propuesta inicialmente estudiada en la prefactibilidad, pasando el Regiotram Norte de un tren de cercanías a un Regiotram de ciudad-región, plenamente integrado al SITP como una solución de movilidad sostenible dentro y entre los municipios vinculados y el Distrito.

En la actualidad se adelantan los estudios para llevar el proyecto a nivel de factibilidad, estructurando la opción seleccionada de común acuerdo entre la Nación, la Gobernación y el Distrito, que consiste en un Regiotram del Norte desde Zipaquirá hasta el denominado kilómetro 5 en Bogotá.

Es un proyecto de interés Nacional, Departamental y Distrital del cual se espera tener beneficios en la movilidad, conectividad, accesibilidad y competitividad para Bogotá D.C., y sus municipios aledaños como Chía, Cajicá y Zipaquirá, pues se espera que al aprovechar la infraestructura que los vincula a la región mejorarían los tiempos de viaje de los ciudadanos, así como las brechas socioeconómicas.

**Logros**
- Concertación entre la Gobernación de Cundinamarca, EFR, Distrito Capital, Embajada Británica y Findeter de los condicionamientos mínimos de tipología del tren de cercanías entre Bogotá y Zipaquirá, donde se debe dar prioridad al enfoque regional esperando con ello que sea en esta zona donde se capten la mayor cantidad de viajes del sistema.
- Definición del trazado, estaciones, demanda, puntos de conflicto y desarrollo de alternativas de movilidad segregadas con el fin de reducir los impactos en Bogotá.

**Retos:**
- Coordinación con los proyectos e instituciones a cargo para el desarrollo de obras civiles y armonización de las obras a desarrollar.
- Integración con modos de transporte de la ciudad.
- La aceptación y apoyo de la comunidad son fundamentales para el éxito a largo plazo de un proyecto de transporte.
- Fomentar el cambio de comportamiento de los usuarios para el uso de nuevos sistemas.
- Evaluar y mitigar el impacto ambiental del sistema.

**Pasos por seguir**:
- Finalizar estudios de factibilidad I semestre 2023, dando una solución de movilidad integral que sirva tanto a Bogotá como a la Región.
- Los productos de la estructuración del proyecto se radicaron formalmente en agosto antes la UMUS del MinTransporte.
- Definir el tipo de solución que se va a dar a las intersecciones en el norte de la ciudad que van a tener afectación por la operación del Regiotram del Norte.

- Se terminaron los estudios previos, pero no se logró el aval técnico del Ministerio de Transporte. Se tendrán que subsanar los comentarios dados a los estudios para seguir el trámite de CONFIS-CONPES para posterior firma del convenio de cofinanciación.

### 3.10.5. Corredores Alimentadores del Sistema Metro

*Troncal Avenida Carrera 68*

**Descripción y estado**
El proyecto se encuentra en etapa de construcción entre la Av. Carrera 7 hasta la Autopista Sur.
La Troncal de la Av. Carrera 68 tendrá una longitud de 16,9 km desde la Av. Carrera 7 hasta la Autopista Sur pasando por las localidades de Usaquén, Suba, Chapinero, Barrios Unidos Engativá, Teusaquillo, Fontibón, Puente Aranda y Kennedy, ampliación de espacio público y 16.9 km de ciclorruta

El proyecto tiene una sección de cuatro (4) calzadas, las calzadas mixtas con tres (3) carriles por sentido y para el sistema de BRT dos carriles por sentido en estaciones o intersecciones semaforizadas y un (1) carril entre estaciones. Constituido por 21 estaciones a lo largo del corredor, 7 puentes vehiculares, 8 deprimidos y 13 puentes peatonales.

**Logros**
- Armonización de los diseños y operación del Pedregal, Corredor verde y la troncal 68 en el grupo 9.
- Armonización de los diseños con los que fueron licitados para la Troncal en la Avenida Centenario

**Retos y/o alertas:**
- Armonización de los tiempos de intervención de las acciones de mitigación de los planes parciales y estudios de tránsito aprobados para los proyectos aledaños a la troncal 68.
- Solicitudes de controles de cambios por múltiples condiciones que la ejecución de la obra requiere para su correcta terminación.
- Evaluar y mitigar el impacto ambiental por el desarrollo de las obras (tala y traslado de árboles).

**Pasos por seguir:**
- Continuación y terminación de grupos en obra durante el 2024

*Troncal Avenida Ciudad de Cali*

**Descripción y estado**
Se encuentra en etapa de construcción en la Av. Ciudad de Cali entre Av. Circunvalar del Sur hasta la Avenida Manuel Cepeda Vargas

La Troncal de la Av. Ciudad de Cali tendrá una longitud de 23,7 km desde la Av. Circunvalar del Sur hasta la Av. Calle 170 (en construcción Ac. Ciudad de Cali entre Av. Circunvalar del Sur hasta la Avenida Manuel Cepeda Vargas) pasando por las localidades de Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba.

El proyecto representa los siguientes beneficios para la ciudad:
- Vías más amplias, iluminadas y seguras para los habitantes de las localidades de Bosa y Kennedy.
- Ubicación externa de las taquillas.
- Aumento en la frecuencia y velocidad de viaje en el transporte público.
- Estaciones más amplias, cómodas y seguras.
- Interconexión modal con la PLMB.
- Conexión operacional con la Troncal Américas.

- Corredor ambiental sostenible con amplios andenes para peatones, biciusuarios, nueva arborización (994 árboles al final del proyecto, aumento de arbolado actual en un 15%).
- Modernización de las redes y subterranización de servicios públicos (Acueducto y alcantarillado, EAAB, CODENSA, etc.).
- Ciclorruta bidireccional por el costado occidental.

**Logros**

- Evaluación y análisis de la pertinencia de entrega de rampas de acceso para sectores comerciales en el grupo 3 (entre Avenida Villavicencio y avenida Manuel Cepeda Vargas)
- Aprobación de los controles de cambios necesarios en las intersecciones de la calle 42 Sur teniendo en cuenta las variaciones en demanda y avance en construcción de proyectos aledaños.

**Retos y/o alertas:**

- Con la puesta en operación parcial de tramos del corredor, es necesario hacer seguimiento a fin de definir la necesidad de contar con controles de cambios para su adecuado funcionamiento.

**Pasos por seguir:**

- Continuación de la obra y entrega de segmentos funcionales y operativos.

### 3.10.6. Corredor Verde de la Carrera Séptima

**Descripción y estado**

El proyecto Corredor Verde Carrera Séptima busca promover una movilidad más equitativa y amigable con el medio ambiente, al tiempo que la calidad de vida de los residentes y visitantes de la ciudad. La esencia del Corredor Verde radica en la reconceptualización de la Carrera Séptima como un espacio compartido y multifuncional, donde los peatones y ciclistas tienen prioridad sobre los vehículos motorizados. Esto se logra mediante la reconfiguración de la vía para crear amplias aceras, carriles exclusivos para bicicletas y zonas verdes que promueven la convivencia, la recreación y el transporte sostenible. Los estudios y diseños se contemplaron en tres (3) tramos:

Tramo 1: Contempla la adecuación de 900 metros de vía entre la Av. Calle 26 y la Calle 32, incluyendo las intersecciones a nivel que se encuentran sobre el corredor. De igual forma, los diseños incluyen la integración operacional de la actual troncal de la Calle 26 a través de la Carrera 10 y su conexión con Corredor Verde Carrera Séptima (CV7) en la estación del Museo Nacional.

Tramo 2: Contempla los estudios y diseños del corredor entre la Calle 33 y Calle 93A, con una longitud aproximada de 6,5 km, contemplando las intersecciones a nivel que se encuentran sobre el corredor.

Tramo 3: Se localiza en Bogotá D.C. iniciando en la Av. Carrera 7 entre la calle 93A hasta la calle 201, el ramal de la Carrera 6 desde la Carrera 7 hasta la Calle 27, en la Localidad de Usaquén y Chapinero

El proyecto de CV7 trae consigo los siguientes beneficios:

- El Corredor Verde fomenta modos de transporte más sostenibles al brindar un ambiente seguro y cómodo para caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público. Esto contribuye a reducir las emisiones contaminantes.
- Segregación del transporte público y reducción de tiempos de viaje.
- Mediante la creación de espacios peatonales amplios, áreas verdes y mobiliario urbano de calidad, el proyecto busca transformar la Carrera Séptima en un espacio público atractivo y funcional, propicio para el encuentro y la interacción social.

- El Corredor Verde tiene el potencial de catalizar el desarrollo y la inversión en las áreas circundantes, generando oportunidades para el comercio, la cultura y el entretenimiento, y revalorizando los entornos urbanos.
- La inclusión de áreas verdes y vegetación a lo largo del corredor contribuye a la mejora del paisaje urbano, así como a la mitigación de los efectos del cambio climático y la mejora de la calidad del aire.
- Este corredor entra a resolver la conectividad en la avenida Chile o calle 72 con el proyecto de la PLMB.

**Logros**

- Para el desarrollo de estudios y diseños del proyecto se ha mantenido la comunicación con la comunidad y se han desarrollado reuniones con el fin de considerar sus opiniones y sugerencias, de manera que se genere mayor aceptación y compromiso con el proyecto.
- Los diseños van encaminados a privilegiar los modos no motorizados (peatones y bicicletas), preservándolos puntos de interés histórico y cultural a lo largo de su recorrido.
- Armonización con el Plan Parcial de Renovación Urbana “Pedregal”, mediante Decreto Distrital 315 de 2023.
- Cuenta con Estudio de Tránsito (ET) aprobado por parte de la SDM[16]
- El proyecto se encuentra en evaluación de proponentes para el lote 3. Los lotes 1 y 2 fueron declarados desiertos y se volverán a presentar para presentación de ofertas.

**Dificultades**

- Cumplimientos de zonas de carga y descarga reguladas para los locales comerciales a lo largo del corredor y los tiempos establecidos en la normatividad.
- Molestia de la comunidad de Chapinero y Chicó por la eliminación de la continuidad de la calzada occidental, movimiento Norte Sur desde la calle 92 hasta la calle 26. Este inconformismo ha derivado en movimientos y asidero de campañas políticas para deslegitimar el ejercicio técnico desarrollado.
- Por otro lado, durante las obras de transformación, es probable que se generen problemas de tráfico y congestión en áreas cercanas.

**Retos y/o alertas:**

- La reconfiguración de la vía modifica la conectividad entre diferentes barrios y vecindarios a lo largo del corredor, generando mayores tiempos de viaje.
- Coordinación con los proyectos e instituciones a cargo para el desarrollo y armonización de obras.
- Se debe contar con la información clave del proyecto para las citaciones de las alcaldías locales, JAL y Concejo por el proceso de aprobación y posible adjudicación del corredor.
- Mantenimiento del Corredor Verde en condiciones óptimas en el tiempo.

**Pasos por seguir:**

- Volver a abrir las licitaciones de los lotes 1 y 2, zona central desde la calle 29 hasta la calle 99, para su posterior adjudicación.
- Una vez terminado el proceso de licitación se dará inicio a la etapa de construcción.

### 3.10.7. Carriles preferenciales

**Descripción y estado**

Los carriles preferenciales corresponden a los que se encuentran ubicados en el costado derecho de las vías establecidas para permitir el uso preferencial a los vehículos de los componentes zonal, alimentador y dual del SITP y los buses de transporte público intermunicipal de corta distancia que cuenten con paraderos especiales para ese servicio.

[16] Mediante conceptos SI- 202322409062851 (T1), 202322409063121 (T2) y 202322409062991 (T3)

Desde finales de 2014, se han implementado ocho corredores diferentes, que corresponden a 138.8 km de corredor-carril preferencial para transporte público colectivo.

**Tabla 17. Carriles Preferenciales implementados.**

| Carril | Corredor | Resolución Distrital | Fecha de implementación |
|---|---|---|---|
| 1 | Av. Carrera 7 entre Calle 31 y Av. Calle 100 | Resolución 483 de 2014, derogada por la Resolución 560 de 2015 | 24/10/2014 |
| | Extensión del carril preferencial Av. Carrera 7 hasta la Av. Calle 134 | Resolución 560 de 2015 | 17/07/2015 |
| 2 | Av. Carrera 15 entre Av. Calle 72 y Av. Calle 100 | Resolución 182 de 2015 | 20/03/2015 |
| 3 | Av. Calle 72 entre Av. Carrera 7 y Av. Carrera 15 | Resolución 402 de 2014 | 28/05/2014 |
| 4 | Av. de las Américas desde la Av. Ciudad de Cali hasta Carrera 50 | Resolución 833 de 2015 | 20/11/2015 |
| 5 | Av. Norte – Quito – Sur (Av. NQS), desde el puente de Venecia (Carrera 68) hasta la Calle 92 | Resolución 946 de 2015 | 15/12/2015 |
| 6 | Av. Calle 19 entre Av. Caracas y Carrera 3 | Resolución 258 de 2016 | 15/09/2016 |
| | Av. Calle 19 entre Av. Caracas y Av. NQS | Resolución 253 de 2020 | 03/10/2020 |
| 7 | Av. Primero de Mayo entre Av. Carrera 10 y Av. Agoberto Mejía (Carrera 80) | Resolución 093 de 2017 | Tramo 1: 05/06/2017<br>Tramo 2 y 3: 12/07/2017 |
| 8 | Av. Boyacá entre Av. Villavicencio y Av. Calle 134 | Resolución 233 de 2018 | Tramo 1: 10/12/2018<br>Tramo 2: 07/09/2019<br>Tramo 3: 03/10/2020 |

Fuente: Elaboración propia de la SDM - Subdirección de Transporte Público, 2023

En 2018, se implementó la nueva demarcación para los carriles preferenciales, y paulatinamente se ha venido implementando esta sobre los corredores nuevos y existentes; sin embargo, el corredor de la calle 72 no puede ser implementado, debido a las actuales obras de Metro que se adelantan en la zona y que en su área de influencia se encuentra el carril preferencial.

**Logros**

- Implementación de 15,8 km-carril en dos corredores de carril preferencial: Avenida calle 19 entre avenida Caracas y avenida NQS y avenida Boyacá entre avenida Primero de Mayo y avenida Villavicencio.
- Mantenimiento de 65,6 km-carril de la red de carril preferencial.
- Estudio de focalización de horarios de los carriles preferenciales para optimizar su uso y mejoramiento de la interacción con otros actores viales sobre los corredores.
- Estrategias de comunicación y pedagogía para incentivar y concientizar a la ciudadanía sobre el correcto uso de los carriles preferenciales.
- Metodología de priorización de intervención y definición de nuevos carriles preferenciales en la ciudad.

**Dificultades**

- Se decidió no continuar con la estrategia de comunicaciones que se diseñó para el proyecto.

**Retos o alertas:**

- Implementar nuevos carriles preferenciales que complementen al sistema de transporte de la ciudad, teniendo en cuenta el escenario de obras actual y a corto plazo que se tiene proyectado en la ciudad y que no generen traumatismos en la movilidad.

- Mantener la señalización de los carriles preferenciales en buenas condiciones para promover su correcto uso por parte de los actores viales.
- En ocasiones se realizan obras de mantenimiento correctivo sobre el pavimento que afectan la demarcación en las vías y no es señalizado inmediatamente, lo que muestra una intermitencia a los usuarios y posibles confusiones por la continuidad de la medida en la ciudad.
- Mantener en el tiempo una estrategia conjunta de comunicaciones y control en vía para garantizar el buen uso de la infraestructura por parte de los diferentes actores viales.

**Pasos por seguir:**

- Establecer horarios de funcionamiento de los carriles preferenciales para optimizar el uso de la infraestructura en horas en donde el transporte público no es el principal modo de transporte sobre el corredor.
- Diseñar una nueva estrategia conjunta de comunicaciones y control en vía para garantizar el buen uso de la infraestructura por parte de los diferentes actores viales.
- Evaluar mediante la metodología de priorización de corredores de carriles preferenciales, la expansión y continuidad de la red actual.

### 3.10.8. Cables Aéreos

*CABLE AEREO SAN CRISTÓBAL*

**Descripción y estado**

Ubicado en la Localidad de San Cristóbal hacia el sur de Bogotá. El recorrido inicia en el Portal 20 de Julio donde hace transferencia con el Sistema TransMilenio y continúa hacia las laderas de los Cerros del Sur, hacia los sectores La Victoria y Altamira.

El trazado contempla un total de tres estaciones: Estación de Transferencia 20 de Julio, Estación Intermedia La Victoria, Estación de Retorno Altamira.

La construcción de este proyecto fue contratada por parte del IDU mediante contrato de obra IDU-1319-2023 suscrito con la Unión Temporal Cable San Cristóbal, encontrándose actualmente desarrollando actividades de revisión técnica de diseños.

**Logros**

- En el año 2020 se realizó el estudio de actualización de demanda para el Cable Aéreo San Cristóbal, por parte de la SDM.
- Se suscribió y ejecutó el contrato de consultoría 1630 de 2020 entre el IDU y el Consorcio CS cuyo objeto fue "*Actualización, Ajustes y Complementación de la Factibilidad y los Estudios y Diseños del Cable Aéreo en San Cristóbal*". Durante su ejecución, desde la Subdirección de Infraestructura (SI), se realizó acompañamiento, revisión y aprobación de los diferentes documentos generados correspondientes al componente de Tránsito y Transporte para las etapas de Recopilación y Análisis de Información, Factibilidad y Estudios y Diseños Definitivos[17].
- Se suscribió y se encuentra en ejecución el Contrato de Obra IDU-319-2023 cuyo objeto es "*Diseño, Suministro, Montaje, Puesta en Funcionamiento y Mantenimiento del Componente Electromecánico, y Obra Civil de un Sistema de Transporte de Pasajeros por Cable Aéreo tipo Monocable Desenganchable en la Localidad de San Cristóbal en Bogotá D.C.*". Se ha realizado el acompañamiento a la ejecución de este contrato, principalmente en temas de armonización interinstitucional con otros proyectos adelantados por otras entidades en el sector.

[17] El concepto técnico favorable condicionado para el ET de este proyecto fue emitido mediante oficio SI-202222407538541 del 19 de julio de 2022

**Dificultades**

- En el sector, a causa de las condiciones viales y topográficas, se presentaron diferentes retos que se tuvieron que abordar en forma interdisciplinaria con el fin de generar condiciones que mejorarán la accesibilidad de todos los modos de transporte, generando las mejores condiciones de seguridad vial posibles.
- Durante la etapa de contratación, se presentaron dificultades de tipo macroeconómico debido a la inesperada alza en la tasa representativa del mercado, aunado al hecho de que muchos de los componentes electromecánicos del sistema deben ser importados y por tanto cancelados en divisas internacionales, hizo necesario declarar desierta un primer proceso licitatorio para realizar ajustes en el presupuesto inicialmente estimado.
- En el sector se presentan varios proyectos liderados por diferentes entidades (Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, SDHT e IDU, entre otros), lo cual hace que se deba realizar una adecuada coordinación, armonización y sincronización durante las diferentes etapas de maduración de los proyectos.

**Retos y/o alertas:**

- El principal reto que se presenta es la armonización interinstitucional. Actualmente en el sector se encuentra en etapa de obra un proyecto de renovación de redes de alcantarillado por parte de la EAAB, adicionalmente, la SDHT se encuentra próxima a iniciar la etapa de construcción de un proyecto para adecuación de parques en el sector y se encuentra en etapa de estudios y diseños los proyectos correspondientes a mejoramiento de infraestructura peatonal (a cargo de la SDHT) y de construcción de Nodos de Equipamientos en torno al Cable Aéreo, liderado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO), que requieren de una armonización con el fin de evitar que se generen reprocesos en las diferentes etapas.

**Pasos por seguir:**

- Se debe continuar con el acompañamiento a los diferentes proyectos ejecutados en el sector desde el componente de tránsito y transporte, a saber:
  - Cable Aéreo San Cristóbal
  - Nodos de Equipamientos en torno al Cable Aéreo San Cristóbal (Altamira - La Gloria)
  - Proyecto Integral de Revitalización en torno al Cable Aéreo San Cristóbal Grupo 1 (Parques) y Grupo 2 (Andenes)
  - Actuación Estratégica 20 de Julio
  - Barrios Vitales San Blas - 20 de Julio
  - Renovación de Redes de Acueducto y Alcantarillado sector La Victoria
- Adicionalmente, se debe continuar con la revisión del ET para el Proyecto Integral de Revitalización en torno al Cable Aéreo San Cristóbal Grupo 2, para lo cual se deberá realizar una modificación a los sentidos viales aprobados dentro del proyecto de Cable Aéreo para el caso del sector de La Victoria con el fin de garantizar la operación segura del SITP.

*CABLE AÉREO TRES ESQUINAS - FASE I*

**Descripción y estado**

Se encuentra ubicado en la Localidad de Ciudad Bolívar y plantea un trazado con una longitud de 3.340 m, con cuatro estaciones y 139 cabinas aproximadamente, cada una con capacidad máxima de 10 pasajeros.

La capacidad proyectada para el sistema es de 3.014 pasajeros/hora, incluyéndose dentro del proyecto la intervención de aproximadamente 11.719 $m^2$ de espacio público. Las estaciones contempladas para este sistema son: Estación de Transferencia Portal Sur, Estación Intermedia Tres Reyes, Estación Intermedia Santa Viviana II, Estación de Retorno Potosí.

Actualmente el proyecto cuenta con ET aprobado correspondiente a la etapa de Factibilidad. Adicionalmente, se encuentra en estructuración la propuesta de Convenio de Cofinanciamiento a presentar ante el MinTransporte con el fin de poder continuar con la maduración del proyecto.

**Logros**

- Mediante la expedición del Decreto 555 de 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial), se incluyó dentro de la infraestructura a ejecutar en la ciudad el Cable Aéreo de Ciudad Bolívar, sector Norte y con una posible extensión a futuro con el Municipio de Soacha.
- El IDU suscribió el Convenio de Cooperación COO1082 con la Agencia Francesa de Desarrollo con el fin de elaborar el "*Estudio de Factibilidad para un Cable Aéreo en la Zona Norte de Ciudad Bolívar – Bogotá*". Durante la ejecución de este convenio, se realizó acompañamiento por parte de la SI al componente de Tránsito y Transporte mediante la entrega de información secundaria, la revisión y aprobación de la metodología de trabajo y del ET generado[18].

**Dificultades**

- La principal dificultad, se encuentra relacionada con la disponibilidad del espacio público existente en el sector, lo cual hace necesario que se generen cambios de sentido vial con el fin de garantizar la circulación segura de los vehículos.
- Por otro lado, en el caso de las estaciones, el proyecto contempla un alcance de intervención puntual limitado a la manzana donde se desarrollará la estación. Esta situación hace que no sea posible plantear un proyecto integral que dé una respuesta a las necesidades de los usuarios del cable, que adicionalmente corresponde a los actores más vulnerables. Esta situación se planteó en diferentes mesas adelantadas con el IDU y se espera que en las siguientes etapas del proyecto se tenga en cuenta con el fin de mejorar las condiciones del mismo.

**Retos o Alertas:**

- Si bien el ET del proyecto cuenta con un oficio de aprobación, el mismo corresponde únicamente a la Etapa de Factibilidad y en este se expone claramente la necesidad de realizar una reconfiguración de los sentidos viales en diferentes puntos con el fin de generar una circulación segura para los vehículos. A esta condición se le deberá realizar seguimiento en las siguientes etapas del proyecto.

**Pasos por seguir:**

- Se está adelantando el proceso para el trámite del convenio de cofinanciación con el Ministerio del Transporte. Se debe continuar con el apoyo en la elaboración de los documentos necesarios para la generación de este convenio con el fin de que se pueda continuar con la maduración del proyecto.
- De igual manera, se deberá verificar en la siguiente etapa el cumplimiento de las condiciones planteadas en el oficio de aprobación del ET de la etapa de factibilidad, relacionadas con los cambios de sentidos viales solicitados, así como la ampliación del área de intervención propuesta con el fin de generarse una solución integral para el manejo de los modos más vulnerables.

*CABLE AÉREO CENTRO HISTÓRICO:*

**Descripción y estado**

Actualmente se encuentra en ejecución del contrato IDU-1735-2022 "*Factibilidad de dos Sistemas de Transporte por cable aéreo para las localidades de Santafé y la Candelaria y de obras complementarias, en Bogotá D.C.*"

[18] La aprobación del mencionado ET correspondiente a la etapa de Factibilidad se emitió mediante oficio SI-202322404639641 del 23 de mayo de 2023.

- *Cable Norte:* La ubicación y el componente de urbanismo de las cuatro estaciones del Cable Norte Sector Motriz San Diego, de la Estación Intermedia la Macarena, de la Estación Monserrate y de la Estación Universidades.
- *Cable Sur:* Comprende cuatro estaciones que son: Estación sector san Bernardo, Estación intermedia, sector las cruces, Estación sector los Laches y Estación Sector Egipto. Su ubicación y componente de urbanismo se describen a continuación.

La SDM, aprobó la metodología para la elaboración del Estudio de Tránsito el 13 de junio del año en curso[19]. El proyecto se encuentra en desarrollo de los estudios que según los plazos establecidos en el contrato.

**Logros**

- Definición del trazado a nivel de prefactibilidad que atiende al mayor número de usuarios entre la Avenida Caracas (que tendrá el metro elevado entre la calle 1 y la calle 72) y los barrios ubicados en la zona oriental, que hoy día tienen difícil acceso al transporte.
- Armonización e inclusión de espacios para las estaciones de inicio en el Plan Parcial Calle 26 y Plan Parcial San Bernardo.

**Dificultades**

- La campaña de exploración geotécnica no se ha podido adelantar de forma cómoda y segura a la altura del barrio los Laches, puesto que las personas aledañas a los trazados del corredor se han opuesto a la construcción y diseño del mismo, puesto que podrían verse afectados por la compra predial y su probable desplazamiento a otras zonas de la ciudad.
- Armonización de las obras con el Plan Estratégico de Manejo y Protección del Centro Histórico - PEMP, puesto que el desarrollo de la estación mecánica de Monserrate, puede afectar los principios definidos en este instrumento de planeación.

**Retos o alertas:**

- Acompañar el desarrollo del ET para definir las medidas de mitigación necesarias e implementar los espacios para modos no motorizados, teniendo en cuenta la intermodalidad del proyecto y la necesidad de transporte y conexión en estas zonas de influencia en donde se tendrán las estaciones.
- Se debe contemplar el diseño de los andenes del área de influencia de las estaciones para garantizar la trayectoria segura y accesibles de todos los usuarios a las estaciones. Actualmente, en los puntos donde se propone la implementación de las estaciones, los andenes son insuficientes o inexistentes.

**Pasos por seguir:**

- Aprobación del ET, diseños de señalización y contar con todos los permisos de las demás entidades, para la ejecución del proyecto.
- Obtener la financiación para las siguientes etapas de construcción del proyecto.

### 3.10.9. Ciclo Alameda de Medio Milenio - CAMM

**Descripción y estado**

El IDU realiza la complementación, ajuste y elaboración de los estudios y diseños, además de la ejecución de las obras de los Tramos 1 y 2 de la CAMM, mediante el Contrato IDU 1777 de 2023 *"Complementación, ajuste o elaboración de los estudios y diseños, y la ejecución de las obras de los tramos 1 y 2 de la Ciclo Alameda Medio Milenio, en la ciudad de Bogotá D.C.".*

[19] Mediante el oficio SI 202322405151371

El contrato comprende la implementación de 9,68 km de ciclorrutas, 109.538,4 m² de Espacio público, 5 unidades de Cicloparqueaderos y el reforzamiento de los puentes que cruzan sobre el Canal Albina y Canal Río Fucha, en el trazado que se observa a continuación.

El IDU realizó la reconceptualización del proyecto, priorizando el Tramo 1 y Tramo 2, manteniendo el trazado que se evaluó en las etapas previas del proyecto, aunque se presenta una variación en el alcance, planteando la estrategia de conservación con el fin de realizar la intervención integral en el mejoramiento de la estructura del espacio público peatonal, mejoramiento de la malla vial e inclusión de la ciclorruta, sin realizar afectaciones sobre las redes de servicios públicos.

Como resultado de la reconceptualización desde el IDU se solicitó el apoyo de la SDM con el fin de evaluar el impacto que generará la CAMM en las vías por donde se tiene planteado el trazado del proyecto, para lo cual desde la SDM se generó un Análisis Estratégico de Movilidad, que sintetiza las recomendaciones a tener en cuenta para cada una de las especialidades evaluadas (infraestructura, transporte público, transporte privado, movilidad activa, entre otros)[20].

El acta de inicio del proyecto se suscribió el 13 de junio de 2023 y se estima que el inicio de la obra comience en enero de 2024, una vez surtida la etapa de recopilación de información, diagnóstico y estudios y diseños.

**Logros**

- Se consolida el uso de la bicicleta, generando infraestructura cómoda, segura y directa para realizar los desplazamientos de norte a sur y viceversa, atendiendo sectores de la ciudad que en la actualidad presentan un déficit en la oferta de infraestructura para ciclistas.
- Se promueve la cultura de movilidad sostenible, mediante la implementación de una infraestructura adecuada para el uso de los ciclistas y espacio público para el uso y disfrute de los peatones.
- Se logró la definición del trazado definitivo, propuesta de las intersecciones a intervenir y posibles armonizaciones con proyectos de interés para la ciudad.

**Dificultades**

- Debido a la consolidación que presenta la ciudad en el trazado que tendrá la CAMM en sus tramos 1 y 2, ejecutar una propuesta de diseño que aporte a la pirámide invertida de la movilidad y genere un equilibrio entre todos los modos de transporte presentes en el sector ha representado una dificultad en el avance del proyecto.

**Retos y/o alertas:**

- Se debe adelantar un proceso de socialización con la comunidad, que implique la participación ciudadana asertiva, que resalte los aspectos positivos del proyecto y su aporte a la movilidad activa de los peatones y biciusuarios, principalmente.
- En el subtramo 6, correspondiente al sector del Restrepo, se debe tener en cuenta las variaciones que se presentan en el perfil de la Carrera 24G, ya que se evidenció en terreno maniobras de cargue y descargue de mercancía, las cuales serán afectadas por la implementación del proyecto, lo cual implica un reto desde del componente social con los comerciantes del sector.
- Desde la entidad se presenta un reto importante en cuanto a la armonización del proyecto con las 29 intersecciones semaforizadas que existen a lo largo del trazado de los tramos 1 y 2, no solo de manera operativa sino también de manera física respecto al mobiliario y las complementaciones que se deban hacer a los mismos, lo anterior debido a la implementación de la cicloinfraestructura y la adecuación o complementación para generar pasos seguros para los peatones en cada uno de los accesos de las intersecciones en cuestión.

[20] documento remitido al IDU mediante comunicación SI-202222410611081 del 30 de diciembre de 2022.

- La operación de las distintas rutas de transporte público a lo largo del corredor, para lo cual es necesario realizar una correcta coordinación con TMSA.

**Pasos por seguir:**

- Teniendo en cuenta la etapa en la que se encuentra el proyecto, el paso a seguir es brindar el acompañamiento necesario al contratista actual del contrato, con el fin de realizar las definiciones necesarias, en pro de obtener un diseño claro, viable y que aporte a la seguridad vial de todos los actores viales.
- A partir de estas definiciones, en función del acuerdo entre IDU y SDM, situación incluida dentro de las especificaciones del contrato en el Capítulo Técnico No 3 Tránsito y Transporte, se podrán presentar requerimientos en torno a la revisión o elaboración de los respectivos análisis de tránsito que soporte estas propuestas, además de las aprobaciones que debe emitir la SDM.

### 3.10.10. Red del Borde Occidental

*Avenida Calle 13*

**Descripción y estado**

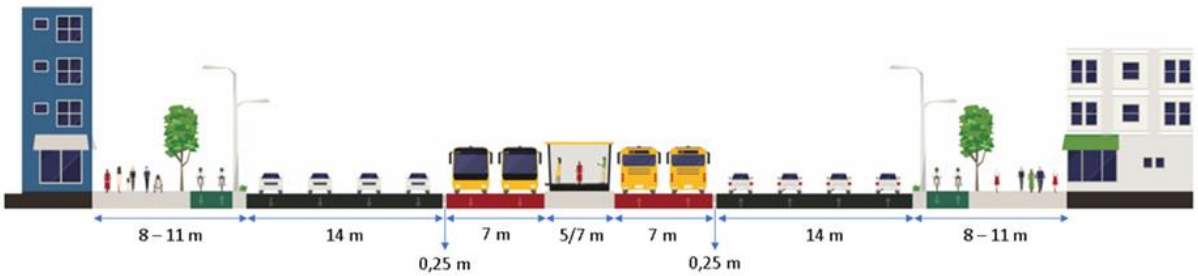
En el marco del contrato de ingeniería de valor 501 de 2022 del IDU, se tienen previstas obras para la ampliación de la Avenida Calle 13 entre Puente Aranda (Carrera 50) y el Río Bogotá, dado que este corredor es uno de los más importantes de ingreso de carga a la capital y sobre este funciona infraestructura logística especializada que se concentra en la Zona Franca a la altura de la Carrera 106. De la misma manera, se plantea su inclusión al Sistema TransMilenio de la ciudad para atender la creciente demanda de transporte público ligada a la densificación poblacional del sector.

El diseño geométrico propuesto contempla las características técnicas mínimas para dar funcionamiento al corredor garantizando una velocidad de diseño de 60 km/h, para las calzadas de tránsito mixto y BRT y 30 km/h para vías de servicio e intersecciones para brindar condiciones de comodidad, funcionalidad y seguridad al usuario.

El perfil está conformado por una calzada por sentido de aproximadamente 21 metros de ancho en donde se incluye el Sistema TransMilenio y 4 carriles de tránsito mixto, excepto en los casos en que se cuenta con un único carril del sistema BRT. El ancho del espacio público es irregular, pero se deja una sección mínima de 8 metros, franja suficiente para la circulación peatonal y de biciusuarios.

En la siguiente Figura se presenta la sección vial tipo del Proyecto.

**Ilustración 9. Sección vial tipo de la Avenida Calle 13**




Fuente: Informe Técnico de Diseño Geométrico Avenida Centenario, 2021

En la siguiente figura se presenta de manera general el trazado del Proyecto, destacando las principales intersecciones, pasos elevados y la infraestructura prevista para el sistema BRT.

**Ilustración 10. Esquema del trazado de la Avenida Calle 13**

Fuente: Informe Técnico de Diseño Geométrico Avenida Centenario, 2021

Actualmente, el proyecto se encuentra en contratación a partir de 5 lotes en que se dividió el Proyecto:

- El Lote 1 que corresponde a la intersección de Puente Aranda está en ejecución en etapa de preconstrucción.
- El Lote 2 (Puente Aranda hasta la Carrera 69F) está en proceso de formalización del contrato.
- Los lotes 3 y 4 fueron declarados desiertos el 31 de agosto. Luego de las mesas de técnicas con el IDU, no se ha definido si se presentará por tercera vez el proceso de licitación.
- El Lote 5 que corresponde al Patio Taller del Sistema TransMilenio, localizado en el costado Norte junto al Río Bogotá, se encuentra en estructuración para la contratación.

**Logros**

- Desde la SDM se realizó el Estudio de Tránsito (ET) acompañando el proceso de Ingeniería de Valor del Proyecto para su salida a contratación.
- El apoyo interinstitucional desde la Entidad abarcó la atención de solicitudes puntuales y la socialización del proyecto a la comunidad, mostrando las bondades de la propuesta para el corredor y su articulación con otros proyectos y la malla vial actual de la ciudad.

**Dificultades**

- Se resalta la falta de información secundaria actualizada que facilitara la construcción y calibración de los diferentes modelos. Luego de optimizar los recursos se consiguió realizar conteos motorizados y no motorizados sobre los principales puntos de interés dentro de la movilidad actual del corredor, aforos que permitieron la realización de los diferentes análisis al interior del ET.

**Retos o alertas:**

- La Avenida Calle 13 o Avenida Centenario ha sido por años un corredor que ha presentado una deficiencia en la oferta de infraestructura vial, especialmente para actores vulnerables, en donde las franjas de circulación peatonal o las facilidades para el uso de medios de transporte no motorizado como la bicicleta han sido insuficientes e inexistentes en muchos sectores de este importante corredor, presentando informalidad e invasión del espacio público en buena parte del trazado, generando deterioro acelerado de la malla vial y del entorno.
- El corredor vial colapsa en horas de máxima demanda por el alto flujo vehicular, en donde la presencia de vehículos de carga y motocicletas originan un alto índice de siniestralidad.

- El deterioro de la carpeta asfáltica y el mal estado del drenaje de la vía acentúan las demoras y perjudican el nivel de servicio que perciben los usuarios de esta importante vía de acceso a la ciudad.

**Pasos por seguir:**

- Desde la Entidad se seguirá realizando el acompañamiento en cada uno de los Lotes en que se divide el proyecto, en las etapas de preconstrucción para ultimar detalles en los diseños y en su construcción desde los Planes de Manejo de Tránsito (PMT).
- De la misma manera, la SDM participará en la articulación de la Avenida Calle 13 con los proyectos que actualmente se están desarrollando en la zona de influencia.

### 3.10.11. Actuaciones estratégicas

**Descripción y estado**

En el marco de la formulación y adopción de las Actuaciones Estratégicas que se desarrollan en la ciudad, conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial Decreto Distrital 555 de 2021, se pretende tener una estrategia que aporta a consolidar el Modelo de Ocupación Territorial (MOT), garantizando condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad, promoviendo el desarrollo de actividades comerciales y de servicios empresariales en la zona que dinamicen la productividad y el emprendimiento en la zona.

En este sentido, la SDM aporta los insumos técnicos en el componente de movilidad del Documento Técnico de Soporte, mediante el cual busca alinear la visión y apuestas urbanas y territoriales que tenemos desde la SDM y como aporte en la definición de las directrices de las actuaciones estratégicas priorizadas.

La estructura se compone de dos partes:

- La primera, mediante la definición de lineamientos generales que aplican para todas las actuaciones estratégicas.
- La segunda, mediante la definición de directrices específicas para cada una de las actuaciones estratégicas priorizadas en el Plan de Ordenamiento Territorial: Ciudadela Educativa y del Cuidado, Distrito Aeroportuario Fontibón, Distrito Aeroportuario Engativá, Chucua La Vaca, Calle 72, Campín – 7 de agosto, Zona Industrial – ZIBO, Pieza Reencuentro, 20 de Julio, Reverdecer Sur y Borde Usme.

**Logros**

- La SDM aportó el estudio de análisis estratégico en los Documentos Técnicos de Soporte para establecer las directrices para la definición de lo público de 4 de las Actuaciones Estratégicas priorizadas, que fueron adoptadas y se enuncian a continuación: Ciudadela Educativa y del Cuidado Resolución 0074 de 2023, Distrito Aeroportuario Fontibón y Engativá Resolución 0289 de 2023, Calle 72 Resolución 0307 de 2023, Chucua La Vaca Resolución 0958 de 2023.

**Dificultades**

- La indisponibilidad de información que debe suministrar el gestor (SDP, SDHT o Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano) para contar con los insumos necesarios para la elaboración del estudio de análisis estratégico por parte de esta Secretaría.

**Retos o alertas:**

- Aportar los productos requeridos para que el gestor pueda formular los instrumentos de planeación que correspondan, en los tiempos que se requieren de acuerdo con la definición de las Actuaciones Estratégicas.

**Pasos por seguir:**

- Se están adelantando mesas de trabajo con la SDP, la SDH y la ERU para definir los procedimientos y alcance de cada componente a fin de viabilizar la adopción de la formulación.

### 3.10.12. Estudios de movilidad

**Descripción y estado**

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 250 del Decreto Distrital 555 de 2021, la SDM reglamentó el procedimiento, requisitos y plazos para la formulación y aprobación de los Estudios de Movilidad, a través de la Resolución 132490 de 2023, aplicable a los usos de equipamientos y proyectos sujetos a instrumentos de planeamiento del territorio, así como a usos de comercio y servicios, industria y proyectos de vivienda según su tipo, de acuerdo con el impacto sobre la movilidad que pueda presentar el uso asociado a los viajes generados y atraídos durante la hora de máxima demanda, como base para la formulación de las acciones de mitigación en términos de transporte, tránsito y seguridad vial en el área de influencia del proyecto.

**Logros**

- Surtido el trámite del proceso para la reglamentación del Plan de Ordenamiento Territorial, se logró publicar la Resolución 132490 de 2023, que entró en vigencia el 12 de mayo de 2023.
- La gestión realizada por todo el equipo para apoyar la revisión de estudios de todos los proyectos de desarrollo de infraestructura de malla vial y espacio público (factibilidad, estudios y diseños y construcción), entre los que se destacan los proyectos de valorización, andenes, aceras y ciclorrutas, acciones populares, controles de cambios de proyectos de infraestructura vial en construcción, entre otros.
- Elaboración de conceptos de proyectos integrales de la SDM en la formulación de planes parciales o proyectos estratégicos de ciudad. No ha sido fácil que coincidan los tiempos de revisión con la disponibilidad de personal de las otras dependencias, pero con la oportuna gestión se ha logrado su efectivo aporte.
- Se atendió el 100% de las solicitudes de revisión y emisión de concepto sobre Estudios de Tránsito, durante el tiempo previsto en la normatividad vigente.[21]

**Dificultades**

- Demora en la ejecución de obras de mitigación exigidas con la aprobación de Estudios de Tránsito de proyectos de alto impacto (Planes Parciales de Desarrollo y de Renovación Urbana, Planes de Implantación de Centros Comerciales y Empresariales, Planes de Regularización y Manejo de Universidades, Hospitales, Cementerios, etc.). Al respecto se requiere validar la pertinencia de la vigencia de la aprobación de los Estudios de Tránsito, cuando se presentan modificaciones en las condiciones de la operación del proyecto, con respecto a la evaluación aprobada en el Estudio, que pueden implicar alcances a las Actas de Compromisos por ajuste de las acciones de mitigación establecidas inicialmente.
- Interferencia con la ejecución de proyectos de infraestructura vial y de espacio público que no fueron consideradas a nivel de detalle al momento de la aprobación del Estudio de Tránsito.
- En los proyectos de desarrollo de malla vial e infraestructura, se evidencia presión constante del IDU, TMSA, y de las distintas consultorías e interventorías para emitir los conceptos con prioridad, convocando diversas mesas de trabajo en las que se pretende dar aval a subproductos, cuando esta es función de la Interventoría y de la misma supervisión del proyecto a cargo del IDU.
- Se presentaron dificultades de coordinación entre entidades del sector y del Distrito, y de instituciones afines a los proyectos, que en algunas ocasiones generaron demoras en los procesos o que su ejecución no se desarrollara de manera eficiente.

[21] Los tiempos promedio (días hábiles) para dar respuesta son: 10 días para oficios, 15 días para documentos de Metodología, 31 días para Estudios de Tránsito y documentos de Control de Cambios de proyectos de desarrollo de malla vial.

**Retos o alertas:**

- Entre los proyectos priorizados en el equipo de Instrumentos de Desarrollo de Infraestructura de Malla Vial y Espacio Público, se encuentran: la PLMB, Segunda Línea del Metro, Cables y proyectos priorizados en el Plan de Desarrollo.
- Como proyectos estratégicos, en el equipo de Instrumentos de Planeación, se encuentra la armonización de los planes parciales de renovación urbana en proceso de formulación sobre el área de influencia de los proyectos estructurantes, el apoyo en la definición de las Unidades de Planeamiento Local y articular los Proyectos Integrales de Proximidad en las Actuaciones Estratégicas priorizadas.

**Pasos por seguir:**

- Es prioritario revisar y emitir concepto sobre los planes parciales en Lagos de Torca, priorizados por la SDP, así como la emisión de conceptos de las actuaciones estratégicas priorizadas: Distrito Aeroportuario-Fontibón, Distrito Aeroportuario-Engativá, Pieza Reencuentro, Reverdecer Sur, Ciudadela Educativa y del Cuidado, 20 de Julio, Borde Usme y Zona Industrial de Bogotá - ZIBO.
- Para mantener y, de ser posible, mejorar los indicadores de gestión de la SDM, se requiere reforzar el equipo de profesionales especializados que apoyan la gestión y atienden los requerimientos, estimando la radicación de una gran cantidad de proyectos urbanísticos con la entrada en vigencia de la Resolución 132490 de 2023 para los nuevos proyectos formulados con el Decreto 555 de 2021.

### 3.10.13. Asociaciones Público Privadas (APP)

**Descripción y estado**

Desde agosto de 2022 se han llevado al Comité Distrital de APP los siguientes proyectos para decisión: CIM norte - TMSA, B23 – TMSA, HUB 85 – IDU y DADEP, HUB 85 – IDU (nueva radicación), MOVIOCCIDENTE – IDU y para seguimiento los proyectos Complejos de Integración Modal – TTSA y MOVIOCCIDENTE - SDM / IDU.
Por su parte, se continuó con el desarrollo de las dos APP que lidera la nación en cabeza de la ANI en convenio con el Distrito (IDU): Accesos Norte II y ALO sur.

**Logros**

- Presentación ante el Comité Distrital APP para decisión los siguientes proyectos:
    - CIM norte - TMSA, recomendación de declaratoria fallida en el comité de APP del 12 de octubre de 2023.
    - B23 – TMSA, recomendación de rechazo en el comité de APP del 1 de febrero de 2023.
    - HUB 85 – IDU / DADEP, recomendación continuación de desistimiento del 1 de febrero de 2023.
    - HUB 85 – IDU (nueva radicación), recomendación de rechazo en el comité de APP del 15 de mayo de 2023.
    - MOVIOCCIDENTE - IDU, recomendación de continuación de desistimiento en el comité de APP del 16 de agosto de 2023.
    - La TTSA se encuentra estructurando desde iniciativa pública a nivel de prefactibilidad los 5 CIM enunciados en el POT de Bogotá.
    - En la ANI se encuentra radicada la APP El Dorado Máximo Desarrollo - IP Edmax (ampliación del Aeropuerto El Dorado) y tiene incluido como desarrollo vial la extensión de la Av. José Celestino Mutis (calle 63) hasta el límite del Distrito con el municipio de Funza. Esta iniciativa se encuentra en etapa de factibilidad y el plazo para culminar estos estudios es diciembre de 2024.

**Dificultades**

- Falta de claridad en las entidades del esquema de Asociación Público Privada para el desarrollo de obras, mantenimiento y operación de infraestructura de movilidad.
- Los plazos que da el Decreto 438 de 2021 para revisión, ajuste y decisión de APP de iniciativa privada son muy cortos.
- Falta de documentos técnicos tipo del sector como anexos técnicos de estudios de factibilidad o estructuración de proyectos de factibilidad de APP IP.
- Falta de gestión de recursos para estructurar APP de iniciativa pública.

**Retos o alertas:**

- Gestión de recursos para estructurar APP de iniciativa pública.
- Elaboración de anexos técnicos, financieros y jurídicos tipo para el desarrollo de los estudios en el paso de una APP IP a la etapa de factibilidad.
- Priorizar los proyectos que pueden ser elegibles para desarrollarlos bajo esquema de APP, ya sea de iniciativa pública o privada.

**Pasos por seguir**

- Culminar la estructuración de los CIM a nivel de prefactibilidad y posteriormente desarrollar la estructuración a nivel de factibilidad de los CIM priorizados en la prefactibilidad, para realizar la contratación pertinente bajo el esquema recomendado en la estructuración.
- Hacer seguimiento de los estudios de factibilidad para la extensión de la calle 63, en el marco de la APP IP Edmax, radicada en la ANI.

## 3.11. Servicios de la Ciudadanía

### 3.11.1. VUS

**Descripción y estado**

La Ventanilla Única de Servicios es el esquema de atención de los trámites de la SDM. Comprende una serie de puntos físicos y móviles desde los cuales la ciudadanía realiza los trámites más comunes relacionados con los temas del tránsito de vehículos y licencias de conducción. La Ventanilla se desarrolla a partir de un contrato de Concesión, el 2519 de 2021 y la Secretaría realiza supervisión de la Interventoría del Contrato.

Algunos de los trámites más demandados por la ciudadanía en las Ventanilla son los siguientes: Matrícula de Automotor, Levantamiento y Registro de Prenda, Tarjetas de Operación, Traspaso y Expedición de Licencias de Conducción. Todos estos trámites tienen un amplio componente virtual y una de las apuestas principales de la SDM es concretar un 100% de virtualización en los mismos.

Durante los primeros veintidós (22) meses de operación desde este nuevo contrato de concesión, se han atendido las solicitudes de 3.475.419 trámites y 2.403.221 ciudadanos.

**Logros**

- Se aumentó el 42% en la cobertura de la prestación del servicio para los ciudadanos haciendo presencia en 17 localidades de la ciudad vs el antiguo esquema de concesión de trámites que fue reemplazado con la entrada en operación de la nueva Ventanilla Única de Servicios, que tenía presencia en 12 localidades.
- En sus primeros veintidós (22) meses de operación logró superar en 8% la cantidad de trámites recibidos de los registros RDA, RDC y RETP, frente a la concesión anterior, con un promedio mensual de 143.851 trámites recibidos, en comparación a 132.751 en el mismo periodo del año anterior.

- Durante este mismo periodo de tiempo, el Distrito Capital ha logrado aumentar el recaudo de estos trámites en un 145%, frente a lo recaudado en el proceso de la anterior concesión al pasar de 106.216 millones a 232.117 millones de pesos, sin embargo, es de aclarar que el porcentaje de distribución del recaudo para esta nueva concesión cambio sus valores de participación al pasar en el SIM del 50% al 74,24% en la VUS.

**Dificultades**

- La principal dificultad que se tuvo que sortear como parte de este proceso estuvo relacionada con el proceso de estructuración técnica y jurídica del contrato de concesión, que derivó en un proceso amplio de convocatoria y selección que condujo a la firma y perfeccionamiento del proceso contractual que dio inicio a este proyecto.

**Retos o alertas**

- Salida a producción y para atención a la ciudadanía de la nueva solución tecnológica asociada a los trámites y servicios de la SDM, referenciada como una aplicación digital denominada como MiMovilidad.
- Virtualización completa de los trámites faltantes.
- Mantener y fortalecer la descentralización territorial definida en las presencias físicas permanentes y móviles de las Ventanillas Únicas de Servicio.
- Continuar los procesos asociados a contrarrestar la violación de la Jurisdicción de Bogotá, de parte de otros organismos de tránsito diferentes al Distrito Capital.

**Pasos por seguir**

- La principal apuesta que se puede identificar está asociada a la implementación de MiMovilidad como punta de lanza de la transformación tecnológica y del servicio prestado por la Secretaría y de la virtualización de los trámites para fortalecer los procesos asociados a facilitar la interacción con la ciudadanía.

### 3.11.2. Atención - Centro de Servicios

**Descripción y estado**

Este apartado del informe se refiere al modelo de atención a la ciudadanía de la SDM.

Este esquema de atención incluye los siguientes canales virtuales, además de la atención que se brinda presencialmente:

- Chat Web
- ChatBot - Lucía
- Te devolvemos la llamada
- Video llamada Lenguaje de Señas
- Click to Call
- Línea Única Nacional 01800
- Herramientas de autogestión

Todo esto se desarrolla a través de un modelo de BPO Omnicanal. El mismo facilita el crecimiento individual y en conjunto de los canales de comunicación tendientes al fortalecimiento institucional en operación y respuesta a las necesidades de la ciudadanía, partes interesadas, grupos de valor y aliados estratégicos de la SDM, bajo un sistema integrado de procesos, procedimientos, infraestructura pedagógica, tecnológica y administrativa para responder con eficiencia y calidad a las dinámicas y exigencias de la demanda de trámites y servicios del sector de movilidad.

Durante el cuatrienio comprendido entre 1 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2023 la SDM ha atendido cerca de siete millones veintiún mil (7.021.316) ciudadanos y ciudadanas a través de los canales de atención presencial, virtual y telefónico. A partir de la entrada en funcionamiento de la herramienta virtual de ChatBot "Lucía", se han realizado cerca de tres millones veinticinco mil (3.025.997) interacciones con la ciudadanía, siendo el canal virtual con un 43%, el canal de mayor uso por la ciudadanía.

**Logros**

- Se escaló del 12vo al 7mo lugar en el índice Distrital de Servicio a la Ciudadanía IDSC en el 2022
- Se obtuvo el 1er lugar en el componente de Articulación Institucional y Fortalecimiento de Capacidad Ciudadana.
- 97% de satisfacción ciudadana en la atención a trámites.
- En el Índice de desempeño Institucional FURAG 2021 – 98,5% y el puntaje de la Política de Servicio al Ciudadano 98,2%.

**Dificultades**

- La principal dificultad que ha tenido que sortear este proceso es la dinámica de transformación tecnológica asociada la virtualización de los trámites y en la generación de un esquema eficiente de facilitación de la interacción con la ciudadanía. Todo este proceso, potenciado por la pandemia, con la cual, aunque se mantuvieron cerrados los servicios por la emergencia sanitaria durante cuatro meses, generó aprendizajes y potencialidades asociadas a fortalecer la implementación de los esquemas virtuales para la atención.

**Retos o alertas**

- Como se señaló en el apartado de la VUS, el principal reto asociado al esquema de atención a la ciudadanía está definido por la implementación de la aplicación digital MiMovilidad.
- Otro reto fundamental es el fortalecimiento de las herramientas virtuales y la integración de servicios de autogestión a través del ChatBot Lucia e IVR transaccional, para fortalecer y brindar otras alternativas de consulta de información a la ciudadanía.
- Continuación de las evaluaciones de la satisfacción ciudadana, que busca con la encuesta identificar aquellos aspectos que fueron críticos en la interacción ciudadana y que son objeto de evaluación y mejora en los canales de atención.
- Adecuaciones en señalética en los espacios físicos: Generación de ajustes razonables, señalización y señalética incluyente, cualificación y fortalecimiento de la habilidades blandas y duras del recurso humano, masificación del uso de la tecnología, utilización de lenguaje claro incluyente y no sexista para posicionar la Entidad en los cinco primeros puestos del ranking distrital en el cumplimiento del Índice Distrital de Servicio a la Ciudadanía IDDSC 2023.

**Pasos por seguir**

- Mejoras en infraestructura: bajo una visión moderna, accesible, incluyente, con uso de la tecnología, pero centrada en la ciudadanía y en su satisfacción la Dirección de Atención al Ciudadano está diseñando un nuevo Centro de Servicios como proyecto para el 2024, que reconozca las dificultades sorteadas y proyecte la atención de la ciudadanía hacia el mejoramiento de la satisfacción de la ciudadanía.

### 3.11.3. Sistema Contravencional Fénix

**Descripción y estado**

El nuevo sistema de información contravencional FÉNIX es una solución de servicios inteligentes desde la cual se realizará la gestión de los comparendos impuestos por infracciones al tránsito y transporte de la ciudad. Esto implica que se gestionará el proceso desde la imposición y notificación de comparendos, gestión de los trámites y servicios asociados a salida de vehículos de patios y cursos pedagógicos, procesos contravencionales

(impugnaciones, revocatorias, reincidencias y subsanaciones, etc.), los procesos sancionatorios asociados a infracciones al transporte público y el conjunto del proceso de cobro coactivo.

Actualmente funciona la herramienta SICON que por su obsolescencia será reemplazado por el sistema FÉNIX en el marco de la innovación y transformación digital de la SDM. Como parte de lo anterior, FÉNIX, la Ventanilla Única de Servicios y Mi Movilidad se integrarán y complementarán permitiéndole al ciudadano tener de manera íntegra un servicio virtualizado y transparente respecto de los servicios que ofrece la SDM.

**Logros**

- Estructuración del modelo operativo para la gestión contravencional de la SDM.
- Diseño de la estrategia de migración de datos y de transición del sistema SICON a FÉNIX basado en un análisis exhaustivo y detallado del historial contenido en dicho sistema.
- Se consolidó por primera vez en la SDM el aprovechamiento de la tecnología en la nube para el desarrollo y operación de un sistema de información misional integrado que facilite los procesos de atención a la ciudadanía.

**Dificultades**

- La dificultad principal que hubo que sortear en el curso de este proceso está asociada a que se tuvo que desarrollar un proceso de fortalecimiento de las capacidades técnicas de la SDM con el fin de poder desarrollar una transformación tecnológica asociada a integrar en la nube los sistemas de información asociados a los temas contravencionales y de atención a la ciudadanía.

**Retos o alertas**

- Desarrollo de la apropiación de recursos necesarios para la operación del sistema Fénix en la vigencia 2024.
- Definiciones y acompañamiento técnico asociadas al traslado o entrega licencia de uso a perpetuidad e infraestructura Sistema de Información Contravencional SICON PLUS que debe llevarse a cabo después del vencimiento del plazo de ejecución del contrato 2023-617, en 2024.
- En cuanto a la administración técnica, se deben considerar varios aspectos claves, entre ellos la garantía del software exigida al contratista por un periodo de dos (2) años después del inicio de operación. Esta circunstancia, establece restricciones en cuanto a qué y quién puede hacer ajustes o modificaciones al producto durante dicho periodo.

**Pasos por seguir**

- La actividad principal que se considera necesaria como paso a seguir se refiere a la consolidación de los procesos de seguimiento e implementación del sistema FÉNIX y el aplicativo MiMovilidad, asegurando una transición y el inicio de una operación frente al público adecuada que no genere traumatismos ni interrupciones del servicio.

### 3.11.4. Género

**Descripción y estado**

La Administración Distrital realiza acciones que buscan aumentar la participación de las mujeres en sectores de los que históricamente han sido excluidas, como el transporte; fortaleciendo la implementación del enfoque de género.

Como parte de lo anterior, se han desarrollado acciones en el ámbito institucional y de talento humano; en la determinación del enfoque de género en las políticas públicas y demás instrumentos de planeación construidos por parte de los equipos de la SDM; en la implementación de procesos de gestión de conocimiento asociados al género y la movilidad del cuidado y por último, al fortalecimiento de las posibilidades de acceso de las mujeres a oficios no convencionales asociados al mercado laboral del transporte en Bogotá, a partir de la

recategorización de licencias de conducción y el trabajo en eliminar barreras administrativas dispuestas para su inclusión.

Todo ese conjunto de acciones se ha realizado a partir de las orientaciones conceptuales y de política pública asociadas al género y el sistema cuidado definidas en el Plan Distrital de Desarrollo y la Política Pública de Mujer y Género.

**Logros**

- Aumento en la participación y vinculación de mujeres en escenarios productivos del sector transporte en la ciudad, históricamente dominados por hombres, en oficios no convencionales, incidiendo en barreras administrativas como de formación. La vinculación laboral de las mujeres como operadoras de buses en el SITP pasó de estar en 2021 en 1.5% (195 mujeres) de la totalidad de operarios del Sistema, frente a 4.2% (718 mujeres) a 31 de diciembre de 2023.
- Se han generado las oportunidades para que las mujeres de Bogotá puedan capacitarse, adquirir experiencia y obtener su licencia de conducción de manera gratuita, que son requisito para su vinculación laboral en el sector. En la actualidad, existe un total de 826 mujeres capacitadas y con licencias recategorizadas por acción de la SDM.
- Sostener una relación entre la Secretaría y aliados como el BID, la SDMujer, la Agencia Francesa de Desarrollo-Expertise France, TMSA, los operadores y el desarrollo del proyecto ha sido muy importante porque permitió no solo la recategorización de las mujeres, sino su inclusión en la fuerza laboral.
- Transformaciones en la arquitectura institucional, como la realización de mesas institucionales de género al interior de la SDM y participación en otras interinstitucionales, para avanzar en los compromisos por la igualdad de género, propuestos en el PDD de Bogotá y compromisos de ODS.

**Dificultades**

- Barreras administrativas, socioculturales y comunicativas que se pueden evidenciar y que limitan el acceso de las mujeres a dinámicas relacionadas con el transporte en la ciudad.

**Retos o alertas:**

- El Proceso de romper la brecha de mano de obra femenina, migrantes y personas de género diverso para oficios no convencionales apenas inicia, por ende, es importante contar con nuevas etapas dentro del Proyecto para así seguir entregándole a la ciudad mujeres capacitadas, con los requisitos solicitados para la operación del transporte de la ciudad, y empoderadas para desarrollar el oficio.
- Abrir espacios no solo para el SITP sino para otras áreas como el transporte individual de pasajeros-taxis, el manejo de maquinaria pesada, el mantenimiento, la mecánica, entre otros son espacios que también deben abrirse para las mujeres, los migrantes y las personas con género diverso.
- Contar con procesos que permitan la visibilización a nivel nacional e internacional del proceso realizado en Bogotá y, que, según estudios realizados, es único en el mundo
- Desarrollo de diagnósticos institucionales y caracterizaciones de los grupos de interés con enfoque de género y diferencial, que tenga en cuenta necesidades diferenciales y patrones de movilidad en Bogotá, para formular recomendaciones de intervención en la planeación de la movilidad.

**Pasos por seguir:**

- Concluir el proceso de recategorización de licencias de mujeres colombianas y personas migrantes que se está desarrollando en cooperación del Banco Interamericano de Desarrollo, que involucra la recategorización de licencias de 240 personas en total y que debe concluir entre los meses de febrero y mayo de 2024.
- Avanzar en el abordaje de la temática sobre la movilidad del cuidado y los viajes de cuidado en Bogotá, a partir de la toma y análisis de datos, y su armonización e incidencia en la movilidad sostenible e incluyente (PMMS), la planeación de la ciudad (POT) y el sistema de cuidado.

- Romper brechas en el Sistema de transporte debe ser una constante, porque todavía faltan muchos caminos por recorrer, sin embargo.
- Mantener relación con todas las operadoras, tanto públicas como privadas es permite que se encuentren plazas de trabajo fácilmente, por eso se debe tener amplitud en la relación con el servicio y no dejar toda la contratación en manos de una operadora
- Contar con la cooperación internacional y de aliados distritales y nacionales es una muy buena forma de financiar y dar a conocer este proyecto que en sus proporciones es único en el mundo.

### 3.11.5. Factor de calidad

**Descripción y estado**

El Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS estuvo conformado por 66 empresas del Transporte Público Colectivo de la ciudad, quienes a través del tiempo consignaron el valor que se liquidaba desde la SDM en las 2 fiduciarias habilitadas Corficolombiana y Servitrust GNB Sudameris.

Su objetivo radica en la reducción de la sobreoferta de transporte público colectivo, para el mejoramiento de la calidad del servicio.

Normatividad asociada

- Decreto Distrital 115 de 2003: Creación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS.
- Resolución SDM 410 de 2019: Última modificación del Reglamento del FMCS.
- Decreto 139 de 2020: Por medio del cual se modifica en forma temporal la destinación del cobro del factor de calidad establecido en el Decreto Distrital 115 de 2003.
- Decreto Distrital 557 de 2021 – Artículo 4: Terminación y liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

**Logros**

Entre los años 2003 y 2023 se recaudaron $262.063.905.853 en las dos fiduciarias

- $253.689.861.484 Recursos invertidos en la adquisición de vehículos por el FMCS.

Entre los años 2020 y 2023, en el curso de esta Administración, se tienen estas cifras específicas:

- $1.666.894.114 recaudo por factor calidad.
- 131 vehículos adquiridos.
- $19.657.667.759 recursos invertidos en la adquisición de vehículos.
- $1.232.625.548 recursos transferidos por parte del FMCS a la SDH, conforme a lo estipulado en el Artículo 4 del Decreto Distrital 557 de 2021.

Liquidación del FMCS:

Fiduciaria Corficolombiana SA el 28 de julio de 2023 depositó a la Secretaría Distrital de Hacienda de los saldos que tenía en sus cuentas por un valor de $819.311.016, recibo 7000620905 y remitió rendición final de cuentas el 27 de septiembre.

El 29 de noviembre de 2023, la fiduciaria Servitrust GNB Sudameris, realizó el depósito a la Secretaría Distrital de Hacienda de los saldos que tenía en sus cuentas por un valor de $413.314.532, recibo N°7000710094. Por temas contractuales y legales, no se ha presentado rendición final de cuentas, dado que tienen 2 meses para su elaboración y presentación conforme a la normatividad vigente de la Superintendencia Financiera; no obstante, es de aclarar, que Servitrust GNB Sudameris ya no tiene recursos del FMCS y que todos los pagos que debían hacerse por honorarios, costos financieros, entre otros, ya se efectuaron. La rendición final de cuentas de Servitrust GNB Sudameris se remitirá una vez la fiduciaria la presente a la SDM.

Teniendo en cuenta que se cumplió con el objeto contractual del Fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio FMCS y que las fiduciarias ya no tienen recursos del fondo, este se encuentra liquidado en su totalidad.

**Retos o alertas**

- Durante los años 2003 al 2008 varias empresas no realizaron la transferencia de los recursos a las fiduciarias habilitadas, por lo que se inició el proceso de cobro coactivo 2060, que deviene del proceso de Responsabilidad Fiscal 50100-0026/06 adelantado por la Contraloría de Bogotá D.C. En este proceso se encuentran vinculadas 14 empresas que adeudan recursos del Factor de Calidad del período 2003 – 2008.
- Se han realizado reuniones periódicas con la Subdirección de Cobro Coactivo de la Contraloría de Bogotá, en búsqueda de apoyar a recuperar los recursos adeudados por estas empresas.
- En caso de que alguna empresa realice pago de los recursos adeudados, desde la Contraloría de Bogotá deberán proceder conforme a lo estipulado en el Parágrafo 2 del Artículo 4 del Decreto Distrital 557 de 2021: "*En el caso de existir saldos o cuentas por cobrar en el marco de la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio – FMCS, estos recursos serán depositados en la Secretaría Distrital de Hacienda, donde deberán tener una destinación con la misma finalidad para la que fueron recaudados.*"

### 3.11.6. Patios

**Descripción y estado**

Este proyecto se refiere a la concesión que tiene la SDM asociada al manejo de los Patios y Grúas que se usan en virtud del cumplimiento de las funciones que tiene la SDM como organismo y autoridad de tránsito del Distrito Capital. El concesionario encargado de este contrato es GYP BOGOTÁ SAS y el mismo cuenta con una interventoría a cargo de EMPREGER SAS – BIC.

Del 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2023 se tienen estas cifras relevantes:

- Entradas de patios: 317.705
- Salidas de patios: 301.475
- Traslados remanentes: 13.934
- Vehículos en patios: 11.121

El recaudo obtenido por parte del concesionario y la Secretaría en virtud de este contrato ha sido un total de 112.755.158.467 (GYP: $ 92.797.495.417 y SDM: $19.029.587.578).

**Logros**

- La incorporación del enfoque de género y diferencial en la implementación y operación de las grúas a partir de la vinculación de mujeres conductoras como operarias del Concesionario, a partir de una apuesta de la SDM por recategorizar sus licencias de conducción en razón a eliminar barreras de acceso a las mujeres al mercado laboral del transporte en la ciudad.
- Implementación del sistema de información C-MOVIL, que permite realizar el seguimiento constante de las operaciones desarrolladas por el concesionario en la ejecución del contrato.
- Mejora en la disponibilidad de grúas, pasando de 112 a 123, lo que permite oportunidad en el servicio.

**Dificultades**

- Ha sido dispendioso el proceso de seguimiento y supervisión del concesionario para el cumplimiento de la totalidad de sus obligaciones contractuales. En virtud de lo anterior se han adelantado varios procesos de incumplimiento y sancionatorios, especialmente asociados a la disposición de espacios disponibles para ubicar vehículos remanentes y en la disposición de la flota mínima requerida como parte del contrato.

**Retos o alertas**

- El contrato de la firma interventora Empreger SAS BIC 2022- 921, culmina el 28 de diciembre de 2023, por lo que, se tiene los cálculos previstos para la solicitar la adición al contrato por un término inicial de dos meses con recursos del año en curso y posterior de siete meses con recursos del año 2024.
- Desarrollo de la nueva integración operativa entre el sistema de información del Concesionario y el nuevo sistema de información contravencional FÉNIX, el cual reemplazará al sistema SICON con el cual se estableció la interoperabilidad desde el inicio del proyecto para este contrato.
- Finalizar el proyecto de carga de servicios por demanda desde los dispositivos de apoyo de los agentes civiles o de policía en vía (PDA) a fin de automatizar la solicitud de servicios y optimizar los tiempos de atención. Este proyecto ya se encuentra desarrollado y en etapa de pruebas.
- Visualización de las grúas en el sistema de información C-MOVIL, que permita evidenciar la totalidad de las grúas en diferentes estados (activas-inactivas) y que su ubicación se transmita de manera continua y por medio de sistema GPS a la SDM.

**Pasos por seguir**

- Para el tercer trimestre del 2024 deberá iniciarse con la estructuración del proceso de vigencias futuras y del nuevo contrato de interventoría para la vigencia 2024 al 2028 y todo el desarrollo tecnológico que ha sido descrito previamente asociado a la integración de la operación del Concesionario y el nuevo Sistema Contravencional FENIX.

### 3.12. Cooperación internacional

**Descripción y estado**

En el marco del Sistema de Gestión de Calidad se ha desarrollado un Manual[22] que condensa las actividades y procedimientos en términos de cooperación y relacionamiento internacional, con el objetivo de ser guía general para que las actividades puedan cumplirse de manera efectiva y conocer los requerimientos mínimos para su gestión.

La SDM ha gestionado proyectos de diferentes temas como equidad de género, cambio climático, infraestructura y transporte multimodal. Con corte a 31 de diciembre del año 2023, se presentaron un total de 216 interacciones de cooperación internacional. De las 216 interacciones, 16 son proyectos en ejecución[23], 61 corresponden a proyectos finalizados, 121 a eventos internacionales y 18 a convocatorios y cursos (de las cuales 14 se encuentran finalizadas y 4 se encuentran en curso).

De los proyectos de cooperación que están en ejecución, 4 atienden temas de equidad de género e inclusión en la movilidad, 5 de movilidad sostenible con énfasis en procesos de bicicleta y peatón, 2 se enfocan en seguridad vial, 2 proyectos atienden a retos asociados con la movilidad escolar activa y los 3 proyectos restantes atienden a acciones orientadas a mitigar los efectos del cambio climático. Esta clasificación permite cumplir los objetivos del PDD y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2023). En cuanto a eventos internacionales, son espacios de posicionamiento e intercambio que permiten visibilizar los avances en términos de movilidad sostenible, consolidar su interlocución con actores internacionales y generar espacios de aprendizaje y retroalimentación. Con corte a 31 de diciembre de 2023 la SDM participó en 121 eventos internacionales.

[22] El código asociado a este documento es: PM01-M01 y se encuentra publicado con los correspondientes formatos en la intranet de la entidad https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/busqueda?search_api_fulltext=PM01-M01

[23] Se destacan como aliados internacionales más frecuentes de la SDM: Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (ITDP), Grupo de Liderazgo Climático - C40, GIZ, Global Designing Cities Initiative (GDCI), Bloomberg Philanthropies, Banco Mundial, World Resources Institute (WRI), entre otros.

**Logros**

- En el 2022 la Agencia Francesa de Desarrollo proporcionó la financiación para la formación y recategorización de 92 mujeres en licencia de conducir C2, de este grupo de mujeres 67 fueron contratadas por operadores de transporte privado.
- Entre el 2022 y 2023, el BID apoyó a la Alcaldía Mayor en el proceso de recategorización de licencias a 300 mujeres.
- La SDM ha obtenido recursos de subvención, en primer lugar y de la mano con la SDA, por parte de la Unión Europea en el marco del Proyecto AVANTIA - MoToREC Moving towards Recovery (Año 2022) recursos totales de 994.219,98 €, divididos en desembolsos por cuatro años de la siguiente manera: 2022 - 135.363,05 €, 2023 - 96.687,89 €, 2024 - 119.294,46 €.
- En el marco de la propuesta presentada al Programa Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure - BICI (por sus siglas en inglés) en enero del 2023, la SDM fue seleccionada como ganadora de una subvención por $400.000 USD[24]. Estos recursos estarán orientados a la ejecución del Proyecto Ciudad Kennedy: Activa, Inclusiva y Sostenible.
- Bogotá fue galardonada con el Sustainable Transport Award 2022 por su respuesta oportuna frente a la necesidad de descongestionar el transporte público y evitar la propagación del COVID-19. De las 31 ciudades nominadas para el premio, el ITDP seleccionó a Bogotá como ganadora por varias de sus iniciativas de movilidad sostenible, entre ellas, la implementación de las ciclorrutas temporales durante la pandemia; la inclusión de buses eléctricos en la flota del sistema de transporte público; la promoción del carro compartido; y los programas de movilidad escolar sostenible y segura, entre otros proyectos.
- La ciudad fue galardonada con el Premio Especial Internacional en la III Edición de los premios Internacionales de Movilidad, organizados por la plataforma Empresas por la Movilidad Sostenible, en colaboración con la Real Academia de Ingeniería, el Congreso Nacional de Medio Ambiente y el MinTransportes, Movilidad y Agenda Urbana del gobierno de España. El premio fue recibido el 05 de mayo de 2023.
- La ciudad recibió el Premio Programa "*Mejores Prácticas para la Movilidad Urbana*", el cual es entregado por la Unión Internacional de Transporte Público - UITP con el objetivo de identificar y dar visibilidad a las mejores prácticas del sector de la movilidad en la región.
- El proyecto Operation of the electric public bus fleet with gender approach in Bogotá – UITP (ID 350) fue avalado los jurados como uno de los mejores proyectos de América Latina en la categoría Diversity and Inclusion – Transmilenio/Local Government Bogotá – CO, donde superó a otros tres proyectos de la región. El reconocimiento fue otorgado en la clausura de la 20° Asamblea América Latina, el 30 de octubre de 2023 en la ciudad de México D.F.

**Dificultades**

- Participación en proyectos que no dependen exclusivamente de la SDM y que involucran a otras entidades de Distrito, dado que en algunos contextos la cooperación internacional no se asume como un proceso de la misionalidad de las entidades y para el avance de estos proyectos no existen equipos con capacidad instalada y conocimiento sobre el contexto que dificulta su avance.
- Procedimientos administrativos novedosos para el Distrito, que en la Gestión Pública generan tiempos extensos y aumentan la carga administrativa para la entidad.

**Retos y/o alertas:**

- Dar continuidad a los procesos de seguimiento y trazabilidad rigurosa de las interacciones de cooperación internacional, con el Manual de Cooperación Internacional PM01-M01-F01, herramienta que debe ser actualizada periódicamente considerando los cambios y novedades que se presenten.

[24] Estos recursos serán desembolsados a la ciudad de la siguiente manera: en junio de 2024 se desembolsará el 40% del total de la subvención, en enero de 2025 se proyecta un desembolso de 45% y finalmente, en marzo de 2026 se hará un desembolso por el total restante, que corresponde al 15%, al cierre y cumplimiento total del proyecto.

- El posicionamiento del seguimiento y articulación en un grupo de trabajo que lidere estos temas es esencial, para poner orden en las comunicaciones, articulación externa y ser el punto de canalización y comunicación en lo asociado a las solicitudes.
- La ejecución de proyectos de mediano plazo y el cumplimiento de compromisos por parte de la Ciudad, en especial en dos proyectos que tienen asociados recursos de subvención internacional, requieren una respuesta efectiva y un trabajo articulado entre el componente financiero, contractual y el operativo.

  De estos dos Proyectos, *MotoREC Moving towards Recovery*[25] *Bogotá's transportation system as a catalyst for environmental sustainability and gender equality in the post COVID-19 era*, denominado AVANTIA por sus siglas en español es un proyecto en modalidad de consorcio con las Secretarías Distritales de Movilidad, Ambiente y Mujer, en conjunto con la Asociación Mundial de Grandes Metrópolis - Metropolis, IS Global y el Ayuntamiento de Madrid[26].

  El reto más significativo en el marco del proyecto está asociado al aumento de la ejecución presupuestal y operativa, como ciudad de Bogotá D.C., por ende, aquí es clave contar con el equipo base que tiene el conocimiento del mismo y evitar demoras asociados a los temas administrativos, dado que el desembolso de recursos está sujeto a la ejecución de las actividades.

- Bogotá fue seleccionada como una de las ciudades ganadoras en el marco de la Iniciativa Bloomberg para la Infraestructura de Ciclismo - BICI, con la que se busca ayudar a diez ciudades de todo el mundo a crear una infraestructura de ciclismo segura, interconectada e innovadora y brindará opciones de movilidad sostenible a sus residentes. En el marco de esta cooperación la ciudad recibirá $400.000 USD de subvención económica y asistencia técnica de la Iniciativa Mundial Ciudades Diseñadas en el desarrollo de proyectos. Por su parte la SDM en contrapartida asume acciones en especie por un monto de $100.000 USD.

  Este proyecto inició ejecución técnica desde junio de 2023, no obstante, está pendiente de ser ratificado en el marco del Grant Agreement / Acuerdo de Subvención, para acceder a los recursos de subvención, por definición del donante este documento deberá ser ratificado a inicios del 2024, y en simultáneo debe plantearse la implementación operativa a nivel de Distrito entre la SDM y la UMV. El reto principal se encuentra en ejecutar de manera efectiva el proyecto, teniendo presente que los recursos de subvención sólo podrán usarse en el marco de la implementación de las actividades asociadas al alcance del proyecto y estarán auditados y regulados de acuerdo a lo descrito en el marco del Acuerdo de Subvención. Este proyecto se vincula a un programa internacional de talla mundial, por ende, las acciones adelantadas en el mismo tienen que cumplir estándares de alta calidad técnica e impacto sobre el territorio.

**Pasos por seguir:**

[25] Para detalles asociados a la operatividad y seguimiento del Proyecto: Ver Matriz de Seguimiento Proyectos.

[26] El proyecto cuenta con un presupuesto de subvención de la Unión Europea de €1.685.340,94, 95% destinado a financiar actividades en el marco del proyecto y 5% provenientes de recursos de contrapartida de los miembros del consorcio, con los cuales se financian dieciocho (18) actividades que deben ser ejecutadas en un periodo de tres años, desde la firma del acuerdo en abril del 2022 hasta abril del 2025. A la SDM le corresponden de estos recursos €620.635,14, con los cuales se financian ocho (8) actividades, un total de once (11) procesos contractuales, sumadas a dos actividades que hacen parte del recurso de contrapartida.

- Mantenimiento de las buenas relaciones con Embajadas, Agencias de Cooperación y entidades internacionales es prioritario y esencial, en este marco la comunicación con los diferentes aliados es clave y en particular el seguimiento a los procesos de largo plazo[27].
- Continuar con la vinculación efectiva y estratégica de proyectos de cooperación internacional que fortalezcan las líneas de acción de la Entidad y permitan aunar esfuerzos, recursos técnicos y administrativos para la planificación, innovación y mantenimiento de proyectos con enfoque diferencial e inclusivo de la ciudadanía.
- Se debe propender por encontrar nuevas fuentes que generen cooperación triangular, al tiempo que se generen nuevas oportunidades de cooperación sur - sur.
- Con la creación de la ARM, se establece una oportunidad para atraer cooperación que refuerce la interconexión de la ciudad con los municipios del área Metropolitana para la instalación y fortalecimiento de capacidades en el marco de la Agenda 2030.

## 3.13. Balance de cuerpos colegiados e instancias de coordinación

### 3.13.1. Instancias que preside la SDM

#### 3.13.1.1. Comité Sectorial de Gestión y Desempeño del Sector Movilidad

Este Comité es la instancia de articulación para la formulación y adopción de planes, programas, proyectos, estrategias y políticas del Sector Movilidad, así como el escenario para realizar el seguimiento a su planeación y ejecución. Esta instancia reemplaza al Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 1499 de 2017 y Decreto Distrital 807 de 2019.

**Composición**:
Integrantes: *1. El/La Secretario (a) Distrital de Movilidad, quién lo preside, 2. El/La Director (a) de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial 3. El/La Director (a) del Instituto de Desarrollo Urbano 4. El/La Gerente de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. 5. El/La Gerente de la Terminal de Transportes de Bogotá. 6. El/La Gerente de la Empresa Metro de Bogotá S.A.*
Invitados permanentes: *un/a Alcalde/sa Local, designado/a por el/la Secretario/a Distrital de Gobierno, el/la delegado/a de la Secretaría Distrital de Hacienda y el/la delegado/a de la SDP y a su vez, la Veeduría Distrital.*

**Logros**
Desde el 2022 y 2023 se han realizado 10 sesiones. La información del Comité, su normatividad, actas e informes trimestrales y anuales, se recopila y está publicada en su totalidad en la web de la entidad, en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion

**Se adelantaron los siguientes temas:**
- Seguimiento ejecución presupuestal y avance metas PDD
- Seguimiento cifras de siniestralidad
- Seguimiento políticas públicas: PMSS, política pública del peatón Política pública de cero y bajas emisiones, FET, entre otras.
- Proyectos de movilidad: Se presentó el avance sobre la modelación de las obras en el distrito para la toma de decisiones y por parte de TMSA, se expuso el plan de acción frente a la iniciativa de asociación privada B23.
- Seguimiento MIPG: Se presentó el avance del plan de trabajo sectorial realizado en el marco del MIPG y se hizo seguimiento durante la vigencia.

[27] Tales como: Iniciativa Global para la Seguridad Vial, Programa de inclusión laboral para inmigrantes y población de acogida en trabajos no convencionales de transporte, Observatorio de Género y Movilidad, entre otros. Cuyo detalle y anexos pueden consultarse en la Matriz de Seguimiento.

**Pasos por seguir:**

- En el primer trimestre del 2024 de acuerdo al reglamento Acuerdo 001 de 2021, se deberá realizar el plan anual y convocatoria del año 2024.

#### 3.13.1.2. **Comisión Intersectorial de Seguridad Vial**

**Descripción y estado**

Mediante Decreto Distrital 185 de 2012 (modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021), se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial como una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

***Composición***. Conforme con lo establecido en el artículo 3 del Decreto Distrital 185 de 2012 (modificado por el artículo 1 del Decreto Distrital 444 de 2021), se encuentra conformada por:

Integrantes. *El/la Secretario/a Distrital de Movilidad o su delegado/a, quien la presidirá, el/la Secretario/a Distrital de Gobierno o su delegado/a, el/la Secretario/a Distrital de Salud o su delegado/a, el/la Secretario/a de Educación del Distrito o su delegado/a, el/la Secretario/a Distrital de Planeación o su delegado/a y el/la Secretario/a Distrital de Hacienda Distrital o su delegado/a.*

Invitados/as permanentes. *El/la Director/a de la Policía Metropolitana de Bogotá o su delegado/a, el/la Director/a del Instituto Distrital de Recreación y Deporte –IDRD o su delegado/a, el/la Director/a del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - IDIGER o su delegado/a, el/la Gerente/a de Transmilenio S.A o su delegado/a, el/la Director/a del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU o su delegado/a, el/la Director/a de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial o su delegado/a, el/la Gerente/a del Terminal de Transporte S.A. o su delegado/a, y el/la Gerente de la Empresa Metro de Bogotá S.A. o su delegado/a.*

Invitados/as eventuales. *Podrán ser invitados/as eventuales los/las representantes de organizaciones de naturaleza privada o pública, que tengan relación con la prevención, mitigación y atención de la siniestralidad vial y representantes de instituciones académicas y de investigación públicas o privadas o aquellas que, deban aportar información o concepto relevante para los propósitos de la misma.*

***Sesiones***. La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial se reúne ordinariamente de manera trimestral, y de manera extraordinaria en cualquier momento, por convocatoria y con presencia del/la Presidente/a de la misma o su delegado/a.

Actualmente la instancia se encuentra reglamentada mediante Acuerdo No. 001 del 21 de enero de 2022 "*Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, adoptado mediante Acuerdo No. 001 de 2019*". En la página web de la SDM puede consultarse la normatividad, las actas y anexos de las sesiones y los informes con acceso directo en el enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion

**Logros**

- Cinco (5) sesiones ordinarias desarrolladas de la CISV, entre el 30 de agosto de 2022 y el 31 de diciembre de 2023, así como la articulación para la implementación y seguimiento del PDSV a través de Mesas de Trabajo derivadas de la instancia.

- Asistencia, participación y colaboración de representantes de todas las entidades que conforman la Comisión, en los talleres, mesas de trabajo y reuniones convocadas por la SDM relacionadas con el proceso de actualización del Plan Distrital de Seguridad Vial en armonía con el PNSV 2022-2031.
- Se retomaron las sesiones ordinarias de manera presencial en julio de 2023, a fin de fortalecer la gestión e interacción directa con los delegados oficiales y profesionales de apoyo de cada una de las entidades que conforman la CISV.

**Retos o alertas:**

- Tener en cuenta que las entidades del orden distrital que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial responsables de la ejecución de las acciones e indicadores planteados en el PDSV conforme a sus competencias, deberán determinar y disponer los recursos necesarios de las fuentes disponibles, que les permita el cumplimiento de las metas asociadas**.**
- Reprocesos de socialización de actividades adelantadas en el marco de la CISV, debido al cambio de Administración Distrital en el año 2024 y a nuevas delegaciones por parte de las entidades que conforman la CISV.
- Mantener la articulación con los equipos técnicos de las dependencias de SDM y de las demás entidades de la CISV a fin de dar cumplimiento al plan de acción anual 2024 que se establezca para el PDSV 2023-2032.

**Pasos por seguir:**

- Definir plan de acción del año 2024, en coordinación con las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial.
- A mediano plazo, fortalecer la conformación de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV), a través de la inclusión de entidades distritales, así como revisar ajustes necesarios acordes con la estructura del PDSV que se encuentre vigente y nuevos mecanismos de seguimiento y de adquisición de compromisos por parte de los actores involucrados.

#### 3.13.1.3. **Comité Intersectorial de Coordinación Jurídica del Sector Administrativo de Movilidad**

**Descripción y estado**

La SDM ha dado aplicación a lo señalado en los artículos 2 y 10 del Decreto Distrital 139 de 2017, *"Por medio del cual se establecen las instancias de coordinación de la Gerencia Jurídica en la Administración Distrital y se dictan otras disposiciones"*, en los que se establece que los Comités Intersectoriales de Coordinación Jurídica hacen parte de las Instancias de Coordinación Jurídica Distrital y que la Secretaría Técnica de estos será ejercida por la Subsecretaría de Gestión Jurídica, Dirección y/u Oficina Jurídica o la dependencia que haga sus veces de las Secretarías de Despacho cabeza de Sector Administrativo.

En virtud de lo anterior, la SDM siendo cabeza del Sector de la Movilidad ha realizado desde el 30 de agosto de 2022 al 31 de diciembre de 2023, 6 sesiones, en las cuales se han tratado los siguientes temas:

**Año 2022**

| Fechas sesiones | Temas |
|---|---|
| 05 de septiembre | Acción de repetición derivada del contrato de prestación de servicios y modificación del Reglamento Interno No. 001 de 2020 por inclusión de la Operadora de Transporte Público en el sector Movilidad. |
| 14 de diciembre | Continuación exposición acción de repetición derivada del contrato de prestación de servicios y socialización estructura Operadora Distrital de Transporte. |

**Año 2023**

| Fechas Sesiones | Temas |
|---|---|
| 28 de febrero | Análisis articulado temas importantes sector Movilidad contenidos en el PND 026 "COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA" |
| 29 de mayo | Aplicación Sentencia C- 321 de 2022- C.C. y Agenda Regulatoria sector movilidad 2023. |
| 30 de agosto | Modificaciones Contractuales y Reconocimientos de buenas prácticas en la Gestión Jurídica |
| 04 de diciembre | Implementación Sistema Integral Jurídico Anticorrupción (Decreto Distrital 610 de 2022) |

Es de anotar que de conformidad con lo señalado en la Resolución No. 753 del 21 de octubre de 2020, se realizan al año cuatro sesiones ordinarias y se publican las actas y demás documentos derivados de tales sesiones en el botón de transparencia de las entidades y para el caso de la SDM se encuentran en el siguiente link: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion.

**Logros**

- Con ocasión de la aplicación del cambio normativo de la Ley 2094 de 2021, se generó la separación de roles de instrucción y de juzgamiento del proceso disciplinario en primera instancia, razón por la cual la Subsecretaría de Gestión Jurídica actuando en calidad de Secretaría Técnica realizó en sesiones ordinarias del comité, seguimiento al mencionado cambio normativo, y cumplimiento por parte de las entidades que integran el citado Comité de las directrices impartidas por la SJD y el DASC.
- En cumplimiento del artículo 91 del PDD adoptado mediante Acuerdo Distrital 761 de 2020, la Alcaldesa Mayor, mediante Decreto Distrital 188 de 2021 autorizó la constitución de la ODT, razón por la cual, mediante sesión ordinaria del 05 de agosto de 2022, se modificó el reglamento interno del Comité e incluyo como miembro a la ODT. (Reglamento Interno No. 001 de 2022)

**Dificultades**

- Pluralidad de asuntos en cabeza de los miembros que integran el Sector Movilidad dificultando su activa participación en las sesiones.
- Dados los regímenes de las entidades adscritas y vinculadas al sector, existen asuntos de orden contractual y disciplinario que no son aplicables a todos los miembros.

**Retos y alertas**

- Fomentar una participación más activa de la totalidad de los integrantes del comité intersectorial jurídico del Sector Movilidad.
- Socializar los asuntos discutidos en el comité jurídico distrital con los integrantes del comité intersectorial del Sector Movilidad.

**Pasos a seguir:**

- Continuar la interacción con las distintas entidades que integran el sector de la Movilidad, fortaleciendo las políticas y lineamientos en materia de representación judicial, prevención de daño antijurídico, contratación y derecho disciplinario.

### 3.13.1.4. Comité Institucional de Seguridad Vial de la SDM

**Descripción y estado**

Conforme a lo señalado en la Resolución Número 344240 de 2022[28], este comité fue creado como mecanismo de coordinación y presentación de avances en términos de seguridad vial implementados por la Entidad.
Tiene como objeto articular y ejecutar las acciones y estrategias para la correcta implementación, evaluación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) y los lineamientos en esa materia que se desarrollen en la SDM, igualmente le corresponde presentar el balance de siniestralidad del mes inmediatamente anterior e histórico, en conjunto con los diferentes proyectos estratégicos y acciones que se estén ejecutando por la Entidad con impacto en términos de seguridad vial.

***Composición***.
Integrantes: *1. El (la) Secretario(a) Distrital de Movilidad, quien lo preside, 2. El (la) Subsecretario(a) de Política de la Movilidad, 3. El (la) Subsecretario(a) de Gestión Corporativa, 4. El (la) Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad, 5. El (la) Subsecretario(a) de Servicios a la Ciudadanía, 6. El (la) Subsecretario(a) de Gestión Jurídica, 7. El (la) Jefe de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, 8. El (la) Jefe de la Oficina de Seguridad Vial, quien desempeña la Secretaría Técnica del Comité, 9. El (la) Jefe de la Oficina de Tecnologías de la información y las comunicaciones, 10. El (la) Jefe de la Oficina de Gestión Social, 11. El (la) Director(a) de Inteligencia para la Movilidad, 12. El (la) Director(a) de Planeación de la Movilidad, 13. El (la) Director(a) de Ingeniería de Tránsito, 14. El (la) Director(a) de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, 15. El (la) Director(a) de Atención al Ciudadano, 16. El (la) Director(a) de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte, 17. El (la) Director(a) de Normatividad y Conceptos, 18. El (la) Director(a) Administrativa y Financiera, 19. El (la) Director(a) de Talento Humano*

Invitados/as: Podrán ser invitados eventuales a sus sesiones ordinarias y extraordinarias, a funcionarios(as) o representantes de entidades públicas y privadas o ciudadano(as), para analizar temas relacionados con las funciones a su cargo, quienes asistirán con voz, pero sin voto.

***Sesiones*.** El Comité Institucional de Seguridad Vial sesiona de manera ordinaria con una periodicidad trimestral y de manera extraordinaria en cualquier momento por convocatoria y presencia de quien preside el Comité. En cumplimiento de la Resolución 344240 de 2022, la Oficina de Seguridad Vial para conocimiento y gestión de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial reporta los temas tratados y avances del Comité Institucional de Seguridad Vial de la SDM, información que se incluye en la Acción 1.2.5 de los Reportes Trimestrales del Seguimiento al PDSV.

**Logros**

- Nueve (9) sesiones del Comité de Seguridad Vial desarrolladas entre el 30 de agosto de 2022 y el 31 de diciembre de 2023.
- El Comité ha sesionado en los periodos establecidos, cumpliendo con la asistencia y participación de quienes lo conforman. Así mismo, su gestión ha permitido la implementación de acciones y proyectos con impacto en seguridad vial mediante la articulación entre las diferentes áreas de la entidad.

**Retos y alertas**

- Mantener la articulación con los equipos técnicos de las dependencias de SDM que permitan la generación de nuevas estrategias y proyectos que se vean reflejados en una disminución de la siniestralidad de la ciudad, considerando los nuevos retos para una movilidad más segura.
- Continuar gestionando los aportes de cada dependencia que contribuyan a determinar la efectividad de las acciones realizadas frente a la reducción de víctimas en siniestros de tránsito.

[28] Que derogó la Resolución SDM No. 480 de 2019

#### 3.13.1.5. Comité de Seguridad Vial para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

**Descripción y estado**

De acuerdo a lo establecido en la Resolución Número 344240 de 2022[29], se formalizó la creación del Comité de Seguridad Vial para el Diseño, implementación y verificación del PESV de la SDM, con el objeto de planear, diseñar, implementar, medir y hacer seguimiento a las acciones que permitan generar conciencia de todos los colaboradores de la SDM y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la entidad y la vida cotidiana de sus integrantes, así mismo será un escenario de participación para la planeación y ejecución de las distintas etapas del PESV de la entidad.

***Composición:*** *El (la) Subsecretario(a) de Gestión Corporativa, como delegado del Secretario(a) Distrital de Movilidad, el (la) Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad, o quien delegue, el (la) subsecretario (a) de Política de la Movilidad, o quien delegue, (la) jefe de la Oficina de Seguridad Vial, o quien delegue, el (la) Subdirector(a) Administrativo(a), (Responsable del PESV), el (la) Jefe de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, o quien delegue, el (la) Director(a) de Talento Humano, o quien delegue, el (la) Director(a) Administrativo(a) y Financiero(a), o quien delegue.*

***Sesiones*****.** El Comité de Seguridad Vial de la SDM se reúne de manera ordinaria mínimo (4) veces al año de manera trimestral, siendo la primera sesión ordinaria en la segunda semana del mes de enero de cada anualidad o extraordinariamente cada vez que alguno de sus integrantes lo cite o cada vez que se requiera por causas extraordinarias.

***Logros***

- Se realizó el reporte oportuno de acuerdo a los parámetros establecidos en la Resolución 5178 de 2023, registrando los 24 pasos solicitados
- Se reportó una efectividad del PESV de la SDM del 78%,
- Se ejecutaron de manera oportuna los planes de trabajo del PESV dando cumplimiento al 100% de los requisitos previstos en la Resolución.

***Retos y alertas***

- Proceder con el cargue de evidencias del PESV de la SDM, una vez la Superintendencia de Transporte presente respuesta sobre el reporte realizado por la Entidad en el aplicativo dispuesto.
- Generar actividades de control y validación en la normatividad que se presenten sobre el tema, lo cual permita cumplir, reportar y generar acciones ágiles para el cumplimiento de las mismas
- Generar articulación con cada una de las áreas que intervienen en el PESV, a fin de establecer los lineamientos para el seguimiento, implementación y demás actividades adscritas al PESV de la SDM.
- Articular las acciones entre el PDSV y el PESV de la SDM, con el fin de enfocar las acciones y actividades en la misma metas y objetivos.
- Adquirir una herramienta tecnológica que permita realizar un control y seguimiento a los mantenimientos preventivos y correctivos a los vehículos de la SDM.

#### 3.13.1.6. Comité Institucional de Gestión y Desempeño

El Comité Institucional de Gestión y Desempeño CIGD es la instancia encargada de orientar, articular y ejecutar las acciones y estrategias para la correcta implementación, operación, desarrollo, mejora, sostenibilidad, evaluación y seguimiento del MIPG, en la SDM. Este comité sustituye los demás comités de las instancias al interior de la SDM que tengan relación con el MIPG y que no sean obligatorios por mandato legal. El CIGD puede actuar como Comité Directivo o de Gerencia, como instancia encargada de tratar o gestionar temas diferentes a los incluidos en el MIPG.

[29] Que derogó la Resolución SDM No. 480 de 2019

El Comité se reúne de forma ordinaria por lo menos una (1) vez al mes, está reglamentado mediante Resolución 3442376 de 2022, y considera una programación anual que se realiza a inicios de cada vigencia.

En la siguiente tabla se presentan los responsables de las políticas de MIPG en la entidad:

**Tabla 18. Responsables políticas de MIPG**

| DIMENSIÓN MIPG | POLÍTICAS o ESTRATEGIAS DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO INSTITUCIONAL | LÍDER DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA AL INTERIOR DE LA SDM |
|---|---|---|
| TALENTO HUMANO | Gestión Estratégica del Talento Humano | Dirección de Talento Humano |
| | Integridad | Subsecretaría de Gestión Corporativa |
| DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO Y PLANEACIÓN | Planeación Institucional | Oficina Asesora de Planeación Institucional |
| | Gestión presupuestal y eficiencia del gasto público | Ordenadores de Gasto, Oficina Asesora de Planeación Institucional y Subdirección Financiera |
| | Compras y Contratación Pública | Dirección de Contratación |
| GESTIÓN CON VALORES PARA EL RESULTADO | Fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos | Subsecretaría de Gestión Corporativa y Oficina Asesora de Planeación Institucional |
| | Gobierno Digital | Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones |
| | Seguridad Digital | Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones |
| | Defensa jurídica | Dirección de Representación Judicial |
| | Mejora Normativa | Dirección de Normatividad y Conceptos |
| | Servicio a la ciudadanía | Dirección de Atención al Ciudadano |
| | Trámites y Racionalización de trámites o Simplificación, Racionalización y Estandarización de trámites | Dirección de Atención al Ciudadano |
| | Participación ciudadana en la gestión pública (incluida la Rendición de Cuentas) | Oficina de Gestión Social |
| | Gestión ambiental para el buen uso de los recursos públicos o Gestión Ambiental Institucional | Dirección Administrativa y Financiera |
| EVALUACIÓN PARA EL RESULTADO | Seguimiento y evaluación del desempeño o de la gestión institucional | Oficina Asesora de Planeación Institucional, pero las personas responsables de hacer el seguimiento y la evaluación de los resultados institucionales son quienes tienen a su cargo cada plan, programa, proyecto o estrategia objeto de seguimiento y evaluación |
| INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN | Gestión documental (Política de Archivos y Gestión Documental)* | Dirección Administrativa y Financiera |
| | Transparencia, acceso a la información pública y lucha contra la corrupción | Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad<br>Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones |
| | Gestión de la información estadística | Dirección de Inteligencia para la Movilidad |
| GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO Y LA INNOVACIÓN | Gestión del conocimiento y la innovación | Dirección de Talento Humano<br>Dirección de Inteligencia para la Movilidad<br>Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones |
| CONTROL INTERNO | Control interno | Responsables de las líneas de defensa establecidas en el Modelo Estándar de Control Interno, según corresponda. |

Fuente: OAPI. 2023

**Composición:** El Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la SDM o Comité Directivo o de Gerencia, está integrado por las y los funcionarios públicos de la Alta Dirección de la entidad, esto es, quienes del nivel directivo y asesor se designan a continuación: *1. Secretaria o Secretario Distrital de Movilidad o su delegada o delegado, 2. Subsecretarias o Subsecretarios, o sus delegadas y delegados, 3. Las y los Jefes de Oficina y de Oficina Asesora, 4. Directoras y Directores de dependencia, 5. Subdirectoras y Subdirectores de dependencia. La/El Jefe de control interno, quien participa con voz, pero sin voto en el mismo y ejerce la secretaría técnica.*

Las actas del Comité se encuentran publicadas en la intranet de la entidad.

#### 3.13.1.7. Comité Institucional de Coordinación de Control Interno

El Comité Institucional de Coordinación de Control Interno CICCI, es la instancia responsable como órgano de coordinación y asesoría del diseño de estrategias y políticas orientadas al fortalecimiento del Sistema de Control Interno Institucional, de conformidad con las normas vigentes y las características de la entidad.

***Composición:*** El Comité está reglamentado mediante Resolución 056 de 2018, y está integrado por: *1. Secretaria o Secretario Distrital de Movilidad, quien lo preside, 2. Subsecretarias o Subsecretarios, 3. Las y los Jefes de Oficina y de Oficina Asesora, 4. Directoras y Directores de dependencia, 5. Subdirectoras y Subdirectores de dependencia. La/El Jefe de control interno, quien participa con voz, pero sin voto en el mismo y ejerce la secretaría técnica.*

Las actas del Comité se encuentran publicadas en la intranet de la entidad.

#### 3.13.1.8. Mesa Técnica de Big Data e Innovación

La Mesa Técnica de Big Data e Innovación fue creada bajo la circular interna 017 de 2019 como órgano asesor e instancia de apoyo técnico en lo relacionado con la explotación de datos del Sector Movilidad, así como con la innovación relacionada con el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones en el cumplimiento de las obligaciones misionales de la SDM, la mesa debe instalarse trimestralmente, y la presencia de los miembros principales de la SDM es indelegable.

***Composición:*** Dicha mesa técnica está conformada por: *a) El Subsecretario(a) de Política de Movilidad, quién presidirá la mesa técnica, b) El Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad, c) Subsecretario(a) de Servicios a la Ciudadanía, d) El(la) Jefe de Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, e) El(la) Director(a) de Planeación para la Movilidad, f) El(la) Director(a) de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte g) El (la) Director(a) de Inteligencia para la Movilidad, quién ejercerá la secretaría técnica, h) Los delegados técnicos de las diferentes dependencias.*

**Logros**

- Espacio que ha propiciado el intercambio de experiencia entre diferentes entidades y áreas de la SDM para potenciar la explotación de datos
- Generación de redes de trabajo entre entidades para aprovechar los avances de analítica de unas instituciones para generar mayor valor en los proyectos de otras.
- Democratización de la información ya que antes de la aparición de la mesa cada área y entidad trabajaba en proyectos para cubrir las necesidades inherentes a su gestión sin que personas externas al grupo de trabajo se enteraran de los resultados de iniciativas que potencialmente solucionarían problemas que tenían en otros grupos.
- Ha contribuido en la identificación de oportunidades emergentes y desafíos comunes en el campo de Big Data lo que ha llevado a la creación de soluciones más efectivas y la adaptación a cambios en el entorno tecnológico.

- La mesa ha ayudado a entender la importancia del establecimiento de estándares comunes en la recopilación, el almacenamiento y el análisis de datos, para garantizar la coherencia y la calidad de los datos utilizados en los diferentes proyectos.

**Retos:**

- Lograr la participación activa de las entidades del sector para aunar esfuerzos en el aprovechamiento de la información, desarrollo de capacidades técnicas al interior de las entidades y transferencia de conocimiento entre las mismas.
- Consolidar la innovación como parte de las estrategias internas para mejorar la movilidad de la ciudad.
- Restablecer el laboratorio de innovación de movilidad para incentivar la participación de diferentes actores, internos y externos, en la construcción de soluciones a los problemas que enfrenta la movilidad de la ciudad y la región.

### 3.13.2. Instancias de Gobierno Corporativo

#### 3.13.2.1. Junta directiva Operadora Pública Distrital de Transportes SAS - La Rolita

**Composición:** La junta directiva de la ODT está compuesta por los siguientes miembros: *i) el Alcalde Mayor o su delegado. De acuerdo a la Resolución 037 de 2022, la SDM es la delegada, ii) el Secretario Distrital designado por el Alcalde Mayor o su delegado. De acuerdo a la Resolución 036 de 2022, el Secretario Jurídico Distrital es el designado por la Alcaldesa, (iii) dos (2) miembros independientes, con sus respectivos suplentes numéricos. De acuerdo a decisión de Asamblea de Accionistas las miembros independientes son Ingrid Portilla y Patricia González, (iv) un (1) miembro minoritario. El miembro representante del accionista minoritario es Diego Valderrama, de conformidad con designación realizada por el Grupo ENEL*

**Sesiones:** Las sesiones de la junta directiva se realizan de forma mensual, siendo la primera junta en julio de 2022. Dentro de las sesiones se han debatido y aprobado los siguientes temas:

- Aprobación de presupuesto y modificaciones presupuestales
- Aprobación de incremento salarial vigencia 2023 para empleados privados y funcionarios públicos
- Aprobación de la estructura y planta de la entidad
- Información estados financieros
- Información indicadores
- Seguimiento a otros proyectos como rutas escolares, cargadores eléctricos.

Por su parte desde la Asamblea de Accionistas se han tomado decisiones importantes en pro de fortalecer el gobierno corporativo, lo cual ha implicado actualizar estatutos y el código de Buen Gobierno.

**Logros**

Se ha logrado consolidar la entidad con un gobierno corporativo sólido, igualmente se ha puesto en marcha la operación de la empresa la cual ejecuta actualmente 3 importantes proyectos como son: operación de buses, operación del cable de Ciudad Bolívar y la puesta en marcha de cargadores eléctricos en la ciudad. Igualmente, con el seguimiento de la junta directiva se ha logrado que la empresa cumpla con los indicadores de operación, y así lograr una mayor competencia con los demás operadores de buses.

**Retos o alertas.**

En la Junta Directiva del 29 de agosto se informó de un apalancamiento desde la unidad de negocio de buses para la unidad de negocio de cable, de tal manera que se cuente con el fortalecimiento institucional requerido para asumir los nuevos proyectos. Es importante hacer seguimiento a la ejecución financiera y presupuestal de la empresa con el fin que no se vea comprometida la ejecución y operación de ninguno de los proyectos.

#### 3.13.2.2. Junta directiva EMB

**Composición:** La junta directiva de la EMB está compuesta por los siguientes miembros: *Alcaldesa Mayor de Bogotá o su delegado, quien actualmente es el Secretario Jurídico Distrital, SDM , Secretario Distrital de Hacienda, Delegada del MinTransporte, Viceministra de Infraestructura, Viceministra de Infraestructura, delegada del MinTransporte, Subdirector General de Inversiones, Seguimiento y Evaluación, delegado del Director del Departamento Nacional de Planeación – DNP, Directora General de Participaciones Estatales, delegada del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Carlos Alberto Moncada Aristizábal, Miembro independiente nombrado por la Asamblea General de Accionistas el 15 de marzo de 2018, Guillermo González González, Miembro independiente nombrado por la Asamblea General de Accionistas el 22 de octubre de 2021, Rodrigo Azócar Hidalgo, Miembro independiente nombrado por la Asamblea General de Accionistas el 11 de marzo de 2019*

**Sesiones:** La junta directiva de la EMB se reúne de forma mensual con el fin de dar seguimiento al avance de la empresa, así como para realizar diferentes aprobaciones dentro de las cuales se destacan:

- Aprobación del incremento salarial de funcionarios públicos y trabajadores oficiales
- Concepto favorable de las vigencias futuras sometidas a consideración
- Concepto previo para la aprobación de la modificación de estatutos sociales
- Revisión y actualización de los documentos de gobierno corporativo
- Autorizaciones para celebrar contratos de empréstito

Igualmente, se ha participado en los distintos comités de seguimiento de proyectos (del cual hace parte la SDM), así como se ha participado en calidad de invitado de los comités de gobierno corporativo y de auditoría y riesgos en los cuales se ha hecho seguimiento de las diferentes temáticas antes mencionadas.

**Logros**

Desde la junta se ha realizado seguimiento a cada uno de los proyectos, es así como dentro de los grandes logros se encuentran la firma del acta de inicio de la fase de construcción de la línea 1, lo cual acaecido el 25 de julio de 2023. Igualmente, la Junta Directiva aprobó la modificación de la estructura organizacional de la EMB, cuya transformación interna ha sido esencial para cumplir a cabalidad con las exigencias administrativas, financieras, técnicas y humanas necesarias para atender la planificación y construcción de la EMB.

Igualmente, en la presente vigencia por parte de la EMB se impuso una multa a través de las Resoluciones 374 y 383 de 2023, al concesionario por atrasos en los diseños. Al 31 de julio de 2023, se efectuaron los descuentos al concesionario por la suma de $1.885.000.000 a favor de la EMB y un valor de $1.031.574.729 a favor de la Interventoría.

En relación con la línea 2, se ha hecho seguimiento al proceso de cofinanciación, así como al proceso de contratación, proceso que se abrió el 19 de octubre de 2023, y para el cual la junta directiva emitió aprobación previa para la asunción de compromisos con cargo a las vigencias futuras excepcionales para la vigencia 2026 a 2054 para amparar la remuneración de la concesión de la Línea 2 del Metro de Bogotá - L2MB.

**Retos o alertas**

Es importante continuar con el seguimiento del contrato de concesión de la línea 1 con el fin de que se cumplan las obligaciones en los plazos contractuales. Igualmente, es importante hacer seguimiento al proceso de contratación de línea 2 con el fin de lograr la adjudicación en el primer trimestre del año 2024 como actualmente se tiene previsto.

#### 3.13.2.3. Junta directiva IDU

**Composición:** El Consejo Directivo del IDU estará integrado por el Alcalde Mayor de Bogotá o su delegado, que será el Secretario Distrital de Movilidad, quien lo presidirá, y los siguientes seis (6) miembros: *1. El Secretario*

*Distrital de Hacienda o su delegado, 2. El Gerente General de Transmilenio S.A. o su delegado, 3. El Subsecretario Corporativo de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá o su delegado, 4. El Gerente General de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá EAAB- ESP o su delegado, 5. El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital o su delegado, 6. El Gerente de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano o su delegado.*

**Sesiones:** El consejo directivo del IDU se reúne cada vez que se requiera alguno de los temas de aprobación del mismo o si se requiere darle a conocer algún asunto importante. Dentro de los temas más importantes que aprueba este consejo directivo se encuentran:

- Concepto favorable para los trámites de vigencias futuras ante el Confis Distrital
- Aprobación presupuesto de las respectivas vigencias, así como sus modificaciones
- Aprobación de incrementos salariales
- Revisión y actualización de los documentos de gobierno corporativo.

**Logros**
En el presente cuatrienio se ha logrado aprobar las vigencias futuras de importantes proyectos como son: ciclopuente Avenida Boyacá por canal salitre, Corabastos y reconstrucción zona industrial; Regiotram occidente, entre otros.

Igualmente se ha aprobado la política SARLAFT, con el fin de evitar hechos de corrupción al interior de la entidad buscando así posicionar a la entidad como un establecimiento público transparente.

**Retos o alertas**
Es importante que se haga un seguimiento a la ejecución de las vigencias futuras aprobadas, igualmente, es necesario que el nuevo consejo directivo haga una revisión de la actualización de los documentos de gobierno corporativo que se han venido trabajando y fueron mostrados a los miembros del consejo en la última sesión.

#### 3.13.2.4. Consejo Directivo UMV

**Composición:** Los miembros del consejo directivo de la UMV, serán: *a. El/la alcalde/sa mayor de Bogotá D.C., o su delegado/a que será el/la secretario/a Distrital de Movilidad, quien lo presidirá, b. El/la Secretario/a Distrital del Hábitat o su delegado/a, c. El/la Secretaria/a Distrital de Hacienda o su delegado/a, d. El/la secretario/a Distrital de Ambiente o su delegado/a, e. El/la director/a del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU - o su delegado/a.*

**Sesiones:** El consejo directivo de la UMV se reúne cada vez que se requiera alguno de los temas de aprobación del mismo o si se requiere darle a conocer algún asunto importante. Dentro de los temas más importantes que aprueba este consejo directivo se encuentran:

- Concepto favorable para los trámites de vigencias futuras ante el Confis Distrital
- Aprobación presupuesto de las respectivas vigencias, así como sus modificaciones
- Aprobación de incrementos salariales
- Revisión y actualización de los documentos de gobierno corporativo.

**Logros** En la vigencia 2021, se hicieron 9 sesiones, en las cuales se abordaron diferentes temas como las modificaciones presupuestales de recursos de inversión, conceptos favorables para aprobación del presupuesto, igualmente se hace seguimiento a proyectos estratégicos y principales logros de la entidad. En la vigencia 2022 se emitió concepto favorable para las vigencias futuras para el arrendamiento de la sede y temas de actualización tecnológica de la entidad. En la vigencia 2023 se aprobó la actualización de la estructura de la entidad con el fin de fortalecer la misma para el logro de los objetivos planteados.

**Retos o alertas:** Para la próxima vigencia se debe hace un seguimiento a la ejecución de la entidad, así como a las nuevas funciones asumidas con la UMP, la cual se creó para potencializar las operaciones en territorios sobre el espacio público peatonal (espacio público para la movilidad y espacio público para el encuentro), se estructuró bajo el liderazgo de la SDM, encargada de priorizar y planear las obras, y la UMP, como entidad ejecutora.

#### 3.13.2.5. Junta Directiva TMSA

**Composición**: *La Junta Directiva está integrada por: El Alcalde Mayor del Distrito o su delegado permanente (Secretario Distrital de Movilidad - Decreto 078 de 2007), Secretario Distrital de Hacienda y su suplente, Un Funcionario Delegado del Ministerio de Transporte y su suplente, Un Funcionario Delegado del Ministerio de Hacienda y su suplente, Un Miembro independiente o su suplente (Actualmente la suplencia la ejerce el director del IDU, de acuerdo al Acta de Asamblea No. 03 de 2022)*

**Sesiones:** De acuerdo a los estatutos de la sociedad, la sociedad se debe reunir al menos trimestralmente y deberá reunirse, además cuantas veces así lo disponga la misma Junta, o cuando sea citada por su presidente, por el Gerente General de la sociedad, por el Revisor Fiscal o por dos (2) de sus miembros que actúen como principales, dentro de los principales temas que se han abordado se encuentran:

- Aprobación del incremento salarial de funcionarios públicos y trabajadores oficiales
- Concepto favorable de las vigencias futuras sometidas a consideración
- Concepto previo para la aprobación de la modificación de estatutos sociales
- Revisión y actualización de los documentos de gobierno corporativo
- Autorizaciones para celebrar contratos de empréstito

**Logros:** Como logros de la presente administración en la presente vigencia encontramos:

- Concepto favorable de vigencias futuras para Provisión de Nueva Flota de las Fases I y II"
- Reprogramación de vigencias futuras Avenida Cali y 68
- Revisión de estados financieros y aprobaciones de anteproyectos de presupuesto
- Concepto favorable vigencias futuras corredor verde
- Actualización de estatutos, elaboración de reglamento de junta directiva, código de gobierno corporativo

**Retos o alertas:** Hacer seguimiento a los proyectos de las vigencias futuras aprobadas, así mismo se debe hacer seguimiento a los recursos del FET.

#### 3.13.2.6. Junta directiva TTSA

**Composición**: De acuerdo con el Reglamento Interno de Junta Directiva de la TTSA, (versión de julio de 2023), La Junta está compuesta por 7 miembros principales con voz y voto en toda deliberación y decisión, elegidos por la Asamblea General de Accionistas de la sociedad. Cada miembro tiene un suplente personal que tiene voz y voto, siempre que asista en sustitución del principal.

Además de los miembros principales, a las reuniones de la Junta Directiva, asisten el Gerente General y el Subgerente Jurídico de la sociedad, y puede asistir el Revisor Fiscal, todos ellos con voz, pero sin voto. Así mismo, pueden asistir invitados a la reunión.

**Sesiones**

- Durante el año 2022 se realizaron 10 sesiones de la Junta Directiva, en la sesión del 31 de enero de 2022 se evidencia la participación del Secretario de Movilidad y en las 9 sesiones restantes se constata la asistencia del Subsecretario de Política de Movilidad en calidad de suplente del Secretario de Movilidad.
- Durante el año 2023 se han realizado 11 sesiones, en 10 de las cuales se ha contado con la participación del Subsecretario de Política de Movilidad en calidad de suplente del Secretario de Movilidad.

**Logros**

- Durante 2022 la Junta Directiva aprobó la estrategia de fortalecimiento de la gestión de estacionamiento en vía y fuera de vía, entre la que se encuentran los proyectos de puntos de carga para vehículos eléctricos y plataforma logística de movilidad compartida.
- La TTSA implementó el proyecto de Zonas de Parqueo pago desde noviembre de 2021, que comenzó a presentar resultados positivos durante 2022 en términos financieros y de gestión, que se han mantenido con la aprobación de ajustes operacionales y de un plan de gestión para la estrategia comercial y publicitaria.
- Durante 2022 la TTSA implementó nuevas líneas de negocio relacionadas con la rentabilización de inmuebles disponibles, que incluyen estructuración de proyectos inmobiliarios, análisis de mercado de los predios de la Sociedad y posibilidades de desarrollar proyectos en los PRUMS.
- En el 2023 se aprobó el Plan Estratégico 2023, teniendo en cuenta la actualización que se realizó los objetivos tácticos, líneas de acción, metas, indicadores estratégicos, líneas base, fórmulas y tipos de indicadores, para responder a la consolidación de la transformación y fortalecimiento de la TTSA y de las nuevas líneas de negocio (transporte intermunicipal, zonas de parqueo pago, parqueaderos, gestión inmobiliaria).
- En junio de 2023 se aprobó la modificación del reglamento de la Junta Directiva, considerando la modificación de la reforma estatutaria de la Sociedad.

**Retos y/o alertas**

- Mantener la participación activa en la Junta Directiva, planteando propuestas que continúen fortaleciendo los proyectos estratégicos del Sector Movilidad, en particular las iniciativas que se desarrollan conjuntamente entre la TTSA y otras entidades en el marco del POT y del PMSS.

### 3.13.3. Instancias de Coordinación del Distrito Capital en las que participa la SDM

#### 3.13.3.1. Consejo Territorial de Seguridad Vial

El Consejo Territorial de Seguridad Vial es una instancia de coordinación y de apoyo que busca ser el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. De esta forma los municipios y los departamentos, de manera coordinada aportarán medidas para la mitigación de la siniestralidad.

El Consejo Territorial de Seguridad Vial se reunirá una vez por semestre. Las reuniones extraordinarias se podrán realizar en cualquier momento del año, y con presencia del presidente de esta a su delegado o a solicitud de cualquiera de sus miembros, previa convocatoria.

La Resolución 516 del 4 de agosto de 2022, “Por la cual se modifica la Resolución 097 de 2019 “Por la cual se crea y estructura el Consejo Territorial de Seguridad Vial” ARTÍCULO PRIMERO. - Modifíquese el artículo 3 de la Resolución 097 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3. Conformación de cada Consejo Territorial de Seguridad Vial. *Cada Consejo Territorial de Seguridad vial está integrado por: a) El Gobernador del departamento o su delegado, b) Un representante del Vice MinTransporte, c) Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad día/ (ANSV), d) El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, e) El alcalde de la capital del departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento o sus delegados, f) El director del Área Metropolitana o su delegado, cuando aplique.*

A partir de la Resolución 516 del 4 de agosto del 2022, en su parágrafo 2 dicta que "de cada sesión se levantará un acta que será suscrita por el presidente del CTSV o su delegado y por el delegado de la ANSV", por lo que no es competencia de la SDM como integrante del Consejo la elaboración de dichas actas.

**Acciones**: Se presentaron las distintas estrategias pedagógicas de la SDM encaminadas a la sensibilización y reducción de siniestros viales.

**Compromisos:** No existen compromisos para el próximo Consejo.

#### 3.13.3.2. CONFIS

El Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal (CONFIS) es un cuerpo colegiado creado mediante el Decreto Ley 1421 de 1993, como instancia rectora de la Política Económica y Fiscal y Coordinador del Sistema Presupuestal de la Administración Distrital de Bogotá.

***Composición:*** Son miembros permanentes: *el Alcalde Mayor de Bogotá D.C., quien lo preside, la/el Secretario Distrital de Planeación quien ejerce como Secretaría Técnica y la/el Secretario Distrital de Hacienda. A su vez, asisten como miembros designados (Decreto 056 del 27 de enero de 2016) la/el Secretario Distrital de Movilidad, la/el Secretario Distrital de Hábitat y la/el Secretario Distrital de Salud*.

El CONFIS sesiona como mínimo una (1) vez al mes de manera ordinaria y en forma extraordinaria cuando el Alcalde Mayor lo estime necesario.

Las actas del Confis se encuentran publicadas en la página web de la SDP, al igual que la normatividad vigente y regulación del Confis https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/inversiones-estrategicas/confis

#### 3.13.3.3. Consejo de Gobierno

**Descripción:** El Consejo de Gobierno Distrital, es la máxima instancia de toma de decisiones y articulación estratégica de la administración distrital (DECRETO 222 DE 2023)

***Composición:*** *El Consejo de Gobierno Distrital está conformado por: 1. El/la alcalde/sa Mayor de Bogotá D.C., quien lo preside, 2. El/la jefe/a de Gabinete, quien ejerce la secretaría técnica, 3. El/la secretario/a General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., 4. El/la secretario/a Distrital de Gobierno, 5. El/la secretario/a Distrital de Hacienda, 6. El/la secretario/a Distrital de Planeación, 7. El/la secretario/a Distrital de Desarrollo Económico, 8. El/la secretario/a de Educación del Distrito, 9. El/la secretario/a Distrital de Salud, 10. El/la secretario/a Distrital de Integración Social, 11. El/la secretario/a Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 12. El/la secretario/a Distrital de Ambiente, 13. El/la secretario/a Distrital de Movilidad, 14. El/la secretario/a Distrital del Hábitat, 15. El/la secretario/a Distrital de la Mujer, 16. El/la secretario/a Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, y, 17. El/la secretario/a Jurídico/a Distrital.*

**Convocatoria del Consejo de Gobierno Distrital.** El Consejo de Gobierno Distrital será convocado por solicitud del/ la Alcalde/sa Mayor de Bogotá, D. C., quien lo presidirá, a través del/de la Jefe/a de Gabinete, este último actuará como secretario/a Técnico/a y hará seguimiento a las decisiones, obligaciones y compromisos que allí se adopten.

Las actas de dicha instancia se encuentran dispuestas por la Secretaría General de la Alcaldía Mayor.

#### 3.13.3.4. Comité de APP Distrital

**Descripción:**
El comité distrital de APP se creó mediante Directiva 004 de 2019 de la Alcaldía Mayor de Bogotá y la SJD. Este comité actúa como instancia asesora, revisa las conclusiones del análisis de las entidades competentes y emite observaciones y recomendaciones para continuar o no con las etapas subsiguientes de los proyectos que hayan sido presentados bajo el esquema de Asociación Público Privada, ya sea de iniciativa privada o pública.

**Asistencias por parte de la SDM:**
En este periodo por parte de la SDM se asistió a los siguientes comités distrital de APP

- CIM norte - TMSA, recomendación de declaratoria fallida en el comité de APP del 12 de octubre de 2022.
- B23 – TMSA, recomendación de rechazo en el comité de APP del 1 de febrero de 2023.
- HUB 85 – IDU / DADEP, recomendación continuación de desistimiento del 1 de febrero de 2023.
- HUB 85 – IDU (nueva radicación), recomendación de rechazo en el comité de APP del 15 de mayo de 2023.
- MOVIOCCIDENTE - IDU, recomendación de continuación de desistimiento en el comité de APP del 16 de agosto de 2023.

**Acciones:**

- Asistir a los comités distritales de APP del Sector Movilidad, en los cuales se presentó el análisis y conclusiones de los proyectos antes mencionados, para someterlos a consideración del comité.
- Presentar al comité el seguimiento de otras iniciativas que están en cabeza de la Nación y que tienen injerencia en la infraestructura de movilidad del Distrito, como el caso de la APP IP ExMAx, en la que se incluye el tramo de extensión de la calle 63 hasta Devisab.
- Presentar el avance de estructuraciones de iniciativa pública, como el caso de los Complejo de Intercambio Modal - CIM, a cargo de la TTSA.

#### 3.13.3.5. Consejo Distrital de Discapacidad (CDD)

**Composición:** Instancia consultiva, de asesoría y gestión del Sistema Distrital de Discapacidad para la coordinación, planificación, concertación, adopción y evaluación de Políticas, planes, programas y proyectos que contengan temas de discapacidad en el Distrito Capital. El CDD está conformado por las *Secretarías Distritales de Gobierno, Salud, Educación, Movilidad, Integración Social, Desarrollo Económico, Cultura, Recreación y Deporte, Planeación, Hábitat, Hacienda, IDPAC, Mujer, Seguridad, Convivencia y Justicia, Jurídica, siete (7) representantes de las organizaciones no gubernamentales de personas con discapacidad (Visual, Auditiva, Física, Cognitiva, Psicosocial, Múltiple, y sordoceguera), un delegado del Comité Técnico, y el delegado del Alcalde Mayor de Bogotá quien para la vigencia del presente informe estuvo a cargo de la SDM .*

Esta instancia, cuenta, por un lado, con el Comité Técnico Distrital de Discapacidad (CTDD), encargado de brindar el soporte técnico que requiera el Consejo, para el desempeño eficaz de sus funciones, y con la Secretaría Técnica Distrital de Discapacidad (STDD), cuya función es coordinar el funcionamiento del Sistema Distrital de Discapacidad y brindar la asistencia técnica y operativa al Consejo, para el desarrollo oportuno de sus funciones. Para el presente periodo de gobierno, la STDD fue asumida por la SDG.

El Decreto 2177 de 2018, emitido por el Ministerio de Trabajo, definió la implementación de la Subcomisión para la Inclusión Social, Laboral y Productiva de las Personas con Discapacidad (SISLP), como grupos de trabajo en donde el sector público, el privado, el tercer sector y la sociedad civil, Generar oportunidades reales y dignas para la población con discapacidad, posicionando su inclusión laboral a partir de ejercicio que realiza la administración distrital para el desarrollo de acciones de inclusión laboral de personas con discapacidad. La correspondiente Subcomisión del Distrito fue establecida en junio de 2018, y en el desarrollo de este informe se

presenta el Plan de Trabajo correspondiente a la vigencia 2022. Para el presente periodo de gobierno, esta subcomisión fue presidida por la SDM.

**Sesiones**
El Consejo Distrital de Discapacidad, según acuerdo 505 de 2012 sesionará ordinariamente cada dos (2) meses. Se podrá convocar a reuniones extraordinarias según lo establecido en su propio reglamento. La convocatoria se efectuará a través de la STDD.

**Logros**

- Se avanzó en la consecución de los objetivos y actividades definidas en el plan de trabajo de esa vigencia. Esto fue posible a partir de acciones de liderazgo y articulación entre y con otros actores del Sistema, con el fin de fortalecer las sinergias y avanzar de manera conjunta, así como favoreciendo la participación social de la población con discapacidad en todos los territorios.

- Se avanzó en las etapas definidas para este proceso en el 2022, para que en marzo del 2023 a través del Decreto 089 de 2023 se publicará la nueva Política Pública de esta población para la ciudad.

**Retos o alertas:**
Continuar desde el sistema en procesos de apropiación de la ciudad de la política pública y seguimiento y monitoreo constante a los sectores en el cumplimiento del Plan de Acción de esta política.

#### 3.13.3.6. Consejo Distrital y Local de la Bicicleta

**Descripción y estado**
El Consejo Distrital y los consejos locales de la bicicleta son instancias de participación[30] que funcionan como órganos asesores y consultivos de la Administración Distrital y de las administraciones locales, respectivamente, en asuntos relacionados con la Política Pública de la Bicicleta y en el seguimiento de estrategias, planes, proyectos y programas relacionados con el uso de la bicicleta.

El Consejo Distrital de la Bicicleta está conformado por la SDM, la SDSCJ, la SDMujer, SDDE, el IDRD, el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, por cada Localidad está delegado un(a) consejero(a) local o su suplente y 5 representantes de los colectivos de la bicicleta existentes en Bogotá D.C., u otros actores de la sociedad civil o comunitaria.

Entre tanto, el Consejo Local está conformado por las alcaldías locales, por la SDM, la SDSCJ, el IDRD, el Instituto de la Participación y Acción Comunal, la SDMujer, la SDDE, 110 consejeros(as) locales y por el Comité Operativo Local de Mujeres y Equidad de Género de la Localidad.

[30] Los actos administrativos que los regulan son:
- Decreto 495 de 2019. "*Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta"*
- Decreto 498 de 2022. "Por medio del cual se suprime el Consejo Consultivo de la Bicicleta y el capítulo II del Decreto Distrital 495 de 2019 *"Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta" y se dictan otras disposiciones"*
- Resolución 084 de 2019. "*Por medio de la cual se reglamenta el proceso de elección de los (las) Consejeros (as) Locales de la Bicicleta creados mediante el Decreto 495 de 2019*"
- La Resolución 120 de 2020. "*Mediante la cual se modifica parcialmente la Resolución 084 del 21 de febrero y deroga la Resolución 105 de 19 de marzo de 2020, por medio de la cual el Director General (E) del IDPAC reglamentó el proceso de elección de los Consejeros Locales de la Bicicleta creados mediante el Decreto Distrital No. 495 de 2019"*

**Logros**

- Expedición del Decreto 498 de 2022. "*Por medio del cual se suprime el Consejo Consultivo de la Bicicleta y el capítulo II del Decreto Distrital 495 de 2019 "Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta" y se dictan otras disposiciones",* principalmente en la búsqueda de racionalizar instancias suprimiendo el Consejo Consultivo de la Bicicleta, también aumentando la periodicidad de los y las consejeras electos a 4 años, permitiendo una continuidad en el plan de acción elaborado por la instancia, también la modificación de las sesiones ordinarias para realizarse cada mes y en la búsqueda de instancias de participación paritarias se modifica la conformación para llegar a un 50/50, el cual atiende las necesidades expresadas por los integrantes de estas instancias de participación.
- Es la primera administración que cuenta con consejeros locales de la Bici.
- Se apoyó en el proceso de la metodología al IDPAC en el proceso de elecciones para conformar los 5 representantes de los colectivos de la bicicleta existentes en Bogotá D.C., u otros actores de la sociedad civil o comunitaria, designados de conformidad con lo establecido en el reglamento interno de esta instancia como lo indica el Decreto 498 de 2022.

**Retos o alertas:**

- Cumplir el objetivo de llegar a tener instancias de participación paritarias.
- Acompañar desde nivel central a los centros locales de movilidad, quienes ejercen la secretaría técnica de los Consejos Locales de la Bicicleta en cada localidad.
- Instalar los 20 Consejos Locales de la Bicicleta y no tener localidades desiertas.
- Generar una estrategia de comunicaciones para completar todas las candidaturas de consejeros y consejeras del proceso de elección 2024-2027.
- Generar canales de comunicación interinstitucionales necesarios para atender solicitudes y observaciones de manera oportuna.

**Pasos por seguir:**

- Continuar generando espacios de articulación con las instituciones para los procesos de formación a consejeros y consejeras, ciclistas y ciudadanía en general, en temas relacionados con participación, instancias, violencia política, género y movilidad.
- Acompañar proceso de elecciones de la nueva cohorte de consejeros y consejeras, que será liderado por el IDPAC quienes dan lineamientos y cuentan con la herramienta VOTEC para todos los procesos electorales de las instancias a nivel Distrital.

#### 3.13.3.7. Comisión Intersectorial de la Bicicleta

**Descripción y estado**

La Comisión Intersectorial de la Bicicleta del Distrito Capital busca fortalecer la gestión, fomentar el uso de la bicicleta y la economía centrada en ella, a través del seguimiento institucional en la implementación del plan de acción de la política establecida mediante el Documento CONPES D.C. 15 de 2021 "*Política Pública de la Bicicleta 2021-2039*".

Esta es una instancia de coordinación creada a través del Decreto 480 de 2022. *Por medio del cual se crea la Comisión intersectorial de la Bicicleta del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*".

La comisión está conformada a la actualidad de la siguiente forma:
Integrantes: *Alcaldía Mayor, Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, SDE del Distrito, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, SDM, Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.*

Invitados: *Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural e Instituto Distrital de Turismo o su delegado.*

**Logros**

- Creación del reglamento de la Instancia concertado por las delegaciones actuales remitidas por cada entidad.
- Desarrollo de 5 sesiones ordinarias, 1 sesión extraordinaria en la que se logró revisar y aprobar el reglamento interno y aclaraciones los lineamientos sobre las delegaciones.
- Consolidación y reporte constante de cada uno de los avances de los productos de la Política Pública de la Bicicleta.

**Retos o alertas:**

- Consolidar todas las delegaciones correspondientes para cada una de las entidades integrantes.

**Pasos por seguir:**

- Establecer fechas para sesiones trimestrales de la Comisión Intersectorial y preparación de los informes trimestrales y anual de gestión.
- Sesionar el seguimiento a los productos y resultados del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta.
- Migrar a la comisión intersectorial de movilidad activa integrando las instalaciones que definen las políticas públicas de la bicicleta y el peatón.

#### 3.13.3.8. Comisión Intersectorial del Espacio Público - CIEP

**Descripción y estado**

De acuerdo con el Decreto Distrital 546 de 2007, la Comisión Intersectorial de Espacio Público –CIEP, es una de las instancias del Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital que tiene como objeto garantizar la coordinación y articulación para la implementación de las políticas y estrategias distritales de carácter intersectorial sobre el espacio público. Así mismo, a través del Decreto 552 de 2018 se reglamentó el aprovechamiento económico del espacio público y se determinaron las entidades administradoras y gestoras de este. La SDM hace parte de las Entidades Administradoras del Espacio Público y tiene a su cargo la malla vial integral de la ciudad, por lo que es invitado permanente de la CIEP.

**Logros**

- Se ha participado en 12 Unidades Técnicas de Apoyo, 3 Comisiones ordinarias y 6 extraordinarias; en total participó en 9 instancias decisorias en las cuales se efectúo voto para la aprobación o rechazo de exenciones por pago de aprovechamiento económico por el uso del espacio público para mercados campesinos e iniciativas privadas con acompañamiento de la SDDE, socialización de la estrategia de Eco Barrios de la SDH y la socialización de la versión final de la modificación al Decreto 552 de 2018.
- Participación como sector en diferentes mesas de trabajo para la modificación al Decreto de aprovechamiento económico del espacio público 552 de 2018, lo que incluye: precisión en la definición de las actividades de aprovechamiento económico a cargo de la SDM, precisión sobre los elementos a administrar por parte de la SDM de acuerdo con su misionalidad y delimitación de la recepción de nuevos espacios a administrar por parte de la SDM de acuerdo con las disposiciones del Decreto 555 de 2021.
- Inclusión de la nueva actividad de aprovechamiento económico del espacio público denominada *"ocupaciones temporales por obra o evento en vía pública"* a cargo de la Dirección de Ingeniería de Tránsito.

- Presentación y modificación del protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos que permita adaptar la definición de largo plazo en los contratos del protocolo de acuerdo con la definición de largo plazo que se describe en el Decreto de aprovechamiento económico del espacio público vigente.

**Retos o alertas:**

- Con la modificación del Decreto 552/2018 habría una recepción del inventario de estacionamientos por parte del DADEP para la plena identificación de las *"Zonas de cesión con uso de estacionamiento que hagan parte de la red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte".*
- Administración de nuevos espacios públicos por parte de la SDM que actualmente tienen contrato de aprovechamiento económico con DADEP.
- Actualización de los protocolos de aprovechamiento económico de las actividades a cargo de la SDM una vez se apruebe la modificación al Decreto 552 de 2018.

**Pasos por seguir:**

- Recepción de los nuevos espacios a administrar por la SDM identificados como "Zonas de cesión con uso de estacionamiento que hagan parte de la red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte"; identificación de la magnitud de espacios nuevos a administrar y de su figura contractual para la cuantificación y asignación de profesionales necesarios.
- Coordinación con los equipos técnicos a cargo de actividades de aprovechamiento económico por parte de la SDM para iniciar el proceso de actualización de los protocolos una vez se apruebe la modificación al Decreto 552 de 2018.

## 3.14. Gestión Jurídica

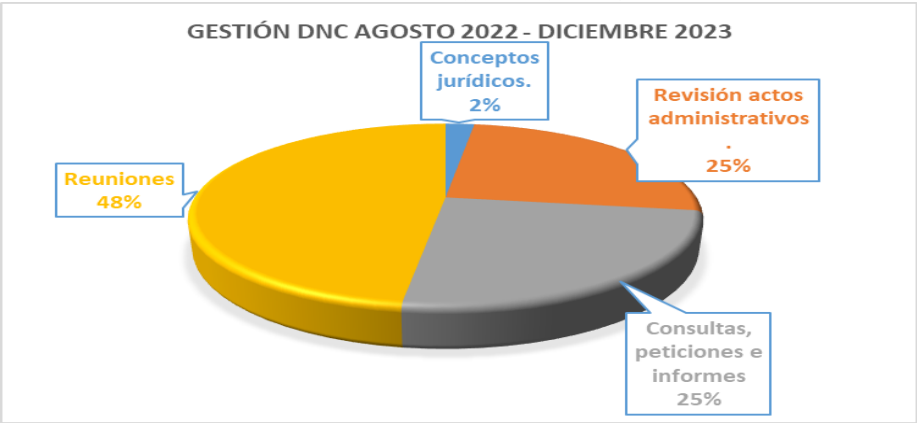
### 3.14.1. Normatividad y conceptos

**Descripción y estado**

En este punto se realiza el control de legalidad sobre todos los proyectos de acto administrativo del Sector Movilidad (decreto, resoluciones, circulares, proyectos de ley/acuerdo), así como la emisión de conceptos jurídicos y la atención de requerimientos de entes de control y ciudadanía. Durante el periodo agosto 2022 - a diciembre 2023, la DNC recibió aproximadamente 630 solicitudes de control de legalidad a proyectos de acto administrativo; 55 solicitudes de conceptos jurídicos y 627 requerimientos y peticiones ciudadanas; igualmente participó en 1197 reuniones.

La gestión realizada por la Dirección se observa en la siguiente ilustración:

**Ilustración 11. Gestión Dirección de Normatividad y Conceptos agosto 2022 - diciembre 2023**




Fuente Dirección de Normatividad y Conceptos

**Logros**

- Obtención del premio a la excelencia en la Gestión Jurídica Distrital 2022, en la Categoría: Gestión para la participación incidente en la producción normativa, con el proyecto *"Innovando con las redes sociales para acercar a la ciudadanía en la emisión de actos administrativos"*, por la inclusión en el procedimiento interno de elaboración de piezas gráficas para la socialización masiva de proyectos de acto administrativo publicados en la herramienta Legalbog.
- Expedición de 461 actos administrativos (Tarifas SITP, Tarifas TPI, Pico Placa, Metodología Sisbén, Sistema Interoperable de recaudo, Condiciones de Urgencia para adquisición de bienes Cable) y participación en la elaboración de decretos de adopción de política pública liderados por otros sectores (Política de Moradores, Política de participación incidente para el Distrito Capital).
- Capacitación continua al grupo de abogados, mediante el desarrollo de mesas de estudio semanales en torno a temas jurídicos y técnicos con incidencia en la estructuración normativa y de conceptos.
- Reorganización y ajustes al Instructivo PA05-IN02 versión 10.0, de acuerdo con el ciclo de Gobernanza Regulatoria y los lineamientos distritales: Decreto Distrital 474 de 2022 -Política de Gobernanza Regulatoria para el Distrito Capital, el "Manual de Técnica Normativa Distrital" y la Directiva 002 de 2023.
- Consolidación de estrategia de monitoreo permanente de las iniciativas legislativas y el relacionamiento político en las comisiones del Congreso de la República de interés y con incidencia en el Sector Movilidad.

**Dificultades**

- Ambigüedad y en algunos casos contradicción de normas por dispersión normativa específicamente por exceso de actos administrativos regulatorios de una misma materia al interior del Distrito.
- Falta de planeación de las dependencias internas, así como de las entidades adscritas/vinculadas para el reporte y cumplimiento de la Agenda Regulatoria.
- Inexistencia de un desarrollo reglamentario e indeterminación jurídica del concepto de transporte regional, con incidencia en la estructuración normativa derivada de la Ley 2199 de 2022, necesaria para la implementación de las funciones y atribuciones de la Agencia Regional Metropolitana -ARM como autoridad de transporte.
- Modificaciones y cambios en regulación nacional con impacto en la estructuración normativa distrital.
- Incertidumbre política en el trámite de las iniciativas en el Congreso y en el Concejo Distrital, de acuerdo con la coyuntura política del momento.
- Manifestación de inconformidad o de comentarios de la ciudadanía frente a normativas expedidas, fuera de los tiempos que la ley prevé para la participación ciudadana y el periodo de publicación de los proyectos normativos en la herramienta legalbog.

**Retos o Alertas**

- Proyectar el capítulo de movilidad del Plan de Desarrollo Distrital en el primer semestre de la vigencia 2024.
- Fortalecimiento de la fase de planeación del ciclo de gobernanza normativa, promoviendo en las dependencias internas y las entidades del sector las buenas prácticas en la elaboración de la agenda regulatoria y su cumplimiento.
- Fortalecimiento y apropiación en las áreas técnicas de elementos y bases de estructuración normativa y herramientas como el Análisis de Impacto Normativo.
- Culminación de los procesos de estructuración normativa derivados de las normatividad nacional y distrital relacionada con RMBC, POT y demás proyectos estratégicos y de incidencia para el Gobierno Local.

**Pasos por seguir**

- Promover en las áreas técnicas el cumplimiento de los requisitos del instructivo PA 05-IN02 de la Dirección de Normatividad y Conceptos.
- Facilitar a los servidores de la DNC el uso de plataformas informáticas de contenido jurídico actualizado con rol de consulta para revisión y análisis de sentencias, normativa, doctrina, análisis y conceptos jurídicos, entre otros documentos jurídicos y legales.
- Diseño e implementación de la Política de Mejora Normativa en la Entidad (con énfasis en el uso de herramientas como la metodología AIN).

### 3.14.2. Defensa Judicial

**Descripción y estado**

La SDM cuenta al 31 de diciembre del 2023 con una tasa de éxito procesal del 92.79% cuyo nivel más alto se registró en enero del 2023 con 98,77% con un litigio alto según parámetros de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, con 1.836 procesos judiciales, 145 conciliaciones y 4.866 trámites de tutela activos, para un total de 6.847 acciones.

El desarrollo de la política de defensa judicial se realiza mediante la gestión, seguimiento y medición de los diferentes eslabones del ciclo de defensa así:

**Ilustración 12. Eslabones del ciclo de defensa**

Fuente Dirección de Representación Judicial

**Logros**

Entre el 30 de agosto de 2022 al 31 de diciembre de 2023:

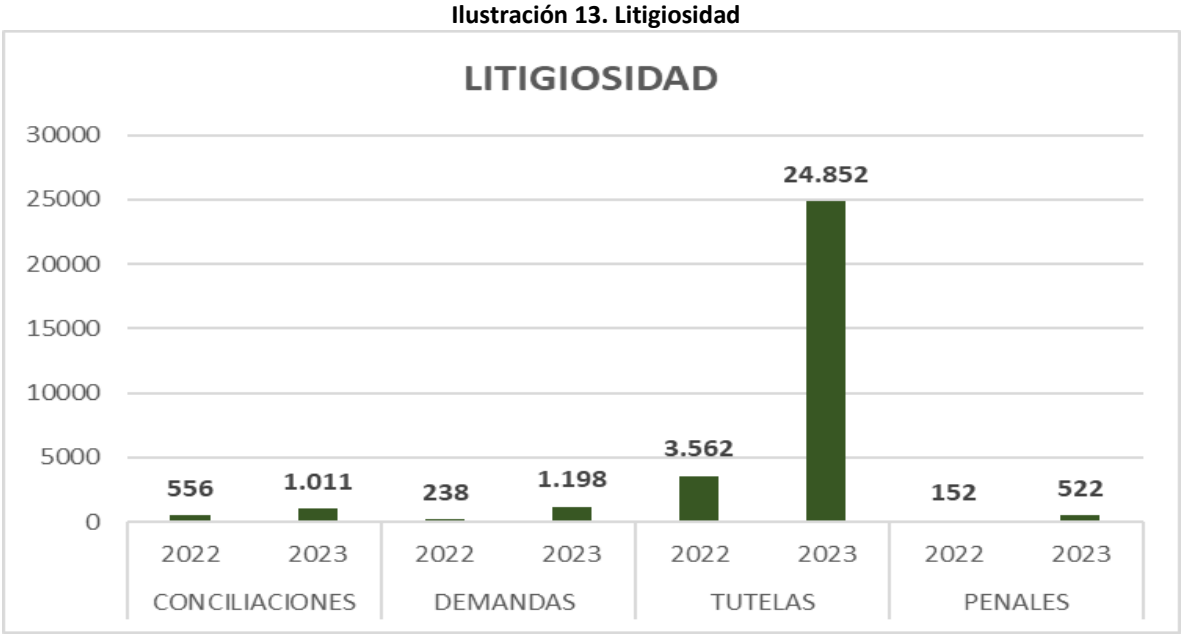
- Se elevó la Tasa de éxito cuantitativa al 92.79%, continuando con la tendencia de crecimiento obtenida en el periodo de gobierno. En esta tasa se mide el número de procesos favorables a la entidad sobre el número de procesos terminados, llegando a 17.252 fallos a favor y 1.710 en contra.
- 98% de tasa de éxito cualitativa, generando un ahorro de $1.1. billones.
- Formulación y adopción de Política de Prevención del Daño Antijurídico sobre derechos de petición. Trabajada conjuntamente con la Dirección de Atención al Ciudadano y la Subdirección de Contravenciones teniendo como meta la eliminación de tutelas por derechos de petición vencidos y extemporáneos.
- Socialización Sentencia C-321; a autoridades de tránsito, organismos de control, diferentes actores viales, sobre la interpretación constitucional del artículo 10 de la ley 2161 del 2021, aclarando dudas y apoyando la emisión de lineamiento para la aplicación de la ley.
- Recuperación de recursos. Se han recuperado $518.343.069 favorables a la SDM.
- Fallos relevantes a favor de la SDM. Proceso No: 11001333703920200022400, Acción de nulidad simple, interpuesta por Luis Carlos Zamora reyes, contra el Decreto Distrital No 749 de fecha 10 de

diciembre 2019 *"Por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular"*. FALLO FAVORABLE - La posibilidad del pago para circular en vehículos particulares de manera libre en los días y horas de restricción, cumple una función totalmente distinta a la de obligar al uso del transporte público, dado que en vez de restringir, permite bajo unas condiciones particulares y el pago del precio, relevar a quien esté interesado privilegiar el transporte en automotores de su propiedad sin acudir al servicio público al que están sometidos todos los demás propietarios de vehículos particulares que no pagan el precio público.

**Dificultades**

**Alta Litigiosidad:** En el periodo comprendido entre el 30 de agosto de 2022 al 31 de diciembre de 2023 la SDM ha dado trámite a los siguientes procesos:

**Ilustración 13. Litigiosidad**




Fuente: Dirección de Representación Judicial, 2023

Esta situación implica además el fortalecimiento del número de colaboradores, con el fin de mejorar la capacidad para dar respuesta oportuna en calidad, lo que afecta los resultados en el litigio.

**Causas:** Se puede afirmar que el 70% del litigio está asociado a **firmas de asesoría jurídica que concentran su labor en las acciones** que se realizan desde esta Secretaría, específicamente en temas de trámites contravenciones derivados de mecanismos de fotodetección, valiéndose de publicidad engañosa y actuaciones que infrinjan la ética de los abogados, quienes actúan con acciones de inmediación desde las peticiones hasta el desacato, lo cual al hacerse de manera masiva ha generado saturación en los trámites que se recepciona en esta entidad, afectando la posibilidad de brindar una atención oportuna, tanto así que se ha generado bloqueos del correo electrónico, asimilando a un ataque informático. Frente a dichas situaciones, cursan quejas en contra de estas firmas frente a la Superintendencia de Industria y Comercio y frente a la Comisión Seccional de Disciplina Judicial.

**Retos y recomendaciones:**

- Mantener la tasa de éxito.
- Realizar el pago de sentencias dentro de los 3 meses siguientes a la ejecutoria.

- Adelantar las gestiones de defensa dentro del proceso arbitral instaurado en contra de la Unión Temporal SETT (Servicios Temporales Especializados de Tránsito), Servientrega Ltda. y Taborda Vélez y Cía., en donde nos representa la firma Arrieta Mantilla y Asociados, y en la cual se busca **Restablecimiento del equilibrio económico del contrato mediante** el reconocimiento de las mayores utilidades a las proyectadas por el concesionario, frente a menores inversiones y necesidades de crédito a las presupuestadas.

**Pasos por seguir:**

- Seguimiento Tribunal de Arbitramento.
- Seguimiento denuncias ante la comisión sección de disciplina judicial y superintendencia de industria y comercio.
- Seguimiento a la implementación de política de prevención sobre atención derechos de petición.
- Monitorear los indicadores de la política de defensa jurídica.

**Avances y pendientes en el marco de acciones populares o acciones de tutela**

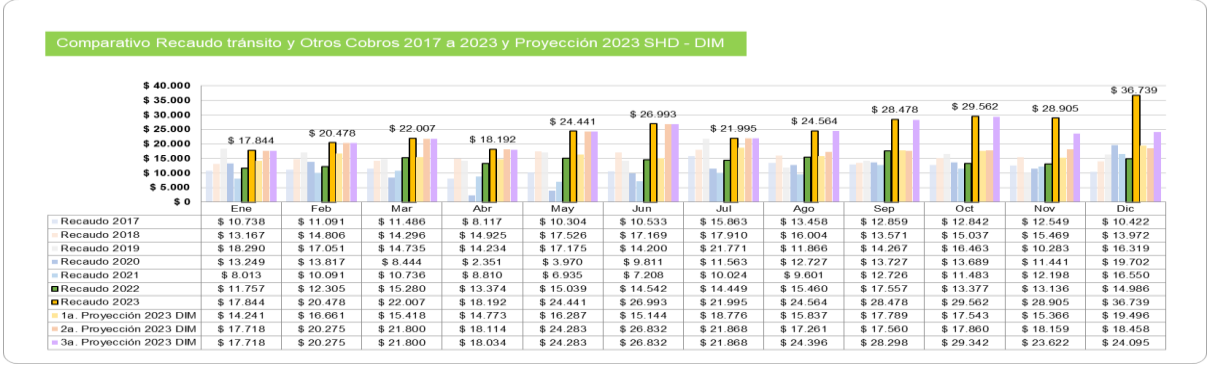
Es importante señalar que las acciones populares en las que la SDM ha sido vincula y sobre las cuales se han emitido sentencias y buscaban proteger derechos colectivos como goce al espacio público, moral administrativa, defensa del espacio público, seguridad, salubridad pública y medio ambiente, pero no tienen un enfoque de etnia ni de género en particular, y se relacionan en cuadro Excel con corte, que se encuentra en la siguiente ruta; https://docs.google.com/spreadsheets/d/1L1sErag5a5jaW4sUvs5eV59sTnBRiUHE/edit?usp=sharing&ouid=106052634567875253487&rtpof=true&sd=true

Dentro de acciones de tutelas en el periodo no se presentaron fallos que emitieran este tipo de órdenes.

### 3.14.3. Recaudo y gestión de cobro

**Descripción y estado** a corte 31 de diciembre de 2023 la SDM[31], tiene una cartera de $984.849.965.274 (Tránsito $947.967.610.926 - Transporte público $6.118.174.217 - Otros cobros $30.764.180.132), con un récord histórico de recaudo para el 2023 de $300.199 M m/cte (Corte al 31 de diciembre 2023), lo cual representa el 107.00% de la meta del POA para 2023, cifras que vienen en ascenso desde el año inmediatamente anterior ($107.184 M de 30 de agosto a 31 de diciembre 2022):

**Ilustración 14. Récord de recaudo**




| | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Recaudo 2017 | $ 10.738 | $ 11.091 | $ 11.486 | $ 8.117 | $ 10.304 | $ 10.533 | $ 15.863 | $ 13.458 | $ 12.859 | $ 12.842 | $ 12.549 | $ 10.422 |
| Recaudo 2018 | $ 13.167 | $ 14.806 | $ 14.296 | $ 14.925 | $ 17.526 | $ 17.169 | $ 17.910 | $ 16.004 | $ 13.571 | $ 15.037 | $ 15.469 | $ 13.972 |
| Recaudo 2019 | $ 18.290 | $ 17.051 | $ 14.735 | $ 14.234 | $ 17.175 | $ 14.200 | $ 21.771 | $ 11.866 | $ 14.267 | $ 16.463 | $ 10.283 | $ 16.319 |
| Recaudo 2020 | $ 13.249 | $ 13.817 | $ 8.444 | $ 2.351 | $ 3.970 | $ 9.811 | $ 11.563 | $ 12.727 | $ 13.727 | $ 13.689 | $ 11.441 | $ 19.702 |
| Recaudo 2021 | $ 8.013 | $ 10.091 | $ 10.736 | $ 8.810 | $ 6.935 | $ 7.208 | $ 10.024 | $ 9.601 | $ 12.726 | $ 11.483 | $ 12.198 | $ 16.550 |
| Recaudo 2022 | $ 11.757 | $ 12.305 | $ 15.280 | $ 13.374 | $ 15.039 | $ 14.542 | $ 14.449 | $ 15.460 | $ 17.557 | $ 13.377 | $ 13.136 | $ 14.986 |
| Recaudo 2023 | $ 17.844 | $ 20.478 | $ 22.007 | $ 18.192 | $ 24.441 | $ 26.993 | $ 21.995 | $ 24.564 | $ 28.478 | $ 29.562 | $ 28.905 | $ 36.739 |
| 1a. Proyección 2023 DIM | $ 14.241 | $ 16.661 | $ 15.418 | $ 14.773 | $ 16.287 | $ 15.144 | $ 18.776 | $ 15.837 | $ 17.789 | $ 17.543 | $ 15.366 | $ 19.496 |
| 2a. Proyección 2023 DIM | $ 17.718 | $ 20.275 | $ 21.800 | $ 18.114 | $ 24.283 | $ 26.832 | $ 21.868 | $ 17.261 | $ 17.560 | $ 17.860 | $ 18.159 | $ 18.458 |
| 3a. Proyección 2023 DIM | $ 17.718 | $ 20.275 | $ 21.800 | $ 18.034 | $ 24.283 | $ 26.832 | $ 21.868 | $ 24.396 | $ 28.298 | $ 29.342 | $ 23.622 | $ 24.095 |

Fuente: Dirección Gestión Cobro - Recaudo Global DGC - 01 de enero 2020 a 31 de diciembre de 2023 y meta POA 2023

[31] Artículo 5 de la Ley 1066 de 2006, en concordancia con lo previsto en el literal b) artículo 36 del Decreto Distrital 672 de 2018, 10 del Decreto 289 de 2021, y atendiendo a lo regulado por el Manual Administrativo de Cobro Coactivo, adoptado por la Resolución No. 172831 de 2021.

**Logros**

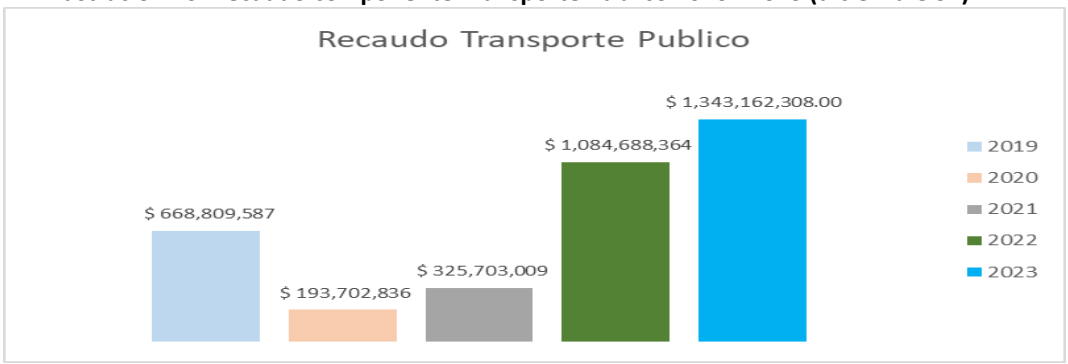
- Mayor recaudo alcanzado en la historia de la entidad ($300.199 M); reflejado en el top 5 de meses históricos de recaudo alcanzado: diciembre ($36.739 M), octubre ($29.562 M), noviembre ($28.905 M), septiembre ($28.478 M) y junio ($26.993 M) del 2023.
- El pronto pago pasó del 25.3% al 28.4% de la imposición (Cantidad de infracciones), representando el 34% del valor del recaudo total del año.
- Ganadores de la distinción de excelencia en la Gestión Jurídica Distrital por recuperación del patrimonio público otorgada por la SJD con la estrategia de cobro inteligente.
- Ganadores del Reconocimiento Buenas Prácticas en la Gestión Jurídica 2023 por asesoría jurídica, con la estrategia de Embargos.
- Consolidación del manejo de herramientas tecnológicas de análisis de datos que permiten articular la información obtenida para la creación de estrategias de recaudo frente a fenómenos de alto impacto.
- Consolidación de un equipo élite para las gestiones persuasivas de cobro inhouse, superando los niveles obtenidos en condiciones similares con la tercerización de cartera (Contrato 2021-2500), como se muestra a continuación:

**Ilustración 15. Comparativo recaudo Grupo Élite vs Novarum (Empresa privada)**

Fuente: Dirección Gestión Cobro, 2023

- Fénix, se construyeron y aprobaron más de 60 historias de usuario que fueron objeto de desarrollo por el proveedor, actualmente estamos realizando prueba piloto de implementación.
- Aumento en el recaudo de obligaciones de multas de transporte público, como se muestra en el siguiente gráfico.

**Ilustración 16. Recaudo componente Transporte Público 2020 - 2023 (diciembre 31)**




Fuente: Dirección Gestión Cobro

**Dificultades**

- La cartera de Transporte Público es de difícil identificación tanto en la conformación de sus expedientes como en su registro.
- No se cuenta con un archivo centralizado y 100% gestionado.
- Es inminente la prescripción en algunas obligaciones, ya que el cobro coactivo es solo un medio para lograr el recaudo, estando obligados a realizar todas las acciones para obtener el mismo, probando nuestra diligencia.
- Falta de actualización de datos por parte del ciudadano en el RUNT, generando pocas fuentes de ubicabilidad.
- Diferencias entre lo registrado por parte de la SDM y el SIMIT, generando un incremento en las reclamaciones administrativas y judiciales en contra de la SDM.
- Crecimiento de la cartera que tienen como infractor a extranjeros y menores de edad; con pocas opciones de recuperación.

**Retos y Alertas**

- Alcanzar la meta de recaudo proyectada para el 2024 que asciende a $237.218 millones de pesos.
- Realizar las gestiones de cobro coactivo oportunamente a fin de evitar la prescripción.
- Lograr que las entidades financieras ejecuten el embargo y su levantamiento oportuno.
- Aumentar el pronto pago, a fin de evitar el desgaste administrativo por procesos de cobro.
- Levantamiento oportuno de las medidas cautelares de parte de la DGC.
- Implementación de herramientas tecnológicas para optimizar la gestión de cobro.

**Pasos por seguir**

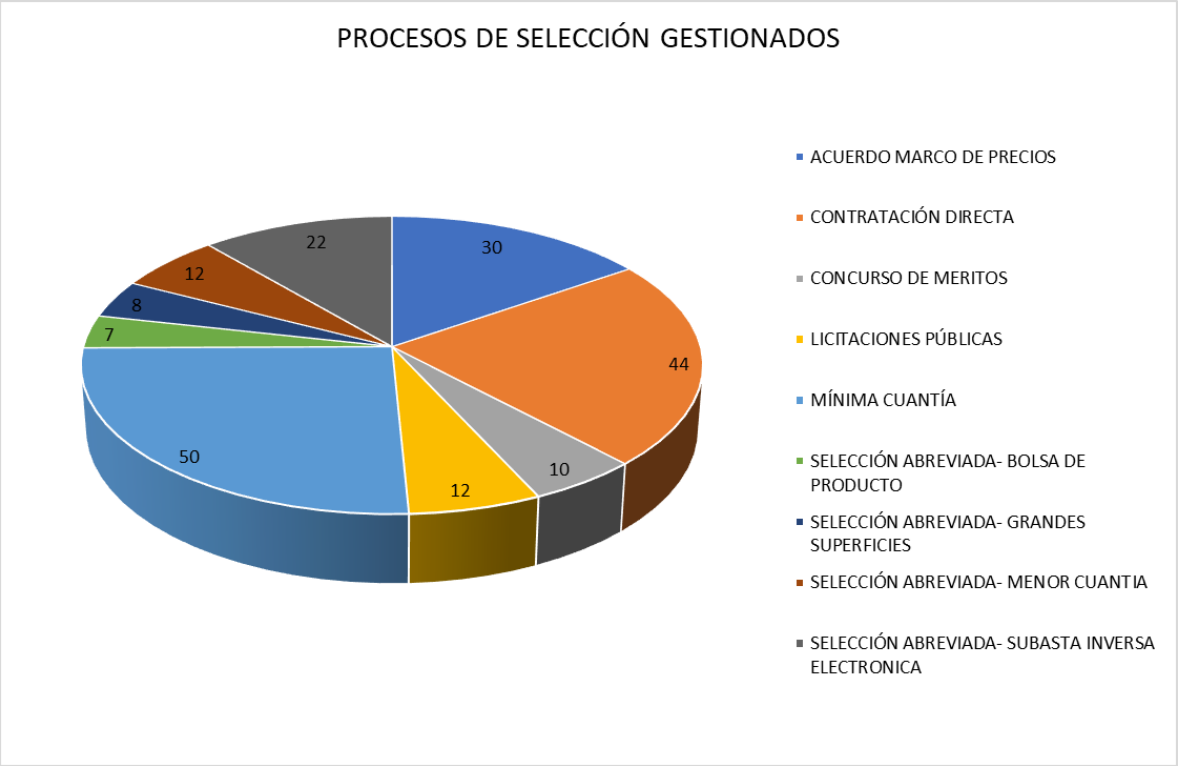
- Ejecutar el aplicativo Fénix en todos los componentes para el efectivo funcionamiento de todo el proceso.
- Continuar con la ejecución del plan de trabajo de gestión documental.
- Continuar con la aplicación de los mecanismos de clasificación, reparto, proyección y emisión de derechos de petición.
- Continuar con la estrategia de Cobro Inteligente y particularmente de análisis de datos como fundamento técnico para la adopción de toma de decisiones en la DGC.

### 3.14.4. Contratación

**Descripción y estado**

La Dirección de Contratación en el marco de sus funciones ha realizado la revisión, trámite y control de legalidad de los procesos de contratación, según las modalidades legalmente establecidas, así:

**Ilustración 17. Procesos de selección (30 de agosto de 2022 a 31 de diciembre de 2023)**




Fuente: Dirección de Contratación

Se ha realizado control de legalidad para la suscripción de contratos de prestación de servicios 2.971; como la adjudicación de 195 procesos, así se evidenciaron 341 contratos para trámite oportuno de liquidación (216 liquidados bilateralmente, 123 en trámite, 2 aprobados); acompañamiento en 21 procesos sancionatorios contractuales (10 en trámite, 11 archivados y terminados).

**Logros**

- Se destaca la celebración de los siguientes contratos estratégicos para la entidad:

**Tabla 19. Contratos estratégicos**

| No. DE CONVENIO O CONTRATO | OBJETO | VALOR |
|---|---|---|
| CONTRATO 2022-1972 | Realizar la encuesta de movilidad, que comprende la encuesta origen-destino de hogares (EODH) y la encuesta origen-destino de interceptación (EODI) para Bogotá y los municipios vecinos de su área de influencia, y la actualización del modelo de transporte de cuatro etapas del área de estudio. | $8.314.329.997 |
| CONVENIO INTERADMINISTRATIVO CO1.PCCNTR.4523476 | Aunar esfuerzos institucionales, administrativos, técnicos, financieros, pedagógicos, operativos y logísticos para la ejecución y consolidación de los distintos medios alternativos para la movilidad escolar. | $14.490.495.044 |
| CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. 2023-2311 | La SDM y la policía nacional, aúnan esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el distrito capital, a través del cuerpo especializado de tránsito de la seccional de tránsito y transporte de Bogotá, | $8.401.000.000 |

| No. DE CONVENIO O CONTRATO | OBJETO | VALOR |
|---|---|---|
| | propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del distrito capital. | |
| CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. 2023-2687 | Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para desarrollar la actividad de recarga de vehículos eléctricos, sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad. | $0 |
| CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. 2023-2688 | Solución tecnológica de cámaras corporales -Bodycam- para uso de los agentes de tránsito y transporte de la SDM . | $5.458.614.308 |

Fuente: Dirección de Contratación

- Jornadas de socialización Procesos sancionatorios contractuales: dirigida a supervisores y colaboradores de la Dirección de Contratación: 22 de septiembre de 2022, 63 asistentes; Calidad en procesos de contratación: dirigida a los abogados de la Dirección de Contratación y estructuradores de todas las dependencias, 23 de septiembre de 2022, 49 asistentes; Directrices normativas y de procedimiento en contratos de prestación de servicios: dirigida a enlaces de contratación de las áreas técnicas, 27 de febrero 2023, asistencia de 33 personas, 17 de mayo de 2023, 42 asistentes, 4 de octubre de 2023, 38 asistentes; Conflicto de intereses, inhabilidades e incompatibilidades en los procesos de contratación: dirigido a funcionarios y contratistas de todas las dependencias, 07 de julio 2023, 35 asistentes; Decreto 332 de 2020: dirigido a ordenadores del gasto, supervisores y estructuradores de procesos 25 de abril de 2023, 33 asistentes, 1 de junio 2023, asistencia de 51 personas; Directrices normativas y de procedimiento para el trámite de CPS: dirigida a enlaces de contratación de las áreas técnicas, 27 de febrero asistencia de 33 personas, 17 de mayo de 2023 con 42 asistentes; Delitos contra la administración pública: dirigido a funcionarios y contratistas de todas las dependencias, 10 de agosto de 2023 asistencia de 44 personas; Estructuración de procesos (actualización normativa - órdenes de compra) dirigida a estructuradores de contratos: 11 de abril de 2023 asistencia de 5 personas; Estructuración de procesos (actualización normativa) dirigida a estructuradores de contratos: 25 de julio de 2023, 18 asistentes; Lineamientos procesos sancionatorios por incumplimiento contractual: dirigida a Ordenadores del gasto 30 de junio de 2023, asistencia 6 personas; Liquidación de Orden de Compra: dirigida a funcionarios y contratistas de todas las subsecretarías, asistencia de 42 personas; Liquidaciones: 13 de julio 2023 dirigida a funcionarios y contratistas de todas las subsecretarías, asistencia de 60 personas; Pliegos tipo: dirigida a estructuradores de contratos y Directivos, 28 de septiembre de 2023, 265 asistentes; Riesgo previsible: dirigida a estructuradores de contratos 24 de febrero de 2023, 8 asistentes; 01 de marzo de 2023, 37 asistentes; Supervisión de contra**tos**: dirigida a Supervisores de contratos de todas las dependencias 11 de abril de 2023, asistencia 3 personas, 23 de mayo de 2023, 67 asistentes, 30 de agosto de 2023 asistencia de 62 personas.
- Ganadores de la distinción a la excelencia en la Gestión Jurídica Distrital 2022 por la Lucha anticorrupción otorgado por la SJD, con la creación y apropiación de la "*Guía pedagógica para fortalecer la transparencia e integridad en la gestión contractual*."
- Se han realizado 189 liquidaciones contractuales bilaterales.

**Dificultades**

- Incertidumbre jurídica generada por las directrices emitidas por el gobierno nacional respecto a la autonomía de la que gozan las entidades para suscribir contratos de prestación de servicios o de apoyo a la gestión.
- Lograr la depuración efectiva de la información contractual, previo al traslado de la misma para la implementación del Sistema de Gestión Contractual.
- Vencimiento de las garantías contractuales previo a la materialización de las liquidaciones de los contratos.

**Retos y Alertas**

- Disminuir los tiempos de revisión de los procesos de selección.
- Sistematización del procedimiento de certificaciones.
- Fortalecer el aplicativo SGC con el fin de contar con un repositorio de información contractual.

**Pasos por seguir**

- Planeación de la contratación requerida por las ordenaciones del gasto, previo al inicio de la armonización presupuestal, debe tenerse en cuenta las fechas de terminación del primer semestre 2024 (1.900 contratos, así: 714 SSC, 526 SGM, 234 SGC, 228 SGJ, 198 SPM)
- Acordar planes de trabajo con los ordenadores de gasto para dar cumplimiento a los tiempos de radicación establecidos en el Plan Anual de Adquisiciones.
- Generar alertas a los ordenadores de gasto para evitar la pérdida de competencia de liquidaciones durante el primer semestre de 2024 (37 liquidaciones, así: 18 SGC, 16 SGM, 2 SSC, 1 SPM)

**Relación Contratos**

- Se anexa la relación de contratos
- Estado de avance de los contratos
- Dificultades o procesos sancionatorios

### 3.14.5. Gestiones Congreso

**Descripción y estado** En el relacionamiento con el Congreso de la República, se destaca la emisión de 18 conceptos referentes a proyectos de ley de competencia de la SDM y con incidencia en el sector; igualmente la asistencia permanente a los debates de control y de trámite legislativo en las comisiones sextas, terceras y sesiones plenarias de ambas Cámaras, el seguimiento permanente de las iniciativas legislativas y la atención oportuna de los requerimientos allegados por los Congresistas.

En la segunda legislatura que inició el 20 de julio de 2023, el trabajo se ha centrado en el seguimiento de los nuevos proyectos radicados en las comisiones, de los cuales algunos se encuentran sin designación de ponentes al mes de diciembre de 2023.

**Logros**

- Participación activa en el proceso de estructuración de propuestas incidentes para el Sector Movilidad durante el trámite del proyecto de ley de Plan Nacional de Desarrollo, así como en los debates y discusiones del mismo.
- Archivo de dos proyectos de ley en la Comisión Sexta de Cámara (Proyecto de ley 365 de 2023 Cámara: Fotodetección (proceso contravencional) y el proyecto de ley 366 de 2023 Cámara: Pico y placa), a los que se emitió concepto no viable debido al riesgo de inseguridad jurídica, desactualización normativa, afectación del principio de autonomía territorial, y vulneración de la unidad de materia.
- Archivo del proyecto de ley 102 del 2022, Cámara: Modificaciones al impuesto vehicular, del cual se emitió concepto no viable por su inconveniencia y efectos en las funciones de control de los entes territoriales en el recaudo del impuesto, discutido en la Comisión Tercera de Cámara.
- Fortalecimiento en la comunicación y el relacionamiento con los Congresistas de las diferentes bancadas de conformidad con el análisis político y estratégico derivado del seguimiento a las iniciativas.
- Emisión de conceptos institucionales a iniciativas legislativas, entre los cuales se destacan: Concepto no viable al proyecto de ley No. 337 de 2023 Cámara – 277 de 2023 Senado: Desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional; concepto no viable al proyecto de ley 301 de 2023 Senado: No más abusos a las motos; concepto viable al proyecto de ley 380 de 2023 Cámara: Recaudados por concepto de multas y sanciones; concepto viable al proyecto de ley 018 del 2022 Senado: Pautas para la implementación de sistemas de bicicletas públicas; concepto viable al proyecto de ley 142 del 2022,

Senado: Movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales; concepto viable al proyecto de Ley 038 del 2022 Cámara, 215 del 2022 Senado: Protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la ley 769 de 2022 y se dictan otras disposiciones", concepto no viable al proyecto de ley 115 de 2023 Cámara Fotodetección, concepto no viable al proyecto de ley 093 de 2023 Cámara Licencias de conducción. y concepto no viable al proyecto de ley 312 de 2023 Senado Fotomultas.
Los conceptos emitidos se encuentran cargados en el siguiente link: https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1QIQ2mJGyI4lDxc-9dKf-ljzQYtUoQ4v9

- Consolidación de estrategia de monitoreo permanente de las iniciativas legislativas y el relacionamiento político en las comisiones del Congreso de la República de interés y con incidencia en el Sector Movilidad.
- Consolidación de inventario y repositorio de proyectos de ley con la trazabilidad de elaboración de conceptos institucionales, revisión y consolidación.

**Dificultades**

- Incertidumbre política en el trámite de las iniciativas de acuerdo con la coyuntura política del momento.
- Baja participación del MinTransporte (cabeza del sector/sistema de transporte y ente regulador de la política), en el pronunciamiento de los proyectos de ley incidentes que se encuentran en curso.
- Gestión de gremios en proyectos de ley adversos a los intereses del Sector y del Distrito.

**Retos y Alertas**

- Comisión Sexta del Senado. Evitar tránsito a plenaria del senado del proyecto de ley 145 Cámara-310 Senado "Sanciones a motociclistas", por ser de alta inconveniencia para el sector de movilidad.
- Elaboración de los conceptos institucionales a proyectos de ley más cortos.
- Mantener cercanía y relacionamiento con Congresistas aliados en la discusión de las iniciativas.
- Posibilidad de nueva radicación de proyectos de ley que fueron archivados en la anterior legislatura.

**Pasos por seguir:**

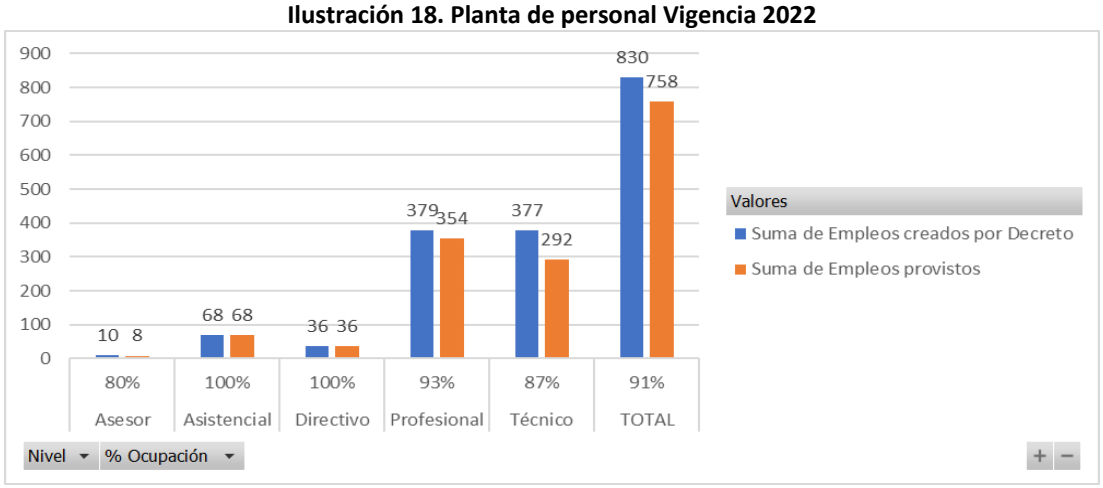
- Continuar el seguimiento a las iniciativas legislativas en trámite que no cuentan con ponente designado ni han sido incluidas en órdenes del día, entre otros:
  **Cámara:** Proyecto de ley 050 de Cámara del 2023 (Peatones), proyecto de ley 115 de Cámara (proceso de fotodetección) y proyecto de ley 093 Cámara 2023 (licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público).
  **Senado:** Proyecto de ley 031 Senado del 2023 (licencia de conducción digital), proyecto de ley 032 Senado del 2023 (Sistemas de Bicicletas públicas), proyecto de ley orgánica 037 de Senado del 2023 (Peajes en la infraestructura de transporte), proyecto de ley orgánica 044 de Senado del 2023 (Motos), proyecto de ley 090 Senado 2023 (Peajes), proyecto de ley 072 Senado 2023 (Fotodetección).

## 3.15. Gestión Corporativa

### 3.15.1. Planta de Personal

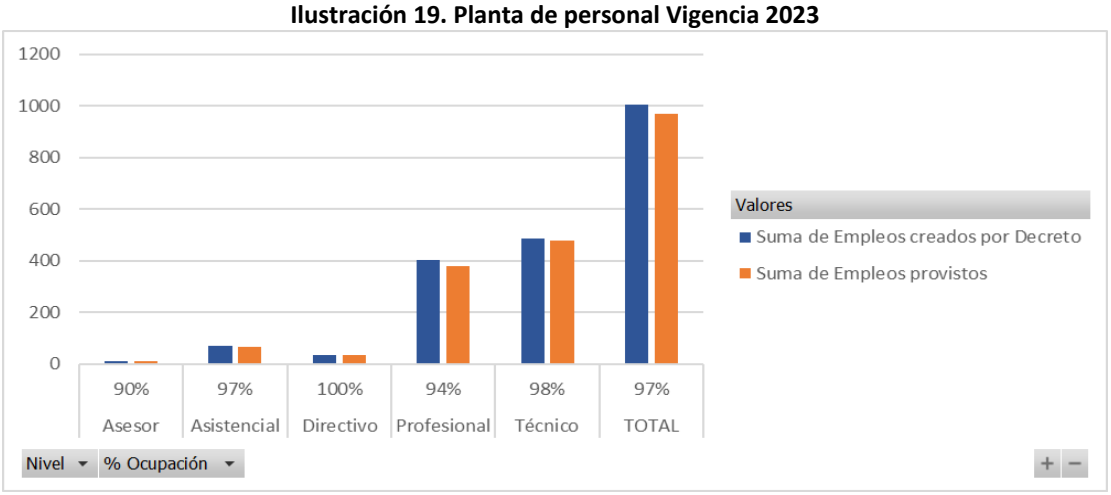
A continuación, se relaciona la evolución que durante el período 2022 - 2023 tuvo la planta de la SDM:

**Ilustración 18. Planta de personal Vigencia 2022**




Fuente: Elaboración propia DTH – SDM, 2023

**Ilustración 19. Planta de personal Vigencia 2023**




Fuente: Elaboración propia DTH – SDM, 2023

La planta de personal de la SDM ha estado en un constante movimiento relacionado especialmente con el aumento de planta con ocasión de las estrategias institucionales definidas para el fortalecimiento de control, gestión y vigilancia de la Movilidad en el Distrito, lo que implica una serie de acciones que se describen a continuación para lograrlo.

**Vigencia 2022**: Se realizó ampliación de ciento cincuenta (150) empleos, del cuerpo de agentes de tránsito los cuales también recibieron aprobación por parte de las entidades distritales competentes, en este sentido, mediante oficio No. 2-2022-1405 del 13 de julio de 2022, el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, emitió concepto técnico favorable, para el caso la Dirección Distrital de Presupuesto de la SDH, emite viabilidad presupuestal a través del Oficio 202261202513632, aprobando el costo por tres meses de operación de $ 2.952.283.775 en su momento.

**Vigencia 2023**: La planta aumento así: ciento setenta y cinco (175) empleos de los cuales, ciento cincuenta (150) empleos corresponden al cuerpo de agentes de tránsito, veintidós (22) autoridades de tránsito para adelantar procesos contravencionales y tres (3) abogados sustanciadores, recibiendo autorización de las autoridades competentes Mediante oficio No. 2-2023-5769 del 26 de abril de 2023, el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, y mediante oficio 2022EE180822O1 del 08 de junio de 2023, la Dirección Distrital de Presupuesto de la SDH, con un costo de esta ampliación por valor de $8.362.560.470.

### 3.15.2. Infraestructura

Desde la Gestión Corporativa se adelanta la administración de los diferentes inmuebles entregados a la Subsecretaría de Gestión Corporativa, adelantando todas las intervenciones en la infraestructura física y el mobiliario, de tal manera que se garanticen de las condiciones funcionamiento y mejoramiento del bienestar de los colaboradores y usuarios de los servicios de la SDM.

En este sentido, desde el grupo de infraestructura se adelantan todos los trámites necesarios para el mantenimiento preventivo y correctivo de las instalaciones, revisión y ajuste del mobiliario de la Entidad, adquisición de nueva dotación para las sedes de la Entidad (muebles, equipos fijos tales como aires acondicionados, televisores, luminarias, Unidades de suplencia de energía, entre otros).

**Tabla 20. Sedes Secretaría Distrital de Movilidad**

| # | SEDE | DIRECCIÓN | PROPIETARIO | TIPO DE TENENCIA |
|---|---|---|---|---|
| 1 | PRINCIPAL CALLE 13 | Calle 13 # 37 -35 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría |
| 2 | ALMACEN GENERAL | Av. Carrera 30 # 12A -01 Sur | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría |
| 3 | CHICÓ | Carrera 18 # 93 - 64 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría |
| 4 | ARCHIVO PUENTE ARANDA | Carrera 59 # 14 - 68 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría |
| 5 | PATIO 4 | Av. Calle 3 # 36 - 83 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría |
| 6 | CASA 21 | Carrera 21 # 16 - 35 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría |
| 7 | BODEGAS ÁLAMOS | Calle 64 G # 92-44 Bodega | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría – Entregado al SIM |
| 8 | BODEGAS ÁLAMOS | Calle 64 G # 92-38 Bodega | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría - Entregado al SIM |
| 9 | BODEGAS ÁLAMOS | Calle 65 Bis # 91-27 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría - Entregado al SIM |
| 10 | BODEGAS ÁLAMOS | Calle 64 G # 92-20 | Distrito Capital | Comodato DADEP a Secretaría - Entregado al SIM |
| 11 | PALOQUEMAO | Carrera 28 A # 17 A - 20 | MinTransporte | En revisión de transferencia |
| 12 | PARQUE INFANTIL CAMPINCITO | DIAGONAL 61B No. 24A-50 | Distrito Capital | Comodato IDRD a Secretaría |
| 13 | FONTIBÓN II | AV Calle 17 # 123B-10 | Distrito Capital | Comodato DADEP |
| 14 | PATIO 50 | Calle 19 # 50 - 050 | Distrito Capital | Comodato en revisión DADEP a Secretaría |
| 15 | PATIO AUTOPISTA SUR | AV Calle 57R sur # 75D - 11 | Distrito Capital | Comodato en revisión DADEP a Secretaría |
| 16 | PATIO SUBA | Carrera 104 F # 128 C-08 | Distrito Capital | Préstamo espacio por parte del IDU a DAC |
| 17 | PATIO FONTIBON | Calle 17 # 90 - 90 | Distrito Capital | Préstamo espacio por parte del IDU a DAC |
| 18 | PATIO ALAMOS 200+201 | Transversal 93 # 51-23 | Distrito Capital | Préstamo espacio por parte del IDU a DAC |
| 19 | PATIO TRANSITORIO | AV calle 63 # 94-93 | Distrito Capital | Préstamo espacio por parte del IDU a DAC |
| 20 | PATIO MUTIS 2 | Calle 65 # 95-67 | Distrito Capital | Préstamo espacio por parte del IDU a DAC |
| 21 | VILLA ALSACIA | Avenida Calle 12 # 79A - 25 Bodega 10 | JURESA | Arriendo por parte de la SA |

Fuente: Elaboración propia SA – SDM, 2023

### 3.15.3. Estados financieros

Desde la Subsecretaría de Gestión Corporativa se ha realizado la validación, reporte y publicación mensual de los Estados de situación Financiera y Estados de Resultados en la página web de la Entidad, esto, en cumplimiento de la Ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública nacional. Dichos documentos son elaborados desde el Proceso de Gestión Financiera y avalados por el contador de la Entidad, de manera que pueden ser consultados en el siguiente enlace:

- https://www.movilidadbogota.gov.co/web/estados_financieros

### 3.16. Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

**Descripción y estado**

La *Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones* de la SDM, es la encargada de la modernización e innovación de la SDM, mediante la asesoría y generación de lineamientos a la entidad en materia de tecnología, en la formulación e implementación de las políticas, planes, programas y proyectos en relación a las TICS facilitando el cumplimiento de la misión y objetivos institucionales, de igual manera, de los procedimientos para el desarrollo, adquisición, instalación, administración, seguridad y uso de la infraestructura tecnológica y de los sistemas de información de la entidad para el fortalecimiento institucional con criterios de calidad y oportunidad; encaminadas al mejoramiento continuo y desarrollo de estas.

**Logros**

- A nivel de fortalecimiento de la plataforma tecnológica, se aseguró el licenciamiento del software de virtualización para máquinas virtuales basadas en núcleo (KVM). Esta funcionalidad permite que los sistemas host, como Oracle Linux 8, de la Entidad puedan alojar varias máquinas virtuales (VM) o invitados cuando se ejecuta en hardware admitido.
- Fortalecimiento de la estrategia de trabajo inteligente de la Entidad, lo que ha permitido ampliar la cobertura del trabajo híbrido en la sede de Paloquemao y el recurso técnico requerido para implementación de la estrategia institucional de Pet Friendly.
- Se mantiene el pool de direccionamiento IPv6 que garantiza la presencia de la Entidad a nivel de internet, con el protocolo de comunicaciones internacionalmente vigente; garantizando a los ciudadanos la disponibilidad de los servicios a través de los portales WEB de la Entidad en lo referente a protocolo de comunicaciones.
- Mantener vigentes las herramientas para garantizar el teletrabajo seguro que proporciona a los funcionarios la familiaridad y compatibilidad de diferentes sistemas operativos Windows y, además, un servicio de análisis de datos de Microsoft (creación por parte de los usuarios, informes, paneles y los informes a disponer en la WEB del SIMUR).
- Gestionar a la Entidad el respaldo de los fabricantes de tecnología mundialmente conocidos DELL e IBM, lo que contribuye en gran medida a mantener disponible la plataforma tecnológica.
- Contar con un operador tecnológico que se encarga de la gestión, administración y operación de la plataforma tecnológica de información y comunicaciones de la Entidad, incluyendo los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, soporte técnico y atención de requerimientos de usuario, de igual manera, la Entidad cuenta con el servicio de actualización, mantenimiento y una bolsa de horas a monto agotable para el Sistema de Información Kactus. De otro lado también se tiene el servicio de comunicaciones de datos mediante canales dedicados entre las diferentes sedes de la SDM y servicios de soporte.
- Se cuenta con un esquema de licenciamiento, soporte y asesoría (soporte ELA) que incluye un conjunto de software ilimitado, mantenimiento, acompañamiento en sitio especializado, Soporte Premium y capacitación.
- PORTAL WEB SIMUR, (https://www.simur.gov.co/) plataforma que permite el acceso a la publicación de indicadores, mapas, consultas, biblioteca digital y datos abiertos. DASHBOARD Y VISORES DE MAPAS, herramientas que permiten fortalecer el manejo de datos geográficos históricos y en tiempo real por parte de la SDM y consolidar el liderazgo del sector con un conjunto de datos básicos, como la capa base de la red vial de la ciudad y otros conjuntos de datos más particulares. En este producto se distinguen; “Visor PMT”, “Visor DCV”, “Estudios de tránsito” entre otros. Administración del aplicativo SIGAT, donde se canalizan las mejoras que requiere el área funcional con Fábrica de Software y se integra con SIGAT anterior espacializando la siniestralidad en la Base de datos corporativa Oracle. Encuestas para levantamiento de información en campo usando el aplicativo Survey 123 en este momento la Subdirección de Infraestructura hace uso de esta herramienta en el “Diagnóstico infraestructura accesibilidad” con lo que evalúa el estado de los andenes del distrito.

- Monitoreo de velocidades de 1.397 rutas o corredores en tiempo Real, almacenamiento y visualización de la congestión e incidentes reportada en la plataforma de Waze, reporte en tiempo real de incidentes, velocidades, congestión y cierres de vía para el centro de gestión en los 14 corredores del plan de desarrollo y plan éxodo y retorno.
- La SDM de Bogotá DC ha logrado avances notables en la esfera de los datos abiertos y la tecnología geoespacial, transformando la forma en que accedemos y utilizamos información crítica para la movilidad y seguridad vial. Hemos agregado nuevos sets de datos como Estaciones SBC y Ciclovías Temporales.
- Eficiente distribución de usuarios de ArcGIS Online y ArcGIS Portal.
- Se han impulsado mejoras sustanciales en nuestras aplicaciones geoespaciales a medida.
- En la actualidad se viene ejecutando el contrato de consultoría No. 2023-2310 cuyo objeto es "PRESTAR LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO, DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES INFORMÁTICAS MEDIANTE EL MODELO DE FÁBRICA DE SOFTWARE PARA LA SDM.", con un total de 9 nueve requerimientos realizados.
- En cuanto al proyecto estratégico Fénix, cuyo objeto es suplir las necesidades en cuanto a módulos y funcionalidades "QUE PERMITA GESTIONAR LOS TRÁMITES Y PROCESOS ADMINISTRATIVOS QUE LA ENTIDAD ESTABLEZCA DESDE LA RECEPCIÓN O INFORME DEL TRÁMITE HASTA LA FINALIZACIÓN DEL PROCESO DE COBRO COACTIVO", actualmente y mediante la aplicación de una metodología de salida a producción gradual, nos encontramos en la etapa de puesta en producción del módulo de gestión de cobro, incluyendo el proceso de migración de expedientes desde el sistema SICON al sistema FÉNIX, se estima según cronograma presentado por el consultor, que finalizado el mes de enero de 2024, los diferentes módulos y funcionalidades del sistema, estarán en ambiente productivo y finalizando su etapa de estabilización.
- Para el proyecto asociado con el Sistema de Gestión Documental Orfeo, se realizan actividades relacionadas con Soporte, Mantenimiento y Desarrollo de Software.
- En relación a los sistemas que componen el proyecto de Excepciones a Pico y Placa, el cual se encarga de la gestión y administración de las excepciones, consolidando todas las causales de excepción, disponiendo de una plataforma web mediante la cual los ciudadanos tienen la posibilidad de registrar solicitudes de excepción, se tiene los siguientes Logros:
    - ➔ Sistema consolidado de información que permite administrar de forma eficaz las solicitudes y registros de excepción en el Distrito Capital.
    - ➔ Plataforma WEB que permite el registro de trámites automáticos, cuya autorización de registro sea de consulta inmediata, y cuyo proceso de inscripción se circunscribe a digitar la(s) placa(s) del (los) rodante(s) en la plataforma web de la SDM
    - ➔ Plataforma WEB que permite el registro de trámites semiautomáticos los cuales son aquellos cuya información se alimenta en el sistema por parte de la persona natural, jurídica para lo cual, la plataforma permite realizar una preinscripción por parte del interesado.
    - ➔ Integración con plataformas externas e internas, que permiten actualmente la automatización de los procesos, como: validación automática de SOAT, RTM, tipo de combustible, propiedad del vehículo, estado de matrícula, tipo de servicio, ante el RUNT, personas inscritas con discapacidad ante el ministerio de salud y estado de personas ante la Registraduría Nacional.
- Adopción del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información- SGSI bajo la norma ISO/IEC 27001:2022, en la SDM, propende dar cumplimiento a la implementación del Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información estipulado por el MINTIC bajo la Resolución 0500 de 2021.
- La SDM logró implementar el Sistema de Gestión de Continuidad del Negocio, con todos los numerales requeridos por la norma ISO 22301:2019.

**Dificultades**

- La plataforma ArcGis Enterprise de la SDM ha presentado caídas e intermitencias en sus servidores lo que repercute en la actualización, almacenamiento y publicación de la información, desmejorando el

desempeño de las áreas funcionales, adicionalmente, al caerse los servicios que se consumen de otras entidades como IDU y Catastro se han visto afectados algunos visores y el aplicativo SIGAT.

- En algunos casos, algunas áreas no han compartido su información de manera oportuna para que pueda ser publicada como datos abiertos
- Los procesos de desarrollo en el modelo del contrato de fábrica de software para la SDM, avanzan según las necesidades de la Entidad planteadas por los usuarios funcionales y según condiciones del contrato.
- En el proyecto FÉNIX, tareas no consideradas por parte del consultor, conllevan a ampliar los plazos contemplados en el cronograma inicial, mas sin embargo, es importante aclarar que en proyectos de esta naturaleza es normal la necesidad de hacer redefiniciones tanto de actividades, como de responsables y estimaciones.
- El componente de almacenamiento de la aplicación web Orfeo ha tenido fallas que han provocado que algunos registros en la aplicación presenten errores y se deba realizar soporte para solucionar los inconvenientes.
- El componente de base de datos de la aplicación web Orfeo ha presentado inconvenientes por la alta transaccionalidad, se continúa con la optimización de las consultas consumidas desde la aplicación de acuerdo con el informe AWR entregado por el Operador Tecnológico.
- Se han presentado pérdidas de paquetes desde los servidores que componen la arquitectura de Orfeo, lo cual genera lentitud en los servicios y/o pérdida de la información.
- En cuanto al proyecto de Pico y Placa, la interoperabilidad con las distintas entidades y plataformas externas, se han presentado incidentes que generan efecto dominó sobre las plataformas, esto al depender en algunas funcionalidades de la disponibilidad de estas.
- Disminución a los seguimientos de los controles asociados a los riesgos de cada proceso con la finalidad de revisar su eficacia esto obedece a falta de personal asignado a actividades de seguridad de la información.
- El proceso de implementación del servicio de Nube Privada como componente del Plan de Recuperación ante Desastre (DRP) para la entidad se encuentra en etapa de implementación y configuración de requerimientos técnicos necesarios, por lo que el desarrollo de pruebas DRP no se han podido desarrollar durante el tercer trimestre del año y se planea desarrollar esta prueba el último trimestre del año.

**Retos y/o alertas:**

- Mejorar los equipos de cómputo de los usuarios con herramientas de software especializadas como son ArcGis Pro, Autodesk, PTV Vissim, PTV visan y demás software de semaforización y modelación con el fin de aumentar el rendimiento en sus procesos y apropiación de las herramientas al realizar las capacitaciones disponibles online.
- Promover una cultura organizacional en la que todas las áreas comprendan la importancia de compartir datos de manera oportuna y efectiva para su publicación como datos abiertos, esto implica, garantizar que todos los departamentos y áreas comprendan los beneficios de compartir información de manera oportuna y estén capacitados en los procesos y estándares requeridos.
- En relación al proyecto de fábrica de software: Lograr el aprovechamiento de los recursos asignados en el contrato de consultoría 2023-2310, para dar respuesta y solución en la mayor medida posible, a los diferentes requerimientos y necesidades de la Entidad en materia de herramientas de software.
- Para el proyecto FÉNIX la OTIC de la SDM tiene como reto provisionar de manera eficaz, eficiente y en los tiempos que corresponda, toda la infraestructura tecnológica necesaria para soportar la puesta en producción del sistema.

En relación al proyecto de ORFEO:

- El reto es la implementación del desarrollo para el aumento de dígitos en el consecutivo de radicados, pues dicho desarrollo se encuentra en ejecución, e impacta significativamente las funcionalidades del Sistema.

- Las integraciones con los sistemas internos FENIX, SGC, 472, KACTUS, y Sistemas externos VUC, Bogotá te Escucha, TEMBICI; pues con dichas integraciones impacta la transaccionalidad y almacenamiento del Sistema ORFEO.
- Aumentar la cantidad de los ingenieros asignados para ORFEO según la demanda de los requerimientos actuales.

En relación al proyecto de Pico y Placa:

- Generar nuevas integraciones, según sea requerido.
- Mantener la disponibilidad, seguridad, fiabilidad e integridad de la información administrada.
- Generar procesos alternos de validación a información externa que permita mantener la disponibilidad con servicios de contingencia.

En cuanto al SGSI,

- Ampliación de controles de seguridad informática sobre la infraestructura tecnológica que soporta la operación de la SDM de tal forma que se complementen los existentes, además de migrar la gestión de riesgos de seguridad de la información hacia un software especializado en sistemas de gestión, que permita disponer de la trazabilidad total sobre la identificación, evaluación y tratamiento de los riesgos de los procesos que hacen parte del Sistema Integrado de Gestión.
- El reto para el SGCN es garantizar la implementación total de las estrategias de continuidad definidas, incluyendo el DRP y de esta manera la entidad tenga la capacidad de recuperación necesaria ante incidentes de impacto particular.

**Pasos por seguir:**

- Continuar con el fortalecimiento en capacidades de los usuarios en temas geográficos y dotar con Hardware más acorde a las necesidades de los funcionarios con software especializado; fortalecer la toma de información y el análisis con tecnologías emergentes como Videoanalítica, inteligencia artificial y Big Data.

En cuanto al dominio de sistemas de información de la OTIC, los pasos a seguir son:

- Lograr el aprovechamiento de los recursos asignados al contrato de consultoría 2023-2310, para dar respuesta y solución en la mayor medida posible, a los diferentes requerimientos y necesidades de la Entidad en materia de herramientas de software.
- Implementar las estrategias necesarias, que permitan que los requerimientos que se tramiten a través del modelo de fábrica de software se ejecuten bajo la implementación de las mejores prácticas de desarrollo de software, garantizando la calidad, eficacia y efectividad de los productos entregados a los clientes funcionales, que permitan aportar a la agilidad y mejora de los procesos en los cuales estos sistemas serán implementados.
- En cuanto a ORFEO, continuar con el soporte, mantenimiento y desarrollo de software de acuerdo con las solicitudes allegadas al equipo asignado.
- Para el proyecto de pico y placa, continuar con la constante actualización del sistema, generando las integraciones que se requieren con las salidas de sistemas que requieren de la integración con Excepciones a Pico y Placa. Integración con el sistema DEI para la imposición automática de infracciones por código C14. Integración con ChatBot Lucia.

Para el SGSI, los pasos a seguir es establecer el plan de trabajo para la migración de las matrices de riesgos de seguridad de la información de todos los procesos al software adquirido y en proceso de implementación por parte de la Oficina de Planeación.

- Designación de recursos financieros específicos para la implementación de controles de seguridad informática sobre la infraestructura tecnológica que soporta la operación de la SDM.
- Continuar con el plan establecido de capacitación sobre Seguridad de la Información enfocadas a la sensibilización de colaboradores de la SDM y la prevención y mitigación de riesgos de seguridad de la información.

- Para el desarrollo de esta política es necesario continuar realizando los respectivos seguimientos y mediciones de los resultados esperados, así como la formulación y/o actualización del PETI y el Plan de Seguridad y Privacidad de la Información.

En cuanto al SGCN, los pasos a seguir son:

- Continuar con el mantenimiento y mejora del SGCN por medio del desarrollo de ejercicios y pruebas de continuidad.
- Aumentar el alcance del SGCN, desarrollando estrategias de continuidad para escenarios de impacto regional o nacional.
- Incluir en el alcance de la estrategia DRP de la entidad la totalidad de aplicaciones críticas que están bajo la responsabilidad de la entidad e identificadas en el BIA.
- Interiorizar en la entidad la gestión de incidentes de interrupción o continuidad.
- Continuar con el desarrollo de actividades de sensibilización y capacitación en Continuidad de Negocio.

### 3.17. Disciplinarios

**Descripción y estado**

La *Oficina de Control Disciplinario Interno* de la *SDM*, adelanta la etapa de instrucción de los procesos disciplinarios iniciados a los servidores y ex servidores de la entidad, evaluando las quejas e informes para determinar si se da inicio a Indagación Previa o sea inicia Investigación contra servidor identificado o individualizado, o si, por el contrario, se inhibe de adelantar actuación de acuerdo con los criterios señalados en la ley. Así mismo, sensibiliza a los usuarios internos o externos sobre el derecho disciplinario, con el fin de evitar cometer una falta disciplinaria por desconocimiento de los deberes, prohibiciones, inhabilidades, incompatibilidades y conflicto de interés.

Para cumplir con el mandato legal señalado en la *Ley 1952 de 2019* (modificada por la *Ley 2094 de 2021*), la *Oficina de Control Disciplinario Interno* trabajó conjuntamente con el Despacho de la Secretaría, recibiendo el frontal apoyo de la *Subsecretaría de Gestión Corporativa* y la *Subsecretaría de Gestión Jurídica*, en lo atinente a la modificación de la estructura organizacional de la Entidad, logrando como resultado la expedición del *Decreto Distrital 182 de 2022*; el cual, precisamente, modificó la estructura organizacional de la *SDM* , lo que permitió decretar bajo competencia de la Oficina de Control Disciplinaria Interno la etapa de Instrucción de los procesos disciplinarios, disponiendo a su vez que la procesal y subsiguiente etapa de Juzgamiento esté en cabeza de la *Subsecretaría de Gestión Jurídica*, y la segunda instancia competa al Despacho del Secretario Distrital de Movilidad.

**Logros**

- Se organizaron más de 10 sensibilizaciones a los servidores y colaboradores de la Entidad, en temas como deberes, prohibiciones, conflicto de intereses, resaltando lo pertinente en materia disciplinaria a más de 500 personas participantes.
- Se realizaron 4 sensibilizaciones dirigidas especialmente a los Agentes de Tránsito, quienes, por cumplir funciones en vía tienen contacto inmediato con la ciudadanía; lo cual generó entre finales del 2022 y el 2023 un incremento considerable en el número de quejas ciudadanas que son presentadas por los canales de comunicación dispuestos por la Entidad o remitidas por competencia por los órganos de control
- Acercamientos a la ciudadanía, organizando para ello 3 sensibilizaciones en los puntos de atención de las sedes más concurridas de la SDM, con el acompañamiento del *equipo Antisoborno*, la *DAC* y la *OACCM,* compartiendo información de los canales de comunicación dispuestos por la Entidad para presentar quejas o denuncias, así como los requisitos mínimos que debe contener una queja para que sea efectiva la investigación.
- En la vigencia 2023 se proyectaron más de 1.200 decisiones disciplinarias. Al corte del presente informe la OCDI cuenta con procesos iniciados entre los años 2021 y el 2023. Se reportó a la

Dirección Distrital de Asuntos Disciplinarios, que no tenemos procesos disciplinarios que al 29 de diciembre pudieran prescribir.

- Con el apoyo de la *Oficina de Tecnología de la Información y las Comunicaciones*-OTIC, se han venido realizando mesas de trabajo para el desarrollo de un software a la medida, que permita a la OCDI garantizar la reserva legal, la seguridad de la información y el control y seguimiento efectivo de los términos establecidos en la Ley Disciplinaria vigente. Este desarrollo ya fue aprobado por parte del eje funcional y está en la fase final para entrar a producción, labor que realiza la OTIC con el contratista responsable de su desarrollo.
- Se creó el espacio denominado *"ESPACIO ACADÉMICO DEL CÓDIGO GENERAL DISCIPLINARIO",* en cual se estudian las modificaciones de la ley disciplinaria, se realizan mesas de trabajo en las cuales se debaten y comparten las experiencias cotidianas en el desarrollo de los procesos disciplinarios y la aplicación en la praxis de las nuevas disposiciones de la citada ley.
- En los últimos tres (3) años, las Auditorías Internas y Externas, han resaltado las buenas prácticas implementadas por la OCDI, sin que se realicen hallazgos al proceso.

**Dificultades**

- La entrega en producción del software que contendrá la información de los procesos disciplinarios (que se ha venido trabajando desde el año 2020), se ha retrasado por cambio del contratista proveedor del desarrollo; sin embargo, ante el permanente seguimiento y los acuerdos establecidos con la OTIC, la primera fase entrará en producción en vigencia del presente año 2023.
- La declaración de caducidad de la acción contravencional de los comparendos que se han impuesto por medios electrónicos, como consecuencia de los efectos jurídicos que dejó la sentencia de la Corte Constitucional C-038 de 2020.
- Las actualizaciones de la planta de personal y normativas, ocasionaron el incremento en el número de quejas disciplinarias. De acuerdo con el resultado del estudio de carga de trabajo, se requiere vincular nuevos profesionales que apoyen los temas de la Oficina.

**Retos y/o alertas:**

- Los empleos de planta asignados a la Oficina son: 1 Jefe de Oficina, 5 abogados de carrera administrativa (2 especializados y 3 universitarios) y 2 Auxiliares Administrativos. Sin embargo, al 31 de diciembre de 2023 se está gestionando con la Dirección de Talento Humano, la vinculación de uno de los abogados especializados grado 19 y un Auxiliar Administrativo grado 9, por vacancia definitiva de los empleos.
- Con el propósito de garantizar la confidencialidad de la información, se requiere actualización de los equipos de cómputo asignados a los funcionarios, así como las impresoras y scanner.

**Pasos por seguir:**

- Implementación y puesta en marcha del módulo de procesos disciplinarios
- Sensibilizar a los servidores frente a los efectos de comportamientos que materialicen un acto de corrupción, enseñándoles a identificarlos, a protegerse contra los mismos y mostrándoles las consecuencias disciplinarias que señala la ley, así como el deber de denunciar las irregularidades que puedan afectar a la entidad, a otros servidores y/o a la sociedad.
- Actualizar permanentemente los Sistemas de Información de Procesos Disciplinarios, administrados por la *Dirección Distrital de Asuntos Disciplinarios* y por la *Personería de Bogotá*.

### 3.18. Comunicaciones y cultura para la movilidad

**Descripción y estado**

La *Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad* de la *SDM* cumple un papel fundamental para mantener informada a la ciudadanía sobre la gestión de la entidad, así como contribuir con los comportamientos ciudadanos que favorezcan la movilidad y la seguridad vial. La OACC se constituye como un

sistema ordenado de suministro y alimentación de información veraz, clara, oportuna y transparente, que debe ser entregada a la ciudadanía respondiendo a las necesidades de información que la dinámica de la ciudad requiere del Sector Movilidad, y a su vez responsable de la definición e implementación de estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial.

**Logros**

**Tabla 21. Resumen actividades de la OACCM (30/08/22 a 27/12/23)**

| ACTIVIDAD | CANTIDAD |
|---|---|
| **RUEDAS DE PRENSA** | **2022:28; 2023:64** |
| **BOLETINES DE PRENSA** | **2022:205; 2023:404** |
| **CAMPAÑAS EXTERNAS** | Un Pedido por la Vida (fase 1: dirigida a domiciliarios motociclistas, fase 2 dirigida a domiciliarios ciclistas), Curso virtual para motociclistas, Tú eres el corazón de la nueva movilidad, Tus acciones salvan vidas (campaña en alianza con Bloomberg Philanthropies), Serie web Milagros Bogotanos, Carro compartido, La Bogotá que está Mejorando- La Bogotá que estamos construyendo, Ni cinco minuticos, No más muertes en las vías y No tenía que pasar |
| **ACCIONES PEDAGÓGICAS** | **4.079 Acciones / participantes: 262.744 personas** |

**Fuente: SDM - OACCM**

**Comunicación externa:**

- Posicionamiento en medios: Se realizó la atención a medios de comunicación. Asimismo, por medio del envío de boletines de prensa y su publicación en la página web de la SDM, se visibiliza a la entidad y se evidencia la gestión que realizan las distintas áreas.
- La SDM se consolidó como una de las entidades distritales con mayor exposición mediática en la agenda de la capital del país, esto debido a los anuncios, medidas y resultados que han generado las acciones en vía. A pesar de ser una de las entidades que la ciudadanía más referencia por la movilidad en Bogotá, mantiene una percepción dentro del margen neutral y favorable, gracias a las alternativas y proyectos que se impulsan para el mejoramiento de la malla vial, acciones para reducir la siniestralidad, reforzamiento de los controles en la vía, resultados de medidas de restricción como el pico y placa y el pico y placa regional, operativos contra el mal parqueo, al aumento de más Agentes Civiles de Tránsito, ampliación de la red de ciclorrutas, oferta de servicios y cobertura para trámites, entre otras noticias.
- Ruedas de prensa y comunicados: Se convocaron 120 ruedas de prensa/atenciones a medios, y se emitieron 609 boletines de prensa a los diferentes medios de comunicación para entregar información novedosa, oportuna o de gestión sobre proyectos o medidas implementadas en materia de movilidad.

**Campañas:** La SDM desarrolló diferentes estrategias, acciones de comunicación, pedagogía y cultura ciudadana para la movilidad, enfocados en fortalecer la seguridad vial en la ciudad, con el fin de prevenir siniestros viales y promover un mejor comportamiento entre los distintos actores viales. Entre las campañas implementadas se encuentran:

- ***Corazón de la Nueva Movilidad:*** campaña que invitaba a crear una nueva movilidad desde las pequeñas acciones individuales cotidianas, promoviendo además el cuidado del actor vial más vulnerable: el peatón. La campaña se lanzó virtualmente el 18 de junio de 2021. Se realizaron intervenciones en vía desde el 15 de julio de 2021 hasta el 7 de marzo del 2022. El mensaje de la campaña contenía 3 conceptos: pilera, prudencia y paciencia. 6.252 vehículos, peatones y ciclistas atendieron nuestras correcciones en vía: el 58,5% de estas, fueron dirigidas a vehículos que ocupaban la cebra o el andén peatonal. En total alcanzamos a 35.535 ciudadanos por medio de llamados e indicaciones pedagógicas.
- ***No más Muertes en la Vía:*** campaña le recuerda a la ciudadanía el principio de la política de visión cero, y busca una mayor identificación del factor de riesgo velocidad, aumentar la noción de que ninguna muerte es aceptable en el tránsito e incrementar el reconocimiento de las dimensiones de la fatalidad en la siniestralidad en Bogotá. La campaña se implementó desde el 3 de marzo de 2023 hasta la actualidad (diciembre 2023). Se implementaron elementos en calle en la segunda fase de la

campaña: señalética de la "estrella en la vía" que representa una víctima de un siniestro vial, y la instalación de 1 módulo experiencial y pedagógico en plazas públicas: Museo Rodante de una víctima de siniestro vial. Se creó una serie de vídeos con historias reales de familiares que han sido víctimas de siniestros viales y se difundieron en redes sociales para generar mayor conciencia en las vías. Se publicó el contador con las cifras de fallecidos en las vías, segmentado por cada tipo de actor vial. Esta campaña responde al Acuerdo Distrital 834 de 2022, *"Por medio del cual se retoman elementos de la iniciativa Estrellas Negras para una campaña de seguridad vial, cultura ciudadana y conmemoración de víctimas de siniestros".*

En materia de alianzas con otros actores se articuló con agremiaciones como la Cámara de Comercio de Bogotá y la Andi y empresas como la Terminal de Transportes S.A. Así mismo, se logró una articulación con Radiópolis y la emisora Candela para participar en la campaña *Vive tu moto*. En articulación con el equipo de ORVI.

Entre marzo y diciembre de 2023, se sensibilizaron más de 62.000 ciudadanos con las acciones de pedagogía en vía y con la presencia de la campaña en ferias y eventos realizados con aliados estratégicos. El plan de medios pagos de esta campaña se llevó a cabo entre mayo a junio y octubre de 2023, en Tv de Bogotá, radio local y medios digitales, logrando alcanzar 9.533.058 personas.

Video de la campaña https://www.youtube.com/watch?v=MM0GdAHVmj0&t=29s
Landing page https://nomasmuertesenlasvias.com/

- ***Tus Acciones Salvan Vidas:*** campaña digital dirigida a motociclistas que buscó una mayor identificación del factor de riesgo velocidad. Se implementó de agosto a septiembre de 2022. En compañía de Bloomberg Philanthropies, el mensaje de la campaña hizo énfasis en los siniestros producto de la colisión con objetos fijos por parte de motociclistas que transitan en exceso de velocidad invitando a los ciudadanos a respetar el límite de velocidad de 50 km/h. De igual forma, se difundieron videos y encuestas sobre las acciones que salvan vidas en las vías. El plan de medios pagos de esta campaña se llevó a cabo entre agosto y septiembre de 2022, en Tv Nacional, radio local y medios digitales, logrando alcanzar 10´480.952 personas.

  Video de campaña: https://www.youtube.com/watch?v=Bq7-rEv3Dpg
  Landing page: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/tus_acciones_salvan_vidas
  Boletín de prensa: 'Tus acciones salvan vidas, no excedas los límites de velocidad', la nueva campaña de seguridad vial del Distrito
- ***Promoción de la Bicicleta:*** Bogotá Capital de la Bici, Promoción del Sistema de bicicletas Compartidas y Semana de la Bici. Campañas que invitaron al uso de la bicicleta como transporte sostenible y de uso compartido. Su implementación ha sido permanente.
  El grupo de Alianzas se trabajó articuladamente con la Gerencia de bici para fortalecer la relación con aliados estratégicos como Ramo, Go Rigo Go, 3M, City Parking, Protección, entre otros. Se realizó sensibilización relacionadas con la Semana de la Bici. Desde las redes sociales, se difundió información sobre nuevas ciclorrutas, registro bici, certificación de calidad de cicloparqueaderos y la importancia de hacerse visible y tener elementos de protección para moverse en bicicleta por la ciudad.
- ***Échale Ojo a los Carriles Preferenciales:*** campaña que invitó a los conductores particulares a hacer buen uso de los Carriles Preferenciales de transporte público colectivo (bus carril), para mejorar los tiempos de viaje de los pasajeros de dicho medio de transporte. Se ejecutó desde el 17 de septiembre al 15 de octubre de 2021. Para ello se implementó una estrategia de pauta en medios y redes sociales, así como una acción en calle a través de sketches y diálogos pedagógicos en puntos seleccionados. En redes sociales, mediante fotos y videos se dieron a conocer los carriles exclusivos para los buses escolares y las razones de implementar esta medida.
  Se destaca entre los resultados el aumentó la velocidad del transporte público pasando de 18,48 KM/Hora a 22.99 KM/Hora, incremento de un 24%. En los sondeos aplicados, el reconocimiento del

carril preferencial pasó de un 88% a un 94%, e igualmente, el reconocimiento del buen uso del carril preferencial bajo la causal de "giro a la derecha", pasó del 29% al 35%.

- ***Milagros Bogotanos:*** *serie web.* En el mes de la Prevención Vial, en mayo del 2021, la SDM lanzó 'Milagros Bogotanos', una serie web que buscaba generar conciencia sobre la importancia de adoptar conductas seguras en la vía. Cada uno de los 10 capítulos estuvo dedicado a una problemática diferente relacionada con la movilidad en Bogotá.
  Campaña:https://www.movilidadbogota.gov.co/web/milagros_bogotanos
  'Milagros Bogotanos', la serie que busca generar conciencia sobre la importancia de adoptar conductas seguras en vía
  Lista de reproducción en YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=R6G7LKhs_-k&list=PL8HvY9vZjLQ4_iraMQ_j-82oXI4t8iCNU&pp=iAQB
- ***Curso Virtual para Motociclistas:*** Campaña que invitó a crear conciencia entre los motociclistas sobre la importancia de usar de manera adecuada los elementos de protección personal, mejorar su interacción con los demás actores viales y destacar la importancia de respetar las normas de tránsito. En este curso, los motociclistas tuvieron a su disposición actividades y ejercicios interactivos que permiten la apropiación de los conceptos contenidos en cada módulo de una forma lúdica y dinámica. Entre los meses de octubre de 2020 a diciembre de 2022 se inscribieron 15.307 personas al curso virtual de los cuales más de 8.000 finalizaron los 5 módulos del curso.
- ***Un Pedido por la Vida:*** campaña que tuvo como objetivo generar transformaciones de expectativas y percepciones en el gremio de los motociclistas y ciclistas domiciliarios, principalmente de aplicaciones, sobre la velocidad y la seguridad pasiva y activa en la conducción. El mensaje de la campaña fue el de reducir la velocidad para transitar siempre por debajo de los 50 km/h o 30 km/h en las vías de Bogotá, al igual que el reconocimiento de los factores de riesgo como el efecto venturi (efecto de succión) y puntos ciegos, así como la concientización sobre los costos familiares de los comportamientos viales riesgosos. Esta campaña se lanzó el 23 de noviembre de 2020 y finalizó el 26 de enero de 2023. En ese período de tiempo se capacitaron 2.878 motociclistas domiciliarios en temáticas como factores de riesgo en la conducción, autocuidado y normatividad.
  El Escuadrón de 'Un Pedido por la Vida', tuvo la misión de hacer pedagogía en vía para los domiciliarios en moto en 16 zonas de la ciudad, donde previamente se ha identificado la presencia continua y estratégica de este actor vial. Así mismo, a la campaña se unieron 114 restaurantes con un total de 265 habladores (publicidad) en 5 zonas: calle 85, Parque la 93, CC Galerías, la calle 116 con 19 y CC Salitre Plaza. En 3 de estas zonas, se ha identificado y monitoreado el uso efectivo de ese material comunicativo.
  La campaña dirigida a ciclistas capacitó a 686 ciclistas domiciliarios en 10 puntos diferentes de la ciudad. Por medio de 5 estaciones se mencionaron diferentes temas relacionados a la seguridad vial, así como en conductas de acoso sexual, discriminación y violencia hacia las mujeres en el espacio público. La campaña contó con la presencia de los domiciliarios de iFood y Rappi.
  Videos: ¡Los domicilios con promesas de entrega extraordinarias son un riesgo para los actores viales! Campaña Domiciliarios
  Boletines de prensa: Movilidad lanza 'Un pedido por la Vida', campaña para reducir siniestros viales de domiciliarios en moto
  Con la campaña 'Un pedido por la vida' se capacitará en seguridad vial a ciclistas domiciliarios
- ***#NiCincoMinuticos*:** campaña en ejecución que busca desnaturalizar el mal parqueo en vías y en andenes, a través de la transferencia de conocimientos y reflexiones que cuestionan este fenómeno en la ciudadanía residente y visitante de las zonas de intervención. En el año 2022 se intervinieron un total de 7.408 vehículos en 11 localidades. Para el año 2023, se logró impactar a 4.783 ciudadanos (corte diciembre 2023), de los cuales 2.496 eran vehículos motorizados y se logró mover al 50%, 62% y 51% de las motos, carros y vehículos especiales, respectivamente, encontrados mal parqueados en las vías durante las jornadas pedagógicas, así como el 52% de todos los vehículos motorizados encontrados en los andenes. Esto propició una reducción del 27% de ocupación de andén y 15% de vía

por parte de los vehículos que se encontraban mal estacionados previo a la intervención en comparación con el estado del espacio público posterior a la intervención.

- ***Andenes Para Peatones:*** inició el 17 de abril de 2023, y como objetivo tiene evitar siniestros y muertes en las vías de la ciudad y al mismo tiempo garantizar los espacios públicos de circulación segura. La estrategia cuenta con una etapa de infraestructura, donde se lleva a cabo el arreglo de los andenes para mejorar la accesibilidad y comodidad de los peatones, esto también ayuda a prevenir accidentes causados por el mal estado de los andenes. Se han intervenido 30 mil metros cuadrados de andenes, lo cual es un logro significativo para la Capital. Se han impuesto 8.596 órdenes de comparendo y se han inmovilizado 3.513 vehículos por estacionar en lugares prohibidos, las localidades más afectadas por mal parqueo sobre andenes, zonas verdes o espacio público son, Chapinero, Fontibón, Teusaquillo, Usaquén y Engativá; además de han instalado 1.040 elementos de protección peatonal en donde se ha evidenciado que el peatón no es respetado. En la Etapa de cultura ciudadana: se busca sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de respetar los andenes y la seguridad de los peatones, es por esto que se viene implementando acciones de pedagogía y cultura ciudadana para abrir conversaciones y motivar cambios de comportamiento colectivo frente al respeto de los andenes y de la seguridad peatonal. Durante 2022, se ha realizado pedagogía a 1.260 vehículos, 600 establecimientos comerciales y 24.389 peatones a través de 330 acciones en calle. En temas de estrategia digital, se han realizado 200 publicaciones en redes sociales, con un alcance de 831.930, 579 comentarios y 48 denuncias atendidas.
- ***Agentes Civiles de tránsito*****:** acompañando la vinculación de agentes civiles se busca resaltar la importancia que tienen los Agentes en sus labores para la prevención, control y gestión de la movilidad en Bogotá. Se realizó difusión en redes, ruedas de prensa y acciones pedagógicas (como historias de vida) que buscan generar cercanía y empatía entre la ciudadanía. Durante el año 2022 y 2023 se aplicaron encuestas a ciudadanos y agentes con el fin de identificar las percepciones e imaginarios ciudadanos sobre el rol y funciones de los Agentes de Tránsito Civiles y su relación con los contenidos divulgados por la OACCM. En términos de resultados, los agentes demuestran altos niveles de orgullo (98% se siente muy orgulloso), satisfacción laboral (97% se siente muy satisfecho) y reconocimiento por parte de la ciudadanía y cómo creen los perciben (21,5% creen que los ciudadanos tienen una percepción de ellos muy positiva y 69,3% positiva). En general, en las redes sociales sobre el tema global de campañas se realizaron 982 publicaciones con información de interés que fue vista por 4.052.200 ciudadanos, de los cuales interactuaron 68.231.
- ***No tenía que pasar****:* Esta campaña se lanza en agosto de 2023, y busca generar conciencia sobre el cuidado de la vida en las vías a través de la narrativa de historias reales. En ella, seis familiares de víctimas fatales por siniestros viales, comparten la historia de la pérdida de sus esposos, padres e hijos a bordo de una moto debido al exceso de velocidad. La campaña se realiza gracias a una alianza entre el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las Secretarías de Movilidad de Bogotá y Cali, Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS), y su socio Vital Strategies. El plan de medios pagos de esta campaña se llevó a cabo entre agosto y octubre de 2023, en Tv Nacional, radio local, medios digitales, vallas y publicidad en paraderos de buses logrando alcanzar a más de 14.123.982 personas.

  *Lista de reproducción de videos de campaña: https://youtube.com/playlist?list=PL8HvY9vZjLQ7QAq0Bq0hoHcrY5SV08N7D&si=Sl64TPFin7FaB3JS*
  *Landing page*
  *https://nomasmuertesenlasvias.com/*

Se llevó a cabo un plan de medios pagos que permitió ampliar el alcance orgánico de la campaña en los siguientes medios:

- ➔ Pauta de comercial de 30 segundos en TV: 5.181.613 personas alcanzadas a través de 127 emisiones
- ➔ Pauta de cuña radial de 30 segundos: 3.238.369 personas alcanzadas a través 933 emisiones de cuñas y menciones comentadas.

- ➔ Pauta en redes sociales: (Facebook e Instagram) 3.653.377 personas alcanzadas. YouTube: 1.980.623 reproducciones
- ➔ Visitas en página web: Más de 70.000
- ➔ Pauta en Cine: 2.912 emisiones en Cinemark, Procinal y Cinépolis
- ➔ Eucoles (paraderos): 200 caras
- ➔ Vallas: 5 en puntos de alto tráfico
- ➔ Hombres valla: 24 hombres acompañando acciones de pedagogía en 4 puntos.

**Tabla 22. Redes sociales** (30/08/22 a 27/12/23)

| Red Social | Métricas |
|---|---|
| Twitter: @SectorMovilidad | Número de tweets en total: 149.500; Número de tweets 2023: 5.755; Número de seguidores totales: 1.573.688; Número de seguidores ganados 2023: 42.535; Impresiones: 2023: 39.465.730 |
| Twitter: @BogotaTransito | Número de tweets en total: 149.500; Número de tweets 2023: 5.755; Número de seguidores totales: 1.573.688; Número de seguidores ganados 2023: 42.535; Impresiones: 2023: 39.465.730 |
| Facebook: Secretaría de Movilidad | Número de seguidores: 99.000; Número de seguidores ganados: 5.835; Publicaciones: 569; Alcance: 27.713.133 |
| Instagram: Sector Movilidad | Publicaciones: 198; Alcance: 4.286.320; Seguidores totales: 30,745.251; Seguidores ganados: 5.494 |

Fuente: Elaboración OACCM, 2023

**Comunicación interna:**

- Consolidación del espacio “En Línea con la Secretaria”, a través de 11 charlas, enfocadas en temas de interés.
- Emisión mensual del noticiero interno: “Conectados Nos Movemos”, este contiene notas de diferentes temas atractivos para los y las colaboradores(as).
- Posicionamiento de la campaña “Servicio Somos Todos” que busca fomentar la cultura del servicio, como un valor propio de todos los colaboradores(as).
- Establecimiento y ejecución de planes de comunicación para aportar al posicionamiento de los Sistemas de Gestión de la Entidad: Antisoborno, Seguridad de la Información, EFR, Gestión Ambiental y Seguridad y Salud en el trabajo, Sistema de Gestión de Continuidad del Negocio y Sistema de Gestión y Seguridad de la Información.
- Creación del producto de comunicación interna “Servidores de Corazón”, para visibilizar y reconocer la labor y las cualidades de los colaboradores, colaboradoras y equipos de la SDM.
- La encuesta de percepción de comunicaciones internas arrojó un 96,32% de apropiación de los productos, canales y campañas socializadas a corte del I semestre de 2023.

**Pedagogía:**

- Se desarrollaron 4.079 acciones pedagógicas en las que participaron 87.810 menores de edad y 174.964 adultos.
- Se realizó el diseño y la implementación de acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía sobre la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público. A través de Taller lúdico, performance, actualización módulo de Eco-conducción y Rutas Escolares, módulos de Estrés en la Movilidad y Fatiga y Sueño en la Movilidad, taller lúdico: "Mujer y transporte", transporte de carga, biocinemática, factores de riesgo: sustancias psicoactivas y alcohol, resolución de conflictos, módulo normativo dirigido a conductores del SITP, taller de teatro y seguridad vial, diseño ponencia cultura de movilidad ciudadana, domiciliarios, seguridad vial ciclistas y actividad en seguridad vial para niños y niñas de primera infancia.

- En octubre de 2022 se llevó a cabo el X Foro de Promotores Escolares en Seguridad Vial, denominado "Bootcamp PESVI 2022", el cual contó con la participación de 182 niños, niñas y jóvenes, 18 docentes de Instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá. Así mismo, se desarrolló el IV evento de innovadores escolares denominado DEMODAY Concurso de Innovadores Escolares en Seguridad Vial 2022.

**Alianzas y relaciones corporativas:**

- Se destaca el acompañamiento a la gestión de incentivos entregados por el sector privado para iniciativas estratégicas de la SDM como la semana de la movilidad sostenible, semana del taxi, semana de la bici y semana de seguridad vial con los eventos de reconocimiento de las Redes Empresariales, el evento de Promotores e Innovadores Escolares, día del motociclista y las gestiones respectivas para cada uno por valor estimado al corte de este informe de más de $100.000.000 COP.

**Dificultades**

- Falta de credibilidad de los ciudadanos en las entidades públicas y en específico en la SDM, por su labor de control y aplicación del Código de Tránsito.

**Retos o alertas:**

- Comunicación externa: Incentivar la movilidad sostenible y multimodal, legitimar el uso de las cámaras de fotodetección y por medio de las campañas de seguridad vial, generar conciencia entre los actores viales para disminuir la siniestralidad.
- Comunicación interna: continuar generando las dinámicas de participación y apropiación de los diferentes temas asociados a la cultura organizacional, con el fin de seguir posicionando el proceso.
- Pedagogía: fortalecimiento continuo de la oferta pedagógica, poniendo a disposición actividades de impacto de acuerdo con las necesidades e intereses de la ciudadanía y las identificadas desde la entidad.
- Alianzas y relaciones corporativas: Seguir consolidando las relaciones cercanas con aliados del sector educación y pequeñas empresas, además de fortalecer las relaciones ya existentes con grandes empleadores, logrando nuevas alianzas con empresas de este perfil.

**Pasos por seguir:**

- Comunicación externa. Seguir comunicando a través de los canales y redes sociales las acciones, planes y medidas que contribuyan al fortalecimiento del sistema de movilidad, de manera sostenible en medio de una Bogotá que para el año 2024 tendrá más frentes de obra. Mantener buenas relaciones con periodistas para que los medios de comunicación contribuyan con la propuesta de generar conciencia de la importancia de la movilidad sostenible y multimodal. De igual manera, promover una cultura para el uso del SBC, el cuidado de la vía por medio de campañas de seguridad vial, respeto de los límites de velocidad, la necesidad de estacionar en lugares permitidos y seguir posicionando al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
- Comunicación interna. continuar trabajando en la consolidación de los canales y escenarios que permitan promover y afianzar la cultura organizacional. Específicamente, se tomaron los insumos de la medición anual que se realiza para establecer el plan de acción y la ruta para el 2024.
- Pedagogía: Continuar con el fortalecimiento del equipo pedagógico, con la provisión de recursos físico, logístico y humano y así continuar con la atención de las diferentes solicitudes; en especial el curso teórico práctico de motociclistas no solo en vía, sino también en empresas. Involucrar actividades con niñas y niños sobre la cultura metro para generar en las nuevas generaciones sentido de pertenencia y promoción de cuidado del sistema metro y seguir con el desarrollo de eventos de formación y liderazgo juvenil. Continuar fortaleciendo el proceso de medición de resultados de las acciones pedagógicas desarrolladas en diversos escenarios con el fin de retroalimentar los procesos pedagógicos.
- A través de contenidos claros y atractivos aumentar el alcance de las publicaciones, el *engagement y el número* de seguidores de las cuentas de la SDM.

- Informar de manera oportuna sobre los trámites y servicios de movilidad para alertar a la ciudadanía sobre el uso de terceros para acceder a la oferta de trámites y servicios de la SDM.

### 3.19. Gestión Social

**Descripción y estado**

*La Oficina de Gestión Social (OGS) de la SDM*, es el área encargada de gestionar, diseñar, construir, ejecutar y evaluar los procesos de participación ciudadana, que promueven el diálogo con la comunidad frente a los programas, proyectos y acciones que configuran la actuación de la SDM.

Para lo anterior, se ejecutan acciones argumentadas en el Plan Institucional de Participación Ciudadana (PIP), el cual se soporta en la resolución 215 de 2020 de la SDM , *"Por la cual se dictan lineamientos para la gestión social en los programas y proyectos desarrollados por la SDM , que tiene por objetivo La Oficina de Gestión Social y las áreas técnicas encargadas de los programas y proyectos que desarrolle la SDM deben generar y fomentar acciones que garanticen la inclusión de los procesos de gestión social en las fases de desarrollo del ciclo de los proyectos e intervenciones de la SDM "*.

La Oficina de Gestión Social por medio de los Centros Locales de Movilidad hace presencia en las 20 localidades del Distrito, brindando atención a la ciudadanía y gestionando sus requerimientos. En el período del cuatrienio se registró un mayor número de actividades y ciudadanía atendida en el año 2022, donde fueron realizadas un total de 15.272 actividades con un total de 63.841 ciudadanos (as) impactados (as) con la gestión desde Centros Locales de Movilidad, esta gestión se encuentra seguida por la realizada en el año 2023 donde fueron realizadas 11.102 acciones con la participación de 46.036 ciudadanos (as).

De igual manera Los Centros Locales de Movilidad implementan acciones de formación diseñadas para informar y sensibilizar a la ciudadanía en los temas estratégicos del sector movilidad, con el fin de promover una participación ciudadana incidente, durante el cuatrienio se contó con la participación de un total de 47425 ciudadanos (as) formados (as).

Así mismo la OGS es la encargada de realizar a nivel territorial la Audiencia pública de Rendición de Cuentas, enmarcada en una metodología de diálogo en doble vía, con una convocatoria abierta a la ciudadanía, a grupos de valor, interés, entes de control y sociedad organizada. El resultado de este ejercicio es el incremento de la participación ciudadanía año a año, durante el cuatrienio la participación registrada fue de 5746 Ciudadanos (as), es importante mencionar que en la vigencia 2023 se presentó un incremento significativo de asistentes.

Frente a las acciones desarrolladas en los planes, programas y proyectos de la entidad, la OGS participó acorde a la necesidad de la inclusión del enfoque social en la formulación, implementación y/o evaluación permitiendo a las áreas técnicas conocer las necesidades y sugerencias del territorio y sus habitantes, generando así apropiación por los mismos.

Bajo la asesoría técnica de la OGS, se incorporan los enfoques poblacional,diferencial y de género en los planes, programas y proyectos de la SDM.

**Logros**

- A través de los Centros Locales de Movilidad se ejecutaron en el territorio los planes, programas y proyectos de la Secretaría de Movilidad promoviendo y facilitando la incorporación de lineamientos de políticas y estrategias para la apropiación y sostenibilidad social. Asimismo, se implementaron estrategias de participación que le permitieron a la ciudadanía involucrarse en los ejercicios de control

social desde diferentes iniciativas de nivel Local y Distrital, tales como los Observatorios Locales, Comisiones locales de Movilidad entre otras.

- La OGS logró aportar a la construcción de diferentes documentos técnicos, políticas internas y externas que contribuyeron a la transversalización de las políticas públicas distritales, tales como: Política de Mujer y Equidad de Género -PPMYEG, LGTBI, de Infancia y Adolescencia, Juventud, y Discapacidad entre otras.
- La estrategia de Rendición de Cuentas del Nodo Sector Movilidad Distrital fue ajustada a partir de los principios de innovación pública, incorporando diferentes metodologías que facilitaron un diálogo con la ciudadanía de carácter horizontal, dejando atrás el modelo asambleario, el cual es reconocido principalmente por su verticalidad. Así las cosas, la estrategia se compuso por 5 conversatorios nodales y 20 encuentros feriales locales.
- Elaboración de la estrategia de terceros afectados en articulación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y como resultado se tiene la formación de 856 personas, entre los cuales se resalta que 403 corresponden a mujeres. Asimismo, se tiene como resultado la empleabilidad de 36 personas.

**Dificultades**

- En los procesos de convocatoria a los diferentes espacios e instancias de participación ciudadana se identifica notablemente la desmotivación de asistencia argumentando la ciudadanía factores externos como: clima, económicos, agotamiento por múltiples convocatorias, falta de tiempo; lo cual refleja una baja incidencia en la participación.

**Retos o alertas:**

- Para el ejercicio de rendición de Cuentas del Nodo Sector Movilidad Distrital es fundamental acercar e involucrar a la ciudadanía de manera activa en los asuntos públicos en el Sector Movilidad, donde se realice un acercamiento al grupo de valor y de interés donde se muestre como resultado un porcentaje notable de participación por cada localidad que permita a la ciudadanía ejercer un verdadero control social a las entidades del Sector Movilidad.
- Con la finalidad de cualificar las acciones propias de la OGS, es de vital importancia contar con un equipo de trabajo con experiencia profesional, que contribuya a la implementación de la Política pública de participación ciudadana y al diseño de procesos de identificación, monitoreo, seguimiento y evaluación del impacto social de los planes, programas y proyectos de la SDM, entre otros.

**Pasos por seguir:**

- Reformulación del Plan Institucional de Participación Ciudadana de acuerdo a las necesidades ciudadanas, donde se evidencie la participación incidente en la toma de decisiones.
- Continuación de los proyectos en curso los cuales han generado impacto en sus resultados, Barrios Vitales, Formación SENA, articulación IDPAC.
- Inclusión del componente social desde la fase inicial en todos los proyectos, programas y planes de la SDM.
- Crear instrumentos de medición de gestión social para el análisis de datos y resultados de acciones que redunden en indicadores medibles y evaluables de los componentes de Gestión Social.

### 3.20. Oficina de Control Interno

*La Oficina de Control Interno de la SDM*, ejecutó las actividades para la vigencia 2023 acorde con el plan anual de auditoría aprobado por el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 87 de 1993, así como con los roles establecidos en el Decreto 1083 de 2015 "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública*" modificado por el Decreto 648 de 2017.

**Logros**

- Se adelantó actividades que dan soporte estratégico para la toma de decisiones a nivel directivo, agregando valor de manera independiente, mediante la presentación de informes y alertas oportunas para el cumplimiento de los objetivos institucionales, entre ellas se destacan: a) Rendición de la cuenta fiscal a la Contraloría de Bogotá; b) Informe de Seguimiento al Plan Anticorrupción y de Atención al ciudadano IV Cuatrimestre de 2022, I y II Cuatrimestre de 2023; y c) Informe Austeridad en el gasto público IV Trimestre de 2022, I, II y III Trimestre de 2023.
- Se publicó los informes de la OCI: en el link de transparencia https://www.movilidadbogota.gov.co/web/reportes_de_control_interno
- Se realizó sesiones del CICCI en las fechas: 31/01/2023, 24/04/2023, 06/07/2023, 31/07/2023, 17/08/2023, 02/11/2023 y 07/12/2023 en los cuales se expuso entre otros los temas: a) aprobación Plan Anual de Auditorías Internas Vigencia 2023-2024; b) Avance del PAAI; c) Informes de seguimiento de Verificación del cumplimiento a la política de administración del riesgo, d) Estado de Planes de mejoramiento (PM), e) Seguimiento Metas Plan de Desarrollo. f) Resultados Evaluación del Sistema de Control Interno a 31 de diciembre de 2022, primer semestre 2023 y corte a 31/10/2023; g) Informe semestral de seguimiento a los instrumentos técnicos y administrativos del SCI (Decreto Distrital 221/2023 "Por medio del cual se reglamenta el Sistema de Gestión en el Distrito Capital, se deroga el Decreto Distrital 807/2019 y se dictan otras disposiciones" Artículo 29 - numeral 5). y h) Socialización de resultados de los informes de auditorías, evaluaciones y seguimientos relevantes durante la vigencia.
- Se realizó asesoría y acompañamiento en la formulación de planes de mejoramiento derivados de: a) Auditorías de la Contraloría de Bogotá D.C; b) Auditorías a los Sistemas de Gestión (internas y externas); c) Auditoría Archivo Distrital; d) Auditorías internas, seguimiento y evaluaciones y e) Ejercicios de autocontrol;
- Se realizaron conversatorios y sensibilizaciones en temas relacionados con control interno y riesgos frente al modelo de las líneas de defensa.
- Se realizó divulgación a través del canal institucional de comunicaciones relacionado con: Fomento de la cultura del control (Estrategia Autocontrol SDM, divulgación de piezas comunicativas)
- Participó en Comités (permanente): a) CICCI (Secretaría Técnica); b) Comité de Gestión y desempeño institucional; c) Comité de Defensa Judicial, Conciliación y Repetición; d) Comité de Contratación; entre otros.
- Se realizó un acompañamiento y asesoría en: a) Temas claves relacionados con la actualización del mapa de aseguramiento; y b) Implementación de planes de mejora.
- Se dio acompañamiento en la atención de auditorías externas.

**Tabla 23. Auditorías externas – Contraloría Distrital de Bogotá 2023**

| Auditoría | Total Hallazgos | Administrativos | Disciplinarios | Fiscales | #Acciones formuladas |
|---|---|---|---|---|---|
| De Regularidad SDM Código No. 86. | 28 | 28 | 11 | 1 | 50 |
| De Cumplimiento Código No. 90. Evaluar los principios de economía, eficiencia y eficacia de los contratos asociados al sistema Fénix" | 4 | 4 | 4 | 2 | 7 |

Nota: Adicionalmente la Contraloría realizó la Auditoría de desempeño Código No. COD 701 - Evaluar la gestión a las "*Políticas implementadas para el logro de las metas del ODS 1 y mitigación del impacto del COVID-19, con énfasis en la disminución de brechas de género",* la cual generó 3 hallazgos, sin embargo, estos quedaron bajo responsabilidad de la SDP

Fuente: Elaboración propia OCI, 2023

- Se realizó acompañamiento en el reporte de la información a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal (SIVICOF) - Cuentas Mensuales

- Se llevó a cabo las siguientes actividades: a) Atención de requerimientos de Entes Externos de competencia de la OCI; b) Apoyo en la validación y reporte de Planes de Mejoramiento.
- Se contemplaron los seguimientos para verificar la efectividad de los controles definidos en la administración y gestión de riesgos (gestión, corrupción, soborno) y se brindó asesoría en relación con el diseño de los controles.

**Tabla 24. Consolidado de Mapa de riesgos SDM**

| Mapa de Riesgos | Procesos | Riesgos | Posibles Hechos de Soborno | Controles Asociados | Planes de Acción / Acciones Adicionales | Transversales / Planes de Tratamiento |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Corrupción | 17 | 29 | | 67 | 35 | |
| Gestión | | 85 | | 214 | 85 | 32 |
| Soborno | | | 306 | 629 | | 7* |
| **Totales** | | **114** | **306** | **910** | **120** | **39** |

***Nota**: Son ejecutadas por el Oficial de Cumplimiento. Comprende la evaluación de competencias e integridad del Departamento de Servicio Civil Distrital, la aplicación de pruebas de polígrafo al personal en media o alta exposición a riesgos de soborno, la participación de jornadas de sensibilización frente a posibles casos de soborno y a las generalidades del SGAS, y la suscripción del "Compromiso Antisoborno".

Fuente: Informes de Seguimiento Riesgos-Oficina de Control Interno 2023

- Se desarrollaron de forma objetiva e independiente actividades de evaluación de manera planeada, documentada, organizada y sistemática, con respecto a las metas estratégicas de gran alcance (mega), resultados, políticas, planes, programas, proyectos, procesos, indicadores y riesgos, que la entidad definió en la Vigencia 2023, para el cumplimiento de su misión y objetivos institucionales, en el marco del sistema de control interno.
- Se atendieron los lineamientos dados por el DAFP a través del Decreto 2106 de 2019 artículo 156, publicó el informe de evaluación independiente del estado del Sistema de Control Interno del primer semestre del 2023. Mediante la evaluación que se realizó logró una valoración cuantitativa, del 95% en el estado del Sistema de Control Interno para el I semestre de 2023, a continuación, se presentan los resultados:

**Tabla 25. Estado del Sistema de Control Interno**

| Componente | 2020-1 | 2020-2 | 2021-1 | 2021-2 | 2022-1 | 2022-2 | 2023-1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ambiente de control | 79% | 92% | 96% | 96% | 96% | 100% | 100% |
| Evaluación de riesgos | 84% | 97% | 100% | 94% | 94% | 100% | 97% |
| Actividades de control | 88% | 100% | 100% | 92% | 92% | 96% | 88% |
| Información y comunicación | 82% | 96% | 93% | 96% | 100% | 100% | 96% |
| Monitoreo | 86% | 96% | 100% | 96% | 100% | 93% | 93% |
| **RESULTADO OBTENIDO** | **84%** | **96%** | **98%** | **95%** | **96%** | **98%** | **95%** |

Fuente: Elaboración propia OCI

- Hallazgos gestionados de los planes de mejoramiento de la entidad, producto de los hallazgos identificados en Auditorías de la Contraloría de Bogotá D.C (PMI), Recomendaciones Veeduría Distrital (PMP), Auditoría Archivo Distrital (PMP), Auditorías internas, autocontrol, seguimientos (PMP), con corte al 29 de diciembre de 2023, se consolidan así:

**Tabla 26. Consolidación de hallazgos gestionados con corte al 29 de diciembre de 2023**

**ESTADO DE LAS ACCIONES PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL-PMI**

| ORIGEN | VIGENCIA | HALLAZGO CUMPLIDO EFECTIVO | PENDIENTES POR EVALUAR EFECTIVIDAD C.B | ABIERTOS | TOTAL HALLAZGOS |
|---|---|---|---|---|---|
| PMI CONTRALORIA DE BOGOTA | 2022 | 34 | 23 | | **57** |
| | 2023 | | 25 | 32 | **57** |

**ESTADO DE LOS HALLAZGOS-ACCIONES PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESOS-PMP**

| ORIGEN | VIGENCIA | HALLAZGOS | TOTAL ACCIONES | ACCIONES ABIERTAS | ACCIONES CUMPLIDAS | ACCIONES CUMPLIDAS PENDIENTES POR REFORMULAR | ACCIONES CUMPLIDAS EXTEMPORÁNEAMENTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PMP SDM | 2022 | 190 | 326 | 1 | 325 | | |
| | 2023 | 219 | 411 | 165 | 241 | 2 | 3 |

Fuente: Elaboración propia OCI

- Se consultó la información en SIVICOF fuente principal de la Contraloría Distrital observándose que para la Vigencia 2023 se encuentran ya evaluadas 45 acciones del PMI como cumplidas efectivas. Por otra parte, la SDM mantiene FENECIDA la cuenta fiscal de acuerdo con lo emitido por la Contraloría de Bogotá en el Informe Final de Auditoría de Regularidad SDM- SDM PAD 2023 Código Auditoría No. 86 realizada en junio 2023 en el cual se señala textualmente lo siguiente: "*Los resultados descritos en los numerales anteriores, producto de la aplicación de los sistemas de control de gestión, de resultados y financiero permiten establecer que la gestión fiscal de la vigencia 2022, realizada por la SDM en cumplimiento de su misión, objetivos, planes y programas, se ajustó a los principios de eficiencia, eficacia y economía evaluados. Con fundamento en lo anterior, la Contraloría de Bogotá D.C. concluye que la cuenta correspondiente a la vigencia 2022, auditada se FENECE".*

**Dificultades**

- Debilidades en la oportunidad y calidad en la información y/o evidencias remitidas por parte de las diferentes dependencias, y que fundamentan la emisión de informes de Ley, Auditorías, Evaluaciones y Seguimientos por parte de la OCI.
- No contar con un software para las fases y etapas de las auditorías, así como de herramientas estadísticas para la selección de muestras, el análisis de datos y realizar las técnicas de auditoría asistidas por computador- TAAC 's.

**Retos o alertas**

- Determinar y gestionar los recursos financieros necesarios para fortalecer y consolidar el equipo auditor, para que sea coherente con el tamaño, presupuesto, objetivos estratégicos y funciones de la SDM y así permitir aumentar el alcance y la rotación de las unidades auditables, focalizando el esfuerzo en temas misionales y la gestión de riesgos.
- Reforzar la gestión del conocimiento del equipo de la OCI en aras de mantener la articulación con los lineamientos emitidos por el DAFP y Normas Internacionales de Auditorías Internas.
- Fomentar la aplicación y actualización del esquema de las líneas de defensa y el mapa de aseguramiento, verificando su efectividad en temas claves para la toma de decisiones y su escalamiento a los diferentes comités institucionales.
- Visibilizar las necesidades en materia de asesorías, auditorías, seguimientos y evaluaciones que se desprendan frente a nuevas funciones y responsabilidades normativas, por ejemplo, la evaluación del Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo - SARLAFT,

Seguimiento al programa de transparencia y ética pública, entre ellos al componente de medidas de debida diligencia e implementación del modelo de gestión jurídica anticorrupción.

## 4. TEMAS PRIORITARIOS A ATENDER EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2024

### 4.1. Tarifas

- **Tarifas de Taxi:** La SDM realizó el estudio técnico para para el aumento de tarifas y expidió el Decreto 013 de 2023 haciendo un aumento de tarifas del 15.5%. En el último trimestre de 2023 se llevó a cabo el estudio técnico y está pendiente que se haga la actualización de tarifas de Transporte Público individual para el año 2024.
- **SITP:** La SDM realizó el documento técnico de soporte de evaluación al "ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE A LA ACTUALIZACIÓN TARIFARIA E IMPLEMENTACIÓN DE LA METODOLOGÍA SISBÉN IV CON PROYECCIÓN DE DEMANDA Y COSTOS" DIM-F-006-2022, mediante el cual se evaluó el escenario tarifario escogido, que correspondió a un aumento de tarifas generales de $300 pesos y a la unificación de tarifas a vulnerables (Adulto mayor y Sisbén), verificando el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009.
  Dicho documento fue tomado como referencia por la Alcaldía Mayor de Bogotá para la expedición del Decreto 004 de 2023 mediante el cual se fijó la tarifa del SITP.
  Durante el último trimestre del año 2023, la SDM realizó la evaluación para la fijación de tarifas del SITP para la vigencia 2023, la cual está pendiente de revisión y actualización, y se entregará al cierre de la vigencia.
- **Pico y Placa Solidario:** De acuerdo con el Decreto Distrital 749 de 2019 la tarifa se debe actualizar anualmente, por lo cual es necesario actualizar la Resolución 83464 de 2021.
- **Estacionamiento Fuera de Vía:** Mediante Decreto Distrital 012 de 2023 se definió actualizar la tarifa anualmente, durante el primer trimestre, siguiendo la metodología vigente, por lo cual es necesario modificar dicho decreto.
- **Estacionamiento en Vía:** El Decreto Distrital 011 de 2023 define la actualización de la tarifa durante el primer trimestre del año, de acuerdo con lo anterior se debe actualizar el Decreto Distrital 011 de 2023 con base en la metodología desarrollada en el Acuerdo 695 de 2017.

### 4.2. Pico y placa

- **Vehículos particulares:** El Decreto Distrital 003 de 2023 condensa las restricciones que se aplican a vehículos particulares. En enero de 2023 se realizó modificación en los dígitos restringidos, realizando una rotación de placas. Es necesario verificar los indicadores de seguimiento para decidir si se realiza una nueva rotación de placa de acuerdo con lo mencionado en el parágrafo del Artículo 2 de dicho Decreto.
- **Regional:** El Decreto Distrital 003 de 2023 reglamenta la restricción de ingreso a la ciudad durante los puentes festivos. Dado que es una restricción que implica a los municipios, es necesario continuar en comunicación con ellos para articular los horarios de restricción y cualquier modificación necesaria a la medida.
- **Solidario:** El Decreto Distrital 749 de 2019 reglamenta el permiso de pico y placa solidario, el cual en este momento contiene permisos diarios, semestrales y mensuales. De acuerdo con las líneas definidas en las diferentes políticas, PMSS, Política de cero y bajas emisiones, entre otras, es necesario revisar las siguientes fases de la medida con el fin de continuar con la implementación de cobros por ingreso a zonas o kilómetros recorridos.

### 4.3. Día sin carro y sin Moto

A partir de la Consulta Popular realizada en el año 2000 donde los habitantes de Bogotá votaron "sí" por un día sin carro en la ciudad, el primer jueves de febrero de cada año se lleva a cabo la jornada. Actualmente el Decreto

Distrital que regula la jornada es el 036 de 2023, el cual establece medidas para la circulación de carros y motos en la ciudad.

### 4.4. Nuevo Plan Distrital de Desarrollo y Planes Institucionales 2024

Entre enero y marzo del 2024 se debe proyectar la participación, objetivos, metas e indicadores del Sector Movilidad en el nuevo Plan Distrital de Desarrollo, para radicación en el Consejo Territorial de Planeación Distrital, lo cual incluye la formulación de nuevos proyectos de inversión para las entidades, según la metodología MGA y teniendo en cuenta el nuevo PMSS.

De conformidad con la normatividad vigente y el MIPG, en enero/24 se deben proyectar los planes institucionales de la vigencia 2024, con participación ciudadana incidente, participación interna y aprobación en Comité Institucional de gestión y Desempeño CIGD antes del 31 de enero/24: Plan Anticorrupción y de Atención a la Ciudadanía, Plan Institucional de Archivos PINAR, Plan Anual de Adquisiciones, Plan Anual de Vacantes SDM, Plan de Previsión de Recursos Humanos, Plan Estratégico de Talento Humano, Plan Institucional de Capacitación PIC, Plan de Bienestar Social e Incentivos, Plan de Trabajo Anual del SST, Plan Estratégico de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones (PETI), Plan de Tratamiento de Riesgos de Seguridad de la Información, Plan Estratégico de Seguridad de la Información (PESI), Plan de Comunicaciones y Cultura, Plan Institucional Sistema Integrado de Conservación Documental SIC, Plan de Mantenimiento de Servicios Tecnológicos, Plan de austeridad e indicadores, Plan institucional de gestión ambiental PIGA, Plan de Datos Abiertos, Plan Institucional de Participación Ciudadana, Plan Cuatrienal de Gestión Estratégica del Talento Humano, Planes Operativos Anuales y Plan marco para el fortalecimiento e implementación del MIPG.

### 4.5. Contrato Línea 1 Metro de Bogotá

Aprobación del estudio de tránsito teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad, seguridad y continuidad de los modos. Así mismo, se deben priorizar los PMT’s para la construcción del viaducto, demolición de estaciones de TransMilenio sobre la avenida Caracas y plan de desvíos en el sector comprendido entre la calle 26 y la calle 80 para el hincado e izaje de pilotes y pilas.

### 4.6. Licitación Línea 2 Metro de Bogotá

Luego de la posible adjudicación del concesionario que desarrollaría la construcción, el equipo de revisión de la SDM tendrá que desarrollar mesas de trabajo para la aprobación de la metodología e inicio de elaboración de los estudios definitivos.

### 4.7. Estudios Línea 3 Metro de Bogotá

La aprobación y definición de un consultor que permita avanzar en la factibilidad de la Tercera Línea, requerirá la conformación de los equipos de trabajo de la SDM para la revisión de los distintos componentes del proyecto para su aprobación y posterior licitación.

### 4.8. Corredor Verde C7

Luego de la adjudicación, el constructor del Corredor deberá presentar una propuesta de plan de obras y cronograma de intervención durante el 2024, esta propuesta debe estar armonizada con la construcción del Viaducto de la Primera línea y de las obras que se ejecuten en los corredores de la Avenida Santa Bárbara y la terminación de la Carrera 9.

### 4.9. Troncales alimentadoras de la PLMB

Para la Troncal de la Avenida 68 es clave atender y hacer seguimiento a los PMT de gran impacto que están en operación, como el de Venecia, Av. Américas, Calle 13, Metrópolis, Floresta, Calle 100 y Carrera Novena.

Para la avenida Ciudad de Cali se debe mantener seguimiento permanente al avance del grupo 3, entre Avenida Villavicencio y Avenida Cepeda Vargas, estos contratistas tienen un PMT de alto impacto aprobado para no tener tropiezos en su construcción.

### 4.10. Convenio Seccional de Tránsito y Transporte

El 29 de febrero de 2024 es una fecha hito del fin del Convenio Interadministrativo 2311 de 2023 que tiene por objeto *"La SDM y la Policía Nacional, aúnan esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del Tránsito y el Transporte en el Distrito Capital, a través del cuerpo especializado de Tránsito de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, propendiendo por la Seguridad Vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de Movilidad del Distrito Capital"*. El convenio en mención cuenta con setecientos cincuenta (750) profesionales de Policía los cuales fungen como Agentes de Tránsito y Transporte en Bogotá D.C., con el fin de ejecutar, regular y controlar, como agentes, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital, en los grados de oficiales, suboficiales, nivel ejecutivo, patrulleros y agentes adscritos a la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá prestando el servicio sin interrupción durante las veinticuatro (24) horas del día, los siete (7) días de la semana con personal idóneo, debidamente seleccionado, capacitado, entrenado y dotado para tal efecto. Se debe mantener este convenio para la operatividad de la ciudad en términos de control al tránsito y el transporte, decidiendo si se realiza el nuevo convenio con qué temporalidad se realiza o si se exploran fuentes de vigencias futuras para mantener la operatividad durante los años venideros.

### 4.11. Convenio ETB para la operación del Centro de Gestión del Tránsito

Es necesario mantener o reevaluar la operación del centro de gestión, no sólo desde la lógica operativa, si no desde los convenios que soportan la comunicación y la operación del mismo. Para el 2024, en enero 15, el convenio con las prórrogas y recursos del 2023 entrará en fase de decisión si se toman nuevas adiciones y prórrogas o si se subscriben nuevos convenios para la operación, siempre salvaguardando la continuidad del negocio en el modelo de operación ya que sin convenio no tendría el centro de gestión conectividad y operatividad.

### 4.12. Contratos de Vigencias Futuras de alta prioridad

En los primeros meses de 2024 se debe gestionar antes el Confis la aprobación de vigencias futuras para proyectos recurrentes de la entidad, como es el caso de la solución tecnológica para gestión en vía, grupo guía, seguros, transporte institucional, correspondencia incluida la notificación de comparendos y cobros, papelería, vigilancia, aseo y cafetería, y señalización integral.

Sobre este último, la operación de la señalización en la ciudad no debe parar, ya que de esta dependen las metas asociadas a la reducción de la siniestralidad y la mejora de infraestructura de la ciudad. Se han tenido años abruptos en administraciones pasadas en los cuales no se ha contado con contratos de señalización por casi 8 meses, lo que generó un atraso sustancial en la mejora de los indicadores de siniestralidad y por ende un riesgo continuo y latente de aumento de los mismos por la no tenencia de señalización adecuada y en buen estado.

En lo que respecta a Grupo Guía es necesario mantener la operación toda vez que responde directamente a la Meta del PDD "Jornadas de Gestión en Vía" la cual se ha ejecutado sin atrasos y que tiene programado para el primer semestre de 2024 más de 23.300 jornadas por realizar. Así mismo el grupo guía ejecutará 7 planes Pilotos diseñados por el equipo de Gerencias también de reporte al PDD. Además de esto se encuentran en ejecución 21 Planes de gestión de tránsito, apoyos a PMTs de alto impacto, Planes Éxodo y Retorno, apoyo al IDRD en ciclovías, atención de manifestaciones emergencias e inspección y reporte de novedades en los principales corredores para mantener despejadas las vías.

La mayoría de contratos financiados con vigencias futuras, termina entre enero y febrero de 2024, teniendo una altísima necesidad de adicionarlos, mientras se estructuran los nuevos contratos, para lo cual, como propuesta

para mantener el servicio, se considera y recomienda solicitar recursos de vigencias futuras para toda la estancia de la nueva administración.

### 4.13. Convenio SED Niñas y Niños primero

En el marco del convenio para la operación del programa de Niñas y Niños primero, enmarcado en la sombrilla de movilidad escolar, la operación requiere una continua alerta en los inicios de periodos académicos (enero y febrero - junio - julio). Esta alerta se da ya que, debido a las continuas reestructuraciones del convenio año a año y el giro inter sectorial del recurso, se han perdido meses de operación viendo afectos directamente a las niñas y niños beneficiarios quienes inician sus actividades académicas sin tener el acompañamiento del programa. Esto no sólo ha impactado directamente a los beneficiarios, sino también a la continuidad misma de las metas del proyecto, ya que se tiene fuga de capital humano constante por la demora en la contratación, así como fuga de beneficiarios por la pérdida de interés en el programa. Es válido aclarar que el programa a partir del 2024 es parte de las metas del PMSS, al igual que de la política de la bicicleta y la política del peatón, imprimiendo metas ambiciosas de estricto cumplimiento, por lo cual la optimización y constancia en el mismo serán vitales para dar cumplimiento a dichas metas. Se propone re pensar el convenio buscando recursos de vigencias futuras volcando estos 100% a la operación (Contratación de guías y monitores 100% en la SDM) y aunando esfuerzo en convenios marco que cubran y cumplan con la alianza y participación en conjunto con la SDE.

### 4.14. PMT de obras de alto impacto

Dentro de las obras que actualmente se encuentra en obra y continúan construcción en el primer trimestre de 2024 se listan:

- Construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Avenida Carrera 68) desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur y obras complementarias en Bogotá, D.C., proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 16Km y dividida en 9 grupos.
- Construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio de la troncal Avenida Ciudad de Cali, proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 7.4 Km y dividida en 4 grupos.
- Construcción de la Extensión Troncal Avenida Caracas tramo 1 y obras complementarias en Bogotá D.C. proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 4.2 Km
- Construcción del deprimido de la Av. Calle 72 por Av. Caracas, como parte de las obras de la PLMB
- Construcción de la Avenida Tintal desde la Avenida Bosa hasta la Avenida Manuel Cepeda Vargas y obras complementarias, en Bogotá D.C. – grupo 1.
- Construcción de la Avenida Tintal desde la Avenida Manuel Cepeda Vargas hasta La Avenida Alsacia y la Avenida Alsacia desde la Avenida Tintal hasta la Avenida Ciudad De Cali y obras complementarias, en Bogotá D.C. – grupo 2.
- Construcción de la Avenida Alsacia desde la Avenida Ciudad de Cali hasta la Transversal 71B y obras complementarias, en Bogotá D.C. – grupo 3.
- Ajustes y/o actualización y/o complementación a los estudios y diseños y construcción de la Avenida Laureano Gómez (Avenida Carrera 9) desde Avenida San José (Avenida Calle 170) hasta la Calle 193, acuerdo 646 de 2016 en Bogotá D.C.
- Construcción de la Av. El Rincón desde la Av. Boyacá hasta la Carrera 91 y de la intersección Av. El Rincón por Av. Boyacá y obras complementarias, en Bogotá D.C. acuerdo 645 de 2016, en Bogotá D.C.
- Actualización, complementación, ajustes de estudios y diseños y/o estudios y diseños y construcción de la Av. José Celestino Mutis (Av. Calle 63 desde la Transversal 112B Bis A (Carrera 114) hasta Carrera 122, en Bogotá, D.C.
- Rehabilitación de la tubería Tibitoc – Casablanca, para el sub-tramo sur del tramo 3, comprendido entre el punto de empate con el sub-tramo norte (k48+143.84) y el tanque de Casablanca (k52+131), con sus obras complementarias
- Construcción de la manija matriz de acueducto y obras complementarias, que conformarán la fase II de la rehabilitación del tramo 3 de la línea Tibitoc- Casablanca, que se localizara en la Av. Boyacá entre Calle 80 y Av. Ferrocarril del Sur.

- Construcción para la ampliación del puente vehicular ubicado en la Calle 153 por Auto Norte en la Bogotá D.C.
- Construcción de la calzada norte de la Avenida La Sirena (CL 153) entre Autopista Norte y Avenida Boyacá y obras complementarias, en Bogotá D.C.
- Construcción de la Av. El Polo entre Av. Boyacá y Autopista Norte, convenio específico de cooperación No. 1 para la intervención de infraestructura vial y espacio público a cargo de terceros número 515 de 2022 celebrado entre el IDU y Fideicomiso Lagos de Torca
- Construcción de la Avenida Boyacá (AK 72) desde la Avenida San José (AC 170) hasta la Avenida San Antonio (AC 183)
- Regiotram de Occidente - Obras de Construcción, del taller de la Agencia Nacional de Infraestructura, de adecuación y reparación de desvíos, intersecciones especiales, redes y la operación y el mantenimiento de la infraestructura correspondiente al tren de cercanías
- Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa y prolongación de la Avenida Las Torres hasta la conexión de Calle 59 sur (Avenida Bosa)
- Diseño, construcción y operación de la PLMB, dividido en seis (6) frentes

Adicionalmente, se tiene previsto el inicio de las obras que se listan a continuación:

- Construcción de la Av. Santa Bárbara (AK 19) desde la Calle 127 hasta la Calle 134 y de la Avenida Contador (Calle 134) desde la Autopista Norte hasta Carrera 15 y obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C.
- Proyecto Accesos Norte Fase II del Programa de Concesiones de Quinta Generación (5G)
- Construcción de la nueva calle 13, lotes 1 y 2
- Construcción de corredor verde de la Séptima, tramos 3
- Valorización - Zona 3: Eje Zona Industrial – Infraestructura Vial: Reconstrucción de vías Zona Industrial de Montevideo y Puente Aranda.
-

### 4.15. Cooperaciones internacionales pendientes para el primer trimestre

**Proyecto Ciudad Kennedy: Activa, Inclusiva e Innovadora:** Una vez GDCI y Rockefeller Philanthropy Advisors confirmen el contenido final y los ajustes al Acuerdo de Subvención, deben realizarse las verificaciones desde la SDM requeridas para ratificar este documento de recepción de recursos, en lo posible antes de finalizar el mes de enero del 2024, para avanzar en la implementación del componente de subvención del proyecto (el componente de apoyo técnico inició en junio del 2023 y cuenta con insumos técnicos asociados a la factibilidad). Durante el primer trimestre, igualmente se debe avanzar en la construcción del documento contractual con UMV que permitirá la ejecución de la intervención asociada al Proyecto y las acciones de alistamiento financiero para la recepción del primer pago de la subvención, programado para junio de 2024 con un porcentaje del 40% del total de los recursos (400.000 USD). Esta cooperación considera un acompañamiento técnico permanente por parte de GDCI, por ende, la nueva Dirección de la entidad deberá disponer de un equipo técnico multidisciplinario (que incluya a todas las dependencias con impacto sobre el proceso) para liderar la articulación y desarrollo técnico del Proyecto, de preferencia contando con un Directivo Líder que apalanque la toma de decisiones. La primera sesión de seguimiento técnico con GDCI para el 2024 se ha programado para el 9 de enero.

**Proyecto AVANTIA:** Durante el primer trimestre de 2024 se deberá avanzar de la manera más efectiva en la ejecución de las actividades: 1.1.2 Formación en vehículos de movilidad sostenible y tecnologías limpias y su cadena de valor (El proceso de mínima cuantía se declaró desierto a noviembre del 2023, es clave revisar las alternativas para lograr comprometer los recursos en el primer trimestre del año y poder iniciar la ejecución de la actividad lo antes posible) y 2.1.4 Adquisición de equipos para la medición del tráfico ciclista (contadores) asociados a la implementación de sistemas de movilidad sostenible. Estos avances serán requeridos para complementar el Segundo Informe Anual de reporte del Proyecto (el cual debe presentarse a Metropolis para su compilación y verificación a marzo 2023). Para otras actividades del Proyecto establecidas por cronograma en 2024, es indispensable avanzar en la ejecución de los procesos contractuales que impliquen la ejecución de

los recursos de subvención, dado que el flujo de desembolsos depende de la implementación. Para marzo de 2024 es necesario comprometer el 100% de los recursos asociados al pago A1 y A2 y el 70% de los recursos asociados al pago A3.

**Cooperación técnica entre la ciudad de Copenhague y Bogotá:** Se debe hacer la revisión del Plan de Trabajo de Movilidad Sostenible, para validar acciones adicionales que desde la dirección de la SDM requieran incorporarse y poder iniciar la ejecución formal del apoyo. Igualmente, en el marco de la cooperación y la permanente colaboración entre la ciudad y la Embajada de Dinamarca en Colombia esta entidad, ha remitido a la SDM requerimientos asociados a los siguientes cursos, que involucran Comisiones Internacionales, que quedan pendientes para el año 2024:

Curso **"Sustainable and Inclusive Urban Development"** organizado por Danida Fellowship Centre Scholarship Programme/Danish Ministry of Foreign Affairs: Desde la Embajada de Dinamarca en Colombia se solicitaron dos nominados (Diego Andrés Suarez y Oscar Mauricio Velásquez, quienes cumplían requisitos en términos de conocimiento y rol en la entidad) estos nominados recibieron carta de aceptación el día 4 de diciembre de 2023. El curso tendrá lugar Del 26 de febrero al 15 de marzo de 2024 (programa de aprendizaje) y del 16 de marzo de 2024 – 21 de marzo (visita al municipio de Copenhague). La Embajada solicitó remitir los nominados aún con posibles riesgos de cambio, para no desperdiciar la oportunidad del curso que cerraba convocatoria antes de finalizar el mes de noviembre. Este trámite de comisión internacional debe remitirse al Ministerio del Interior dado que los financiadores son entidades de naturaleza pública (este trámite puede tomar más de 30 días hábiles). Actualmente la SDM cuenta con los documentos requeridos para iniciar el trámite una vez sea autorizado por el Secretario/a de Movilidad, que asuma funciones del cargo desde enero del 2024.

Curso **"Data and digital technology as enablers for environmentally sustainable societies"** organizado por Danida Fellowship Centre Scholarship Programme/Danish Ministry of Foreign Affairs: Para este curso la Embajada de Dinamarca en Colombia realizó la postulación de un grupo de representantes por parte del Distrito (2 representantes AGATA, un representante SDP, un representante SDHT, un representante de la SDM, un representante de Acueducto de Bogotá, un representante del Grupo de Energía de Bogotá y un representante de ENEL Colombia), dicha postulación fue aprobada por el Centro de Becas, y como siguiente paso se nominó a Cristian Quintero, de acuerdo a los requisitos de tener vinculación de planta con la entidad y ser experto en Geodata. Dicho curso se realizará entre el 4 y 22 de marzo. Está pendiente la carta de aceptación y soportes para tener la documentación para iniciar el trámite que debe tener la aprobación del Ministerio del Interior, dado que el financiador es una entidad de naturaleza pública. Dicho trámite deberá realizarse una vez se cuente con la autorización del Secretario/a de Movilidad, que asuma funciones del cargo a partir de enero del 2024.

### 4.16. Cumplimiento del decreto 493 de 2023 aprovechamiento económico - bahías de parqueo

En el Decreto 493 de 2023, se asigna la competencia de administración a la SDM de bahías y zonas de cesión con uso de estacionamiento que hagan parte de la red de estacionamientos públicos y privados de conexión al sistema de transporte. Para desarrollar esta gestión, el mismo decreto estableció 3 condiciones que se deben cumplir en 2024:

1) Las funciones de administración iniciarán el 31 de marzo de 2024
2) El DADEP debe entregar una base de datos de todas las bahías y zonas de cesión, así como de los contratos vigentes y actos administrativos desarrollados en cada una de ellas.
3) Se debe recibir a satisfacción por parte de la SDM la base de datos.

Al interior de la Secretaría se debe definir el o las áreas que estarán a cargo de la administración y generación de permisos de aprovechamiento en el primer trimestre del año.

### 4.17. Presuntos Incumplimientos

**Contrato de interventoría No. 2022-1114:** Para el contrato de interventoría 2022-1114 el cual se realizó mediante contratación directa con la Universidad Distrital Francisco José de Paula, en el marco del convenio interadministrativo 2023-2300 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá ETB, se están realizando las labores de posible incumplimiento por la no entrega a cabalidad de las pólizas de amparo de cumplimiento así como la firma de la re activación del contrato y cierre del mismo por parte de la Universidad Distrital. En la actualidad estas deficiencias y problemáticas pusieron en riesgo la operación del Centro de Gestión del Tránsito, los sistemas de fotodetección y detección electrónica de infracciones, el sistema de semaforización y la conectividad de las diferentes herramientas del Sistema Inteligente de Transporte. Por lo anterior a la Secretaría Distrital de Movilidad le fue necesario asumir la supervisión integral de las actividades que realizaba la interventoría, así como la contratación inmediata de personal idóneo especializado para la labor.

**Incumplimiento contratos de obra**

**Contrato de consultoría No. 2020-2028:** Para el contrato de consultoría No. 2020-2028 contratista C&M Asesoría y Consultoría S.A.S, contrato aún en ejecución, se inició proceso de posible incumplimiento el día 30 de marzo de 2022, el 18 de abril se corrió traslado del informe de incumplimiento generado por el supervisor del contrato al contratista y la aseguradora, el 22 de abril de 2022, el Juzgado 32 pequeñas causas competencia múltiple de la localidad de Barrios Unidos de Bogotá D. C., admitió la acción de Tutela rad. 110014189032 2022 008200 presentada por el representante legal de C&M Asesoría y Consultoría S.A.S, la cual el 05 de mayo de 2022, fue declarada improcedente. decisión confirmada el 13 de junio de 2022.

El 09 de junio de 2022, el Juzgado 12 pequeñas causas competencia múltiple de Bogotá D. C., admitió la acción de tutela rad. 2022-0708 presentada por el representante legal de C&M Asesoría y Consultoría S.A.S, la cual el 22 de junio de 2022, fue declarada improcedente.

Este contrato se encuentra en etapa de descargos por parte del contratista. Se remitió proyecto de Resolución de Decisión del ordenador del gasto para revisión de la dirección de contratación y se remitió memorando respuesta del supervisor para pronunciamiento sobre los descargos del contratista.

**Contrato de obra 2021-2516:** El contrato 2021-2516 contratista Consorcio Williams SKG que se encuentra en ejecución, inició proceso sancionatorio mediante sesión llevada a cabo el 31/05/2023, en el cual, el contratista presentó sus descargos. Este proceso se encuentra en la práctica de prueba pericial y para el 09 de enero de 2024, se realizarán las preguntas a los peritos para continuar con el proceso.

**Contrato de obra 2021-2024:** En el contrato 2021-2024 celebrado con CONSORCIO SEÑALIZANDO GC, se inició proceso sancionatorio mediante sesión llevada a cabo el 11/10/2023, en el cual, el contratista presentó sus descargos. Se profirió auto de pruebas del 30 de noviembre de 2023, se practicó prueba de oficio, mediante el cual, se solicitó a la interventoría pronunciamiento sobre las pruebas del contratista.

# ANEXO
# UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI

## SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

## 01 DE ENERO – 31 DE DICIEMBRE 2023

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

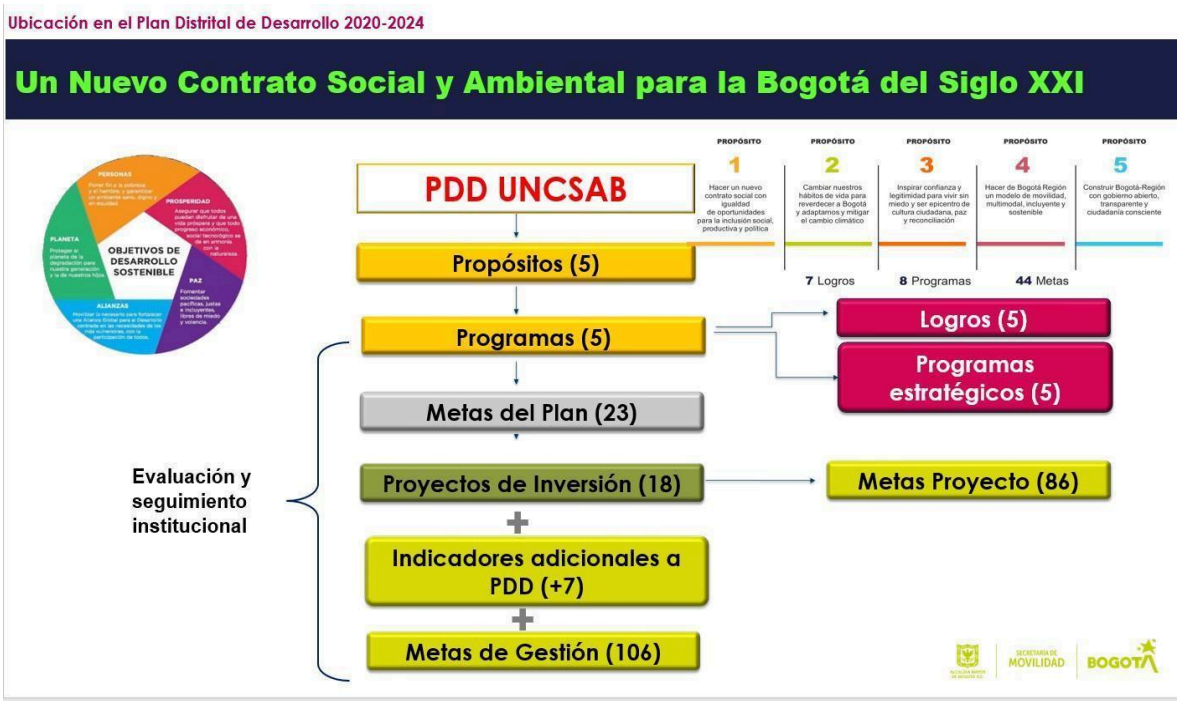
## CONTENIDO

1. Esquema en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024
2. Plan de Acción Institucional 2023
3. Logros sobre metas del plan de desarrollo 2020 -2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para Bogotá del siglo XXI

## 1. ESQUEMA EN EL PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL 2020 – 2024

En el marco del Plan de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI” 2020-2024, la Secretaría Distrital de Movilidad como líder del sector formula políticas e implementa estrategias de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que contribuyen a la equidad y mejoran la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales, potenciando la productividad, la competitividad y la integración de Bogotá y la región, con una gestión íntegra y transparente, es así como se encuentra comprometida con la ciudadanía a través del cumplimiento de cada una de las metas de los proyectos de inversión y de gestión que hacen parte del Plan de Acción Institucional.

A continuación, se relaciona la cadena de valor de la cual hace parte la entidad:



**PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL 2023**

La formulación de los lineamientos metodológicos necesarios para la definición y seguimiento de los planes y proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad está soportada en el procedimiento PE01- PR01 Formulación de proyectos, construcción y seguimiento del Plan de Acción Institucional – PAI, que contiene los Planes Operativos Anuales para proyectos de Inversión, y su respectiva territorialización, así como los Planes Operativos Anuales de Gestión.

De este modo, durante el 2023, se realizó seguimiento al avance de las metas de los proyectos de inversión del Plan de Desarrollo 2020-2024, con corte a diciembre de 2023.

A continuación, el informe de los indicadores de los proyectos de inversión utilizados para el control y medición de los resultados de las actividades misionales y las áreas de apoyo de la Entidad, bajo la dirección de la Secretaría Distrital de Movilidad y coordinación de los Subsecretarios u Ordenadores de Gasto, correspondiente al periodo fiscal 2023:

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD**

**PROYECTO 7579**
**IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ**

**Objetivo General:**

Reducir la siniestralidad vial en Bogotá.

**Objetivos Específicos:**

- Reducir los factores de riesgo en seguridad vial.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7579 Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros y Avances** |
| 1 | Implementar el 40% del Plan Distrital de Seguridad Vial (adicionales a lo implementado hasta el momento) | 10 | 10% | 100% | Eje 1. Institucionalidad y gestión de la Seguridad Vial: Se realizó el lanzamiento del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, el cual fue adoptado mediante el Decreto 494 del 26 de octubre de 2023. Así mismo, se trabajó en la formulación del plan de trabajo para el año 2024. Se realizaron diferentes análisis de siniestralidad vial en torno a las fatalidades de los actores más vulnerables, identificación de puntos críticos, seguimiento a fallecidos, análisis de Informes Policiales de Accidentes de Tránsito-IPATs, entre otros, con el fin de generar alertas de riesgo para evitar posibles siniestros en la ciudad de Bogotá.<br><br>Se realizaron y/o apoyaron diferentes mesas de trabajo interinstitucionales para los siguientes temas: (4) Comités relacionados con temas de seguridad vial del Sistema Integrado Transporte Público–SITP destacando mesa de trabajo para mejorar la interacción entre buses del sistema y motociclistas y combatir problemática de personas que se cuelgan en la parte de atrás de los buses generando alto riesgo de siniestralidad, (1) Participación en la 4ta Mesa Movilidad Escolar con la presencia de SDM, Secretaría de Salud y Secretaría de Educación en la que cada entidad y informó las acciones ejecutadas para la movilidad escolar como lo son los Planes de Movilidad Escolar de los colegios o las implementaciones de zonas escolares, entre otras.<br>Eje 2. Actores de la vía, comunicación y cultura vial: Se realizó la coordinación y seguimiento de las jornadas de capacitación dirigidas a Transmilenio S.A y a los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, las cuales se han programado 743 jornadas de capacitación y 73 jornadas en vía en puntos críticos de la operación del Sistema.<br><br>Eje 3. Víctimas: Durante la presente anualidad (enero-noviembre) fueron atendidas 691 nuevas víctimas de siniestros viales, de las cuales 191 son conductores, 262 motociclistas, 57 pasajeros, 94 ciclistas y 87 peatones. Se realizaron 691 citas de acogida, 1.053 citas de orientación jurídica, 278 citas de orientación social y 860 citas de orientación psicológica, para un total de 2.882 citas. Cifras ajustadas a noviembre 2023.<br><br>Eje 4. Infraestructura Segura: En esta vigencia, se han implementado 4.096 medidas integrales de gestión de tránsito, se demarcaron 7.615 pasos peatonales y se han beneficiado 643 Instituciones Educativas.<br>Eje 5. Control para la seguridad vial, tecnología y vehículos: Seguimiento a las actividades de control impulsadas por Subdirección de Control de Tránsito y Transporte. En el transcurso del 2023 se programaron 3.532 controles de velocidad, la imposición de 11.932 comparendos por exceso de velocidad C.29. operación de las Cámaras Salvavidas, se han impuesto 597.003 comparendos C.29. Se han realizado 543 controles de embriaguez, que han resultado en la imposición de 1.748 comparendos F. |

# PROYECTO 7583
# IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES DE BAJAS Y CERO EMISIONES PARA BOGOTÁ

**Objetivo General:** Promover mejores condiciones para un uso eficiente de modos de transporte en Bogotá y la región.

**Objetivo Específicos:**

- Formular las políticas, planes, programas y proyectos que reduzcan el impacto ambiental del sector transporte.
- Incentivar el uso y disfrute de la bicicleta.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7583_ Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Realizar El 100 % De Las Acciones De La Política Pública De La Bicicleta | 30% | 30% | 100% | 1, Mas seguridad personal<br>Registro de 73.624 bicicletas en 2023 (Del 01/01/2023 al 31/12/2023)<br>2. Mayor seguridad<br>Implementación de estrategias pedagógicas como ""Vidas Reflectivas "", ""Te Veo Bien "", ""Puntos Ciegos "", entre otros.<br>3. Más y mejores viajes en bicicleta<br>Apoyo en la Construcción de Documentos de Soporte Técnico DTS 100%.<br>Se apoyó técnicamente con la operación de ciclovías temporales<br>Certificación de 55 cicloparquederos con sellos de oro y plata (31/12/2023)<br>Visitas a cicloparqueaderos de 73 entidades públicas, y 26 establecimientos privados (31/12/2023)<br>4. Más bici para todas y todos<br>• Realización de resignificaciones de espacio público con enfoque de género<br>• Desarrollo de módulo - Conceptos básico de género y derechos de las mujeres (consejos distrital de la Bici)<br>• Se realizaron sesiones trimestrales de la comisión intersectorial de la bici<br>• Convenio 2022-1586 entre SDM y SDCRD: entrega de becas capital mundial de la Bici 2022 y 2023<br>• Convenio 2022-1880 entre IDPC: Se firma de la resolución 918 de 07/12/2023, por la cual “Por la cual se incluye en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital la manifestación 'Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta' y se aprueba su Plan Especial de salvaguardia” |

| Proyecto 7583_ Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 2 | Gestionar la implementación de un (1) Sistema de Bicicleta Pública (compartida) | 28% | 28% | 100% | El sistema presentó los siguientes información en el cuarto trimestre del 2023:<br><br>A corte de 31 de diciembre de 2023<br><br>* Se han reportado 1.696.549 viajes acumulados<br>* Viajes por bicleta dia 2.0<br>* Promedio de viajes al dia este año 4427<br>* Distancia media recorrida 2km<br><br>296 estaciones<br>1.500 bicicletas mecánicas<br>1.500 bicis eléctricas<br>150 manocletas<br>150 bicis de cajón<br>150 sillas para niños<br>300 ciclotalleres |
| 3 | Formular E Implementar El 100 % Las Acciones De La Política Pública De Movilidad Motorizada De Cero Y Baja Emisiones | 30% | 30% | 100% | En cuanto a la implementación de las acciones de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones durante el 2023, se realizaron las siguientes acciones:<br>-Se adoptó y publicó la Política Pública de Cero y Bajas Emisiones (PCBE) mediante el documento de CONPES Distrital (Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital) Número 30, publicado en el Registro Distrital Número 7759 del 11 de julio de 2023. Adicionalmente, se han realizado ejercicios enfocados a la implementación de los productos y actividades conexas.<br>-En el marco de la política, y teniendo en cuenta la finalización del piloto de taxis eléctricos de la ciudad, se realizó la construcción y publicación en LegalBog de la documentación necesaria para extender los permisos de circulación de estos vehículos en modalidad piloto.<br>-Se avanzó en la construcción del marco normativo para la instalación de puntos de recarga en modalidad de aprovechamiento de espacio público, así como el avance en la reglamentación de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire, evaluación y análisis del piloto de taxis eléctricos, consultoría y estructuración de piloto de buses escolares eléctricos.<br>-Se aprobó la segunda fase de la consultoría técnica para la electrificación del transporte escolar, mediante cooperación internacional de la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ, por sus siglas en alemán) la cual hace parte de los productos a implementar por la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones de esta flota. Esta consultoría busca implementar el primer bus escolar eléctrico en Latinoamérica en febrero del 2024.<br>-En articulación con la Secretaria Distrital de Ambiente, Cámara de Comercio y Colfecar, se apoyó en la organización de la Segunda Feria de Tecnología y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga 2023, la cual promueve la innovación del sector de carga de la ciudad y busca generar espacios de participación y discusión entre los diferentes actores involucrados.<br>-Se actualizó el micrositio de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones, canal mediante el cual se realiza el seguimiento y actualización de información de todas las acciones y avances realizados en el marco de la |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Política Pública.<br>-Se avanzó en el proceso de licitación para la formación de colaboradores de la entidad y el Distrito en términos de movilidad sostenible y toda su cadena del valor, en el marco del proyecto de cooperación denominado MoToRec/AVANTIA por sus siglas en español, en modalidad de consorcio con la Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Ambiente, la Asociación Mundial de Grandes Metrópolis - Metropolis, la empresa IS Global y el Ayuntamiento de Madrid con recursos de financiamiento de la Unión Europea. Así mismo, se tiene previsto realizar intercambios de conocimiento con otras ciudades del globo para compartir experiencias, casos de estudio y aprendizajes en el marco de la movilidad sostenible y toda su cadena de valor, haciendo hincapié en la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.<br>-En el marco del proyecto de Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), se llevó a cabo el evento de lanzamiento del proyecto, en el cual las secretarias de ambiente y movilidad y el secretario de planeación firmaron un compromiso para consolidar el proyecto y declarar la primera ZUMA Bosa-Apogeo con el fin de implementar acciones de mejora de la calidad del aire y reducción a la exposición de la contaminación a población vulnerable.<br>- Se expidió el Decreto 492 de 2023 de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire que tiene vinculación directa con el resultado 1.2 Aumento de la proporción en el registro de vehículos de uso particular de cero emisiones, del plan de acción del CONPES Distrital 30 de 2023. |

| Proyecto 7583_ Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 4 | Fortalecer Y Hacer Seguimiento Al 100 % De Las Políticas, Planes, Proyectos De Movilidad En El Componente Ambiental | 30% | 30% | 100% | En cuanto al componente ambiental de movilidad durante el tercer trimestre de 2023, se realizaron las siguientes acciones:<br>- Se revisó y publicó en LegalBog el Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS).<br>- Se aprobó la Política Pública de Acción Climática (PPAC) en sesión de CONPES.<br>-Apoyo en la formulación del Decreto reglamentario del Acuerdo 800 de 2021 sobre la mesa permanente por la calidad del aire<br>- Se adelantó la evaluación y seguimiento del piloto de taxis eléctricos, así como el apoyo en la construcción del documento técnico para la extensión de la medida.<br>- Participación en las mesas interinstitucionales de Enfermedades Respiratorias (ERA), Plan de Acción Local para Mejorar la Calidad del Aire (PAMCA), Mesa Regional de Calidad del Aire, Mesas de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático.<br>- Revisión de informes del Plan Aire, reporte proposición 444.<br>- Alistamiento y organización de estructuración piloto de flota escolar.<br>- Acompañamiento y organización interna en Alertas Ambientales.<br>- Se realizó seguimiento a proyectos de Autorregulación y Etiquetado Vehicular Ambiental (EVA) liderados por Secretaría Distrital de Ambiente.<br>- Se realizó la construcción, revisión, emisión de documentos y aprobación del proyecto de Decreto de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire.<br>- Se coordino el proyecto de cooperación MoToRec/AVANTIA, el cual busca mejorar la movilidad de la ciudad, la medición de la calidad del aire con un enfoque de género en la era post-pandemia mediante la implementación de 18 actividades distribuidas entre los miembros del consorcio durante tres años. |
| 5 | Ejecutar El 100 % De Acciones De Fomento Para Mejorar La Experiencia De Viaje Del Peatón | 30% | 30% | 100% | Durante lo corrido de la vigencia se han realizado las siguientes acciones:<br>* Se adoptó la Política Pública del Peatón a través de documento CONPES 36.<br>* Se avanzó en las propuestas de intervención para mejorar las condiciones de la infraestructura peatonal a través de la estrategia Andenes para Peatones, entre otras.<br>* Se consolidaron los procesos de cooperación internacional para mejorar las condiciones peatonales.<br>* Instalación de 1040 elementos de protección peatonal “Bolados-totem peatonales” con el fin de mitigar el parqueo indebido en andenes , situación que pone en constante peligro a los peatones de la capital.<br>* Programación y ejecución de 362 operativos de control peatonal, para sancionar el parqueo indebido en andenes lo que ha permitido realizar 13.109 órdenes de comparendos por esta conducta indebida.<br>* 24.339 personas sensibilizadas bajo la campaña, andenes para peatones, visibilizando la problemática de parqueo irregular.<br>* 200 publicaciones de la campaña andenes para peatones en redes sociales alcanzando a 831.930 personas. |

| Proyecto 7583_ Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | %de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| 6 | Impulsar El 100 % Las Acciones Para Adelantar Un Esquema De Transporte Alternativo Y Ambientalmente Sostenible Mediante El Fomento De La Micromovilidad | 35% | 35% | 100% | 1. El sistema de Bicicletas compartidas tiene en operación 296 estaciones aportando al esquema de micromovilidad de la ciudad<br>2. Se realizó la estrategia de fomento de la Micromovilidad a través de reuniones con empresas interesadas en los permisos de micromovilidad y preparación de documentos preliminares.<br>3. Se realizó el inventario y diagnóstico de cajones de patinetas |

## PROYECTO 7588
## FORTALECIMIENTO DE UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBLE PARA BOGOTÁ Y SU REGIÓN

**Objetivo General:** Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo y calidad en el transporte, considerando las particularidades de segmentos poblacionales por género, diferencial y territorial para Bogotá y la Región

**Objetivo Específicos:**

- Identificar e implementar una estrategia integral para el mejoramiento de la calidad del Transporte Público.
- Realizar la implementación de políticas de gestión de la demanda y otros mecanismos para el desincentivo del uso ineficiente del vehículo privado.
- Mejorar la experiencia de viaje del usuario y del prestador del servicio de transporte público individual.
- Fortalecer las instancias de coordinación regional para la planeación, gestión y operación del sistema de movilidad urbano - regional (supramunicipal).

**Avance físico y logros por meta**

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| 1 | Formular e implementar el 100% las acciones de seguimiento de la experiencia de viaje del usuario y prestador del servicio de transporte público individual | 30% | 30% | 100% | Frente a la definición del instrumento de medición de la experiencia de viaje del prestador del servicio "Conductoras y conductores" se han desarrollado las siguientes acciones:<br>- Referenciación.<br>- Conceptualización de la experiencia de viajes para conductores.<br>- Diseño de encuesta de percepción de conductores.<br>- Validación del modelo de experiencia de viaje y frente a la definición del instrumento de medición de la experiencia de viaje del prestador del servicio "Conductoras y conductores" se han desarrollado las siguientes acciones:<br>- Referenciación.<br>- conceptualización de la experiencia de viajes para conductores.<br>- Diseño de encuesta de percepción de conductores.<br>- Validación del modelo de experiencia de viaje y de la encuesta |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | de percepción a partir de grupos focales.<br>- Gestión de propuestas para contratación de la encuesta (Encuesta de Percepción de Prestadores: conductoras y conductores de taxi).<br>- Aplicación del Componente Encuesta de Percepción de Prestadores, con la recolección de 505 encuestas.<br>- Análisis estadísticos, consolidación de presentación con resultados, prioridades de intervención y socialización para la Encuesta de Prestadoras y Prestadores 2023.<br><br>Respecto a la gestión del instrumento de medición de la experiencia de viaje del usuario, se desarrollaron las siguientes actividades.<br>- Validación con la Oficina de Tecnologías de la Información y las comunicaciones - OTIC de la viabilidad, recursos y requerimientos técnicos para la implementación del instrumento de calificación del servicio - Código QR, complementario a Taxi Inteligente.<br>- Estructuración para el desarrollo del instrumento de calificación del servicio complementario o código QR.<br>- Socialización resultados de Encuesta de Percepción de Usuarios 2022.<br>- Elaboración de informe de resultados de la Encuesta de Percepción de Usuarios 2022<br>- Apoyo en construcción de los requerimientos funcionales definitivos que permitan la materialización del código QR y funcionalidades complementarias, relacionadas con la experiencia de viaje (Herramienta de estimación de tarifa, Identificación del conductor, vehículo y empresa como garantía de óptimas condiciones, calificación del servicio y PQRS), fuente de información para la medición y seguimiento de la experiencia de viaje.<br>- Definición de criterios y parámetros, para la captura de calificación y PQRS, de los usuarios de la modalidad de Taxi, en la Aplicación de MI MOVILIDAD.<br>- Acompañamiento en la creación de historias de usuario para el desarrollo del código QR y funcionalidades complementarias,<br>- Acompañamiento en el desarrollo funcional del módulo de taxis, en la Aplicación de MI MOVILIDAD.<br>- Preparación y ajuste del formulario para medición de Encuesta de Percepción de Usuarios 2023.<br>- Gestión para la aplicación de Encuesta de Percepción de Usuarios 2023.<br><br>Seguimiento y mejora de la Experiencia de Viaje<br>Para el seguimiento<br>- Se acompaña el desarrollo del Tablero del Observatorio de Movilidad: Experiencia de Viaje en Taxi, como mecanismo de consolidación de información de medición y fuente de análisis para la toma de decisiones.<br>Para la mejora en la Experiencia de Viaje:<br>- Se consolida proyecto de Optimización de la Experiencia de Viaje en Taxi en Plan de Movilidad Sostenible y Segura y se articulan 7 proyectos mas de la modalidad de taxi.<br>- Se gestióna fortalecimiento del Modelo de Calidad desde la perspectiva de género en asocio con el proyecto AVANTIA.<br>- Consolidación de documentos contractuales para la materialización del proyecto en asocio con AVANTIA. |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 2 | Realizar El 100 % De Las Acciones Para Hacer Seguimiento Al Cumplimiento De Los Lineamientos<br><br>De Política De Transporte Público Individual | 30% | 30% | 100% | Plataformas y Herramientas Tecnológicas<br>- Construcción de los requerimientos funcionales definitivos que permitan la materialización del código QR y funcionalidades complementarias (Herramienta de estimación de tarifa, Identificación del conductor, vehículo y empresa como garantía de óptimas condiciones, calificación del servicio y PQRS), insumo para medición y seguimiento de la experiencia de viaje, creación de casos de prueba para la app Mi movilidad, apoyo en la construcción de historias de usuario para el ajuste del sistema de información y registro de conductores.<br>- Definición de criterios y parámetros, para la captura de calificación y PQRS, de los usuarios de la modalidad de Taxi, en la Aplicación de MI MOVILIDAD, como herramienta tecnológica articulada con la estrategia de mejora de la experiencia de viaje.<br>- Realización de pruebas funcionales respecto a los paquetes I, II y III de ajuste del Sistema de Información y Registro de Conductores<br>- SIRC, respecto a la implementación de número único y generación de código QR.<br>- Ajuste a los documentos de modificación de la Resolución 220 de 2017 de acuerdo con la retroalimentación realizada por la Dirección de Normatividad y Conceptos. Pendiente Anexo 1: Manual de uso del sistema de información y registro de conductores.<br>Línea Zonas Amarillas<br>- Elaboración de 24 conceptos de viabilización de zonas amarillas en las localidades de Chapinero, Fontibón, Puente Aranda, La Candelaria, Teusaquillo, Los Mártires y Engativá, de los cuales 18 resultaron viables para implementación y 6 no viables.<br>- En construcción 25 conceptos de zonas amarillas en la localidad de Chapinero, Fontibón, Puente Aranda, Teusaquillo, Tunjuelito, Santa Fe, Usaquén y Suba.<br>- Definición de la Hoja de ruta para el desarrollo del protocolo de aprovechamiento económico de zonas amarillas (nuevo modelo de administración y operación de zonas amarillas).<br>Línea Formación a conductores<br>- Realización de 37 capacitaciones presenciales para conductores de taxi a cargo del equipo de pedagogía de la SDM en las empresas de taxi de la ciudad en temáticas como: resolución de conflictos, movilidad sostenible, eco-conducción y manejo de estrés, entre otras.<br>Línea Enfoque de Género<br>Durante la vigencia del 2023 se han realizado las siguientes acciones:<br>- Elección de la Representante mujer conductora (25/01/23)<br>- Estructuración de la Estrategia de Género para TPI 2023 (02/2023).<br>- Reunión con representantes del gremio con el fin de presentar el plan de trabajo en torno a capacitación, promoción y género (18/03/23)<br>- Seis semilleros de género para promover habilidades y disposiciones para hacer del taxi un espacio más seguro.<br>Línea Promoción del Servicio<br>- Estructuración de la línea de Promoción de Taxi 2023.<br>- Divulgación de 8 piezas de comunicación y 4 videos en diferentes temáticas para fortalecer el uso del taxi en Bogotá.<br>- Estructuración del día del taxista realizado el 26 de agosto de 2023. |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 3 | Formular e Implementar El 100 % Las Estrategias De La Gestión De La Demanda De Transporte<br><br>Que Fomenten El Uso Eficiente De Los Vehículos Privados | 30% | 30% | 100% | 1. Pico y Placa Solidario:<br><br>Se ha generado un recaudo de 311.725.514.280 COP (2.423.013 permisos) la cual se desagrega de la siguiente manera:<br>-Diario: $ 150.260.846.299 COP (2.285.278 permisos)<br>-Mensual: $ 52.597.985.566 COP (99.507 permisos)<br>-Semestral: $ 108.866.682.415 COP (38.228 permisos)<br><br>2.Estrategia de estacionamientos:<br>2.1. Registro Distrital de Estacionamientos (RDE):<br>-Durante el 2023 se han realizado 4 sesiones de capacitaciones virtuales a funcionarios de las Alcaldías locales sobre la plataforma RDE y 5 reuniones de planeamiento estratégico junto con Secretaría Distrital de Gobierno, igualmente tres sesiones de capacitación dirigidas a administradores, propietarios y operadores de estacionamientos fuera de vía de manera presencial. Con un consolidado de 1320 registros de EFV (1125 activos).<br>-Se inicia proceso adición de mapa interactivo para consultas ciudadanas y módulo de EEV.<br>2.2. Valet Parking:<br>-Durante el periodo se dio finalización a los primeros 20 permisos expedidos para la actividad.<br>-Se realizaron 14 jornadas de operativos de control en compañía de la subdirección de control y alcaldías locales de Chapinero y Usaquén<br>-Se realizan 2 mesas de trabajo con alcaldía locales para definir estrategias con la actividad de VP<br>-Se realiza reunión en compañía de operadores autorizados, alcaldías locales y SDG<br>-Se expide nueva circular de permisos para el año 2023<br>-Recaudo de $52.606.964 (38% del recaudo va a SDM, 62% destinado a espacio público) correspondiente a 22 cajones (2 pendientes de iniciar operación) y 3 empresas<br>2.3. Estacionamiento en vía:<br>- En el 2023 se han gestionado 920 cupos de zonas de parqueo pago en la ciudad, operando en 12 áreas que corresponden a 8 localidades: Chapinero, Usaquén, Teusaquillo, Los Mártires, Puente Aranda, Barrios Unidos, Fontibón, Santa Fé. Para un total acumulado de 5.928 cupos desde el inicio de operación en el 2021. (corte a 18 agosto 2023).<br>- En el 2023 se realizó un recaudo total de $6.888 millones de pesos (corte 31 de agosto de 2023), para un total acumulado de 12.439 millones de pesos desde el inicio del 2021.<br><br>3. Red Muévete Mejor:<br>- Logró que en el Acuerdo 919 de 2023 se estableciera oficialmente la adopción de la Red en el Distrito.<br>- Realizada una Mesa de trabajo para las organizaciones de la Red, sobre cómo implementar un programa de Carro compartido.<br>- Brindó asesoría sobre gestión de redes empresariales a la DIM, en el marco de la construcción de Hoja de Ruta de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE).<br>-Evaluó y aprobó 27 PIMS. En las asesorías sobre el Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) se promueve el uso eficiente del carro (carpooling). Especialmente con entidades públicas se promueve el cierre de parqueaderos los primeros jueves de cada mes (Días de la Movilidad Sostenible) para suscitar reflexiones en torno al espacio que ocupan los carros.<br>-Ofrece acceso a módulos de capacitación sobre Eco-conducción y temas de seguridad vial.<br>-Elaboró y publicó la nueva versión de la Guía PIMS. |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | -Realizó los Reconocimientos RMM 2023 y la entrega de los premios Al Trabajo en bici, con entrega de reconocimientos a los mejores programas de carro compartido.<br>-Participó en la carrera de modos, en la Semana de la bicicleta.<br>-Seleccionado el proyecto de la Red como Proyecto Innovador en Movi Innova.<br>-Participó y acompañó evento sobre movilidad sostenible, de una empresa aliada dedicada al carpooling.<br>-Entregó sellos de reconocimiento a empresas que implementan programas de carro compartido.<br>-Participó en las reuniones y actividades del proyecto de Movilidad Compartida (Consultoría y entrevista con Sensata, reunión con Invest in Bogotá y Universidad del Rosario sobre investigación).<br>-Destinó un espacio dentro de una mesa de trabajo presencial sobre PIMS, al tema de movilidad compartida.<br>-Realizó las gestiones para la selección de mensajes y diseño de piezas para promover el carro compartido en organizaciones.<br>-Realizó las gestiones para dar cierre a los documentos finales del Piloto de carro compartido.<br>-Realizó presentaciones para dar a conocer la Red y el PIMS en el Comité de Movilidad Activa del Ministerio de Transporte, en el evento de presentación de resultados de Teletrabajo organizado por la Secretaría General de la Alcaldía Mayor y en el Congreso Internacional universitario Vive la Movilidad Sostenible.<br><br>4. Movilidad compartida:<br>- Se culminó la consultoría "Diagnóstico de Barreras y Facilitadores para la adopción del carro compartido en Bogotá", que desarrolla Sensata, en el marco de la Iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative). Se recibieron 5 productos a satisfacción. A partir de estos, se realizaron piezas en conjunto con la Red Muévete Mejor y la OACCM, para la divulgación de la movilidad compartida. Adicionalmente, se ajustó el aparte sobre promoción de la movilidad compartida en la Guía PIMS.<br>- Se culminó la Consultoría Evaluar el Impacto de diferentes Medidas de Gestión en Bogotá, por investigadores de la Universidad de California en Berkeley dentro de la Cooperación Técnica CO-T1566, desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y priorizada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC). Se realizó el cierre formal con el apoyo de la DIM.<br>- Participación en encuentro de la Red Muévete Mejor con empresas de la ciudad (7 de marzo), divulgadas alternativas de Movilidad Compartida ¨ al interior de entornos organizacionales, con el fin de fomentar la cultura del Carpooling.<br>- Con el apoyo de la Red Muévete Mejor, se completaron los informes de cierre del piloto de carro compartido, realizado en 2022.<br>-Participación en panel sobre movilidad compartida en el evento de Reconocimientos de la Red Muévete Mejor 2023.<br>- Con la inclusión del efecto generado por la disponibilidad del Pico y Placa Solidario sobre la demanda de transporte privado, se mejora la calidad de las estimaciones generadas por el modelo de transporte de la ciudad, toda vez que incluye información mejor caracterizada sobre la disponibilidad vehicular en los hogares.<br>Destinó un espacio dentro de una mesa de trabajo presencial sobre PIMS, al tema de movilidad compartida.<br>-Realizó las gestiones para la selección de mensajes y diseño de piezas para promover el carro compartido en organizaciones.<br>-Realizó las gestiones para dar cierre a los documentos finales del |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | piloto de carro compartido.<br><br>4. Movilidad compartida:<br>- Se culminó la consultoría "Diagnóstico de Barreras y Facilitadores para la adopción del carro compartido en Bogotá", que desarrolla Sensata, en el marco de la Iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative). Se recibieron 5 productos a satisfacción. A partir de estos, se realizaron piezas en conjunto con la Red Muévete Mejor y la OACCM, para la divulgación de la movilidad compartida. Adicionalmente, se ajustó el apartado sobre promoción de la movilidad compartida en la Guía PIMS.<br>- Se culminó la Consultoría Evaluar el Impacto de diferentes Medidas de Gestión en Bogotá, por investigadores de la Universidad de California en Berkeley dentro de la Cooperación Técnica CO-T1566, desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y priorizada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC). Se realizó el cierre formal con el apoyo de la DIM.<br>- Participación en encuentro de la Red Muévete Mejor con empresas de la ciudad (7 de marzo), divulgadas alternativas de Movilidad Compartida al interior de entornos organizacionales, con el fin de fomentar la cultura del Carpooling.<br>- Con el apoyo de la Red Muévete Mejor, se completaron los informes de cierre del piloto de carro compartido, realizado en 2022.<br>-Participación en panel sobre movilidad compartida en el evento de Reconocimientos de la Red Muévete Mejor 2023.<br>- Con la inclusión del efecto generado por la disponibilidad del Pico y Placa Solidario sobre la demanda de transporte privado, se mejora la calidad de las estimaciones generadas por el modelo de transporte de la ciudad, toda vez que incluye información mejor caracterizada sobre la disponibilidad vehicular en los hogares. |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 4 | Realizar El 100 % El Apoyo Técnico, Administrativo, Legal Y/O Financiero A Los Proyectos De Movilidad | 30% | 30% | 100% | Durante la vigencia se desarrollaron las actividades para atender las situaciones jurídicas, financieras, presupuestales y administrativas para el cumplimiento de los proyectos y objetivos de la entidad:<br>• Seguimiento a los planes, programas, metas y proyectos relacionados con el sector movilidad<br>• Elaboración de conceptos jurídicos y actos administrativos necesarios para la celabración de estrategias, planes y programas de la política de movilidad de la ciudad<br>• Gestión de alianzas de cooperación internacional que contribuyan al cumplimiento de los programas y proyectos de la SDM |
| 5 | Diseñar, gestionar e implementar el 100% una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad | 30% | 30% | 100% | Durante la vigencia se desarrollaron las siguientes actividades:<br>Con la inclusión del efecto generado por la disponibilidad del Pico y Placa Solidario sobre la demanda de transporte privado, se mejora la calidad de las estimaciones generadas por el modelo de transporte de la ciudad, toda vez que incluye información mejor caracterizada sobre la disponibilidad vehicular en los hogares.<br>- Participación en el Pánel sobre Movilidad compartida en el marco de los Reconocimientos de la Red Muévete Mejor el 25 de agosto.<br>- Recibidos a satisfacción los 5 productos de la consultoría "Diagnóstico de Barreras y Facilitadores para la adopción del carro compartido en Bogotá", desarrollada por Sensata, en el marco de la Iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative). A partir de dichos productos, la Red Muévete Mejor actualizó la parte de carro compartido que aparecerá en la nueva edición de la Guía PIMS, y conjunto con la Oficina de Comunicaciones de la SDM, trabajó en la construcción de un paquete de piezas de comunicación con el objetivo de facilitar en empresas de la Red, la divulgación de mensajes que incentiven la adopción del carro compartido.<br>- Realizada la organización de los documentos de cierre del Piloto de Carro compartido. Los resultados de este piloto fueron utilizados en el marco del desarrollo de la consultoría desarrollada por Sensata. Se entregó al Grupo Energía Bogotá documento de cierre del Piloto.<br>- Se culminó la Consultoría Evaluar el Impacto de diferentes Medidas de Gestión en Bogotá, por investigadores de la Universidad de California en Berkeley dentro de la Cooperación Técnica CO-T1566, desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y priorizada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC). Se realizó el cierre formal con el apoyo de la DIM.<br>- Participación en encuentro de la Red Muévete Mejor (7 de marzo) con empresas de la ciudad, donde se hizo divulgación sobre alternativas de Movilidad Compartida para organizacionales, con el fin de fomentar la cultura del Carpooling.<br>-La Red Muévete Mejor realizó una Mesa de trabajo sobre carro compartido para empresas y realizó los Reconocimientos 2023, en los cuales incluyó un sello para premiar a una organización con PIMS vigente que muestre las mejores prácticas de promoción de carro compartido, y otro sello para premiar a la organización |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | con mejores actividades para promover conciencia el espacio que ocupan los carros.<br>- Se culminó el registro de permisos de la excepción por carro compartido, en total, se acumularon 11.396.386 registros entre el 24/09/2020 y el 06/01/2023. |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 6 | Implementar El 100 % De Las Acciones Para El Mejoramiento De La Calidad Del Transporte Público | 33% | 33% | 100% | En cuanto al seguimiento a la Implementación del SITP, desde la SDM se avanza con las siguientes acciones:<br>-Implementación del SITP en zonas rurales: se revisa la opción de prestar servicio a Sumapaz (Localidad rural); sin embargo, luego del análisis TMSA emitió concepto negativo a la solicitud de de prestar el servicio de SITP en esta localidad en su zona rural, razón por la cual se debe analizar una alternativa de transporte público en esta zona rural.<br>-Proyecto carriles preferenciales: se adelantó el análisis para la implementación de un carril preferencial en la calle 76 entre la carrera 7 y la avenida Caracas, el cual arrojó como resultado que no es viable por la congestión que se presentaría en la zona de influencia.<br>- Se adelantaron los análisis para focalización de horarios de carriles preferenciales, priorización de estudios y la señalización de los carriles existentes.<br>-Mejoramiento de la calidad del transporte público: se ha avanzado en análisis de información para las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal, de manera paralela se realizan análisis para el sistema troncal y otras localidades<br>- Se desarrolló el estudio técnico STPUB-ET-014-2023 “REVISIÓN DE LA EXCEPCIÓN EN LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR “PICO Y PLACA” AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS CON ACTIVIDADES MISIONALES EN EL SECTOR SALUD”, a partir de la información recopilada por E.P.S, Subredes Integradas de Salud y, empresas y gremios de transporte especial. Con la expansión muestral se cuantificó un total de 734 vehículos que serían objeto de una posible nueva excepción a la restricción, con una estimación final de 170 vehículos al día que no pueden circular por la malla vial de la ciudad debido a la vigencia del pico y placa actual. Por tanto, el estudio evidenció que para el sector salud, la restricción a la circulación de la flota total de transporte especial tipo automóvil, camioneta y campero con una capacidad de 4 ocupantes sin incluir conductor, que posiblemente circula en la ciudad; oscila entre el 1% y el 3%. Por lo cual no se evidencia la necesidad de implementar una nueva excepción al Decreto 248 de 2016.<br>- Proyecto carriles preferenciales: Se desarrolló el documento STPUB-ET-032-2023 EVALUACIÓN TÉCNICA DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA CALLE 76 ENTRE LA CARRERA 7 Y LA AVENIDA CARACAS |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 7 | Acompañar El 100 % De Los Proyectos De Infraestructura Vial Y Equipamientos De Transporte Del Sistema De Movilidad | 33% | 33% | 100% | Se realizó la revisión de estudios de tránsito, para proyectos de infraestructura y equipamientos de transporte del sistema de movilidad fortalece las gestiones de mejora de movilidad de la Ciudad. Entre los estudios de tránsito aprobados en este período se encuentran:<br>Estudio de demanda y atención de usuarios Centro de diagnóstico Automotor<br>ESTUDIO DE DEMANDA Y ATENCIÓN DE USUARIOS DEL PREDIO LAS MERCEDES ZONA 8<br>PARQUE HACIENDA LOS MOLINOS, DE LA LOCALIDAD RAFAEL URIBE URIBE<br>CLINICA DE OCCIDENTE - LOCALIDAD KENNEDY<br>ESTUDIO DE TRANSITO UNIVERSIDAD SANTO TOMAS CEDE CENTRAL<br>PROYECTO AVANCITY<br>INFORME DE SEGUIMIENTO A LA OPERACIÓN DEL CENTRO COMERCIAL PARQUE LA COLINA<br>FRIGORIFICO EL TRIUNFO<br>PROYECTO ESTACIÓN DE SERVICIO Y CDA CAPITAL SAS<br>ESTUDIO DE TRÁNSITO MEBOG<br>ESTUDIO TRANSPORTE Y TRANSITO COBOG LA PICOTA<br>OPERACION EXTERIOR DE EL EDENCENTRO COMERCIAL<br>PRM CLINICA COMPENSAR ALQUERIA<br>ESTUDIO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA LA UNIDAD DE PAISAJE 3 PARQUE HACIENDA LOS MOLINOS<br>PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO HUS LA SAMARITANA<br>PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO INSTITUTO NACIONAL DE CANCEROLOGÍA<br>ESTUDIO DE TRÁNSITO PLAN DE REGULARIZACION Y MANEJO COMPENSAR ALQUERÍA<br>PLAN DE IMPLANTACIÓN PREDIO COPROGRESO UNIMINUTO CALLE 161<br>"VIABILIDAD ESTUDIO DE TRANSITO UG1 PP 3 QUEBRADAS"<br>PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL CENTRO DE TRASLADO POR PROTECCIÓN - CTP,<br>"PLAN DE IMPLANTACIÓN CENTRO ESPECIAL DE RECLUSIÓN - CER"<br>"MODIFICACIÓN DEL PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO DE LA CLÍNICA NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ."<br>"ESTUDIO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO UNIDAD DE PAISAJE 1 – PARQUE LINEAL DE SUBA."<br>"ESTUDIO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO UNIDAD DE PAISAJE 3 – PARQUE LINEAL DE SUBA."<br>SEDE INTEGRAL ADULTO MAYOR COMPENSAR<br>ESTACIÓN DE SERVICIO TERPEL – SAN PATRICIO<br>METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE TRÁNSITO DEL MÓDULO CREATIVO DOS (MC2) DEL PROYECTO “BRONX DISTRITO CREATIVO”<br>"INFORME DE SEGUIMIENTO A LA OPERACIÓN DEL CENTRO COMERCIAL MULTIPLAZA,"<br>EDAU MEBOG<br>OPERACIÓN DEL CENTRO COMERCIAL PARQUE LA COLINA<br>"ESTUDIO DE TRÁNSITO DEL PLAN DE REGULARIZACIÓN Y<br>MANEJO INSTITUTO NACIONAL DE CANCEROLOGÍA"<br>"ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA EL PLAN DE REGULARIZACIÓN Y<br>MANEJO DEL FRIGORÍFICO Y MATADERO EL TRIUNFO" |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | CENTRO ESPECIAL DE RECLUSIÓN PUENTE ARANDA,<br>BRONX DISTRITO CREATIVO MODULO 2 Y UNIDAD DE PAISAJE 3,<br>NODOS EQUIPAMIENTOS CABLE SAN CRISTÓBAL LA GLORIA Y ALTAMIRA.<br>EDS SAN PATRICIO, CENTRO DE TRASLADO Y PROTECCIÓN,<br>PLANTA CONCRETO CEMEX,<br>COMPLEJO EMPRESARIAL Y COMERCIAL CONECTA 80.<br>AVENIDA GUAYMARAL ENTRE LA AVENIDA PASEO DE LOS LIBERTADORES Y AVENIDA BOYACÁ<br>ET BRONX DISTRITO CREATIVO MC2. |
| 8 | Implementar el 100% las acciones del Plan de Movilidad Accesible | 48% | 48% | 100% | El plan de movilidad accesible se compone de 5 ejes estructurales<br>• Medidas en materia de permeabilidad en el espacio público.<br>• Accesibilidad e infraestructura fija<br>• Servicio gestión transporte publico<br>• Señalética e información<br>• Medidas sociales para la accesibilidad integral<br>A continuación, se describen las acciones realizadas en el Plan de Movilidad Accesible.<br>• 2 Mesas de seguimiento al Plan de Movilidad Accesible (31-mar-23 y 13-sept-23) Plan de Movilidad Accesible. participación de Transmilenio S.A., Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, Departamento Administrativo del Espacio Público - DADEP, Unidad de Mantenimiento Vial - UMV, Fondo de Desarrollo Local - FDL Alta Consejería de la Tics - ADTICs y Secretaria Jurídica Distrital.<br>• Plan de Movilidad Accesible Seguimiento constante a los indicadores de cada uno de los cinco ejes de acción. Se encuentra en ejecución la consultoría cuyo objeto es "ACTUALIZAR LA CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y LOS PATRONES DE VIAJES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PARA QUE DESDE EL SECTOR MOVILIDAD SE FORMULEN ACCIONES QUE FACILITEN LA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.". Se aprueba prórroga por dos (2) meses.<br><br>• Mesas al interior de la SDM a fin de revisar proyectos de infraestructura asociados a paraderos del SITP; 1 Línea metro, 2 Línea metro, barrios vitales, CIM de la 80 y del Norte por APP, Regiotram de Occidente, RAPS Venecia V2, Andenes Calle 170 entre Av Boyacá y Autonorte, Av. Calle 80 y sus intersecciones desde la Av. Longitudinal de Occidente hasta el límite Occidental del Distrito, VIA COTA, Par vial villa rosita, Andenes San Cristóbal.<br>• Se han realizado 4 mesas técnicas de paraderos (23-feb23 - 10-may-23 - 02-ago-23 - 15-nov-23) donde se trataron casos especiales en la implementación de paraderos del servicio zonal del SITP, conforme a la resolución 269 / 2020<br>• visitas asociadas a revisar accesibilidad en paraderos: AEURPUERTO EL DORADO, TERMINAL DE TRANSPORTES, AV CALI - CL 6C, KR 99 - CL 147, PARADEROS TOTEMS<br>• Se han realizado 861 visitas a paraderos priorizados a intervenir (tipo I módulo, II tótem y III bandera) después del segundo semestre de 2023, bajo el |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| | | | | | contrato de concesión DADEP 162-2020.<br>• Se elaboró 1 video explicativo sobre señalización podotactil en la ciudad mar-23, adicionalmente se realizaron 5 piezas gráficas (4 ene-23 Dia Braille, 9 feb-23 post SITP accessible PcD, 10-feb-23 post Rendición de cuentas visibilizando PcD, 14-feb-23 proceso excepción pico y placa, 21-mar-23 Día mundial del sindrome de Down)<br>• Se realizaron 2 piezas audiovisuales, la cotidianidad de las PcD`s en el aspecto laboral y participativo en programas y acciones misionales de la SDM, 8 piezas gráficas para redes sociales visibilización de acciones y actividades en fechas conmemorativas de las PcD`s y sinergias basadas en acciones distritales en beneficio de la comunidad con y sin discapacidad de la ciudad.<br>- Se realizaron 10 piezas gráficas enfocadas en: encuestas de movilidad dirigidas a personas con discapacidad, visibilizacion de como el transporte público es accesible, interna para mostrar la resolución de paraderos y una pieza estadistica tipo inforgráfia para el día mundial de las personas con discapacidad enfocandonos en resaltar la accesibilidad al transporte público. Se realizo también un video enfocado en el subsidio de transporte que se le da a las personas con discapacidad en este se muestran los requisitos y pasos para acceder a él. |

| Proyecto 7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 9 | Establecer El 100 % De Las Estrategias Para El Fortalecimiento De Las Instancias<br><br>De Planeación, Gestión Y Operación Del Sistema De Movilidad Urbano – Regional | 30% | 30% | 100% | Regiotram del norte: Con la radicación de los estudios de factibilidad técnica, legal, financiera y ambiental, se surtieron todos los trámites posibles por parte del Distrito, dado que los pasos siguientes sólo se darán con la concurrencia y participación del Gobierno Nacional en cofinanciación del proyecto para posterior aprobación el CONPES y firma del Convenio de Cofinanciación<br><br>Regiotram de Occidente: finalizada la etapa de estudios y diseños de las estaciones elevadas, el IDU adicionó los recursos para que estos sean llevados al contrato de concesión y con ello evaluar su incorporación y plan de trabajo en la implementación del proyecto. Así las cosas, se garantizó la inserción urbana del proyecto en la ciudad de Bogotá. De manera paralela se procedió a liquidar de mutuo acuerdo el convenio firmado para la integración del Regiotram con el SITP de Bogotá, por considerar que ya está surtidas las etapas y lo resta avanzar en la implementación de las mismas, siendo la primera la construcción de las estaciones elevada.<br><br>POT: Se avanza en la implementación del sistema de movilidad establecido en el POT, en cuanto a la reglamentación de los hitos específicos sobre espacio público y acciones de mitigación, así como la definición del sistema de movilidad de las actuaciones estratégicas y UPL.<br><br>PMSS: Se logró la culminación del proceso de formulación del PMSS siguiendo lo establecido por el Mintransporte y en cumplimiento del Decreto 555 de 2021, a través de la expedición del Decreto 497 de 2023, en el cual se adopta el PMSS para Bogotá D.C.<br><br>Carga:<br><br>En el componente de logística y carga se actualizó el convenio con SDA y se definieron lineamientos para contratar la fiducia para el proyecto de modernización de flota de carga liviana y volquetas.<br><br>Se continuó con el desarrollo del proyecto cargue y descargue en horarios no convencionales, se gestionó información de RNDC y Runt para obtener indicadores de seguimiento<br><br>Análisis e implementación de soluciones de abastecimiento de mercancías con el proyecto de zonas de parqueo Pago<br><br>Eje 4 Agencia Regional de Movilidad Desde la SDM, en coordinación con SDP y con la Gobernación de Cundinamarca se elaboraron los DTS para la identificar los hechos metropolitanos de movilidad, que corresponde a las dimensiones de infraestr., transporte público y carga y logística entre Bogotá y la región, en el que identificaron 17 municipios y Bogotá. Estos DTS se adoptan por el consejo regional mediante Acuerdo Regional No. 06/2022. Apoyó desde movilidad al Plan de Gestión Institucional y Estatuto de Presupuesto de la Región Metropolitana y avances en el diagnóstico para la adopción del Plan Regional de Movilidad |

# PROYECTO 7596
# DESARROLLO DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS E INSUMOS CON ENFOQUES DIFERENCIALES PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Generar condiciones que faciliten el acceso y disfrute igualitario y con calidad al sistema de movilidad de Bogotá región, con un enfoque territorial, poblacional-diferencial y de género.

**Objetivo Específicos:**

- Promover el acceso y disfrute igualitario y con calidad al sistema de movilidad de Bogotá, con un énfasis en la población vulnerable económicamente.
- Analizar e implementar fuentes alternativas de financiación que permitan garantizar la sostenibilidad del sistema de transporte público.
- Identificar y generar acciones de respuesta oportunas a los cambios en la demanda de movilidad, al surgimiento de nuevas tecnologías y modos de transporte, y al reconocimiento del enfoque poblacional-diferencial y de género.

## Avance físico y logros por meta

| Proyecto 7596_Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Desarrollar El 100 % De Las Acciones Que Permitan Implementar Una Política Tarifaria Más Incluyente Y Sostenible | 40% | 40% | 100% | En cumplimiento de la Meta, se realizó el avance de acciones que permitirán la implementación una política tarifaria más incluyente y sostenible, así:<br>- La Secretaría Distrital de Movilidad expidió el Decreto 004 de 2023 y la Resolución 81469 de 2023 en las que establece que los potenciales beneficiarios del incentivo serán las personas mayores de 16 años que cuenten con una encuesta validada del SISBÉN IV remitida por la Secretaria Distrital de Planeación (SDP) y estén categorizados entre los grupos A1 a B7, así como la población indígena mayor de 16 años registrada en listados censales realizados por el resguardo o cabildo respectivo consolidados por el Ministerio del Interior. Así mismo se realizaron los siguientes eventos de socialización del Decreto 004 de 2023 y la Resolución 81469 de 2023 (estrategia de reducción del gasto en transporte público con enfoque diferencial étnico) con los grupos étnicos: Exposición de la estrategia en la Segunda Sesión Ordinaria del Consejo Consultivo y de Concertación del Pueblo Rrom o Gitano de la Kumpania de Bogotá D.C<br>- Se concertó un (1) producto en el plan de acción de la Política pública del Pueblo Rrom; específicamente se elaboró y envió la ficha técnica del producto relacionado con la realización de un documento de evaluación técnica y financiera de soporte para la inclusión del Pueblo Gitano en el beneficio tarifario diferencial, para personas con menor capacidad de pago del SITP, sujeto a disponibilidad financiera.<br>- El Banco Mundial -BM, responsable de la realización de la Evaluación de impacto de la Política tarifaria del SITP, entregó los resultados parciales del efecto de la implementación del Decreto 004 de 2023 y la Resolución 81469 de 2023 (focalización del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menos capacidad de pago al SITP - Incentivo Sisbén) y una (1) nota titulada Movilidad y bienestar de poblaciones vulnerables en Bogotá: Brechas de Género en la Movilidad Urbana. |

| Proyecto 7596_Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | Adicionalmente, el Banco Mundial - BM entregó a la SDM y a Transmilenio una (1) publicación con los resultados preliminares de la encuesta realizada a una muestra de personas de la base de datos SISBEN IV clasificados en los grupos A, B y C, que busca entender mejor los patrones de movilidad y su relación con otros indicadores de bienestar de poblaciones vulnerables en Bogotá. Así mismo, El BM, entregó los resultados de dos (2) pilotos que tienen por objetivo estudiar las barreras para la inscripción al beneficio tarifario de personas con menor capacidad de pago (metodología SISBÉN IV).<br>- La firma consultora Sensata, la cual desarrolla la Consultoría de movilidad y género, entregó los siguientes productos: Marco teórico y metodológico, caracterización con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá, Instrumentos para la recolección de información cualitativa e informe de análisis de la encuesta de movilidad y género 2022 |
| 2 | Diseñar E Implementar El 100 % De Las Nuevas Fuentes De Fondeo Para El SITP Y El Sector Movilidad | 37.5% | 37.5% | 100% | En el diseño e implementación de las fuentes de fondeo, se reporta el avance en términos de recaudo, respecto a las 4 fuentes de fondeo implementadas con corte al 30-11-2023, así:<br>1. Pago voluntario por acceso a zona con restricción ha recaudado desde su implementación (2020) $630.636 millones.<br>2. Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito ha recaudado desde su implementación (febrero 2021) y hasta (noviembre 2023) $11.425 millones.<br>3. Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas ha recaudado desde su implementación (noviembre 2021) $15.686 millones.<br>4. Valet Parking, ha recaudado desde su implementación (junio 2022) $98,3 millones de pesos, de los cuales 37,4 millones de pesos le corresponden a la Secretaría Distrital de Movilidad. |

| Proyecto 7596_Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 3 | Desarrollar El 100 % De Los Estudios Técnicos, Estadísticos, Sociales Y Financieros, Que Permitan Modelar, Monitorear Y Evaluar Diferentes Alternativas De Solución De Necesidades<br><br>De Movilidad | 30% | 29.75% | 99% | En cumplimiento de la Meta, se desarrollaron los estudios, modelaciones, procesamientos y análisis de información que contribuyen a evaluar diferentes alternativas de solución a las necesidades de movilidad, dentro de lo que se destaca:<br>-Con el uso del modelo de transporte se logró calcular la demanda potencial de proyectos estratégicos para la Ciudad y la Región en materia de Transporte Público como son la Autopista Norte, Carrera 7, Calle 13 y Calle 26, permitiendo medir los beneficios a Nivel Ciudad y en el área de influencia de cada proyecto, de los usuarios de Transporte Público y Privado, en relación con los tiempos de viaje y costo generalizado de transporte.<br>-En términos de planeación de la Ciudad se realizó los análisis estratégicos de transporte para las actuaciones estratégicas incluidas en el POT, priorizando 6 (Distrito Aeroportuario Engativá, Ciudadela Educativa y del Cuidado, Zona Industrial, Calle 72, 20 de Julio y Borde Usme), así mismo, se apoyó en la formulación de metas para el Plan Maestro de Movilidad Seguro y Sostenible en términos de partición modal, tiempos de viaje y acceso a oportunidades.<br>-Así mismo se logró adelantar el análisis de macro modelación de los proyectos estratégicos para la Ciudad y la Región en materia de Transporte Público como son los proyectos asociados al corredor arterial de la Avenida Medellín Calle 80, que sirva para determinar las condiciones técnicas desde el punto de vista de tránsito y transporte como capacidades proyectadas, velocidades y un orden de priorización para la ejecución de los proyectos, de corredores viales e intersecciones de la Avenida Medellín - Calle 80 con la Avenida Bolivia - Carrera 104, con la Avenida Gonzalo Ariza - Carrera 110, y con la Avenida El Cortijo - Carrera 114, así como evaluar el impacto en la movilidad con la implementación de proyectos como: Barrios Vitales, Zonas Amarillas, Implementación de Ciclo infraestructuras, así mismo, prestar apoyo en la revisión del componente de modelación de los proyectos estratégicos como Regiotram Norte, Primera Línea de Metro, Corredor Verde Carrera 7, Segunda y Tercera Línea del Metro, y los planes parciales calle 24, calle 26 y Tres Quebradas en todas sus versiones y etapas.<br>-Se desarrollaron los servicios Web de siniestralidad para exponer información de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad y consultas en bases de datos para recolectar y articular información para responder oficios y |

| Proyecto 7596_Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | necesidades de información interna y externa.<br>-Se dio continuidad al proyecto de video analítica, se continuó con el proceso de etiquetado y se tienen avances de la detección de velocidades mediante flujo óptico. Se incorporó en los algoritmos la norma RILSA.<br>-Se crearon repositorios de código de los diferentes proyectos en el Azure DevOps de la SDM<br>- Se tienen avances en la predicción de siniestros viales mediante el método Kriging realizando análisis segmentados por actores viales.<br>- Se continúa con la respuesta a peticiones de la ciudadanía en temas relacionados con velocidades, congestión y registro distrital automotor.<br>-Se realizó la proyección y revisión de los Ingresos de la SDM, teniendo en cuenta los supuestos macroeconómicos actuales e incluyendo parámetros que permitan en el mediano plazo tener un Sistema de Transporte Público más incluyente y sostenible.<br>-A través de los espacios de socialización del Observatorio de Movilidad de Bogotá - OMB, se ha logrado conocer la percepción de los ciudadanos y colaboradores sobre la información presentada en los componentes y categorías de la herramienta mediante la encuesta de satisfacción de la información.<br>-Así mismo, el Observatorio de Movilidad de Bogotá - OMB está en proceso de reestructuración para ampliar su alcance, incluyendo una presentación más clara de la información y una mayor accesibilidad para los usuarios, así como la promoción y creación de espacios de discusión e intercambio de conocimientos y experiencias con diversos grupos de interés, como MOVI-INNOVA (2023), espacio que fomentó la socialización de ideas, prácticas innovadoras, resultados de proyectos e investigaciones que contribuyan a resolver los desafíos relacionados con la movilidad en Bogotá y la región. Esta estrategia involucra activamente a la ciudadanía, empresas privadas, entidades públicas y la academia.<br>-Se realizó la publicación del Anuario de Siniestralidad 2022 en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad. |

## SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

## PROYECTO 7573 – APOYO A LAS ACCIONES DE REGULACIÓN Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Aplicar las medidas de control y regulación frente al mal uso del espacio público y los comportamientos inadecuados de todos los actores de la vía.

**Objetivos específicos:**

- Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales.
- Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.
- Avance físico y logros por meta:

| Proyecto 7573 - Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Realizar 100.939 Controles Preventivos, Regulatorios O Sancionatorios Para La Regulación Y Control Del Tránsito Y El Transporte En La Ciudad. | 26.700 | 27.939 | 105% | Durante lo corrido del 2023, la Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá se han realizado 27.939 controles de tipo preventivo, regulatorio o sancionatorios, que contribuyen a evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito. Para ello se desarrollaron y priorizaron las intervenciones a realizar, se involucró a la comunidad por medio de la programación efectiva de operativos solicitados por la ciudadanía y socializaciones de las medidas propuestas.<br>Adicionalmente, se realizaron controles de tipo preventivo (Como controles de embriaguez o controles de velocidad) cuyo propósito va enmarcado en reducir la siniestralidad, procurando disminuir tanto la mortalidad como la morbilidad como resultado de accidentes de tránsito.<br>Frente a las actividades se programaron y ejecutaron los operativos, se adelantó la gestión pre, pos y contractual necesaria para garantizar el funcionamiento permanente del Parque Automotor y demás actividades para tener a la fecha un cumplimiento del 104,64% de las actividades que contribuyen al cumplimiento de la meta. |

| Proyecto 7573 - Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 2 | Realizar 6.651 Acciones De Prevención Vial Con Actores Viales, A Fin De Propender Por La Reducción De La Siniestralidad En La Ciudad. | 1.620 | 1.656 | 102 % | Durante lo corrido del 2023, la Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá realizó 1.656 acciones de prevención vial que han permitido concientizar a los diferentes actores viales acerca del respeto a la normas y el cumplimiento de las mismas evitando o disminuyendo la ocurrencia de accidentes en las vías de la ciudad.<br>Frente a las actividades se adelantó adición para el convenio de la Policía Nacional y suministro de combustible para el parque automotor y las plantas eléctricas utilizadas para realizar las acciones de prevención vial, llevando un cumplimiento a la fecha del 102,22 % de las actividades que se desarrollan para el cumplimiento de la meta. |
| 3 | Realizar 50.700 actividades de gestión para la regulación y control del tránsito y transporte en la ciudad. | 26.400 | 26398 | 99,99% | Durante el año 2023 se han realizado 26.398 actividades de control y regulación de tránsito y transporte por los agentes civiles de tránsito y transporte, para ello, se adelantó la gestión correspondiente para contar con los insumos y dotación necesarios para la operación y la realización de las actividades propuestas, se realizó un seguimiento efectivo de actividades de gestión para la regulación del tránsito y el transporte en la ciudad de Bogotá.<br>Con las actividades programadas para este trimestre como la gestión pre, pos y contractual necesaria con el fin de garantizar el funcionamiento permanente del parque automotor de propiedad utilizados por los Agentes Civiles de Tránsito con un cumplimiento a la fecha del 99,99% de las actividades que contribuyen al cumplimiento de la meta |

## PROYECTO 7576 – CONSOLIDACIÓN DEL PROGRAMA NIÑAS Y NIÑOS PRIMERO PARA MEJORAR LAS EXPERIENCIAS DE VIAJE DE LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Promover condiciones favorables que mejoren la experiencia de viaje y seguridad vial en los desplazamientos realizados por niñas, niños y adolescentes hacia y desde las instituciones educativas en la ciudad.

**Objetivos específicos:**

- Desarrollar estrategias de acompañamiento en vía a las niñas, niños y adolescentes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas.
- Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar
- Implementar estrategias u operativos de verificación de cumplimiento de

requisitos legales en vehículos de transporte escolar

## Avance físico y logros por meta:

| Proyecto 7576 - Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Realizar 3000000 De Viajes<br><br>De Acompañamiento A Niñas, Niños<br><br>Y Adolescentes De Los Colegios Distritales Con El Proyecto Al Colegio En Bici Durante El Cuatrienio. | 1.181.405 | 1.181.405 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia se han realizado 1.181.405 viajes en el marco del proyecto "Al Colegio en Bici" y la estrategia derivada Bici-parceros. Para ello, se adelantaron las siguientes actividades:<br>Por parte del equipo administrativo se adelantó la revisión de los documentos precontractuales del equipo de guías escolares para su contratación. Con el equipo de encargados de zona se adelantaron actividades enfocadas en la planeación, diseño e implementación de las rutas de confianza y polígonos; así como la actualización de documentos propios de la operación.<br>Los avances más significativos para este lapso de tiempo tienen que ver con la activación en la operación de un total de 124 rutas de confianza y 20 polígonos en las 15 localidades donde opera el proyecto. De igual manera, se presentaron avances en la apertura de más colegios en la ruralidad, incluyendo la apertura del colegio El Destino en la localidad de Usme.<br>Frente a las actividades del cumplimiento de la meta se adelantó el convenio con la SED y los procesos de contratación del personal de ACB.<br>Evidencia de cada actividad y cumplimiento de la meta se reflejan en los papeles y documentos de soporte de la operación de Al Colegio en Bici. |
| 2 | Realizar 928.524 Viajes De Acompañamiento A Niñas, Niños<br><br>Y Adolescentes De Los Colegios Distritales Con El Proyecto Ciempiés Para El Cuatrienio. | 353.795 | 353.795 | 100% | En la vigencia se han realizado 353.795 viajes en el marco del programa "Ciempiés" por la operación de un total de 42 caminos seguros de los 42 proyectados al inicio de la vigencia. Cada camino cuenta con una capacidad máxima de 50 estudiantes por caravana y actualmente ya se cuenta con el 100% de la capacidad.<br>Para ello, se adelantaron las siguientes actividades:<br>Se realiza la revisión de carpetas y la contratación del equipo de monitores, adicionalmente con el equipo de encargados zonales se realizó la proyección, planeación y planificación de la operación de los caminos seguros para el 2023.<br>Frente a las actividades del cumplimiento de la meta se adelantó el convenio con la SED y se realizaron los diseños y procesos de contratación del personal de ciempiés. Las evidencias de cada actividad y del cumplimiento de la meta se reflejan en los papeles y documentos de soporte de cada camino activo. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | Visitar 380 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila | 128 | 128 | 100% | A lo largo del año se han desarrollado 128 visitas a instituciones educativas previamente identificadas y priorizadas por el grupo operativo del proyecto Ruta Pila en las que se verificó el cumplimiento normativo en materia de tránsito y transporte por parte de los vehículos de transporte escolar. Para esto, se implementaron todas las actividades y acciones que se tenían programadas para el período de reporte tales como la definición y capacitación de las temáticas a socializar en las instituciones, la elaboración del cronograma, así como la consolidación de datos recopilados de las visitas. Se encuentra la evidencia en los documentos de verificación en cada institución. |
| 4 | Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila. | 8.139 | 8.139 | 100.00% | En lo corrido de la vigencia se ha realizado la verificación de 8.139 vehículos de transporte escolar, a los cuales se les revisaron las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo en materia de tránsito y transporte. En lo corrido del año se reporta un cumplimiento del 100% de las actividades planeadas para la vigencia tales como entrenamiento de equipo, elaboración de cronogramas, consolidación y monitoreo de operativos, logrando verificar en el primer trimestre 2.151 vehículos, 2.083 en el segundo trimestre, 2.189 en el tercer trimestre y 1.716 en lo corrido del cuarto trimestre; permitiendo que 7.892 rutas de transporte especial escolar sean más seguras para el desplazamiento de los niños(as) y adolescentes en edad escolar y beneficiando a más de 99.591 estudiantes. |

## PROYECTO 7578 – FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN Y CONTROL DE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Mantener el tiempo promedio de viaje en la ciudad de Bogotá.

**Objetivos específicos:**

- Promover a través de medidas de gestión en vía y uso de herramientas tecnológicas el cumplimiento de las normas de tránsito vigentes.
- Implementar acciones para reducir la congestión vial de la ciudad.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7578 - Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Mantener Por Encima Del 99 % La Disponibilidad Del Sistema De Semaforización. | 99 | 99,91 | 100% | Se logró ofrecer un servicio óptimo para la ciudadanía, teniendo en cuenta que se ha venido garantizando la disponibilidad del sistema semafórico en la ciudad por encima del 99%, por lo cual se ha incrementado la seguridad vial, de manera tal que los diferentes actores viales se sientan más seguros puesto que se tiene en pleno funcionamiento el sistema, y esto hace que la seguridad y la movilidad de la ciudad al tener en funcionamiento el mismo fluya de manera más adecuada; sin embargo, es importante resaltar que parte vital del sistema resulta ser la atención y aplicación que los usuarios hagan del mismo, pues si no se respetan las intersecciones semaforizadas resulta ser peligroso para la ciudadanía el tránsito por las vías de la capital, pese a que se garantice la sostenibilidad del sistema. Las actividades programadas para el semestre se ejecutaron al 100%, entre ellas están la ejecución del contrato de seguros, el proceso pre contractual del sistema, seguimiento a los tipos de fallas, y los programas preventivos y de mantenimiento. |
| 2 | Implementar Regulación Semafórica En 109 Intersecciones De La Ciudad | 50 | 50 | 100% | En lo corrido de la vigencia 2023, gracias a las labores previas realizadas con los permisos de excavación, servicios públicos y demás se alcanzó el 100% de la meta establecida para la vigencia, distribuidas en las localidades de la siguiente manera:<br>* Se implementaron 27 en la localidad de Kennedy.<br>* Se implementó 6 en la localidad de Suba.<br>* Se implementaron 4 en la localidad de Bosa.<br>* Se implementaron 6 en la localidad de Tunjuelito.<br>* Se implementó 1 en la localidad de Puente Aranda.<br>* Se implementó 1 en la localidad de Fontibón<br>* Se implementó 1 en la localidad de San Cristóbal<br>* Se implementó 2 en la localidad de Usaquén<br>* Se implementaron 2 en el mes de diciembre.<br>Así mismo se ha dado cumplimiento a todas las actividades asociadas a esta meta en un 100%, cumpliendo con los requisitos de la etapa precontractual de los procesos para la implementación de regulación semafórica. |
| 3 | Operar 100 % Del Sistema Inteligente De Transporte - Si Realizando La Renovación De La Infraestructura Tecnológica Necesaria Para La Operación | 40% | 40% | 100% | Durantela vigencia 2023 se ha logrado el desarrollo de las actividades que han garantizado la prestación de los servicios de los componentes del Sistema Inteligente de Transporte SIT con la correcta operación y conectividad del sistema, además de brindar la solución tecnológica para la gestión en vía y renovación y expansión del sistema. Con la operación de los diferentes componentes del SIT, ha sido posible contar con la información que ayuda a la toma de decisiones en busca de la mejora de la movilidad en la ciudad y reducción de la siniestralidad con los dispositivos electrónicos de apoyo con los que se cuenta para realizar control en vía.<br>Se evidencia el cumplimiento de la meta con los registros de cada uno de los seguimientos a los componentes del SIT. |

| Proyecto 7578 - Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 4 | Mantener En Máximo 30 % La Afectación Del Tiempo De Viaje Promedio, Para Los Usuarios De Modos Motorizados En La Infraestructura Vial, Por Efecto De Las Obras Y La Implementación De Pmt Sobre Los 14 Corredores Viales Principales-Incluidas Vías De Desvío | 30 | 30 | 100% | La afectación del tiempo de viaje promedio para los usuarios de modos motorizados (vehiculares) en la infraestructura vial, por efecto de las obras y la implementación de PMT sobre los catorce (14) corredores viales principales (incluidas las vías de desvío) es del 4,04% en lo que va corrido del 2023 El avance del 100% de las actividades se generan por la revisión de los documentos técnicos y los soportes de análisis de tránsito (modelación) para aquellos planes de manejo de tránsito (PMT) radicados y atendidos, definición de zonas y proyectos dentro del perímetro de la ciudad para la revisión de los planes de manejo de tránsito, y los procesos pre y pos contractuales del personal que apoya la ejecución de la meta. La evidencia son los registros de documentos base para la medición de tiempos y afectaciones en vía.<br>Se precisa que debido a la metodología de medición de la meta, en segplan se registra el 100% de cumplimiento, en tanto el porcentaje alcanzado es inferior al 30%. |

| Proyecto 7578 - Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 5 | Realizar Seguimiento Al 45 % De Los Pmt Autorizados Que Generen Mayor Afectación A Los Usuarios De La Infraestructura Vial, Verificando Que Para Estos Se Promueva De Manera Segura La Configuración De Infraestructura Destinada A Peatones Y Ciclistas | 45 | 45.15 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia 2023, se logró superar la meta establecida alcanzando un 45.15%, de manera tal que, se logra verificar el cumplimiento de lo autorizado en los PMT por la Secretaría Distrital de Movilidad a la muestra seleccionada de acuerdo con el indicador, y con ello se genera el menor impacto negativo posible a la movilidad.<br>De un total de 40.964 PMT se realizó seguimiento a 18.494. El avance del 100% de las actividades se generan por el análisis y aprobación de planes de manejo de tránsito (PMT) radicados y atendidos y los procesos pre y pos contractuales del personal que apoya la ejecución de la meta. Evidencia de esta meta basada en las bases de PMT aprobados vigentes a la fecha y sus afectaciones. |
| 6 | Incrementar La Velocidad En<br>90 Tramos De Los 14 Corredores Principales De La Ciudad Y Las Vías De Su Área De Influencia, A Través De Medidas De Gestión En Vía En Un 15%. | 27 | 27 | 100% | Durante lo corrido del 2023 se han realizado las actividades de planeación de los proyectos de mejora tipo Prueba Piloto con el fin de organizar y programar eficientemente los recursos disponibles para estas intervenciones. Así mismo, se han mejorado los Procedimientos de Solicitud de recursos Guía y logísticos a través de un nuevo formato con información más clara para grupo Guía y Centro de Gestión de Tránsito. Se realizó un Plan de Gestión del Conocimiento para que se apropie más eficazmente la información de los Objetivos de las intervenciones por parte de las unidades Guía que las implementan en calle, y lograr cumplir las metas previstas.<br><br>Resultados Cuantitativos 1er Trimestre (mejora en velocidad): 1) Av. 1 de mayo entre Cra 68I y 71D Mejora del 23% , 2) Av. Caracas entre Cl 69 y 74, Mejora del 56%,. 3) Cra 68 con Av Esperanza, mejora 35% 4) Calle 80 entre 104, mejora 23%. 5) Av. Boyacá con Cl 8, mejora 88%. 6) Autopista sur con Sevillana, mejora del 15%. 7) Av Suba con Cl 128B, mejora del 21%. 8) Cl 13 con Cra 123, mejora del 22%.<br><br>Resultado Cuantitativos 2do Trimestre (mejora en velocidad): 9) Autonorte con 195, mejora del 34%. 10) Cra 7 con cl 36, mejora del 42%. 11) Av. Americas con 56F, mejora del 19%. 12) Av. Cali con Cl 15 Sur a norte, mejora del 49%. 13) Av Cl 26 con Av C. Cali, mejora del 17%. 14) Av NQS con CL80, mejora del 77%.<br><br>Resultado Cuantitativos 3er Trimestre (mejora en velocidad): 15) Av Caracas sector molinos, mejora del 118%. 16) Calle 80 con Cra 73, mejora del 15%, 17) Av. Boyacá con Calle 13, mejora del 30%. 18) Av Americas con Av Boyacá 53%. 19) Autopista Norte con Calle 175, mejora 19%. 20) Cra 7ma con Calle 76, mejora 17%.. 21) Autopista sur entre Villavicencio y límite distrito mejora del 26%. 22) Calle 13 con Cra 65 mejora del 19%.<br><br>Resultados Cuantitativos 4to Trimestre (Mejora en velocidad): 23) Av Calle 26 con Av Boyacá, mejora |

| Proyecto 7578 - Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | del 28%. 24) Av. Ciudad de Cali con calle 22, mejora del 44%. 25) Av Calle 26 con Kra 19, mejora del 120%. 26) Av americas con Kra 50 mejora del 39% y 27) Av. Suba entre Kra 103 F y Av Cali mejora del 48% |
| 7 | Realizar 229.600 Jornadas De Gestión En Vía | 65.300 | 66.059 | 101% | Durante la vigencia 2023 se llevaron a cabo 66.059 jornadas de gestión en vía que se distribuyen de la siguiente manera: 1. GESTIÓN TEMPORAL DEL TRÁNSITO: 43.950; 2. EVENTOS Y EMERGENCIAS: 11.726; 3. ENCUESTAS Y AFOROS: 20; 4. CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL: 650; 5. CAMPAÑA DEL BUEN USO DE LA INFRAESTRUCTURA: 4.756; 6. RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO: 4.087; 7. RUTA PILA: 0; 8. APOYO SERVICIO AL CIUDADANO: 483; 9. APOYO SEMÁFOROS INTELIGENTES CIT: 365; 10. APOYO PMU COE ,C-4 IDIGER: 22. Con corte a diciembre, avance del 101,16% de ejecución de la programación con las actividades pre y pos contractuales y las programaciones de las jornadas para el cumplimiento de la meta. |

| Proyecto 7578 - Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 8 | Realizar 40 Inspecciones De Seguridad Vial A Los Puntos Más Críticos De Siniestralidad Con El Fin De Que Sean Un Insumo Para La Toma De Decisiones Y/O Acciones A Realizar | 12 | 12 | 100% | Durante lo corrido del año, se llevó a cabo la planeación de auditorías/inspecciones de seguridad vial, organización de cronogramas, personal y priorización de puntos críticos de siniestralidad, se avanzó en la búsqueda de información inicial tal como antecedentes y estadísticas claves para el desarrollo de las auditorías programadas de la Av. Américas-Monumento a banderas estación y la Av. Boyacá x Cl 13 y zona de influencia adicionalmente, se programó la realización de la Auditoría de seguridad vial para la Av. NQS entre Cl 8 y 3 y se dio inicio a la ejecución de la auditoría/inspección para el corredor de la Av ciudad de Cali entre Cl 66 y 72, se consolidaron informes de las Inspecciones del corredor NQS y Av. Cali, adicionalmente se ejecutaron las inspecciones de campo y se consolidaron los informes para las auditorías de los siguientes corredores Av Villavicencio entre Cl 57B sur y 45 sur y Autosur entre Kr 61 A y Cl 44 sur. A junio se logró la realización de 6 inspecciones.<br><br>En el segundo semestre de la vigencia se logró: la planeación y ejecución de dos auditorías/inspecciones de seguridad vial en los siguientes sectores Cl. 80 entre kr 114 y kr 119 -puente guadua y Diagonal 42A Sur entre Kr 80 y 82D y su zona de influencia, sectores críticos en materia de siniestralidad en los cuales se adelantaron las visitas e informes correspondientes, adicionalmente se dio inicio a la Auditoría/Inspección de seguridad vial Av. Suba x Av. Calle 80 y zona de influencia para la cual se adelantó visita de campo y la elaboración de informe, también se logró la ejecución en Autopista Norte x Cl 116 y su zona de influencia. En el mes de octubre se dio Inicio a la realización de dos auditorías/inspecciones de seguridad vial para completar lo programado en el año, estas contaron con planeación, realización de visitas técnicas y se dio inicio al elaboración de informes, para las siguientes zonas: Av. NQS entre Cl 68 y 72 y Av Caracas entre DG 49A sur y Dg 45 sur, se dio continuidad a la elaboración de informes en el mes de noviembre y en el mes de diciembre se finalizaron los informes, en el año 2023 se completaron 12 auditorías e inspecciones de seguridad vial.<br><br>En relación con las actividades asociadas a la meta y mencionadas anteriormente, presentan cumplimiento al 100% acorde con lo programado. La evidencia de esta meta son los resultados e informes de las auditorías adelantadas durante el periodo. |

# PROYECTO 7587 – IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALIZACIÓN PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad para todos los usuarios de la vía, a través de las mejoras al sistema de señalización en Bogotá D.C.

**Objetivos específicos:**

- Desarrollar intervenciones de señalización robusta, planificada y de alta calidad, conforme a las necesidades de señalización de la ciudad.
- Restablecer la importancia de los peatones dentro de la pirámide de prioridad vial del sistema de movilidad, a través de intervenciones que propendan por su seguridad vial.
- Realizar mantenimiento, demarcación, implementación, instalación y verificación de elementos y dispositivos de señalización vial en la ciudad.
- Brindar una mayor y mejor oferta de ciclo-infraestructura a través de intervenciones que permitan una mayor conectividad, seguridad vial y accesibilidad para los ciclistas.

**Avance físico y logros por meta:**

Todas las acciones adelantadas en materia de señalización que se han desarrollado con los contratos integrales dentro de las vigencias 2020-2023 se han podido desarrollar de manera mucho más adecuada, lo que ha permitido garantizar la continuidad de las acciones sin que se presenten tiempos muertos dentro de los cuales no exista ejecución y adicionalmente los contratistas de cada zona, cuentan desde el inicio con un cronograma de ejecución y esto ha permitido aprovechar para realizar un mayor número de intervenciones cuando las condiciones de la vía, las condiciones climáticas y las condiciones técnicas lo permiten; mejorando los tiempos de ejecución de las acciones a desarrollar y aumentando el número de intervenciones que se pueden llegar a adelantar, lo que ha permitido presentar mejores resultados en relación a las metas inicialmente planteadas.

| Proyecto 7587 - Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| 1 | Implementar 11.069 Medidas Integrales De Gestión De Tránsito, Pacificación O Tráfico Calmado | 4.194 | 4.194 | 100% | Durante lo que va corrido de la vigencia 2023 se implementaron 4.194 medidas de gestión, se identificaron puntos o tramos críticos en la red vial, y se obtuvieron mejoras en el tráfico calmado por localidad, y la seguridad vial, dentro de las medidas se implementaron medidas integrales de gestión, puntos conéctate o pasos azules y retículas ralentizadoras, alcanzando a cubrir las necesidades de pacificación en 19 localidades del distrito.<br>En lo que respecta a las actividades adelantadas para dar cumplimiento a la meta, se logró la |

| Proyecto 7587 - Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | priorización de las intervenciones, elaboración de diseños, así como acciones de seguimiento a la implementación. |
| 2 | Realizar Mantenimiento A 594.206 Señales Verticales De Pedestal | 175.708 | 175.708 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia se ha realizado el mantenimiento de 175.708 señales verticales de pedestal de tipo reglamentaria, preventiva e informativa en 19 diferentes localidades del distrito, mejorando la visibilidad de la señalización para los diferentes actores viales.<br>En lo que respecta a las actividades adelantadas para dar cumplimiento a la meta, se logró la identificación, priorización de señales, así como el seguimiento a la implementación. |
| 3 | Intervenir 400 Puntos Con Sistemas De Contención Vehicular, Dispositivos De Canalización U Otros Elementos De Control De Tránsito | 202 | 202 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia 2023 se dio inicio al contrato de canalización peatonal y se asignaron puntos para ser intervenidos en la ciudad y se dio inicio a la excavación para micropilotes, en lo corrido del año 2023 se han implementado 202 puntos con dispositivos de canalización, para un cumplimiento del 100%, las cuales incluyen el proceso pre y pos contractual para las OPS de apoyo, la priorización y asignación de la intervención de señalización, así como el seguimiento. |
| 4 | Implementar 63.236 Señales Verticales De Pedestal | 26.901 | 26.901 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia 2023 se han implementado 26.901 señales verticales, beneficiando la comunidad de 19 localidades, logrando con la priorización, implementación de la señalización vertical transmitir e informar las restricciones existentes en las vías del distrito según la operación vehicular, mejorando la circulación segura para los diferentes actores viales. De igual forma se adelantaron acciones de seguimiento a la implementación.<br>*. Reglamentarias: 14.210<br>*. Preventivas: 11.035<br>*. Informativas: 1.656 |

| Proyecto 7587 - Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 5 | Intervenir 1.776 Instituciones Educativas Con Señalización De Zona Escolar En Las Vías Aledañas | 706 | 706 | 100% | Durante lo corrido del año se han intervenido 706 instituciones educativas de las cuales 190 se intervinieron en el primer trimestre y 237 durante el segundo trimestre, durante el tercer trimestre 154, cuarto trimestre 125 mediante la implementación de 1.475 desarrollos de zona escolar, beneficiando 384.882 escolares entre niños, adolescentes y jóvenes mediante la implementación de diferentes dispositivos de señalización que permiten advertir la presencia de actores vulnerables (peatones y población escolar) en las vías de aproximación a las instituciones.<br>Frente a las actividades, se logró la priorización de intervenciones, la asignación correspondiente, y el seguimiento a la ejecución. |
| 6 | Desarrollar 14 Proyectos De Urbanismo Táctico, Con El Fin De Recuperar Y Reconvertir El Espacio Público Para Priorizar La Movilidad Y Seguridad Vial Peatonal | 4 | 4 | 100% | Durante la Vigencia 2023 se implementaron 4 proyectos con urbanismo tàctico permitiendo mejorar la movilidad de los actores vulnerables mediante la recuperación del espacio público haciendo de esto un entorno más agradable para la población en general, generando intervenciones de calles completas, con la participación de la comunidad, y espacios adecuados para el disfrute (recuperación de plazas, barrios seguros, zonas comerciales, restaurantes, y esparcimiento), dando cumplimiento con lo programado para la vigencia. |
| 7 | Intervenir 20.036 Pasos Peatonales | 7.890 | 7.890 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia se implementaron 7.890 pasos peatonales, de los cuales 2.680 fueron pasos cebrados y 5.210 senderos peatonales. Con la cantidad de pasos peatonales instalados se ha logrado las mejoras de infraestructura en diferentes intersecciones viales de la ciudad en las 19 localidades del Distrito, que benefician a los actores más vulnerables y así mismo se refuerza el uso correcto de las cebras en las intersecciones semaforizadas. Las actividades asociadas a esta meta han sido ejecutadas en un 100% las cuales incluyen el proceso pre y pos contractual para las OPS de apoyo y las priorizaciones de los pasos peatonales a intervenir, así como el seguimiento. |
| 8 | Demarcar 3.621 Km - Carril En Vía | 649,26 | 649.26 | 100% | Durante lo corrido de la vigencia se han demarcado 649.26 km los cuales lo componen elementos como líneas de carril, líneas de borde, carriles preferenciales, puntos conéctate, flechas direccionales. Con esta meta se logró la delimitación de los carriles en las diferentes vías del distrito, mejorando la circulación de los automotores y una mejora en la operación de los corredores. Dichas actividades se han ejecutado en 19 localidades del Distrito Capital, demarcación que se realiza sobre vías locales, intermedias y arteriales.Durante lo corrido de la vigencia se han demarcado 649,26 km los cuales lo componen elementos como líneas de carril, líneas de borde, carriles preferenciales, puntos conectate, flechas direccionales. Con esta meta se logró la delimitación de los carriles en las diferentes vías del distrito, mejorando la circulación de los automotores y una mejora en la operación de los |

| Proyecto 7587 - Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | corredores. Dichas actividades se han ejecutado en 19 localidades del Distrito Capital, demarcación que se realiza sobre vías locales, intermedias y arteriales. |
| 9 | Mantener Señalizados De Manera Integral 357 Km De Los 14 Corredores Principales De La Ciudad Y Las Vías Del Área De Influencia | 99,90 | 90,90 | 100% | Durante lo corrido del año se ha señalizado integralmente 99,90 km, tal como se tenía establecido como meta, mejorando tiempos de viaje en los principales corredores de la ciudad para lo cual su correcta señalización es indispensable, ya que permite a todos los actores estar informados de las restricciones y operación de todo el corredor en general. Estas actividades se han ejecutado en 4 localidades del Distrito Capital, las cuales corresponden a Chapinero, Engativá, Teusaquillo, Kennedy, Barrios unidos, Usaquén, Suba. |

| Proyecto 7587 - Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 10 | Implementar 56 Km De Ciclorruta En Calzada | 7,42 | 7,74 | 104,29% | Durante la vigencia se implementaron 7,74 kilómetros de ciclorrutas nuevas. Las cuales han sido implementadas en la Calle 11 Sur entre Carrera 10 y carrera 10 C Este (Bicicarril) - Unidireccional y en la Calle 42B Sur entre KR 82N y KR 73, Bicicarril de la CL 83A, Par vial de la KR 43A, ; cabe resaltar que el avance de la meta fue del 104,29%, de manera que la meta ya se cumplió tanto para vigencia como para PDD y en el entendido que no se solicitaron recursos para el 2024 la meta cierra con la cifra alcanzada al tercer trimestre del 2023. |
| 11 | Realizar El Mantenimiento A 75 Km De Ciclo-Infraestructura | 49,35 | 49,35 | 100% | Durante lo corrido del año se ha realizado mantenimiento a 49,35 km de la cicloinfraestructura existente. Estas actividades se han ejecutado en 9 localidades del Distrito capital, correspondiente a Teusaquillo, Suba, Kennedy, Puente Aranda, Tunjuelito, Chapinero, Fontibón, Engativá, Barrios unidos, Antonio nariño, Usaquén entre las cuales se destacan las ciclorrutas de la KR 24 entre Cl 37 hasta la CL 45, Cl 39 entre KR 24 y KR 26A, CL 37 entre KR 24 y KR 26, AV AMÉRICAS CON KR 69B COSTADO SUR y Av. Boyacá entre Calle 170 y Calle 153, Calle 42B Sur entre KR 82N y KR 73, Calle 5A hasta Cl 37 sur entre Carrera 89 y Kr 99F, Av américas desde AK 50 hasta KR 78, CL 148 DESDE KR 92 HASTA KR 101, AV Carrera 16B entre Carrera 17 y Cl 59A sur, cicloruta del corredor de la Av. Boyacá entre Calle 93 y Calle 15, Av Calle 40 sur entre KR 72L y KR 72M, Av. Boyaca con calle 3 Costado sur occidental y sur oriental, Av. Boyacá entre Transversal 72A y 72 Bis (Calle 44C Sur) Costado occidental, parque Canta Rana, CL 40 Sur, KR 103A, Carrera 76, AC 85 ENTRE AUTOPISTA Y KR 11, Av ciudad de Cali entre calle 22 y Av. calle 26, Av ciudad de Cali entre Av. calle 80 y Av. calle 131, Cicloruta Costado Occidental Av. Boyacá entre Calles 43A Sur y 43C Sur y entre Transversales 72D y 72D Bis, AV NQS ENTRE CL 63 Y CL 89 COSTADO ORIENTAL, Cicloruta de AC 80, calle 53b bis y kr 24 entre kr 30 hasta autopista norte, KR 19 ENTRE CL 140 Y CL 160, KR 25 entre CL 52F SUR y CL 56 SUR.<br>Frente a las actividades, se logró la priorización de intervenciones, la asignación correspondiente, y el seguimiento a la ejecución. |

## SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA

## PROYECTO 7593 – INVESTIGACIÓN POR INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Adelantar y resolver los procesos administrativos sancionatorios por presunta violación a las normas de tránsito y transporte público.

**Objetivos específicos:**

- Adelantar y resolver en primera y segunda instancia las investigaciones administrativas por presunta infracción a las normas de tránsito y de transporte público dentro de los términos señalados en la Ley.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7593 - Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros Alcanzados** |
| 1 | Fallar El 70 % De Las Investigaciones Administrativas Y De Los Procesos Contravencionales Con Vencimiento En La Vigencia. | 70% | 83.94% | 120% | El estimado de fallas a diciembre se logró un porcentaje de avance acumulado del 83,94% de fallos relacionados con investigaciones administrativas y procesos contravencionales aperturados a los ciudadanos y/o a las empresas de transporte público. El porcentaje de avance acumulado corresponde a 57.883 expedientes fallados a diciembre, de un total de 68.956.<br><br>El indicador de conformidad con la recolección de información ha presentado tendencia al cumplimiento, lo anterior denota que la dinámica jurídica y operativa propia de las investigaciones está en procura de atender con mayor celeridad las investigaciones administrativas y/o contravencionales aperturadas.<br><br>La población beneficiada con los 20782 fallos de este trimestre, son todos aquellos usuarios de cualquier tipo de transporte, todos los ciudadanos que transitan por las vías de la ciudad y las empresas de transporte público que han sido objeto de alguna investigación por la transgresión a las normas de tránsito y transporte público.<br><br>Así mismo, la Entidad a través de las investigaciones administrativas que adelanta por presunta violación a las normas de tránsito transporte público, garantiza tanto la observancia de la normatividad vigente como la correcta, efectiva y eficiente prestación del servicio de transporte público y se garantiza la seguridad vial, la vida e integridad de los actores que conforman la movilidad en el Distrito Capital, también, se constituye como un ejemplo para los demás conductores al demostrarles la consecuencia sobreviniente del inadecuado comportamiento en la vía, fortaleciendo así la cultura de respeto a las normas de tránsito. |

## PROYECTO 7907 – CONSOLIDACIÓN DEL CENTRO DE ORIENTACIÓN A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES DE BOGOTÁ

**Objetivo General:** Informar, orientar y realizar acompañamiento a las víctimas directas o indirectas de accidentes y/o siniestros viales frente a los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica tras un incidente de tránsito.

**Objetivos específicos:**

- Generar y fortalecer las acciones, insumos y canales estratégicos que permitan desarrollar procesos de acompañamiento a víctimas de víctimas de siniestros viales con componentes sociales, jurídicos y psicológicos.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7907 - Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros Alcanzados** |
| 1 | Consolidar 1 servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos. | 1 | 1 | 100% | En el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales desde el inicio de la operación (diciembre de 2020) a 30 de diciembre de 2023, se han atendido 1534 personas quienes recibieron orientación de acogida, social, jurídica y psicológica. De este número de personas 408 fueron conductores, 215 ciclistas, 202 peatones, 172 pasajeros y 537 motociclistas. En el cuarto trimestre del 2023 se atendieron 227 ciudadanos/as nuevos quienes recibieron orientación de acogida, social, jurídica y psicológica, de los cuales 77 fueron motociclistas, seguido por 80 conductores, 22 ciclistas, 24 peatones y 24 pasajeros. De acuerdo con las estadísticas consolidadas, 148 fueron hombres y 79 mujeres.<br><br>La Secretaría Distrital de Movilidad mantuvo la operación del centro sin interrupciones realizando atención de acogida, orientación psicológica, jurídica y social a la ciudadanía que requirió el servicio.<br><br>Con el fin de fortalecer la capacidad instalada del equipo, se realizaron capacitaciones de actualización para la atención incluyente de las víctimas de siniestros viales y para la atención en caso de riesgo en el marco de la orientación |

| Proyecto 7907 - Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros Alcanzados** |
| | | | | | psicológica.<br><br>Como parte de las acciones de mejora del servicio, ORVI hace parte de los servicios ofrecidos a través de la aplicación Mi Movilidad a un clic, que concentra una aplicación en la que se encuentra información actualizada de los trámites y servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad. Esto es una estrategia que permite dar a conocer los servicios del Centro de Orientación a la ciudadanía. |
| 2 | Implementar el 100 por ciento de las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas<br><br>sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales. | 25% | 25% | 100% | En la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales, durante el inicio de la implementación de la oferta formativa (septiembre 2021) se han formado 12171 ciudadanos en temas como: Acciones de primer respondiente, atención a víctimas dentro del plan estratégico de seguridad vial, Educación para la seguridad vial, factores de riesgos en los siniestros viales y que es ORVI. Se destaca la alianza estratégica con Bici Activa, colectivo que tiene una trayectoria y reconocimiento a nivel nacional e internacional en todo lo relacionado con ciclismo urbano y de carretera. En un encuentro a través de Facebook live, se socializó la importancia de la atención a víctimas de siniestros viales, sensibilización sobre la participación ciudadana como primer respondiente. |

# PROYECTO 7595 – IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA UNA MOVILIDAD SEGURA, INCLUYENTE, SOSTENIBLE Y ACCESIBLE EN BOGOTÁ

## Objetivo General:

Facilitar e incrementar la incidencia efectiva mediante estrategias que promuevan la participación ciudadana y su inserción efectiva en la toma de decisiones públicas.

## Objetivos específicos:

- Facilitar e incrementar la incidencia efectiva mediante estrategias que promuevan la participación ciudadana y su inserción efectiva en la toma de decisiones públicas.

## Avance físico y logros por meta:

| Proyecto 7595 - Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Implementar 1 Estrategia De Información Constante Con La Ciudadanía | 0,25 | 0,25 | 25% | Con corte al 31/12/2023 los avances y logros relacionados desde el eje Gestión del conocimiento se llevaron a cabo las siguientes acciones desde los Centros Locales de Movilidad:<br><br>Se realizaron jornadas de Divulgación, Socialización e información con las cuales se buscó generar procesos de diálogo con la ciudadanía, articular los objetivos de la entidad con las percepciones y opiniones ciudadanas, informar planes y proyectos de la entidad que generen impacto en el territorio y de la misma manera se buscó brindar herramientas que faciliten el control social desde la ciudadanía, en este sentido se llevaron a cabo 1339 jornadas de divulgación, 893 jornadas de información y 111 jornadas de socialización.<br><br>De igual manera en el cumplimiento de acciones del eje de Gestión del Conocimiento del Plan Institucional de Participación, se realizó la divulgación de temas de interés ciudadano relacionados con el sector Movilidad, a través de la publicación en carteleras en los espacios físicos donde se ubican los Centros Locales de Movilidad. En el presente corte se publicó información relacionada con la nueva rotación de Pico y Placa en Bogotá, afiche de Rendición de cuentas, resaltando ante la comunidad la importancia de participar en esta actividad, ya que es una oportunidad para conocer los resultados de la Secretaría Distrital de Movilidad y afiche informativo “Conoce dónde está tu vehículo” si fue inmovilizado por infringir las normas de tránsito o tuvo un siniestro vial donde hubo heridos. |

| Proyecto 7595 - Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 2 | Implementar 1 Estrategia De Formación Ciudadana | 0,25 | 0,25 | 100% | Con corte al 31/12/2023 los avances y logros relacionados con la estrategia pedagógica con la cual cuenta la Oficina de Gestión Social enfocada a procesos de formación ciudadana, en los módulos: Módulos de Seguridad Vial, Movilidad Incluyente y Accesible, Movilidad Sostenible y Movilidad Multimodal, se han realizado 273 jornadas de formación en instituciones educativas, al interior de las Juntas de Acción Comunal y/o en los Centros Locales de Movilidad; con la participación de 20.340 ciudadanos y ciudadanas, permitiendo la vinculación incidente de los ciudadanos para que conozcan de manera fiable los elementos estructurantes, la normatividad y los conceptos técnicos propios de la movilidad en el entorno. |
| 3 | Implementar 1 Estrategia Para El Fortalecimiento De Procesos De Consulta Y Co-Gestión Participativa | 0,25 | 0,25 | 100% | Con corte al 31/12/2023 se participó en 1.813 jornadas de cualificación en los Centros Locales de Movilidad para presentar el Plan Institucional de Participación 2023 el cual tiene como objetivo "Promover la incidencia de la participación ciudadana en las acciones, proyectos, programas, planes y políticas de la Secretaría Distrital de Movilidad, orientadas al desarrollo de iniciativas de movilidad segura, accesible, incluyente, sostenible y multimodal en el Distrito Capital".<br><br>De igual manera la Secretaría Distrital de Movilidad asistió 1.331 reuniones interinstitucionales (instancias de participación) con el objetivo de articular acciones con otras entidades y proponer agendas de trabajo teniendo en cuenta las necesidades identificadas del sector movilidad, donde también se contó con la asistencia de 1.172 ciudadanos y ciudadanas. Con ello se buscó fortalecer los procesos de participación con la ciudadanía e integrarlos con la gestión de la entidad.<br><br>Los beneficios que se generan mediante las acciones adelantadas es brindar información oportuna para dar elementos y lineamientos para la implementación de ejercicios de participación que inciden en las políticas, programas, proyectos e implementaciones, así como visibilizar problemáticas, construir propuestas, identificar los intereses y hacer control social desde procesos colectivos ciudadanos. |

# PROYECTO 7653 – IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS INTEGRALES Y TRANSPARENTES AL SERVICIO DE LA CIUDADANÍA EN BOGOTÁ

## Objetivo General:

Mejorar la experiencia de la ciudadanía frente la prestación de servicios que ofrece la Secretaría Distrital de Movilidad en sus puntos de atención directos e indirectos.

## Objetivos específicos:

- Desarrollar estrategias de análisis de variables internas y externas, e implementar estrategias tecnologías de simplificación, estandarización, eliminación y automatización de los servicios prestados por la entidad para mejorar la percepción y experiencia de la ciudadanía frente a los trámites y/o servicios prestados por la Entidad directa e indirectamente.

## Avance físico y logros por meta:

| Proyecto 7653 - Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Realizar El 100 % De Las Actividades Necesarias Para Mejorar La Prestación De Los Servicios Prestados Por La Entidad A La Ciudadanía Y Partes Interesadas. | 100% | 100% | 100% | En lo corrido de la vigencia 2023, se logró realizar la consolidación de los Gestores de servicio, auxiliares administrativos y profesionales de apoyo, con el fin de fortalecer la prestación de los servicios de atención a la ciudadanía. Adicionalmente, se realizaron actividades de fortalecimiento de las habilidades al personal que atiende a la ciudadanía en temas como:<br>• Comunicación incluyente, asertiva y manejo de la ansiedad<br>• Cultura Incluyente y Accesible de Servicios a la Ciudadanía.<br>• Norma Técnica Colombiana ISO 9001 2015.<br>• Inteligencia Emocional<br>• Cualificación Servicio Ciclo 1,2,3<br>• Espacialidad Accesible e Incluyente Puntos de Servicio a la Ciudadanía.<br>• Política Antisoborno.<br>• Acoso Laboral<br>• Prevención Violencia Contra La Mujer<br>• Proceso De Cobro Coactivo.<br>• Detección Electrónica.<br>• Resolución de Ciclomotores.<br>• Reglamento Interno Para La Gestión De Pqrsd .<br>• Lenguaje Claro e Incluyente<br>• Racionalización de trámites 30 de octubre de 2023<br>• Resoluciones 1519 y 2893 de 2020.. |

| Proyecto 7653 - Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | • Manual de Servicio a la Ciudadanía V 9.0<br><br>Nota: Revisando la información registrada en SEGPLAN y enviada el 18 de enero de 2023, se aclara que, la meta *"1-Realizar el 100% de las actividades necesarias para mejorar la prestación de los servicios prestados por la Entidad a la ciudadanía y partes interesadas"* del proyecto 7653 Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía en Bogotá, tuvo un avance real en 20222 del 100% tal como se ha venido diligenciando en el POA y la plataforma SPI en lo corrido del año; sin embargo,por error involuntario al diligenciar el aplicativo se presenta un 25% de avance. |
| 2 | Racionalizar 8 Trámites/Servicios De La Oferta De La Secretaría Distrital De Movilidad. | 2 | 2 | 100% | En lo corrido de la vigencia 2023, con el fin de brindar atención satisfactoria de los trámites y servicios ofrecidos por la secretaria distrital de movilidad, se llevaron a cabo diversas actividades estratégicas para la optimización y racionalización de trámites administrativos clave. Se organizaron mesas de trabajo que involucraron a la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte junto al de la Dirección de Atención al Ciudadano. El objetivo principal fue respaldar la eliminación de OPA (Otros Procedimientos Administrativos) en la Ruta Pila y fundamentar esta acción en el Sistema Único de Información de Trámites, marcando un avance significativo en la racionalización de este proceso.<br><br>Además, se llevaron a cabo mesas de trabajo adicionales en colaboración con las Subdirecciones de Gestión en Vía y de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, con el propósito de abordar la gestión del formulario web relacionados con los trámites a racionalizar. Como resultado de este esfuerzo conjunto, se lograron obtener los enlaces de acceso directo a los formularios web que representan estos trámites:<br><br>Registro Ruta Transporte Escolar: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/form/formulario_web_de_registro_ruta_transporte_escolar<br><br>Carga Pesada y Extradimensionada: https://www.ventanillamovilidad.com.co/<br><br>Estos avances representan un paso importante en la optimización y modernización de los procedimientos administrativos relacionados con el transporte, así como un impulso significativo hacia la simplificación y accesibilidad para los ciudadanos y entidades involucradas |

# PROYECTO 7589 - DESARROLLO DE LA GESTIÓN JURÍDICA EN LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Asesorar a la Secretaría en materia de contratación, aplicación de normas relacionadas con representación judicial y extrajudicial, expedición de normas y conceptos en materia de contratación pública y en el trámite de cobro de cartera.

**Objetivos específicos:**

- Desarrollar las acciones necesarias para gestionar y resolver los requerimientos asociados a contratación, defensa judicial y extrajudicial, expedición de normas y conceptos, así como toda la gestión de cobro de la cartera de la Secretaría Distrital de Movilidad.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7589 - Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros Alcanzados** |
| 1 | Atender oportunamente el 100 % de las solicitudes radicadas en la Subsecretaría de Gestión Jurídica. | 100% | 100% | 100% | En el 2023, se llevaron a cabo de manera eficiente, rápida y transparente todos los trámites correspondientes a las solicitudes presentadas en la Subsecretaría de Gestión Jurídica. Todas estas solicitudes recibieron respuestas que tuvieron en cuenta los criterios y estándares establecidos por la entidad. Como resultado, se logró mejorar el servicio a los ciudadanos, al proporcionarles un servicio óptimo y de calidad en áreas legales, normativas, contractuales y disciplinarias. |
| 2 | Gestionar oportunamente el 100 % de las actuaciones relacionadas con la Representación Judicial de la entidad debidamente notificadas | 100% | 100% | 100% | En el 2023, se implementaron estrategias para agilizar los trámites y cumplir con las actividades programadas. Estas estrategias permitieron brindar a los ciudadanos un servicio rápido y adecuado a sus necesidades, gracias a la celeridad y transparencia en el desarrollo de las actividades de la Dirección de Representación Judicial.<br><br>Además, la dirección demostró capacidad de resiliencia frente al aumento de las acciones derivadas de la falta de atención a las solicitudes principalmente en procesos contravencionales por la detección electrónica de infracciones. En este sentido, se fortalecieron las competencias del equipo de abogados y se crearon espacios para generar conocimiento a partir de la experiencia adquirida en cada caso, tanto exitoso como desfavorable. Esto permitió optimizar la gestión de los procesos y escenarios, cumpliendo con las directrices establecidas a nivel nacional y distrital para proteger eficazmente los intereses litigiosos. |

| Proyecto 7589 - Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros Alcanzados** |
| 3 | Gestionar oportunamente el 100 % las solicitudes de consultas, conceptos y actos administrativos que sean puestos a consideración de la Dirección. | 100% | 100% | 100% | En el 2023, se realizó de manera efectiva y puntual la respuesta a las solicitudes y consultas de los ciudadanos, lo que resultó en una mejora en el servicio público. Además, se llevó a cabo una revisión exhaustiva y un control legal de los proyectos de actos administrativos, lo que contribuyó a generar transparencia y minimizar riesgos. |

| Proyecto 7589 - Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros Alcanzados** |
| 4 | Gestionar el 100 % de las solicitudes de contratación radicadas en la Dirección de Contratación. | 100% | 100% | 100% | En el 2023 se logró cumplir el 100% de las actividades programadas, ya que se gestionaron todas las solicitudes radicadas en la Dirección de Contratación que estaban relacionadas con procesos de selección, contratos de prestación de servicios y/o apoyo a la gestión, liquidación de contratos y acompañamiento en procesos sancionatorios. Gracias a esta gestión, la entidad pudo cumplir con su misión institucional y satisfacer las necesidades de las partes interesadas. |
| 5 | Realizar el 100 % de La Gestión de Cobro de las obligaciones que sean cobrables, en los términos previstos por el Manual de Cartera. | 100% | 100% | 100% | En la vigencia 2023, se logró cumplir al 100% con las actividades programadas gracias a las gestiones realizadas. Estas gestiones incluyeron actividades de cobro persuasivo mediante notificaciones personales por correo electrónico y certificado (masivas), llamadas y mensajes de texto, así como campañas de medios. También se llevaron a cabo emisiones de mandamientos de pago y su respectiva notificación. Todo esto se realizó siguiendo el debido proceso y los lineamientos establecidos en el PA05-M01 Manual de Cobro Coactivo de la SDM.<br><br>Gracias a todas estas acciones, se logró recaudar un monto de $263.472.892.728, lo que permite gestionar recursos económicos que se destinarán posteriormente a planes, programas y proyectos propios de la misión de la Secretaría, en coordinación con la Alcaldía Mayor de Bogotá, en beneficio de la ciudadanía. |

## SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA

## PROYECTO 7563 - FORTALECIMIENTO DE HERRAMIENTAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CORRUPCIÓN EN LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

**Objetivo General:** Fortalecer las herramientas de transparencia y de prevención en contra de la corrupción.

**Objetivos específicos:**

- Implementar un modelo de gestión que articule e impulse las herramientas de transparencia y prevención de la corrupción.
- Fortalecer el Subsistema Control Interno con el enfoque de mejora continua.

- Sensibilizar y apropiar a los colaboradores de la entidad en la práctica de los valores y principios de integridad institucionales.

## Avance físico y logros por meta:

| Proyecto 7563_Fortalecimiento de herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Certificar e implementar 1 sistema de gestión antisoborno | 1 | 1 | 100% | En el año 2023, se logró desarrollar las actividades correspondientes al sistema de Gestión Antisoborno, las cuales refuerzan el compromiso ético de la Secretaría Distrital de Movilidad en cuanto a la cero tolerancia frente a posibles actos de soborno. Esto contribuye a debilitar la posibilidad de llevar a cabo acciones irregulares en los procesos adelantados por la Secretaría, y fomenta una política de integridad y transparencia que genera confianza tanto en el sector como en la ciudadanía.<br><br>Las auditorías realizadas anualmente evaluando y siguiendo el SGAS permiten identificar si los procesos se están llevando a cabo de manera correcta. Si es necesario, se realizan ajustes al sistema de Gestión con el fin de garantizar su óptimo funcionamiento y mitigar el riesgo de llevar a cabo prácticas incorrectas.<br><br>En cuanto a los avances y logros obtenidos, se destacan los siguientes:<br><br>1.Definición y puesta en marcha de un plan de trabajo acorde a los requisitos de la norma ISO 37001.<br>2.Actualización de la matriz DOFA y caracterización de las partes interesadas.<br>3.Actualización de la matriz de riesgos de soborno.<br>4.Auditoría interna al SGAS.<br>5.Seguimiento de la matriz de riesgos de soborno por parte de la OCI.<br>6.Celebración de un evento antisoborno, en el cual expertos externos compartieron información sobre transparencia, antisoborno e integridad.<br>7.Realización de una auditoría externa de seguimiento a la certificación.<br>8.Organización de sesiones de sensibilización con la ciudadanía en los centros de servicio y VUS.<br><br>Con respecto al tema de SARLAFT, se actualizó la guía de riesgos institucional, se incluyó una metodología para este sistema, se publicó la primera versión del mapa de riesgos y se definieron roles y responsabilidades. Todo esto con el objetivo de fortalecer las acciones que previenen el lavado de activos y la financiación del terrorismo.<br><br>La entidad se compromete a actuar de forma transparente en todas sus actuaciones, tanto en lo relativo al SGAS como al SARLAFT. Todas estas actividades tienen como finalidad fortalecer la cultura de integridad y ética entre los colaboradores de la entidad y mostrar este compromiso a la ciudadanía.: |

| Proyecto 7563_Fortalecimiento de herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 2 | Implementar El 100 % De La Estrategia Anual Para La Sostenibilidad Del Subsistema De Control Interno | 100% | 100% | 100% | En el año 2023, se logró implementar el proceso de Control y Evaluación de la Gestión con el respaldo de la segunda línea de defensa. Se llevaron a cabo actividades que se enmarcaron en los cinco roles establecidos por el decreto 648 de 2017, los cuales están alineados con el Sistema de Control Interno. Estos roles incluyen el liderazgo estratégico, el enfoque a la prevención, la evaluación de la gestión del riesgo, la relación con entes de control y la evaluación y seguimiento.<br><br>En este sentido, se estableció el Plan Anual de Auditorías Internas (PAAI) para el año 2023 y se han llevado a cabo un total de 88 actividades distribuidas a lo largo de los cuatro trimestres del año. Estas actividades incluyen auditorías, informes de ley, seguimientos y evaluaciones programadas. Todo esto se ha realizado con el objetivo de dar a conocer las acciones de control llevadas a cabo, en línea con el principio de transparencia de la entidad. |
| 3 | Ejecutar 1 Estrategia Anual De Integridad | 1 | 1 | 100% | En la vigencia 2023, se logró consolidar las diferentes estrategias de fortalecimiento de integridad al interior de la SDM bajo el liderazgo del proceso de Direccionamiento Estratégico. El constante monitoreo del Plan Anticorrupción y de Atención a la Ciudadanía, la representación teatral sobre integridad, las actividades de la Semana de Integridad, la socialización de los principios y valores de integridad, así como los retos de la Senda de Integridad en los que se participó activamente, permitiendo que los colaboradores de la entidad reconozcan la importancia de trabajar y prestar sus servicios con transparencia y siempre enfocados en la lucha contra la corrupción. Esto ha mejorado la satisfacción de los grupos de valor y partes interesadas. Además, se llevó a cabo la rendición de cuentas 2023 en una audiencia pública y se publicó el informe en la página web de la entidad. |

## PROYECTO 7568 - FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

**Objetivo General:** Fortalecer los servicios logísticos, corporativos, de infraestructura y el recurso humano de la Secretaría Distrital de Movilidad.

**Objetivos Específicos:**

- Asegurar el soporte técnico y profesional a la estructura administrativa de la entidad para garantizar la adecuada operación de la Entidad bajo parámetros de oportunidad y calidad.
- Incorporar acciones de mejora del Sistema Integrado de Gestión y de Calidad de la Secretaría Distrital de Movilidad con el fin de generar resultados acordes con el

PDD y que resuelvan las necesidades y problemas de los ciudadanos.

- Garantizar la prestación de los servicios corporativos para el adecuado funcionamiento de la entidad, generando herramientas que permitan la cualificación de los procesos y el mejoramiento continuo.
- Lograr que se disponga de recursos logísticos y financieros suficientes para adelantar actividades que conlleven a preservar el buen estado de las instalaciones físicas de las sedes de la Secretaría, con el fin de brindar las condiciones óptimas organizacionales que permitan su adecuada funcionalidad. para mejoramiento de la infraestructura de todas las sedes de la entidad.
- Realizar las actividades que le permitan a la Entidad obtener certificación EFR1000 correspondiente a la implementación del Modelo de Gestión de Empresas Familiarmente Responsable, así como el desarrollo del Plan de Bienestar Social y Mejoramiento del Clima Institucional y del Plan Institucional de Capacitación.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7568_Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros avances y dificultades** |
| 1 | Soportar El 100 % De Los Procesos Estratégicos, Apoyo Y Evaluación De La Secretaría Distrital De Movilidad | 100% | 100% | 100% | Para la vigencia 2023, se ha fortalecido la capacidad del talento humano de la Subsecretaría de Gestión Corporativa a través de la contratación de personal de apoyo a la gestión. Esto ha permitido respaldar de manera efectiva los procesos estratégicos, de apoyo y evaluación. Además, se ha logrado mantener la disponibilidad de los servicios ofrecidos.. |
| 2 | Implementar El 100 % De La Estrategia Anual Para La Sostenibilidad De La Gestión Ambiental | 100% | 100% | 100% | Para la vigencia 2023, se logró la visibilización de las acciones ambientales a través del cumplimiento de las actividades programadas, integrando y armonizando las inversiones del cuatrienio con los objetivos y estrategias del Plan de Gestión Ambiental Distrital.<br><br>Es importante destacar que se continuó brindando el servicio de recolección de residuos peligrosos en la entidad, con el objetivo de garantizar su correcta disposición final. También se llevaron a cabo sensibilizaciones sobre ahorro de energía, consumo de agua y adecuada generación de residuos, brindando pautas a los colaboradores de la entidad para un uso adecuado de los recursos tanto dentro como fuera de la SDM.<br><br>Adicionalmente, se prorrogó el Acuerdo de Corresponsabilidad con la Asociación de Recicladores Puerta de Oro y se contrató el servicio de RESPEL con Ecocapital. Se realizó el reporte trimestral del Plan de Acción Interno de la UAESP, donde se informa sobre la gestión de residuos aprovechables.<br><br>Por otro lado, se cumplió con el programa de comunicaciones, divulgando información sobre los diferentes programas ambientales de la entidad. |
| 3 | Realizar El 100 % De Las Actividades Del Sistema De Seguridad Y Salud En El Trabajo Que Le Permitan A La Entidad Obtener La Certificación Iso 45001 | 100% | 100% | 100% | En el año 2023 se logró mejorar y fortalecer el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) mediante la realización de una auditoría de seguimiento a la certificación ISO 45001 y la adquisición de servicios y software. Esto resulta en una prestación del servicio segura y saludable para la ciudadanía, al mismo tiempo que se optimizan los recursos y se facilita el acceso y la trazabilidad de la información del SG-SST. |

| Proyecto 7568_Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros avances y dificultades** |
| | | | | | La adquisición de elementos para dotar los botiquines y puntos de primeros auxilios permitirá brindar una atención adecuada en situaciones de emergencia, preservando la vida de los colaboradores y los ciudadanos que se encuentren dentro de las instalaciones de la Entidad. La contratación de la intervención en los factores de riesgo psicosocial permitirá mejorar las condiciones de salud y trabajo, implementando acciones que ayuden a prevenir patologías derivadas del estrés ocupacional. Esto conlleva a un mejor desempeño y mejores relaciones sociales, lo cual se traduce en una mejor prestación del servicio para la ciudadanía y la creación de entornos de trabajo más saludables para los colaboradores de la SDM.<br><br>La contratación del servicio de aplicación y resultados de pruebas psicotécnicas en línea para evaluar competencias comportamentales e integridad contribuye a fortalecer el capital humano y a satisfacer las necesidades institucionales en busca de la mejora continua y la excelencia en el servicio a la ciudadanía. La adquisición de Equipo de Protección Personal (EPP) busca proteger a los colaboradores de posibles accidentes laborales que puedan ocurrir durante el desarrollo de sus actividades.<br><br>Hasta la fecha del año 2023, se ha llevado a cabo el 100% de las contrataciones programadas, lo cual significa una prestación del servicio segura y la creación de entornos de trabajo más seguros y saludables para los colaboradores. Esto contribuye a la mejora continua del desempeño en Seguridad y Salud en el Trabajo. |

| Proyecto 7568_Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros avances y dificultades** |
| 4 | Implementar El 100 % De La Estrategia Anual Para La Sostenibilidad Del Sistema De Gestión De Calidad | 100% | 100% | 100% | En 2023 se adquirió un software para gestionar el MIPG, como herramienta para potenciar, centralizar y estandarizar el seguimiento y monitoreo de los diferentes componentes como: los planes institucionales, riesgos, documentación, sistemas de gestión, entre otros. De este software se ha avanzado de conformidad con el cronograma. Se recibió la recertificación de la entidad en la norma ISO 9001:2015. Se desarrolló la semana MIPG, con la participación de más de 700 colaboradores de la entidad en los diferentes escenarios virtuales y presenciales diseñados para sensibilizar sobre las políticas del MIPG. Se presentó al equipo técnico el balance de las actividades realizadas para fortalecer el Modelo y su impacto en los grupos de interés. Por otra parte, con el objetivo de fortalecer el Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo, se adquirió un servicio de consulta web de listas restrictivas, lo que permitirá maximizar la debida diligencia y reducir los tiempos de búsqueda para estructuradores, supervisores y demás personas involucradas en el sistema. Se han aprobado los diferentes documentos del SGC e inició la revisión y socialización de los planes 2024. |

| Proyecto 7568_Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros avances y dificultades** |
| 5 | Mantener En Un 100 % La Prestación De Los Servicios Administrativos Para Garantizar El Adecuado Funcionamiento De La Entidad. | 100% | 100% | 100% | En el transcurso de 2023, se aseguró la continuidad de los servicios de aseo y cafetería, con el objetivo de mantener condiciones sanitarias adecuadas tanto para los usuarios internos como para los ciudadanos que necesiten realizar trámites y recibir servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad. Además, se ha garantizado la operación de los servicios de transporte y vigilancia en la institución, lo que proporciona condiciones de seguridad y movilidad para los colaboradores presentes en las diferentes sedes.<br><br>Adicionalmente, la entidad cuenta con servicio de telefonía móvil en áreas relacionadas con su misión, lo cual asegura que las actividades propias de su funcionamiento se realicen de manera continua. Entre estas actividades se destaca el cobro coactivo, el cual se lleva a cabo mediante llamadas y/o citaciones a ciudadanos que necesiten adelantar trámites en la entidad. |
| 6 | Mejorar El 60 % De La Infraestructura Física De Las Sedes De La SDM. | 10% | 10% | 100% | En el año 2023 se llevaron a cabo actividades de mejora, mantenimiento y conservación de la infraestructura física en las sedes de Chicó, Calle 13, Patio 4 y Paloquemao. Estas actividades permitieron adecuar y entregar mejores espacios de trabajo para los colaboradores de la SDM, incluyendo la implementación de espacios de trabajo inteligentes, salas de reuniones más iluminadas y equipadas con elementos tecnológicos. Además, se realizó una adecuación en la sede Calle 13 para la implementación de un gimnasio, lo cual contribuye al adecuado desarrollo de las actividades institucionales y al bienestar de los colaboradores en todas las sedes. Asimismo, se llevó a cabo un proceso de saneamiento básico en los patios de la entidad, incluyendo la realización de actividades de salubridad en los baños de las sedes, tanto para uso de los colaboradores como para los ciudadanos que realicen trámites dentro de estas instalaciones. Adicionalmente, se realizó el proceso de contratación para la adquisición de elementos electrónicos y mobiliario, con el objetivo de contar con espacios en buenas condiciones para el disfrute de los usuarios internos de la SDM. |

| Proyecto 7568_Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros avances y dificultades** |
| 7 | Obtener El 80 % De Satisfacción De Los Funcionarios En Las Actividades Desarrolladas En El Plan De Bienestar Social Y Mejoramiento Del Clima Institucional | 80% | 82% | 102% | En el año 2023, se llevaron a cabo diferentes actividades dentro del plan de Bienestar, tales como el día de la familia, la inauguración de las Olimpiadas deportivas, el día de la madre, del padre y del niño, así como las vacaciones recreativas en el mes de julio. También se realizó el Torneo de las diferentes disciplinas de las Olimpiadas y se llevó a cabo la Celebración del Día del Conductor. Además, se realizaron detalles para la celebración de cumpleaños de los funcionarios de enero a septiembre, se llevó a cabo una feria de vivienda, una Semana Cultural, el Cierre de Gestión, la Celebración de Halloween y el Reconocimiento a los mejores funcionarios.<br><br>También se implementó el Programa Prepensionados, se organizaron Vacaciones Recreativas, se ofrecieron talleres para adolescentes y talleres de manualidades. Por último, se realizaron las Novenas Navideñas.<br><br>Estas actividades han generado espacios de conocimiento, esparcimiento e integración tanto familiar como laboral. Se ha propiciado una sana convivencia en un clima laboral ameno que fomenta la interrelación entre la Entidad, los compañeros de trabajo, los funcionarios y sus familias.<br><br>Como resultado de estos esfuerzos, se obtuvo la recertificación del Sistema de Gestión EFR en el nivel de excelencia B+ por tres años. |

## PROYECTO 7570 - ACTUALIZACIÓN, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES PARA LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

**Objetivo General:** Fortalecer y sostener las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para promover el uso y aprovechamiento de nuevas tecnologías que consoliden a la Secretaría Distrital de Movilidad como una entidad competitiva, en un entorno de confianza digital.

**Objetivos Específicos:**

- Fortalecer las capacidades de gestión de T.I. y Proveer una Infraestructura de TI confiable y segura que mejore la gestión de movilidad en sus procesos internos y de cara al ciudadano, y que permitan la continuidad del negocio.
- Establecer y Promover las bases institucionales para el uso, fortalecimiento, aprovechamiento y sostenibilidad de las TIC en la Entidad, en el sector y con los diferentes actores sociales.
- Contribuir e impulsar el desarrollo y la transformación digital de la entidad y del sector en el marco de la política de Gobierno Digital.

## Avance físico y logros por meta:

| Proyecto 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros , avances y dificultades** |
| 1 | ortalecer Y Actualizar ) % La Plataforma cnológica De La SDM ura Asegurar La peración Y La ontinuidad De Los ervicios stitucionales. | 20% | 20% | 100% | Durante la vigencia 2023, en términos de fortalecimiento de la plataforma tecnológica, se ha asegurado el licenciamiento del software de virtualización para máquinas virtuales basadas en núcleo (KVM), que es un hipervisor de código abierto type-1 (bare-metal). Esta opción permite que los sistemas host, como Oracle Linux 8, de la Entidad puedan hospedar múltiples máquinas virtuales (VM) o invitados cuando se ejecutan en hardware compatible. Además, se han asignado recursos para fortalecer la estrategia de trabajo inteligente de la Entidad, lo que ha permitido ampliar la cobertura del trabajo híbrido en la sede de Paloquemao y se ha adquirido el recurso técnico necesario para implementar la estrategia institucional de Petfriendly. También se mantiene el conjunto de direcciones IPv6, que asegura la presencia de la Entidad en internet, utilizando el protocolo de comunicación internacionalmente válido, y se mejora la disponibilidad y eficacia de los servicios de red con la nueva plataforma de switches centrales para el Data Center principal, los cuales están configurados e instalados en alta disponibilidad. Esto garantiza a los ciudadanos la disponibilidad de los servicios a través de los portales web de la Entidad en lo que respecta al protocolo de comunicaciones. Además de esto, se renovó el soporte para la herramienta de gestión de los servicios de TI de la Entidad y se contrató el servicio de soporte premier para todos los productos de Microsoft. Por último, los equipos de la Entidad han sido equipados con cámaras web. |

| Proyecto 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros , avances y dificultades** |
| 2 | Contar Con 1 Documento Actualizado Que Sea El Hilo Conductor, Que Oriente La Transformación Digital De La Entidad A Través De La Construcción De Sistemas De Información, Nuevos Servicios Digitales, Interoperabilidad Y Mayor Interacción Con Los Usuarios Y Ciudadanos De Bogotá Región. | 0,27 | 0,27 | 100% | En la vigencia 2023, La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un documento importante llamado Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI). Este plan se mantuvo actualizado en sus actividades, presupuestos y metas, y ha sido una herramienta fundamental para seguir buenas prácticas en el logro de la estrategia de TI establecida por la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (OTIC) durante este periodo. Además, el PETI ha sido diseñado para articular la estrategia de TI con las líneas estratégicas de la entidad y mejorar la prestación de los servicios tecnológicos ofrecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. Ya que este es el hilo conductor que guía la transformación digital de la entidad a través de la construcción de sistemas de información, nuevos servicios digitales, interoperabilidad y mayor interacción con los usuarios y ciudadanos de la región de Bogotá. |
| 3 | Asegurar 100 % De Funcionamiento Del Sistema Integrado De Información Sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR) La Disposición De La Información De Manera Accesible, Confiable Y Oportuna. | 28% | 28% | 100% | En la vigencia 2023, se logró contar con el soporte y mantenimiento que garantizan el funcionamiento del software de modelación de demanda de viajes más completo, flexible y capaz disponible en el mercado, así como del software para manejo de tráfico. Además, la entidad ha mantenido las herramientas necesarias para garantizar un teletrabajo seguro, proporcionando a los funcionarios la familiaridad y compatibilidad con diferentes sistemas operativos Windows. Esto se ha logrado mediante la renovación del licenciamiento de escritorios virtuales, Office 365, bases de datos Oracle y un servicio de análisis de datos de Microsoft. Dicho servicio está orientado a proporcionar visualizaciones interactivas y capacidades de inteligencia empresarial con una interfaz lo suficientemente simple como para que los usuarios de la Secretaría Distrital de Movilidad puedan crear sus propios informes y paneles, y ponerlos a disposición en la WEB del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano -SIMUR.<br><br>Además, con la contratación del servicio de nube, se fomenta en la entidad el diseño de aplicaciones para trabajar en la nube, lo cual hace que estas sean más flexibles y accesibles. |

| Proyecto 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros , avances y dificultades** |
| 4 | Mantener 97 % De Disponibilidad De Los Servicios Tecnológicos De La Secretaría Distrital De Movilidad | 97% | 97% | 100% | En la vigencia 2023 se logró contar con el respaldo de reconocidos fabricantes de tecnología a nivel mundial, como DELL, IBM, PALOALTO, LENOVO y VERITAS NETBACKUP. Estas empresas, al ofrecer sus servicios directos como fabricantes, garantizan la disponibilidad de los equipos activos de red, la solución de almacenamiento SAN de la entidad y los equipos de seguridad perimetral de la red, lo cual contribuye significativamente a mantener disponible la plataforma tecnológica. Además, se cuenta con un operador tecnológico que se encarga de la gestión, administración y operación de la plataforma tecnológica de información y comunicaciones de la Entidad, brindando servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, soporte técnico y atención de requerimientos de usuario. Los especialistas del operador tecnológico tienen herramientas que les permiten monitorear constantemente y en línea el estado de la red y los componentes de la infraestructura de equipos activos de red.<br><br>Adicionalmente, se cuenta con el servicio de actualización, mantenimiento y una bolsa de horas a monto agotable para el Sistema de Información Kactus, el cual administra los pagos a los funcionarios y colaboradores de la Entidad.<br><br>Por último, se cuenta con el servicio de comunicaciones de datos mediante canales dedicados entre las diferentes sedes de la Secretaría Distrital de Movilidad y servicios de soporte. |

| Proyecto 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros , avances y dificultades** |
| 5 | Desarrollar Y Fortalecer El 100 % De Los Sistemas De Información Administrativos De La Entidad Para Soportar La Operación Interna Administrativa Y De Gestión Institucional. | 25% | 25% | 100% | En la vigencia 2023, Para la operación interna, administrativa y de gestión institucional se cuento con un buen servicio de cobertura para los funcionarios y colaboradores de la Entidad proporcionando varios productos de Google con el nombre de dominio personalizado para la entidad; esto es aplicaciones web con funciones similares a las suites ofimáticas tradicionales, incluyendo Gmail, Meet, Drive, Docs., entre otros.<br>Así mismo, para desarrollar y fortalecer los sistemas de información administrativos de la Entidad, se contó con un proveedor para realizar el mantenimiento, desarrollo e implementación de software y aplicaciones; también se cuenta con los servicios de profesionales encargados de desarrollo implementación, integración, parametrización, soporte, mantenimiento, control de cambios, pruebas, ajuste y puesta en producción ; también los servicios para realizar las actividades de transferencia de conocimiento y puesta en funcionamiento del software de las plataformas y sistemas de información institucionales que permitan consolidar y robustecer la operación, administración y gestión interna de la entidad. Unido a lo anterior la Entidad puede generar documentos y comunicaciones firmadas digitalmente y estampadas cronológicamente con toda la seguridad de la identificación de los remitentes. |
| 6 | Desarrollar Y Fortalecer El 100 % De Los Sistemas De Información Misionales Y Estratégicos A Cargo De La OTIC Para Que Sean Utilizados Como Habilitadores En El Desarrollo De Las Estrategias Institucionales Y Sectoriales. | 25% | 25% | 100% | En la vigencia 2023, se logró utilizar los sistemas de información misionales y estratégicos como habilitadores en el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales. Para ello, se cuenta con los servicios de un proveedor encargado de realizar el mantenimiento, desarrollo e implementación de software y aplicaciones. Asimismo, se cuenta con servicios profesionales para brindar apoyo en la puesta en marcha, despliegue, gestión, seguimiento a la operación y administración de nuevas plataformas y sistemas de información que permiten el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales en la Secretaría Distrital de Movilidad. Estos servicios hacen uso de herramientas de virtualización de sistemas operativos y cargas de trabajo.<br><br>En cuanto al Sistema de Información Georreferenciado, se dispone de un esquema de licenciamiento, soporte y asesoría (soporte ELA), el cual incluye un conjunto ilimitado de software, mantenimiento, acompañamiento en sitio especializado, soporte premium y capacitación. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 | Desarrollar Y Fortalecer El 100 % De Iniciativas Que Impulsen La Cultura Digital, El Fortalecimiento Organizacional, El Teletrabajo Y Proyectos De Innovación Con Uso De Tic, Que Solucionen Retos Y Problemáticas En La Secretaría | 25% | 25% | 100% | En 2023, se logró fortalecer la cultura digital, el teletrabajo y los proyectos de innovación con el uso de las TIC en la entidad. Para esto, se adquirieron elementos físicos como cámaras y diademas, que apoyan la gestión tecnológica necesaria para trabajar de manera inteligente. Asimismo, se implementó un nuevo servicio de pasarela de pagos integrado a los sistemas de información y servicios, para solucionar retos y problemáticas en la Secretaría Distrital de Movilidad y mejorar la institución y los sistemas de información. Todo esto se complementa con los servicios de mantenimiento, desarrollo e implementación de soluciones informáticas mediante el modelo de fábrica de software. Como último detalle, los equipos de la entidad se han equipado con auriculares tipo diadema. |

| Proyecto 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | %de cumplimiento | Logros , avances y dificultades |
| 8 | mplementar El 100 % e La Estrategia Anual ura La Sostenibilidad el Subsistema De estión Seguridad De Información En La ntidad. | 25% | 25% | 100% | En el año 2023 se logró, en relación al Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, la actualización de la política de seguridad de la entidad. Además, se consolidaron los activos de información de los diecisiete (17) procesos de la entidad y se implementaron servicios de monitoreo de seguridad de infraestructura e información, así como la protección de los usuarios finales. También se está llevando a cabo la implementación del plan de recuperación de desastres (DRP).<br><br>Por otro lado, se mantuvo actualizada la metodología de riesgos del SGSI, cuyo alcance fue aprobado y publicado en la página web de la entidad. Además, se actualizaron los requisitos de las partes interesadas en el Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, así como el contexto estratégico del sistema y su inclusión en el manual de MIPG de la entidad.<br><br>Cabe destacar que la entidad logró obtener las certificaciones ISO 27001 e ISO 22301:2019 para los sistemas de gestión de seguridad de la información (SGSI) y de gestión de la continuidad del negocio respectivamente. |

## PROYECTO 7574 - FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DOCUMENTAL DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

**Objetivo General:** Generar las herramientas de gestión documental necesarias para el manejo y acceso eficiente, efectivo, oportuno y seguro de la información que maneja la Secretaría Distrital de Movilidad.

**Objetivos Específicos:**

- Fortalecer los instrumentos archivísticos, (manuales, guías y procesos de sensibilización en temas de gestión documental) de la SDM.
- Implementar software de gestión documental transversal para toda la SDM.
- Crear un archivo centralizado y organizado (en la Subsecretaría de Gestión Corporativa) que permita su debida administración y manejo de la gestión documental.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7574_Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Actualizar E Implementar 8 Instrumentos Archivísticos Existentes Y Actualizados En La Secretaría Distrital De Movilidad | 1,4 | 1,4 | 100% | Para lo corrido de la vigencia 2023,, se mantuvo al personal auxiliar y profesional de apoyo para continuar con la actualización y/o creación de instrumentos y documentos archivísticos, como la Tabla de Retención Documental (TRD), Tablas de Valoración Documental, Banco Terminológico, Tablas de Control de Acceso, Política de Gestión Documental, Procedimiento de Transferencias Secundarias, Procedimiento de Eliminación, Modelo de Requisitos para la Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo (MOREQ), Sistema Integrado de Conservación (SIC).<br><br>Asimismo, se actualizó y aprobó el Plan Institucional de Archivos (PINAR) por el comité institucional de Gestión y Desempeño, y se respondieron las observaciones realizadas por el Archivo de Bogotá en relación a la solicitud de actualización de la TRD del Decreto de Creación 567 de 2006. El objetivo de esto es formalizar las tablas de retención para estructurar, organizar y racionalizar la información de la Entidad. |
| 3 | Atender el 100% de los requerimientos<br><br>de soporte técnico de los usuarios del software de gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad. | 28,45% | 28,454% | 100% | En la vigencia 2023, se brindó soporte funcional de la Plataforma a los usuarios internos que lo solicitaron, con la atención de los requerimientos de ORFEO, permitiendo así una mejor atención a los requerimientos y necesidades de la ciudadanía. |
| 4 | Tercerizar El 100 % De La Custodia Del Archivo Documental Correspondiente<br><br>Al Fondo Acumulado De La SDM. | 20% | 20% | 100% | En la vigencia 2023, La Secretaría Distrital de Movilidad llevó a cabo un seguimiento constante al proceso de organización documental de las diferentes dependencias de la Entidad, además de garantizar la custodia del acervo documental del Fondo Documental Acumulado de la SDM. Es importante destacar que, gracias a la centralización de los documentos, se logró optimizar los espacios dentro de la entidad, en consonancia con la implementación del modelo de trabajo inteligente. De esta manera, se cuenta con un equipo especializado para el tratamiento archivístico de la información.<br><br>Es digno de resaltar que durante este periodo se clasificaron y agruparon 50.000 radicados de la Serie Gestión de Cobro, lo cual ha contribuido a asegurar la precisión de la información relacionada con el proceso coactivo de la Entidad. |

| Proyecto 7574_Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **%de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 5 | Organizar Y Digitalizar El 100 % De Los Archivos Documentales De La SDM De Acuerdo A Las TRD O TVD. | 23,3% | 23,3% | 100% | En la vigencia 2023, se llevó a cabo la eliminación documental de la serie documental Historial de vehículos y Patio Sur, conforme a la normatividad archivística, que establece los tiempos de conservación de la información producida para el conocimiento de la ciudadanía. Además, gracias a la tercerización del servicio de correspondencia, la entidad logró gestionar aproximadamente 160.000 comunicaciones, garantizando así una notificación satisfactoria y eficiente de las acciones tomadas (comparendos, multas, cobro coactivo, entre otros) tanto para la ciudadanía como para los grupos de interés. Por otro lado, durante el periodo vigente, se subieron a ORFEO un total de 91.305 imágenes que corresponden a 8.122 expedientes digitales del proceso de contravenciones. |

## PROYECTO 7581
## FORTALECIMIENTO DE LA COMUNICACIÓN Y LA CULTURA PARA LA MOVILIDAD COMO ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS Y PEDAGÓGICOS DEL NUEVO CONTRATO SOCIAL EN BOGOTÁ

**Objetivo General:** Propiciar transformaciones culturales entre los diferentes actores viales que intervienen en la movilidad del distrito capital.

**Objetivos Específicos:**

- Definir metodologías de alto impacto para promover una cultura ciudadana para la movilidad.
- Fortalecer la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los diferentes actores viales.
- Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente a los contenidos de los mensajes y el impacto que puedan generar en la ciudadanía.
- Definir y desarrollar, de manera articulada a nivel intra e interinstitucional, estrategias de cultura ciudadana para la movilidad.
- Aumentar el conocimiento y apropiación de la normativa de tránsito y transporte, a través de los diferentes canales y estrategias de comunicación, pedagogía y educación vial.

**Avance físico y logros por meta:**

| Proyecto 7581_Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Diseñar<br><br>Y Evaluar El 100 % De Una Metodología De Alto Impacto Frente A Cultura Ciudadana Para La Movilidad | 30% | 30% | 100% | A continuación, se presentan los avances y logros de la vigencia, frente a la meta:<br><br>3 campañas, así:<br>1.Un Pedido por la vida<br>2.No más muertes en la vía<br>3.#NiCincoMinuticos<br><br>Con la ejecución de la metodología de acción en calle establecida para "#NiCincoMinuticos", se logró llegar a 4933 ciudadanos en los espacios de intervención, logrando una reducción del 26% y 15% en el mal estacionamiento en andenes y vías.<br><br>"Con No Más Muertes en las Vías", se impactó a 83.764 personas, logrando aumentar el reconocimiento de las cifras de mortalidad en la siniestralidad vial en Bogotá del 28% al 94% al finalizar la pedagogía.<br><br>Se llevaron a cabo 3.215 acciones pedagógicas, frente a la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público. Con una participación total de 207.212 ciudadanos y ciudadanas, en diferentes escenarios:<br><br>1.Empresas y entidades: 1.808 acciones, con una participación de 49.012 ciudadanos.<br>2.Instituciones educativas: 557 acciones, con la participación de 71.905 ciudadanos y ciudadanas.<br>3.Acciones en vía: 850 actividades, con una colaboración de 86.355 ciudadanos.<br><br>Se logró un impacto positivo en la ciudadanía, gracias a la implementación de propuestas innovadoras, información actualizada y atención a las necesidades identificadas en los diferentes escenarios en los que se llevaron a cabo las acciones de cultura para la movilidad.<br><br>Se realizó una medición de la satisfacción del servicio prestado en empresas y entidades (2.939) e instituciones educativas (713), en la que participaron un total de 3.756 personas. Para el cuarto trimestre de 2023, logramos aumentar el porcentaje de satisfacción al 96%, lo que representa un incremento de 5 puntos porcentuales respecto al último trimestre del año anterior (91% en el primer trimestre del 2023).. |

| Proyecto 7581_Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 2 | Implementar El 100 % De Las Estrategias De Cultura Ciudadana Definidas Para El Sistema De Movilidad Con Enfoque Diferencial, De Género Y Territorial. | 30% | 30% | 100% | Durante la vigencia 2023, se llevaron a cabo 3215 acciones para reducir los siniestros viales, en las cuales participaron 207272 personas. También se diseñaron y actualizaron 11 actividades pedagógicas. En cuanto al instrumento de medición, se logró incrementar la cantidad de personas que realizaron pruebas antes y después de las actividades, alcanzando una muestra de 2665.<br><br>En la campaña #NiCincoMinuticos, se identificaron puntos de incidencia de "mal parqueo" en las localidades Usaquén, Chapinero y Teusaquillo. Por su parte, la campaña No Más Muertes en las Vías intervino en las localidades Usaquén, Chapinero, Santafé, San Cristóbal, Kennedy, Engativá, Barrios Unidos, Teusaquillo y Candelaria. Para evaluar los impactos en la ciudadanía, se adelantó una prueba de los 5 instrumentos de evaluación de la campaña #NiCincoMinuticos durante 20 jornadas. Durante estas jornadas, se logró mover el 43%, 62% y 51% de los vehículos mal estacionados en las vías, durante las actividades educativas. Como resultado, se obtuvo una reducción del 26% en la ocupación de los andenes y un 15% en la ocupación de las vías por parte de los vehículos mal estacionados.<br><br>En cuanto a la campaña No Más Muertes en las Vías, el reconocimiento de la velocidad como el principal factor de riesgo en la siniestralidad vial pasó del 47%, antes de la intervención, al 80% al finalizar el recorrido pedagógico por las cabinas. Los ciudadanos (52%) terminaron la intervención en calle enunciando que 0 muertes son aceptables, reduciéndose el porcentaje de quienes pensaban que más de 1.000 muertes eran aceptables: pasando de 9,3% previo a la intervención al 3% |
| 3 | Implementar Y Evaluar El 100 % De Las Campañas De Cultura Para La Movilidad Diseñadas. | 30% | 30% | 100% | Durante la vigencia 2023, se alcanzaron los siguientes avances y logros:<br><br>*Diseño de 2 campañas: "No más Muertes en la vía" y "#NiCincoMinuticos" (re-diseñado).<br>*Implementación de 3 campañas: "Un Pedido por la vida", impactando a 49 personas en la vía; "No más muerte en la vía", llegando a 83.764 ciudadanos y aumentando el reconocimiento de las cifras de mortalidad en la siniestralidad vial en Bogotá del 28% previo a la intervención al 94%; y "NiCincoMinuticos", llegando a 4.933 personas y logrando una reducción del 26% y 15% en el mal parqueo en andén y vía.<br><br>Para la campaña "No Más Muertes en las Vías", se implementaron sondeos para cabina (museo rodante: componentes en calle de la estrategia) con el fin de recopilar información ex ante y ex post, para determinar los resultados de la campaña, los conocimientos adquiridos y los cambios en las percepciones sobre la seguridad vial y el cuidado de la vida en la movilidad. En total se aplicaron 1,645 sondeos en esta campaña.<br><br>Por otro lado, la campaña "#NiCincoMinuticos inició su piloto de evaluación con 816 sondeos aplicados. Estas metodologías de evaluación implementadas permitieron a los ciudadanos obtener información precisa sobre los |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | resultados de las campañas, el cumplimiento de indicadores y la verificación de los cambios en las percepciones, conocimientos y comportamientos de los ciudadanos. |

| Proyecto 7581_Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 4 | Ejecutar<br><br>Y Evaluar El 100 % De Las Estrategias De Pedagogía Y Educación Vial Diseñadas | 30% | 30% | 100% | En los corrido de la vigencia se obtuvieron los siguientes avances y logros:<br><br>1.Se llevaron a cabo 3215 acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía frente a la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público. Estas acciones contaron con una participación total de 207272 ciudadanos y ciudadanas, en diferentes escenarios:<br><br>a. En empresas y entidades se realizaron 1808 acciones, con una participación de 49012 personas.<br><br>b. En instituciones educativas se llevaron a cabo 557 acciones, con una participación de 71905 ciudadanos y ciudadanas.<br><br>c. Las acciones en vía comprendieron 850 actividades, con una participación de 86355 ciudadanos y ciudadanas.<br><br>2.Se evaluaron las acciones pedagógicas desarrolladas en empresas y entidades (4296), instituciones educativas (306) y promotores escolares (221) y en vía (2665); en total, 4823 personas participaron en los procesos de medición en empresas entidades e instituciones educativas. Esta evaluación permitió monitorear los procesos pedagógicos desarrollados al aplicarse a una muestra representativa de la población.<br><br>3.También se realizó una medición de la satisfacción en empresas y entidades (3022) e instituciones educativas (718), en la que participaron 3849 personas. El porcentaje de satisfacción aumentó hasta alcanzar el 96%. En el primer trimestre del 2023 se obtuvo un porcentaje del 91%, lo cual representa un incremento de 5 puntos porcentuales con respecto al último trimestre del año anterior. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Desarrollar<br><br>El 100 % Del Plan Estratégico De Comunicacion e s Y Cultura Para La Movilidad | 30% | 30% | 100% | Durante el año 2023 se implementó el Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:<br><br>*Se llevaron a cabo un total de 92 ruedas de prensa, en las cuales se logró una convocatoria exitosa y la presencia constante de representantes de los medios de comunicación. En el 90% de estas ruedas de prensa, la vocera principal fue la Secretaria de Movilidad, seguida por los subsecretarios.<br><br>*Se enviaron un total de 455 boletines de prensa, proporcionando información relevante a los medios de comunicación para que la transmitieran a la opinión pública. Estas actividades se llevaron a cabo en diversos espacios, como la propia entidad, estudios de televisión, cabinas de radio y espacios públicos, permitiendo así responder a las inquietudes de los periodistas en relación con temas de movilidad.<br><br>*Se realizó un monitoreo diario a los medios de comunicación, lo cual permitió conocer el enfoque noticioso que tienen las publicaciones relacionadas con el sector de la movilidad, así como identificar los temas más frecuentes en la agenda informativa.<br><br>*Se logró avanzar en la comprensión de las percepciones de los ciudadanos en general y de los actores específicos de la movilidad, a través de campañas y acciones pedagógicas, entre otros componentes del Plan de Comunicaciones.<br><br>*En cuanto a la encuesta de comunicación interna, se registró una apropiación de contenidos del 96.46%, contando con la participación de 1.061 colaboradores y colaboradoras. |

## 4. LOGROS SOBRE METAS DEL PLAN DE DESARROLLO 2020 -2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"

La Secretaría Distrital de Movilidad a través de los proyectos de inversión tiene a su cargo 23 Metas Plan de Desarrollo. Estas están asociadas a los Programas 1, 35, 49, 51 y 56 del Plan de Desarrollo Distrital. A continuación, el seguimiento a diciembre de 2023:

| Programa 1_ Subsidios y transferencias para la equidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7596_ Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 1 | Diseñar<br><br>e implementar 4 fuentes<br><br>de fondeo para el SITP y el Sector Movilidad | 4 | 4 | 100% | En lo corrido del plan de Desarrollo 2020- 2023 se han implementado cuatro fuentes de fondeo:<br>1. Pago voluntario por acceso a zona con restricción, autorizado mediante el Plan Nacional de Desarrollo, y el Decreto Distrital 749 de 2019. Desde su implementación se ha recaudado $ 630.636 millones de pesos con corte noviembre 30 de 2023. Su recaudo inició en 2020, sin embargo, la coyuntura de la pandemia, el levantamiento de la media de pico y placa, y otros factores, hicieron que no se recaudara lo esperado en el 2021. Sin embargo, con la Resolución 83464 de 2021 se dio inicio a la implementación de la fase 2, en la cual se introdujo la posibilidad de pago diario y mensual, que se vio reflejada de manera positiva en el recaudo de los primeros meses del 2022.<br>2. Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito, autorizada por el artículo 94 del Acuerdo 761 de 2020, el cual señaló lo siguiente: Toda entidad y/o persona natural o jurídica del derecho privado que solicite a la SDM derechos de tránsito, tales como: Planes de Manejo de Tránsito, estudios de tránsito, estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, estudios de atención y demanda a usuarios y los trámites para su recibo, deberá asumir los costos según corresponda en cada caso, conforme a la metodología que se establezca que incluirá criterios de eficiencia, eficacia y economía. Dichas tasas fueron definidas e implementadas mediante Resolución No. 081 del 1º de febrero de 2021 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad. No obstante, el Juzgado Cuarenta y Tres (43°) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá, declaró la nulidad del artículo 94 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 y de la Resolución 081 de febrero 1° de 2021 (Expediente 11001-33-37-043-2021-00051-02). A noviembre 2023 se han recaudado $ 11.425 millones de pesos.<br>3. Fuente Tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas: se encuentra autorizada mediante el Acuerdo Distrital 695 de 2017, su implementación se inició en 2021 y la captación de excedentes para el Fondo de Estabilización Tarifaria se proyecta para 2023. Con su puesta en operación, se proyectan ingresos que cubran la remuneración al operador del servicio, el mantenimiento de la infraestructura, la implementación de zonas de parqueo y los excedentes mencionados para el SITP. Desde su entrada en operación y hasta noviembre 30 de 2023 se han recaudado $15.686 millones de pesos en virtud del contrato interadministrativo No. 2021-2470 celebrado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte S.A.<br>4. Valet Parking adoptada mediante Resolución 151742 de 2022 "Por medio de la cual se adopta el Protocolo general para el aprovechamiento económico del espacio público de la actividad de valet parking en vía pública en modalidad de corto plazo" por la cual se adopta el protocolo de condiciones para la operación de la actividad y la circular externa No. 24 de 2022. Desde su implementación y hasta noviembre 30 de 2023 se han recaudado |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | $98,3 millones de pesos de los cuales $ 37,4 millones de pesos le corresponden a la Secretaría Distrital de Movilidad. |

| Programa 1_ Subsidios y transferencias para la equidad | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7596_ Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 6 | Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional, diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos. | 20% (est 1)<br>20% (est 2) | 28%<br>23% | -33%<br>25% | En lo corrido del plan de Desarrollo 2020- 2023, entre los avances más destacados con el fin de alcanzar la meta, la SDM ha evaluado los estudios presentados por Transmilenio S.A., para la actualización tarifaria 2020 y 2022 donde se congeló la tarifa para las poblaciones adulto mayor y personas con menor capacidad de pago, con el fin de avanzar hacia una política tarifaria más incluyente. Es importante mencionar que la pandemia ha afectado el desarrollo socioeconómico de los hogares, disminuyendo los ingresos de las familias y dificultando el desarrollo de política pública a largo plazo. Adicionalmente, La Secretaría Distrital de Movilidad expidió el Decreto 004 de 2023 y la Resolución 81469 de 2023 en las que establece que los potenciales beneficiarios del incentivo para personas con menor capacidad de pago serán las personas mayores de 16 años que cuenten con una encuesta validada del SISBÉN IV remitida por la Secretaria Distrital de Planeación (SDP) y estén categorizados entre los grupos A1 a B7, así como la población indígena mayor de 16 años registrada en listados censales realizados por el resguardo o cabildo respectivo consolidados por el Ministerio del Interior. Dicho decreto mantuvo los beneficios para la población adulto mayor y personas en condición de discapacidad.<br>Ahora bien, el PDD 2020-2024 estableció una meta de reducción del gasto en transporte público para hogares vulnerables al 15% de su ingreso. La línea base del indicador se estimó en 26% para el estrato 1 y 24% para el estrato 2, utilizando datos de la EM2019 y la GEIH2019. A pesar de estrategias como el congelamiento de tarifas durante 2020, 2021 y 2022, la EM2023 muestra un aumento del indicador al 28% en el estrato 1 y una reducción al 23% en el estrato 2. Esta situación se debe principalmente a factores externos como la inflación, el desempleo y la crisis sanitaria, que afectaron negativamente la variable de ingresos.<br>La inflación en 2021 fue la más alta en cinco años debido al aumento de precios de alimentos. En 2022, la variación de precios aumentó 13.12%, influenciada por la invasión rusa a Ucrania y factores nacionales. Para 2023, la variación del IPC por encima del 8,7% se vincula con El Niño, el precio de la gasolina y el conflicto en Oriente Medio.<br>El desempleo, que se mantuvo por encima del 10% en los últimos 3 años, también afectó directamente los ingresos de los hogares, y los eventos imprevistos como el COVID-19, intensificaron la presión económica. Además, el cambio en el comportamiento del viaje después de la pandemia, con medidas de confinamiento como el teletrabajo, disminuyó la movilidad en estratos medios y altos, en contraste con el aumento de viajes y uso de modos alternos de transporte privado en estratos bajos (principalmente motocicletas), contribuyeron a un aumento en los costos del transporte público.<br>La combinación de estas variables, impacta especialmente a los hogares con menor capacidad de pago. La gestión de una política tarifaria para el transporte debe considerar la complejidad económica y social, integrando medidas no sólo operativas y tarifarias, sino también estrategias para abordar el desempleo, la inflación e imprevistos, que no dependen de la gestión de la Administración. |

| Programa 35_Manejo y prevención de contaminación | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7583_ Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C | | | | | |
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| 264 | Aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta | 880368 | 886655 | 67,1% | Conforme con los resultados obtenidos en la Encuesta de Movilidad 2023, se determinó que en la ciudad se realizan cada día 886.655 viajes en bicicleta, lo que representa un incremento del 0,71% respecto de la medición realizada en la Encuesta de Movilidad 2019. El aumento en el número de viajes en bicicleta se justifica en la implementación del plan de acción de la política pública de la bicicleta (CONPES 15 del 23 de marzo de 2021), que con corte a septiembre de 2023 (última reporte oficial de la SDP) tiene un avance en su ejecución del 64.01% teniendo en cuenta que tenía una programación de avance del 57.31%; lo anterior debido a la ejecución de las acciones de los objetivos específicos de dicha política pública, así:<br>Más seguridad personal: Bicicletas registradas acumulado 292.555 (31/12/2023<br>Mayor seguridad vial: Desarrollo de acciones pedagógicas de seguridad vial<br>Más y mejores viajes en bicicleta: Construcción de los Documentos Técnicos de Soporte para el mantenimiento y la implementación de ciclorruta<br>Más bici para todas y todos: Actividades de promoción del uso de la bicicleta:<br>i) Espacios de diálogo con los consejeros y consejeras locales relacionados con el Sistema de Bicicletas Compartidas, mapas bici Bogotá, seguridad vial con Transmilenio, ORVI, ofertas y servicios institucionales , mesas interlocales para la socialización de proyectos de cicloinfraestructura y se inició la ruta de fortalecimiento a instancias de participación.<br>ii) Acompañamiento en el desarrollo de los consejos locales de la bicicleta, y apoyo en la difusión y socialización del nuevo proceso de elecciones de consejos locales de la bici para el periodo 2024-2027. Se da aprobación para ampliar el cronograma de elecciones de consejos locales de la bicicleta a febrero de 2024.<br>iii) Propuesta de sensibilización con enfoque de género, paridad por parte de la Secretaría de la Mujer para el Consejo distrital de la bicicleta, se dictó el módulo Conceptos básicos de género y derechos de las mujeres<br>iv) Identificación de espacios para la resignificación del espacio público con enfoque de género.<br>v) Convenio 2022-1586 SDM-SDCRD, inicialmente se dieron 9 becas y se realizó una adición y prórroga, en la cual se seleccionaron 4 ganadores de la BECA edición 2023.<br>vi) Firma del decreto 480 de 2022, Por medio del cual se crea la Comisión intersectorial de la Bicicleta del Distrito Capital<br>vii) Celebración de la semana de la Bicicleta en forma anual<br>viii) Se realizaron jornadas de diálogo ciclista con participación ciudadana.<br>ix) Acompañamiento a los talleres de creación de Plan Especial de Salvaguardias, los cuales aportaron al proceso de la declaratoria de la cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio Cultural e inmaterial. Se publica Resolución 918 de 07 de diciembre de 2023<br><br>La pandemia produjo múltiples disrupciones, globales y locales con fuertes afectaciones económicas, sociales y políticas en todas las ciudades del mundo. En Bogotá se presentó una disminución del 2.3% en matrículas de educación presencial (Secretaría de Educación del Distrito, Marzo 2023), un aumento del 197% en educación virtual respecto a 2018 (MinEducación - SNIES), un aumento del 83% en ventas en línea respecto a 2021 (Cámara Colombiana de Comercio Electrónico)., el teletrabajo aumentó a 6.3% en 2023 (DANE 2023). Estos fenómenos se entrelazan y tienen efectos en el número de viajes, |

| Programa 35_Manejo y prevención de contaminación | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7583_ Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C | | | | | |
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| | | | | | en las preferencias de los usuarios por medios de transporte y en los patrones temporales.<br><br>Por lo anterior, el número de viajes diarios en la Ciudad, para un día hábil disminuyó en un 9%, pasando de 13.3 millones en 2019 a 12.1 millones en 2023. Sin embargo, pese a todos estos fenómenos, el número de viajes en Bicicleta paso de 880.367 viajes en 2019, a 886.655 viajes en 2023, mostrando un incremento del 0.71 %, |

| Programa 35_Manejo y prevención de contaminación | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7583_ Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C | | | | | |
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| 265 | Generar las condiciones para aumentar a 6.500 los vehículos de cero y bajas emisiones en el parque automotor de Bogotá, incluyendo la implementación de 20 puntos públicos de carga rápida | 9280 | 9487 | 102% | En lo corrido del Plan Distrital de Desarrollo se ha logrado el aumento del número de vehículos de cero y bajas emisiones con un resultado a 31 de diciembre de 2023, de 9.487 vehículos de cero y bajas emisiones registrados, 7.049 de éstos son vehículos eléctricos y 2.438 vehículos dedicados a gas natural vehicular. En cuanto a la meta relacionada a la implementación de los puntos públicos de carga rápida se generó el marco legal (Resolución 218 de 2021 expedida por el DADEP; mediante la cual se creó la actividad de recarga de vehículos eléctricos en el espacio público y se incluyeron los artículos 212 y 213 del POT, los cuales habilitan la instalación de cargadores en el espacio público y bienes fiscales), en el 2021 la ciudad contaba con 4 puntos de carga rápida implementados desde la entrada en vigencia del PDD. Posteriormente en junio de 2023, se expidió la Resolución 149772 de 2023 de la SDM por medio de la cual se adoptó el protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos en el marco del aprovechamiento económico del espacio público reglamentado por el Decreto Distrital 552 de 2018, se incluyó un punto de carga rápida (línea base) y se suscribió el contrato interadministrativo 2023-2687 entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Operadora Distrital de Transporte S.A.S., el cual tiene por objeto la "ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ESPACIOS PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD", con ocasión de lo anterior el 28 de diciembre de 2023, se realizó el evento de inauguración de 10 puntos públicos de carga rápida, distribuidos en 4 predios del distrito. (Alhambra, Calle 97, Nicolas de Federman y Modelia) |
| 266 | Gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas | 28% | 28% | 100% | La SDM mediante el contrato de aprovechamiento del espacio público CAMEP 202263 implementó e inició la operación de un sistema de bicicleta compartida en la ciudad.<br>Durante la vigencia 2022 se inició la ejecución del contrato, lo que permitió el inicio de la operación parcial del sistema.<br>En 2023 se inició la fase de la operación total, operando con 296 estaciones, 1500 bicicletas mecánicas, 1500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 manocletas, 150 bicicletas de cajón, 150 sillas para niños.<br>Así mismo, se instalaron 300 ciclotalleres y 620 (12/12/2023) cicloparqueaderos del sistema de bicicletas compartidas.<br><br>El Sistema de Bicicletas Compartidas es un servicio para la ciudadanía, dispuesto como medio de transporte, ideal para los viajes de 'último kilómetro', debido a su fácil integración con otros modos. Opera en seis localidades de Bogotá, desde la calle 6 hasta la calle 127 entre la carrera 7 y Autonorte, hasta la av. NQS con av. de Las Américas y por la calle 7 hasta la carrera 3; para que la ciudadanía se mueva de forma sostenible.<br><br>Entre sus beneficios se destacan el ahorro de tiempo, la comodidad para los viajeros, la mitigación de la congestión del tráfico, la promoción de estilos de vida más saludables, la reducción de contaminación del aire y del ruido, entre otros.<br>Además, nuestro Sistema de Bicicletas Compartidas fue concebido bajo un enfoque de género, con 150 sillas integradas para transportar niñas y niños.<br>Los principales logros alcanzados para esta iniciativa en su primer año de funcionamiento son:<br>* Inicio de operación del sistema después de 10 años de distintos procesos de contratación.<br>* En su primer año de operación: 1.432.373 viajes corte 31 de octubre.<br>* Más de 93.000 usuarios activos. 4.319 viajes diarios (Hora de más viajes |

| Programa 35_Manejo y prevención de contaminación | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7583_ Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C | | | | | |
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| | | | | | 5:00 p.m.)<br>* 3.8 millones de kilómetros recorridos y 93.000 usuarios han hecho uso del sistema.<br>* Bajo hurto, solo se registran 9 (0.3%) bicicletas en su primer año de funcionamiento.<br>* Es un referente a nivel nacional e internacional, ha logrado tener más viajes que otras ciudades con sistemas similares en latinoamérica como Sao Paulo en Brasil.<br>* 60% de los viajes se realizan a través de las bicicletas de pedaleo asistido<br>* Los usuarios que más utilizan el Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) rango de edad entre los 28 y 55 años.<br>* 32 % de las personas que lo usan son mujeres y el 68% hombres con un tiempo promedio de viaje de 21 minutos.<br><br>A continuación, se presentan a corte 12 de diciembre de 2023 las siguientes cifras de uso del sistema:<br>- Se han reportado 1.630.554 viajes acumulados<br>- Viajes por bicicleta día 2.0<br>- Promedio de viajes al día durante el 2023: 4.427<br>- Distancia media recorrida 2km<br>- Hora de más viajes 5:00 p.m. |
| 267 | Impulsar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad a través del uso de patinetas y bicicletas eléctricas como un medio de transporte que usa adecuadamente el espacio público y facilita la interconexión con el sistema masivo de servicio público% | 35% | 35% | 100% | La Secretaría Distrital de Movilidad lidera la implementación de nuevas alternativas de movilización para la ciudadanía, y es por ello que estableció un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible, a través del cual las empresas interesadas pueden acceder a un permiso de uso y aprovechamiento del espacio público para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad, y así la ciudadanía puede acceder a estos servicios que les brindan una alternativa de movilidad ambientalmente sostenible.<br><br>A continuación se presentan las actividades realizadas por la SDM para el cumplimiento de esta meta:<br>- Construcción y publicación del protocolo de la actividad -Alquiler de vehículos de micromovilidad- mediante la Resolución No. 86572.<br>- Expedición de la regulación de provisión de servicio de la actividad de micromovilidad mediante la resolución No. 93495.<br>- Se gestionó con Secretaría de Ambiente la expedición de la resolución No. 03815 de 2021, en lo relacionado a la instalación de elementos de publicidad exterior visual en los vehículos de movilidad individual en Bogotá D.C<br>- Aprobación del Acuerdo 811 de 2021 que: 1. Permite la Publicidad Exterior Visual en vehículos de micromovilidad y 2. Permite a la Administración Distrital regular la provisión del servicio ante el Concejo Distrital.<br>- Expedición de la Circular 13 de 2020, Circular 11 de 2021 y Resolución 205885 de 2022, relacionadas con los lineamientos y condiciones para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad<br>- Construcción del procedimiento interno para otorgar permisos de micromovilidad<br>-En la vigencia 2022 fue expedido el Documento Técnico de Soporte para Autorizar la Actividad de Alquiler de Vehículos de Micromovilidad en el Espacio Público de la Ciudad de Bogotá D.C. bajo el esquema de permisos de aprovechamiento económico del espacio público, mediante el cual se definen zonas y condiciones de operación para autorizar el alquiler de vehículos de micromovilidad mediante permisos.<br>- Se finalizo el permiso de alquiler de patinetas de las empresas GRAN COLOMBIA SAS y OTESTRA SAS el 28 de diciembre de 2022 y el 2 de abril de 2023, respectivamente. |

| Programa 35_Manejo y prevención de contaminación | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7583_ Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C | | | | | |
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| | | | | | - Se apoyó la revisión del producto 4 de la Estructuración técnica, legal, financiera, social y ambiental de un esquema de ciclorrutas territoriales, en su dimensión de infraestructura física y modelo de operación, que permita la articulación con el proyecto RegioTram de occidente y los municipios de su área de influencia.<br>- Acompañamiento y asesoría a las empresas interesadas en acceder a los permisos de aprovechamiento del espacio público para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad<br><br>Actualmente la SDM se encuentra en un proceso de promoción y difusión de este esquema, para que la oferta de vehículos de micromovilidad sea mayor y así la ciudadanía se beneficie de este modo de transporte ambientalmente sostenible.<br><br>- Estrategia de andenes para peatones:<br>*Ejecución de la estrategia, articulación con el IDU y la UMV, para la mejora de infraestructura peatonal la cual cuenta con actividades de: operativos de control vial a la ocupación indebida de andenes, la instalación de elementos de protección peatonal y acciones de cultura ciudadana.<br>*Más de 2 millones de m2 de andenes intervenidos, 362 operativos de control de recuperación de andenes en los que se han impuesto 13.109 comparendos con 3513 inmovilizado por parqueo en zona peatonal. Conjunto con la Secretaría de Cultura acciones de cultura ciudadana que han impactado a más de 25 mil personas y han alcanzado más de 700 mil personas por nuestras redes sociales. (corte 12/12/2023)<br>*Priorización de 47.230 M2 en 2023 para la intervención de andenes para mejorar las condiciones de circulación peatonal a través de la UMV.<br>*Instalación de 1040 elementos de protección peatonal o bolardos, en zonas de alto parqueo indebido en andenes<br>- Celebración del Día distrital del peatón en 4 versiones, en 2023 se presentó la actualización del Manual peatonal, edición especial del cuidado Bogotá Camina, Ciudad de Proximidad, la presentación contó con la participación de 551 personas.<br>- Ejecución de convenios con cooperación internacional, CAF y C40 para el análisis, formulación y pilotos de diagnóstico de la infraestructura peatonal.<br>- Política pública del peatón: Se aprobó mediante documentos CONPES No 36 Política pública del Peatón, en Bogotá Primero el peatón 2023-2035.<br>https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas?combine=peaton&title=&field_conpes_date_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=<br>-Conforme a la información reportada por la Secretaria Distrital de Ambiente, en el marco del cumplimiento de la meta de la concentración promedio ponderado de ciudad de material particulado PM 2.5, para la vigencia 2022 a 30 de junio se reporta una concentración de 19.3 microgramos por metro cúbico.<br>El cálculo se logra del promedio ponderado (móvil anual), con un 40% representado por las estaciones de la zona suroccidente (Carvajal-Sevillana, Kennedy y Puente Aranda) y el 60% restante, correspondiente al resto de estaciones (antiguas) de la ciudad. En consecuencia, se calcula el valor para cada estación con el promedio de los valores diarios, posteriormente se calcula el promedio mensual para cada estación del periodo de corte. Este promedio busca establecer el cambio en las concentraciones teniendo en cuenta la periodicidad de los ciclos anuales de calidad del aire en la ciudad." |

| Programa 35_Manejo y prevención de contaminación | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Proyecto de inversión 7583_ Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C | | | | | |
| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
| 271 | Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire (aporte de movilidad a meta del sector ambiente) | 34.7%<br>17.8% | 35.3%<br>18.4% | 75%<br>53.85% | La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) ha trabajado con la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) en la construcción e implementación del Plan Aire 2030, instrumento que traza la hoja de ruta para la reducción de la concentración de material particulado.<br>Estrategia de andenes para peatones:<br>-Ejecución de la estrategia, articulación con el IDU y la UMV, para la mejora de infraestructura peatonal la cual cuenta con actividades de: operativos de control vial a la ocupación indebida de andenes, la instalación de elementos de protección peatonal y acciones de cultura ciudadana.<br>- Más de 2 millones de m2 de andenes intervenidos, 10.784 comparendos y en conjunto con la Secretaría de Cultura acciones de cultura ciudadana que han impactado a más de 20 mil personas y han alcanzado más de 650 mil personas por nuestras redes sociales.<br>-Intervenciones de calzadas para mejorar las condiciones de circulación peatonal.<br>-Ejecución de convenios con cooperación internacional, CAF y C40 para el análisis, formulación y pilotos de intervención de la infraestructura peatonal.<br>-Se obtuvo concepto favorable por parte de la Secretaría Distrital de Planeación a la formulación de la Política Pública del Peatón. Se encuentra en trámite para firma el proyecto de decreto para su adopción.<br>Conforme a la información reportada por la Secretaría Distrital de Ambiente, en el marco del cumplimiento de la meta de la concentración promedio ponderado de ciudad de material particulado PM 10, para la vigencia 2023 con corte a octubre se reporta una concentración de 35,7 microgramos por metro cúbico. Para dar cumplimiento a las fechas establecidas de reporte, se entrega el reporte mes vencido.<br>El cálculo se logra del promedio ponderado (móvil anual), con un 40% representado por las estaciones de la zona suroccidente (Carvajal-Sevillana, Kennedy y Puente Aranda) y el 60% restante, correspondiente al resto de estaciones (antiguas) de la ciudad. En consecuencia, se calcula el valor para cada estación con el promedio de los valores diarios, posteriormente se calcula el promedio mensual para cada estación del periodo de corte. Este promedio busca establecer el cambio en las concentraciones teniendo en cuenta la periodicidad de los ciclos anuales de calidad del aire en la ciudad. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 377 | Conservar 190 km. de cicloinfraestructura | 49,35 | 49.35 | 100% | En lo transcurrido del Plan de Desarrollo se ha realizado mantenimiento a 75 km de cicloinfraestructura existente en localidades como: Kennedy, Suba, Santa Fe, Teusaquillo, Fontibón, Ciudad Bolívar, Tunjuelito y Puente Aranda, Engativá. Entre las principales actividades adelantadas para dar cumplimiento a la meta están la priorización de la cicloinfraestructura existente en las diferentes vías del Distrito, la elaboración los diseños de señalización de los proyectos priorizados, la asignación a los respectivos contratos de obra, así como el seguimiento a las actividades de implementación ejecutadas por los contratos de obra.<br><br>Las principales ciclorrutas a las cuales se les ha adelantado mantenimiento fueron las siguientes ent: Av. Boyacá, KR 59A entre AC 134 y CL 135. KR 16 entre CL 35 y CL 36 y entre CL 60 y CL 61. CL 17 entre KR 98 Y KR 100 y entre KR 116A y 124. CL 17 entre KR 97A KR 136, Plaza Galerias (Calle 53B entre Carrera 24 y Carrera 25). Autopista Sur, Cra 73 desde La Calle 35 B Sur hasta la Calle 40 H Sur, Av. Ciudad de Cali desde AV. 26 hasta ac 80, Cra 73 desde la Calle 38c Sur hasta la Calle 40c Sur, CL 148 DESDE KR 92 HASTA KR 101, AV Carrera 16B entre Carrera 17 y Cl 59A sur, cicloruta del corredor de la Av. Boyacá entre Calle 93 y Calle 15.<br>Durante lo corrido del año 2023 se ha realizado mantenimiento a 49,35 km de la cicloinfraestructura existente. Estas actividades se han ejecutado en 9 localidades del Distrito capital, correspondiente a Teusaquillo, Suba, Kennedy, Puente Aranda, Tunjuelito, Chapinero, Fontibón, Engativá, Barrios unidos, Antonio nariño, Usaquén entre las cuales se destacan las ciclorrutas de la KR 24 entre Cl 37 hasta la CL 45, Cl 39 entre KR 24 y KR 26A, CL 37 entre KR 24 y KR 26, AV AMÉRICAS CON KR 69B COSTADO SUR y Av. Boyacá entre Calle 170 y Calle 153, Calle 42B Sur entre KR 82N y KR 73, Calle 5A hasta Cl 37 sur entre Carrera 89 y Kr 99F, Av américas desde AK 50 hasta KR 78, CL 148 DESDE KR 92 HASTA KR 101, AV Carrera 16B entre Carrera 17 y Cl 59A sur, cicloruta del corredor de la Av. Boyacá entre Calle 93 y Calle 15, Av Calle 40 sur entre KR 72L y KR 72M, Av. Boyaca con calle 3 Costado sur occidental y sur oriental, Av. Boyacá entre Transversal 72A y 72 Bis (Calle 44C Sur) Costado occidental, parque Canta Rana, CL 40 Sur, KR 103A, Carrera 76, AC 85 ENTRE AUTOPISTA Y KR 11, Av ciudad de Cali entre calle 22 y Av. calle 26, Av ciudad de Cali entre Av. calle 80 y Av. calle 131, Cicloruta Costado Occidental Av. Boyacá entre Calles 43A Sur y 43C Sur y entre Transversales 72D y 72D Bis, AV NQS ENTRE CL 63 Y |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | CL 89 COSTADO ORIENTAL, Cicloruta de AC 80, calle 53b bis y kr 24 entre kr 30 hasta autopista norte, KR 19 ENTRE CL 140 Y CL 160, KR 25 entre CL 52F SUR y CL 56 SUR.<br>Frente a las actividades, se logró la priorización de intervenciones, la asignación correspondiente, y el seguimiento a la ejecución. |
| 381 | Construir 280 km. de ciclorrutas | 7,42 | 7,74 | 104,3% | En lo transcurrido del Plan de Desarrollo, se han implementado 56,32 km de ciclorruta en localidades como: Fontibón, Kennedy, Usaquén, Suba, Barrios Unidos, San Cristóbal, Santa Fe, Candelaria, Chapinero y Teusaquillo. Entre las principales actividades adelantadas para dar cumplimiento a la meta están la priorización de la cicloinfraestructura existente en las diferentes vías del Distrito, la elaboración los diseños de señalización de los proyectos priorizados, la asignación a los respectivos contratos de obra, así como el seguimiento a las actividades de implementación ejecutadas por los contratos de obra.<br>Los principales proyectos de ciclorruta a destacar son los siguientes: Par vial AK 7 y KR 8 entre Calle 12B y Calle 22 Sur. AK 7 entre Calle 32 y Calle 106. AC 13 entre Carrera 100 y Carrera 135. AK 9 entre Calle 170 y 127, AK 11 entre Calle 127 y Calle 116 y Calle 106 entre AK 11 y AK 7. Carrera 73 entre Av. Boyacá y AV. Primero de Mayo. Plaza Galerías (Calle 53B entre Carrera 24 y Carrera 25), para el año 2021<br>Los principales proyectos de ciclorruta a destacar son los siguientes: Plaza Galerías (CL 53B entre KR 24 Y KR 25), suba la KR 91 con AC 127 hasta KR 85 con calle 128 B, Ciclorruta Par Vail CL 66 - CL 68 Ciclorruta KR 50 con AC 63, Calle 11 entre Kra 7 para el año 2022.<br><br>Durante lo corrido del año 2023, se implementaron 7,74 kilómetros de ciclorrutas nuevas. Éstas fueron implementadas en la Calle 11 Sur entre Carrera 10 y carrera 10 C Este (Bicicarril) - Unidireccional y en la Calle 42B Sur entre KR 82N y KR 73 y Calle 5A hasta Cl 37 sur entre Carrera 89 y Kr 99F, Bicicarril de la CL 83A, Par vial de la KR 43A, KR 19 ENTRE CL 140 Y CL 160.<br>Con las implementaciones realizadas durante el tercer trimestre del año se alcanzó la meta de la vigencia y del PDD con la cuál aporta esta Secretaría a la meta PDD del sector. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 379 | Consolidar y reforzar el programa de movilidad Niños y Niñas Primero con el fin de aumentar el número de beneficiarios y facilitar el acceso a la educación de niñas, niños y adolescentes | 132.474 | 132.474 | 100% | El avance acumulado PDD entre julio de 2020 y diciembre de 2023 equivale a un total de 339.467 estudiantes beneficiados a través de los proyectos de Ciempiés, Al Colegio en Bici, Ruta Pila y la estrategia Guardacaminos que pertenece al Programa Niñas y Niños Primero y de la misma forma que los otros tres proyectos, busca mejorar la seguridad vial en los desplazamientos hacia y desde el colegio, generando pasos seguros en las vías de entrada y salida de los colegios. Frente a los viajes realizados a través de los cuales se han beneficiado los estudiantes, se cuenta con un total de 3.412.669 viajes de acompañamiento, de los cuales corresponden 2.576.145 Al Colegio y Bici y 836.524 a Ciempiés; así mismo se han realizado 303 visitas a Instituciones educativas y se han revisado 19.989 vehículos de transporte especial escolar controlados mediante el programa Ruta Pila.<br><br>En lo que respecta a la vigencia 2023, se han beneficiado 132.474 estudiantes con el inicio de la operación a la par que el calendario escolar en las localidades donde operan los proyectos Al Colegio en Bici, Ciempiés Caminos Seguros, Ruta Pila y Guardacaminos. En estos proyectos en 2023 operaron así: 42 caminos seguros, 124 rutas de confianza, 20 polígonos seguros, y 28 colegios alcanzaron fase de implementación de la estrategia Guardacaminos, así como la revisión de buses escolares beneficiando esta población. Con el proyecto de "Al Colegio en Bici" se logró la realización de 1.181.405 viajes, beneficiando a 8.876 estudiantes, y con el proyecto "Ciempiés Caminos Seguros" se realizaron 353.795 viajes, beneficiando a través de esta estrategia en total a 24.007 estudiantes distribuidos así: 2.400 estudiantes con Ciempiés directamente y con la estrategia Guardacaminos, la implementación de los pasos seguros y cierres viales en los horarios de entrada y salida de clases en 28 colegios ha beneficiado a 21.607 niñas, niños y adolescentes que utilizan los cruces; así mismo para para Ruta Pila, en 2023 se realizaron 128 visitas a instituciones educativas y 8.139 revisiones a vehículos de transporte especial escolar, logrando beneficiar a 99.591 estudiantes.<br><br>A continuación, se brinda mayor detalle para los avances de la vigencia 2023 con corte al mes de diciembre: directamente, con el proyecto Ciempiés Caminos Seguros se beneficiaron 2.400 estudiantes matriculados en instituciones educativas distritales en 6 localidades donde se opera: Suba, Bosa, Ciudad Bolívar, Usaquén, Mártires y Kennedy. De los 2.400 estudiantes beneficiados, 2.146 se encuentran entre los 5 y los 12 años de edad y 254 de 13 en adelante. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | Adicionalmente 1.176 son niños y 1.224 son niñas y se encuentran distribuidos de la siguiente manera en las localidades: Bosa 677, Suba 590, Ciudad Bolívar 224, Usaquén 317, Kennedy 330 y Mártires 272. Respecto a las comunidades se cuenta con la participación de 9 de comunidad negra/afro y 24 de comunidades indígenas, entre los Muisca, Quechua, Tikuna y Wayuu y por otro lado, 14 estudiantes con alguna discapacidad.<br><br>Con la estrategia Guardacaminos, mediante la cual se dio inició a la implementación en 28 instituciones educativas, reportando que 21.607 niñas, niños y adolescentes se han beneficiado de acuerdo con la información suministrada por el colegio en el proceso de diagnóstico y planeación del inicio de la operación en cada institución educativa; para un total de beneficiados de 24.007 estudiantes.<br><br>Así mismo con Al Colegio en Bici a la fecha se ha logrado la activación de 124 rutas de confianza y 20 polígonos de BiciParceros, logrando beneficiar a 8.876 estudiantes (Rutas 4.486, polígonos 3.437 y centros de interés 953), distribuidos en las 15 localidades de la siguiente manera: Antonio Nariño 134, Barrio Unidos 95, Bosa 1820, Ciudad Bolívar 503, Engativá 1.486, Fontibón 524, Kennedy 983, Los Mártires 133, Puente Aranda 536, Rafael Uribe Uribe 444, San Cristobal 64, Suba 1.391, Tunjuelito 402, Usaquén 185, Usme 176.<br><br>De los 8.876 estudiantes beneficiados 5.725 se encuentran entre los 5 y los 12 años de edad, y 3.151 de 13 en adelante. Adicionalmente 3.277 son niñas y 5.599 son niños. Por último, en tipo comunidad a la fecha se han beneficiado 87 estudiantes pertenecientes a la comunidad afro y 47 a la comunidad indígena (Achagua 1, Arhuaco 1, Awa 1, Baniva 1, Betoye 1, Chimilas 1, Cocama 1, Cuna 1, Kankuamo 1, Kichwa 1, Muisca 15, Paez 5, Pastos 1, Pijao 5, Wayuu 6, Wiwa 1 y Zenu 4). |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 390 | Mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad para todos los usuarios de la vía. | 50 | 53,90 | 93% | En lo transcurrido del Plan de Desarrollo, se cuenta con un promedio de tiempo de viaje de 49,5 minutos, lo cual representa un porcentaje de cumplimiento del 100.9%. Para 2020 se logró un tiempo en minutos de 43,85 minutos, para 2021 de 45.6 minutos, para 2022 de 54,82, y para lo corrido del 2023 el tiempo promedio de desplazamiento se encuentra en 53,90 minutos. Entre las diversas acciones adelantadas se encuentran: 2021: la disponibilidad del sistema de semaforización por encima del 99%, se mantuvo vigente el contrato de señales elevadas realizando acciones principalmente en el corredor de la Autosur, inspecciones de seguridad vial, planes éxodo, implementación de agentes civiles de tránsito, seguimiento a planes de manejo de tránsito, inicio del proyecto de Gerencia en Vía, personal disponible de grupo GUIA fue destinado a la atención de marchas, así como la implementación de pilotos en los diferentes corredores de la ciudad. Entre ellos:Av. Boyacá, calle 26, Av Primera de Mayo, Av. Américas, Carrera 7, Calle 80, Carrera 68 y Av. Ciudad de Cali, mejoramiento en la circulación de ciclistas en el corredor de calle 13 y para los demás corredores continuó con el equipo de gerencia en vía. En 2022 se implementaron diferentes medidas de alto impacto para mejorar la movilidad, entre ellas: contraflujo vehicular Av. Américas en el tramo de la Cra 74 a la Carrera 62 sentido WE beneficiando cerca de 7500 vehículos en la HM, plan de choque para el control de estacionamiento indebido, coordinación de las zonas automáticas de semaforización, pruebas piloto en calle 13 x cra 69, calle 80 reversible en tramo de la concesión, cra 7 x cl 100, autopista sur x cra 72, controles operativos enfocados a la evasión de la medida del pico y placa y mal parqueo, ajustes semafóricos en algunos importantes corredores como Calle 80 y Av Boyacá, implementación de señalización vial en los 14 corredores, así como PMTs de alto impacto; no obstante la época de lluvias del cuarto trimestre ha generado inundaciones que afectaron el tiempo de viaje.<br><br>Para 2023, se realizaron ajustes a la demanda a través de herramientas como la rotación de números de placas para la Medida de Pico y Placa vehicular particular, Pico y Placa solidario eliminando el permiso de carro compartido, se retomaron gradualmente acciones como Carriles escolares, contraflujos vehiculares, puntos fijos de apoyo a la gestión de tráfico, se dio apertura de un tramo de la Av. Guayacanes, se implementaron planes de manejo de tránsito de alto impacto en Molinos, Av suba x calle 100, Venecia, Caracas x calle 72-obras Metro y Av 68 x calle 26, se implementaron pruebas piloto en la Av. Américas, Cr7ma, Autonorte, operación de intersecciones semaforizadas, pruebas piloto en la Av. Américas, Cr7ma, Autonorte, Av Ciudad de Cali, Av Calle 26, y jornadas de gestión en vía que |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | contribuyeron a disminuir el tiempo de desplazamiento, Av. Américas con Kra 50 y Av. Suba entre Kra 103F y Av Cali y Av Calle 26, así como la ejecución de proyectos pilotos sobre los corredores principales de la ciudad, lo que contribuyó a mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad. De igual manera, se fortaleció la presencia operativa de grupo guía en puntos críticos de congestión identificados, adicionalmente se dio la culminación de algunos frentes de obra que se estaban ejecutando en la ciudad, pero continúan vigentes muchos otros que afectan los tiempos de viaje. Pese a lo anterior, en Diciembre se realizó la ejecución del plan navidad con grupo operativo de gestión en vía (GOGEV) garantizando la movilidad en puntos de alta congestión y se fortaleció la gestión en vía en los planes éxodo retorno de los 3 puentes festivos presentes en el mes de diciembre, enfocando los esfuerzo en los principales corredores de entrada y salida a Bogotá, lo que al final redundó en una mejora de los tiempos de desplazamiento y el cumplimiento de la meta para el acumulado del PDD. |
| 389 | Implementar y operar el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales | 1 | 1 | 100% | En el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales desde el inicio de la operación (diciembre de 2020) a 30 de diciembre de 2023, se han atendido 1534 personas quienes recibieron orientación de acogida, social, jurídica y psicológica. De este número de personas 408 fueron conductores, 215 ciclistas, 202 peatones, 172 pasajeros y 537 motociclistas.<br><br>La Secretaría Distrital de Movilidad mantuvo la operación del centro sin interrupciones realizando atención de acogida, orientación psicológica, jurídica y social a la ciudadanía que requirió el servicio.<br><br>Con el fin de fortalecer la capacidad instalada del equipo, se realizaron capacitaciones de actualización para la atención incluyente de las víctimas de siniestros viales y para la atención en caso de riesgo en el marco de la orientación psicológica.<br><br>Como parte de las acciones de mejora del servicio, ORVI hace parte de los servicios ofrecidos a través de la aplicación Mi Movilidad a un clic, que concentra una aplicación en la que se encuentra información actualizada de los trámites y servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad. Esto es una estrategia que permite dar a conocer los servicios del Centro de Orientación a la ciudadanía.<br><br>Desde el inicio del año 2023, el servicio del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales es operado directamente por la Secretaría Distrital de Movilidad, con sede propia, estandarizando el proceso en todo lo enmarcado dentro |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | del MIPG de la entidad, fortaleciendo así el proceso y afianzando la calidad en el servicio prestado en ORVI.<br><br>A partir de los procesos de formación se han beneficiado grupo de interés vinculados a empresas del sector privado como: centros de conducción, empresas de operación logística, universidades, sector público (Sicte, Terminal de Transporte, Alcaldía Local de Usaquén, JEP, Interrapidísimo, entre otros) afianzados conocimientos en temas asociados a situaciones de las víctimas de siniestros viales. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 373-1 | Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía | 405 | 554 | 73.1% | En Bogotá aumentaron 48 víctimas fatales en siniestros viales en 2023 en comparación con 2019, con un aumento del 9% en las fatalidades. No obstante, en comparación con 2019 se salvaron 22 vidas de peatones con una (reducción de 9%), respecto a las fatalidades de menores de 13 años disminuyeron en 5 víctimas fatales (reducción del 38%), aumentó en 10 las fatalidades de adultos mayores (aumento del 9%), y aumentó en 12 víctimas fatales mujeres (aumento del 10%). Fuente de información preliminar SIGAT (Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito, fecha de consulta de datos el 09-01-2024).<br>De acuerdo con lo anterior, es de precisar que, aunque el número de víctimas por siniestros viales en la ciudad aumentó, el total de las acciones realizadas en el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) 2017-2026, impactan positivamente evitando mayores pérdidas humanas. A continuación, se presentan algunas de estas acciones:<br>Eje 1: Se realizó el lanzamiento del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, el cual fue adoptado mediante el Decreto 494 del 26 de octubre de 2023. Así mismo, se trabajó en la formulación del plan de trabajo para el año 2024. Se realizaron diferentes análisis de siniestralidad vial en torno a las fatalidades de los actores más vulnerables, identificación de puntos críticos, seguimiento a fallecidos, análisis de Informes Policiales de Accidentes de Tránsito-IPATs, entre otros, con el fin de generar alertas de riesgo para evitar posibles siniestros en la ciudad de Bogotá.<br>Eje 2: Se realizó la coordinación y seguimiento de las jornadas de capacitación dirigidas a Transmilenio S.A y a los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP. En la vigencia 2023, se realizaron en promedio 900 sesiones de jornadas de capacitación y 85 jornadas en vía en puntos críticos de la operación del Sistema.<br>Eje 3: Víctimas: Durante el 2023, fueron atendidas 752 nuevas víctimas de siniestros viales, de las cuales 211 son conductores, 288 motociclistas, 65 pasajeros, 97 ciclistas y 91 peatones. Se realizaron 752 citas de acogida, 1.144 citas de orientación jurídica, 231 citas de orientación social y 1.012 citas de orientación psicológica, para un total de 3.139 citas.<br>Eje 4: Infraestructura Segura: En esta vigencia, se han implementado 4.194 medidas integrales de gestión de tránsito, se demarcaron 7.890 pasos peatonales y se han beneficiado 706 Instituciones Educativas.<br>Eje 5: Control para la seguridad vial, tecnología y vehículos: Seguimiento a las actividades de control impulsadas por Subdirección de Control de Tránsito y Transporte. Entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 se programaron 3.940 controles de velocidad, que han resultado en la imposición de 12.883 comparendos por exceso de velocidad C29. Adicionalmente, mediante la operación de las Cámaras Salvavidas, se han impuesto 634.921 comparendos C29. En |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | cuanto a los controles de embriaguez, se han realizado 600 controles, que han resultado en la imposición de 1.929 comparendos F.<br><br>En Bogotá los factores de riesgo y las situaciones más relevantes que contribuyen en el aumento de fallecidos en siniestros de tránsito se describen enseguida:<br>•Los usuarios viales inciden de forma repetida en el exceso de los límites reglamentarios, situación más preocupante en el caso de motociclistas. Según medición de la Universidad de Jhons Hopkins, en 2022 el 57% de los motociclistas excedían la velocidad.<br>•Aumento del uso de motocicleta y viajes en motocicleta desde los municipios de la región. El 58% del total de motocicletas involucradas en siniestros con fatalidades en Bogotá en 2023 se encontraban matriculadas en los municipios vecinos.<br>•Mayor número de motociclistas noveles o sin experiencia. Para el año 2022 respecto a 2019, aumentó 45% en el número de conductores de motocicleta noveles involucrados en siniestros con fatalidades<br>•Se vienen evidenciando percepciones y comportamientos temerarios, de ausencia de cuidado y empatía que afectan la seguridad vial; entre otros. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 373-2 | Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales | 147 | 184 | 79.89% | En cifras preliminares, en comparación con 2019 disminuyó en 0 las fatalidades de jóvenes entre los 14 y 28 años (reducción del 0%). Fuente de información preliminar SIGAT (Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito, fecha de consulta de datos el 09-01-2024).<br>Eje 1: Se realizó el lanzamiento del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, el cual fue adoptado mediante el Decreto 494 del 26 de octubre de 2023. Así mismo, se trabajó en la formulación del plan de trabajo para el año 2024.<br>Se realizaron y/o apoyaron diferentes mesas de trabajo interinstitucionales para los siguientes temas: (4) Comités relacionados con temas de seguridad vial del Sistema Integrado Transporte Público–SITP destacando mesa de trabajo para mejorar la interacción entre buses del sistema y motociclistas y combatir problemática de personas que se cuelgan en la parte de atrás de los buses generando alto riesgo de siniestralidad, (1) Participación en la 4ta Mesa Movilidad Escolar con la presencia de SDM, Secretaría de Salud y Secretaría de Educación en la que cada entidad y informó las acciones ejecutadas para la movilidad escolar como lo son los Planes de Movilidad Escolar de los colegios o las implementaciones de zonas escolares, entre otras.<br>Eje 2: Se realizó la coordinación y seguimiento de las jornadas de capacitación dirigidas a Transmilenio S.A y a los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP. En la vigencia 2023, se realizaron en promedio 900 sesiones de jornadas de capacitación y 85 jornadas en vía en puntos críticos de la operación del Sistema.<br>Eje 3: Víctimas: Durante el 2023, fueron atendidas 752 nuevas víctimas de siniestros viales, de las cuales 211 son conductores, 288 motociclistas, 65 pasajeros, 97 ciclistas y 91 peatones. Se realizaron 752 citas de acogida, 1.144 citas de orientación jurídica, 231 citas de orientación social y 1.012 citas de orientación psicológica, para un total de 3.139 citas.<br>Eje 4: Infraestructura Segura: En esta vigencia, se han implementado 4.194 medidas integrales de gestión de tránsito, se demarcaron 7.890 pasos peatonales y se han beneficiado 706 Instituciones Educativas.<br>Eje 5: Control para la seguridad vial, tecnología y vehículos: Seguimiento a las actividades de control impulsadas por Subdirección de Control de Tránsito y Transporte. Entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 se programaron 3.940 controles de velocidad, que han resultado en la imposición de 12.883 comparendos por exceso de velocidad C29. Adicionalmente, mediante la operación de las Cámaras Salvavidas, se han impuesto 634.921 comparendos C29. En cuanto a los controles de embriaguez, se han realizado 600 controles, que han resultado en la imposición de 1.929 comparendos F. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | Retraso: Entre 2020 y diciembre de 2023, de los usuarios de motocicleta fallecidos, el 24% de los conductores de la moto tenía entre 0 y 2 años de haber expedido la licencia de conducción (nóveles) y un 17% no tenía licencia de conducción. Para 2023 (corte 21 diciembre), el 28% eran conductores nóveles y un 12% no tenía licencia. Si comparamos 2023 respecto a 2019, se presenta un incremento de conductores noveles del 74% y de conductores sin licencia del 53%. Si se comparan 2023 y 2022, el incremento de conductores noveles es del 20% y los conductores sin licencia presentan una disminución del 34%.<br><br>Solución: Fortalecimiento del Curso Teórico Práctico para Motociclistas, de enero a diciembre de 2023 se desarrollaron 35 cursos, 16 de libre inscripción y 19 en empresas, con la participación de 1.831 motociclistas. A partir de abril de 2023 se creó el Curso Teórico Práctico para Mujeres Motociclistas, se pasó de un promedio de asistencia de mujeres del 12% a un 41%; y en promedio el 66% son conductoras nóveles. Se ha dado continuidad al Pacto por el Fortalecimiento de la Formación de Motociclistas con algunos CEAs. |

**Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible**

7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá
7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social
7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá
7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá
7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá
7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá

| No. Meta | Meta | Magnitud Programada | Magnitud Ejecutada | % de cumplimiento | Logros, avances y dificultades |
|---|---|---|---|---|---|
| 374 | Aumentar<br><br>en 20% la oferta de transporte público del SITP | 40.5% | 40.5% | 100% | En cuanto al seguimiento a la Implementación del SITP, desde la SDM se avanza con las siguientes acciones:<br>-Implementación del SITP en zonas rurales: se revisa la opción de prestar servicio a Sumapaz (Localidad rural); sin embargo, luego del análisis TMSA emitió concepto negativo a la solicitud de de prestar el servicio de SITP en esta localidad en su zona rural, razón por la cual se debe analizar una alternativa de transporte público en esta zona rural.<br>-Proyecto carriles preferenciales: se adelantó el análisis para la implementación de un carril preferencial en la calle 76 entre la carrera 7 y la avenida Caracas, el cual arrojó como resultado que no es viable por la congestión que se presentaría en la zona de influencia.<br>- Se adelantaron los análisis para focalización de horarios de carriles preferenciales, priorización de estudios y la señalización de los carriles existentes.<br>-Mejoramiento de la calidad del transporte público: se ha avanzado en análisis de información para las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal, de manera paralela se realizan análisis para el sistema troncal y otras localidades<br>- Se desarrolló el estudio técnico STPUB-ET-014-2023 "REVISIÓN DE LA EXCEPCIÓN EN LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR "PICO Y PLACA" AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS CON ACTIVIDADES MISIONALES EN EL SECTOR SALUD", a partir de la información recopilada por E.P.S, Subredes Integradas de Salud y, empresas y gremios de transporte especial. Con la expansión muestral se cuantificó un total de 734 vehículos que serían objeto de una posible nueva excepción a la restricción, con una estimación final de 170 vehículos al día que no pueden circular por la malla vial de la ciudad debido a la vigencia del pico y placa actual. Por tanto, el estudio evidenció que para el sector salud, la restricción a la circulación de la flota total de transporte especial tipo automóvil, camioneta y campero con una capacidad de 4 ocupantes sin incluir conductor, que posiblemente circula en la ciudad; oscila entre el 1% y el 3%. Por lo cual no se evidencia la necesidad de implementar una nueva excepción al Decreto 248 de 2016.<br>- Proyecto carriles preferenciales: Se desarrolló el documento STPUB-ET-032-2023 EVALUACIÓN TÉCNICA DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA CALLE 76 ENTRE LA CARRERA 7 Y LA AVENIDA CARACAS |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 375 | Aumentar en 4 puntos porcentuales la confiabilidad del servicio del SITP en sus componentes troncal y zonal | 33% | 33% | 100% | Se realizó la revisión de estudios de tránsito, para proyectos de infraestructura y equipamientos de transporte del sistema de movilidad fortalece las gestiones de mejora de movilidad de la Ciudad. Entre los estudios de tránsito aprobados en este período se encuentran:<br>Estudio de demanda y atención de usuarios Centro de diagnóstico Automotor<br>ESTUDIO DE DEMANDA Y ATENCIÓN DE USUARIOS DEL PREDIO LAS MERCEDES ZONA 8<br>PARQUE HACIENDA LOS MOLINOS, DE LA LOCALIDAD RAFAEL URIBE URIBE<br>CLINICA DE OCCIDENTE - LOCALIDAD KENNEDY<br>ESTUDIO DE TRANSITO UNIVERSIDAD SANTO TOMAS CEDE CENTRAL<br>PROYECTO AVANCITY<br>INFORME DE SEGUIMIENTO A LA OPERACIÓN DEL CENTRO COMERCIAL PARQUE LA COLINA<br>FRIGORIFICO EL TRIUNFO<br>PROYECTO ESTACIÓN DE SERVICIO Y CDA CAPITAL SAS<br>ESTUDIO DE TRÁNSITO MEBOG<br>ESTUDIO TRANSPORTE Y TRANSITO COBOG LA PICOTA<br>OPERACION EXTERIOR DE EL EDENCENTRO COMERCIAL<br>PRM CLINICA COMPENSAR ALQUERIA<br>ESTUDIO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA LA UNIDAD DE PAISAJE 3 PARQUE HACIENDA LOS MOLINOS<br>PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO HUS LA SAMARITANA<br>PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO INSTITUTO NACIONAL DE CANCEROLOGÍA<br>ESTUDIO DE TRÁNSITO PLAN DE REGULARIZACION Y MANEJO COMPENSAR ALQUERÍA<br>PLAN DE IMPLANTACIÓN PREDIO COPROGRESO UNIMINUTO CALLE 161<br>"VIABILIDAD ESTUDIO DE TRANSITO UG1 PP 3 QUEBRADAS"<br>PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL CENTRO DE TRASLADO POR PROTECCIÓN - CTP,<br>"PLAN DE IMPLANTACIÓN CENTRO ESPECIAL DE RECLUSIÓN - CER"<br>"MODIFICACIÓN DEL PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO DE LA CLÍNICA NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ."<br>"ESTUDIO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO UNIDAD DE PAISAJE 1 – PARQUE LINEAL DE SUBA."<br>"ESTUDIO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO UNIDAD DE PAISAJE 3 – PARQUE LINEAL DE SUBA."<br>SEDE INTEGRAL ADULTO MAYOR COMPENSAR<br>ESTACIÓN DE SERVICIO TERPEL – SAN PATRICIO<br>METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE TRÁNSITO DEL MÓDULO CREATIVO DOS (MC2) DEL PROYECTO "BRONX DISTRITO CREATIVO"<br>"INFORME DE SEGUIMIENTO A LA OPERACIÓN DEL CENTRO |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | COMERCIAL MULTIPLAZA,"<br>EDAU MEBOG<br>OPERACIÓN DEL CENTRO COMERCIAL PARQUE LA COLINA<br>"ESTUDIO DE TRÁNSITO DEL PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO INSTITUTO NACIONAL DE CANCEROLOGÍA"<br>"ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA EL PLAN DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO DEL FRIGORÍFICO Y MATADERO EL TRIUNFO"<br>CENTRO ESPECIAL DE RECLUSIÓN PUENTE ARANDA,<br>BRONX DISTRITO CREATIVO MODULO 2 Y UNIDAD DE PAISAJE 3,<br>NODOS EQUIPAMIENTOS CABLE SAN CRISTÓBAL LA GLORIA Y ALTAMIRA.<br>EDS SAN PATRICIO, CENTRO DE TRASLADO Y PROTECCIÓN,<br>PLANTA CONCRETO CEMEX,<br>COMPLEJO EMPRESARIAL Y COMERCIAL CONECTA 80.<br>AVENIDA GUAYMARAL ENTRE LA AVENIDA PASEO DE LOS LIBERTADORES Y AVENIDA BOYACÁ<br>ET BRONX DISTRITO CREATIVO MC2. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 384 | Definir e implementar un instrumento para<br><br>la medición<br><br>y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio en el transporte público individual | 1 | 1 | 100% | Plataformas y Herramientas Tecnológicas<br>- Construcción de los requerimientos funcionales definitivos que permitan la materialización del código QR y funcionalidades complementarias (Herramienta de estimación de tarifa, Identificación del conductor, vehículo y empresa como garantía de óptimas condiciones, calificación del servicio y PQRS), insumo para medición y seguimiento de la experiencia de viaje, creación de casos de prueba para la app Mi movilidad, apoyo en la construcción de historias de usuario para el ajuste del sistema de información y registro de conductores.<br>- Definición de criterios y parámetros, para la captura de calificación y PQRS, de los usuarios de la modalidad de Taxi, en la Aplicación de MI MOVILIDAD, como herramienta tecnológica articulada con la estrategia de mejora de la experiencia de viaje.<br>- Realización de pruebas funcionales respecto a los paquetes I, II y III de ajuste del Sistema de Información y Registro de Conductores - SIRC, respecto a la implementación de número único y generación de código QR.<br>- Ajuste a los documentos de modificación de la Resolución 220 de 2017 de acuerdo con la retroalimentación realizada por la Dirección de Normatividad y Conceptos. Pendiente Anexo 1: Manual de uso del sistema de información y registro de conductores.<br>Línea Zonas Amarillas<br>- Elaboración de 24 conceptos de viabilización de zonas amarillas en las localidades de Chapinero, Fontibón, Puente Aranda, La Candelaria, Teusaquillo, Los Mártires y Engativá, de los cuales 18 resultaron viables para implementación y 6 no viables.<br>- En construcción 25 conceptos de zonas amarillas en la localidad de Chapinero, Fontibón, Puente Aranda, Teusaquillo, Tunjuelito, Santa Fe, Usaquén y Suba.<br>- Definición de la Hoja de ruta para el desarrollo del protocolo de aprovechamiento económico de zonas amarillas (nuevo modelo de administración y operación de zonas amarillas).<br>Línea Formación a conductores<br>- Realización de 37 capacitaciones presenciales para conductores de taxi a cargo del equipo de pedagogía de la SDM en las empresas de taxi de la ciudad en temáticas como: resolución de conflictos, movilidad sostenible, eco-conducción y manejo de estrés, entre otras.<br>Línea Enfoque de Género<br>Durante la vigencia del 2023 se han realizado las siguientes acciones:<br>- Elección de la Representante mujer conductora (25/01/23)<br>- Estructuración de la Estrategia de Género para TPI 2023 (02/2023).<br>- Reunión con representantes del gremio con el fin de presentar el plan de trabajo en torno a capacitación, promoción y género (18/03/23)<br>- Seis semilleros de género para promover habilidades y |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | disposiciones para hacer del taxi un espacio más seguro.<br>Línea Promoción del Servicio<br>- Estructuración de la línea de Promoción de Taxi 2023.<br>- Divulgación de 8 piezas de comunicación y 4 videos en diferentes tematicas para fortalecer el uso del taxi en Bogotá.<br>- Estructuración del día del taxista realizado el 26 de agosto de 2023. |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 385 | Diseñar, gestionar e implementar una estrategia para aumentar laocupación promedio del vehículo privado en la ciudad | 1 | 1 | 100% | Durante la vigencia se desarrollaron las siguientes actividades:<br>Con la inclusión del efecto generado por la disponibilidad del Pico y Placa Solidario sobre la demanda de transporte privado, se mejora la calidad de las estimaciones generadas por el modelo de transporte de la ciudad, toda vez que incluye información mejor caracterizada sobre la disponibilidad vehicular en los hogares.<br>- Participación en el Pánel sobre Movilidad compartida en el marco de los Reconocimientos de la Red Muévete Mejor el 25 de agosto.<br>- Recibidos a satisfacción los 5 productos de la consultoría "Diagnóstico de Barreras y Facilitadores para la adopción del carro compartido en Bogotá", desarrollada por Sensata, en el marco de la Iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative). A partir de dichos productos, la Red Muévete Mejor actualizó la parte de carro compartido que aparecerá en la nueva edición de la Guía PIMS, y conjunto con la Oficina de Comunicaciones de la SDM, trabajó en la construcción de un paquete de piezas de comunicación con el objetivo de facilitar en empresas de la Red, la divulgación de mensajes que incentiven la adopción del carro compartido.<br>- Realizada la organización de los documentos de cierre del Piloto de Carro compartido. Los resultados de este piloto fueron utilizados en el marco del desarrollo de la consultoría desarrollada por Sensata. Se entregó al Grupo Energía Bogotá documento de cierre del Piloto.<br>- Se culminó la Consultoría Evaluar el Impacto de diferentes Medidas de Gestión en Bogotá, por investigadores de la Universidad de California en Berkeley dentro de la Cooperación Técnica CO-T1566, desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y priorizada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC). Se realizó el cierre formal con el apoyo de la DIM.<br>- Participación en encuentro de la Red Muévete Mejor (7 de marzo) con empresas de la ciudad, donde se hizo divulgación sobre alternativas de Movilidad Compartida para organizacionales, con el fin de fomentar la cultura del Carpooling.<br>-La Red Muévete Mejor realizó una Mesa de trabajo sobre carro compartido para empresas y realizó los Reconocimientos 2023, en los cuales incluyó un sello para premiar a una organización con PIMS vigente que muestre las mejores prácticas de promoción de carro compartido, y otro sello para premiar a la organización con mejores actividades para promover conciencia el espacio que ocupan los carros.<br>- Se culminó el registro de permisos de la excepción por carro compartido, en total, se acumularon 11.396.386 registros entre el 24/09/2020 y el 06/01/2023. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 387 | Formular e implementar una estrategia integral para mejorar la calidad del transporte público urbano regional | 1 | 1 | 100% | Avance en la estrategia para mejorar las condiciones de movilidad de Bogotá con la Región<br>Eje 1 Implementación de los trenes de cercanías (Regiotrams)<br>Regiotram del norte Finalizaron los estudios de factibilidad técnica, legal financiera y ambiental del tren entre Bogotá y Zipaquirá y que fue llevado ante el Ministerio de Transporte para lograr el aval técnico y con ello garantizar su cofinanciación a través de Ley 310/1996. Los estudios contemplaron la inserción urbana del proyecto en la ciudad, garantizando la integración física con el SITP<br>- Regiotram de occidente El proyecto se ha estructurado desde 2017 y llevado al CONPES en ese mismo año, se trabajó en garantizar que tuviera una adecuada inserción urbana en la ciudad, buscando una integración gradual, la cual iniciaría por la integración física. Para tal fin se suscribieron convenios que concluyeron con los estudios y diseños de las estaciones elevadas (Cali, Av. 68, Boyacá, NQS) adicionando recursos a través del IDU para la ejecución de esas estaciones, que previamente deben ser llevadas a una etapa de negociación permitiendo que sean incluidas en el contrato de concesión que ya está en ejecución<br>Eje 2 Plan de Ordenamiento Territorial Coordinación para la revisión general del POT, apoyo en entrega de información a las diferentes instancias Consejo Territorial de Planeación del Distrito Capital y Concejo Distrital - Reglament. de artículos asociados al sistema de movilidad del Decreto 555/2021 - Art.128 - Andenes y 132 Antejardines en etapa de revisión jurídica final, -Art.250 - Estudios de movilidad: reglamentado mediante resol. 132490/2023, Art.487 Plan de Movilidad Segura y Sostenible, con proceso de participación finalizado, publicado en plataforma LegalBog y revisado técnica y jurídicamente (componentes estratégicos, ejecución seguimiento y evaluación, implementación) para firma de decreto<br>Eje 3 Transporte de carga entre la ciudad y la Región Piloto de cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales, con la participación de 53 empresas de las cuales 26 han logrado implementar modelos de distribución en la ciudad. Avances en la consolidación de una red férrea como eje estructurante de la movilidad en Btá y la Región y en el componente de logística y carga, se continuó con la estructuración del proyecto de modernización de flota de carga liviana y volquetas<br>Eje 4 Agencia Regional de Movilidad Desde la SDM, en coordinación con SDP y con la Gobernación de Cundinamarca se elaboraron los DTS para la identificar los hechos metropolitanos de movilidad, que corresponde a las dimensiones de infraestr., transporte público y carga y logística entre Bogotá y la región, en el que identificaron 17 municipios y Bogotá. Estos DTS se adoptan por el consejo regional |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | mediante Acuerdo Regional No. 06/2022. Apoyó desde movilidad al Plan de Gestión Institucional y Estatuto de Presupuesto de la Región Metropolitana y avances en el diagnóstico para la adopción del Plan Regional de Movilidad |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 383 | Definir e implementar dos estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial. | 0,05 | 0,05 | 100% | En lo que lleva transcurrido del Plan de Desarrollo, se ha logrado un avance acumulado del 80% frente al cumplimiento total de la meta. La Secretaría Distrital de Movilidad ha trabajado en el desarrollo de las estrategias de cultura ciudadana, las cuales se han diseñado en base a dos componentes: el pedagógico y las campañas de la siguiente manera:<br><br>Acciones adelantadas:<br><br>• Coordinación interinstitucional frente al diseño de una metodología transversal en Cultura Ciudadana<br><br>• Construcción de herramientas de evaluación de las acciones adelantadas y que hacen parte de las estrategias de Cultura Ciudadana.<br><br>• Implementación de un proceso estratégico frente al diseño, gestión, ejecución y evaluación de las diversas acciones de comunicación, información y cultura para la movilidad, con base tanto en las necesidades de la ciudadanía y partes interesadas como en los lineamientos institucionales y de la administración distrital, con el fin de fortalecer el sistema de información y comunicación de la Entidad.<br><br>• Implementación de acciones pedagógicas y de cultura ciudadana para la movilidad en diferentes espacios tanto virtuales como presenciales. En cumplimiento de las estrategias de cultura ciudadana, las acciones adelantadas tuvieron un enfoque pedagógico y participativo cuya finalidad fue la promoción de los diferentes componentes de la Seguridad Vial, el cuidado mutuo entre actores viales, así como no exceder los límites máximos permitidos de velocidad y darle un buen uso a los Carriles Preferenciales. Las actividades incluyeron contenidos innovadores con herramientas lúdicas y artísticas a partir del conocimiento sensible y de lenguajes escénicos apoyando acciones pedagógicas para empresas de transporte, eventos especiales como el homenaje y conmemoración a víctimas por siniestros viales, diseño y estructuración de estrategias acordes a los lineamientos pedagógicos y programas en seguridad vial y cultura para la movilidad.<br><br>• Diseño e implementación de campañas: " Tú eres el corazón de la nueva movilidad", “Un Pedido por la Vida”, “No Pares la Vida”, Échale Ojo a los Carriles Preferenciales, “La Bogotá que Estamos Construyendo”, Lanzamiento de la serie web Milagros |

| Programa 49_Movilidad segura, sostenible y accesible | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7579_Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá<br>7581_Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social<br>7588_Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región 7578 – Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá<br>7587 – Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá<br>7576 – Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá<br>7907_Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | Bogotanos, Un Pedido por la Vida, “No más Muertes en la vía" y "#NiCincoMinuticos"<br><br>• Se implementaron 8.770 acciones pedagógicas que impactaron directamente a 528.904 ciudadanos |

| Programa 51_ Gobierno Abierto | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7595 – Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 413 | Diseñar y ejecutar una estrategia para la participación ciudadana incidente, orientada a promover dinámicas de movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible. | 0,25 | 0,25 | 100% | Con corte al 31/12/2023, se realizaron 1.339 jornadas de divulgación de forma presencial o virtual de acuerdo con las necesidades y regulaciones, 111 jornadas de socialización y 893 de información con las cuales se buscó generar procesos de diálogo con la ciudadanía, articular los objetivos de la entidad con las percepciones y opiniones ciudadanas, informar planes y proyectos de la entidad que generen impacto en el territorio.<br><br>Se implementó la estrategia de formación a través de los cuatro módulos propuestos en el Plan Institucional de Participación, llevando a cabo 273 jornadas de formación en instituciones educativas, al interior de las Juntas de Acción Comunal y en los Centros Locales de Movilidad, con la participación de 20.340 ciudadanos y ciudadanas, abarcando los siguientes temas:<br><br>• Seguridad vial, enfocado en la prevención de siniestros, identificación de riesgos en la vía y la promoción de comportamientos protectores como cruces peatonales, reducción de la velocidad, el por qué y para qué de las señales de tránsito, la normativa, etc.<br><br>• Movilidad incluyente y accesible orientado a identificar la importancia de los componentes del sistema de movilidad para garantizar el derecho a la movilidad digna de todos los actores viales, teniendo en cuenta la diversidad humana, movilidad reducida y promoción sin barreras para todas las personas.<br><br>• Movilidad multimodal, que busca que la ciudadanía comprenda la movilidad como derecho y la importancia del transporte multimodal para la eficacia y sostenibilidad en las dinámicas de la movilidad urbana. En esta estrategia se incluyeron temas como: modos y medios de transporte, multimodalidad, propuestas y diseños para la multimodalidad.<br><br>• Movilidad sostenible donde se incluyeron temas de dinámicas de la movilidad para el desarrollo sostenible desde los ámbitos medioambientales, sistemas de transporte seguros, asequibles y accesibles.<br><br>Durante el período, la entidad participó en 2.372 jornadas de cualificación en los Centros Locales de Movilidad para promover la incidencia de la participación ciudadana en las acciones, proyectos, programas, planes y políticas orientadas a la movilidad segura, accesible, incluyente, sostenible y multimodal en Bogotá.<br><br>Con las Jornadas de Divulgación, Socialización e información se buscó generar procesos de diálogo con la ciudadanía, articular los objetivos de la entidad con las percepciones y opiniones ciudadanas, informar planes y proyectos de la entidad que generen impacto en el territorio; también, brindar herramientas que faciliten el control social desde la ciudadanía y con la publicación de información en carteleras en los Centros Locales de Movilidad, se benefició a la comunidad con la facilitación de la información que produce nuestro sector. |

| Programa 51_ Gobierno Abierto | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7595 – Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| | | | | | Igualmente, la implementación de la estrategia de formación (Seguridad vial, Movilidad incluyente, Movilidad multimodal y Movilidad sostenible), permitió la vinculación incidente de la ciudadanía para que conozcan de manera fiable los elementos estructurantes, la normatividad y los conceptos técnicos propios de la movilidad en el entorno.<br><br>Por medio de las articulaciones interinstitucionales donde se llevan a cabo las reuniones con las instancias de participación, permitió brindar información oportuna para dar elementos y lineamientos para la implementación de ejercicios de participación que inciden en las políticas, programas, proyectos e implementaciones, así como visibilizar problemáticas, construir propuestas, identificar los intereses y hacer control social desde procesos colectivos ciudadanos. |

| Programa 56_ Gestión Pública Efectiva | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7653 – Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía en Bogotá 7563_Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad 7568_Fortalecimiento Institucional De La Secretaría Distrital De Movilidad de Bogotá 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá 7574_Fortalecer la gestión documental de la SDM de Bogotá 7589_**Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá** | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 482 | Aumentar el índice de satisfacción al usuario de las entidades del Sector Movilidad en 5 puntos porcentuales. | 96% | 96,16% | 100,02% | Durante la vigencia del 2023, se aplicó la encuesta de satisfacción en los procesos que interactúan con la ciudadanía, obteniendo como resultado en el índice de satisfacción al ciudadano el 96,16%. Para alcanzar este resultado, se fortaleció el modelo de gestores de calle con el apoyo interinstitucional del grupo de Parceros de Bogotá de la Secretaría de Integración Social, se hizo entrega de herramientas de consulta (SICON, SIMUR y agendamiento) a los colaboradores del canal presencial que permitieron solucionar en primer contacto y se realizó seguimiento al correcto manejo del sistema de agendamiento.<br><br>Aunado a lo anterior, se fortalecieron las competencias del talento humano mediante jornadas de socialización y cualificación en el servicio a los gestores y colaboradores que están de cara a la ciudadanía.<br><br>Adicionalmente, se fortaleció la gestión de la peticiones, quejas y reclamos sobre el manejo de las peticiones dentro de los lineamientos internos y el marco jurídico aplicable. Así mismo, se acondicionaron los espacios de atención al Ciudadano en la sede de Paloquemao bajo la Norma NTC – 4067.<br><br>Con la estrategia de racionalización de trámites se optimizaron los trámites de: Registro Ruta Transporte Escolar y Carga Pesada y Extra dimensionada.<br><br>Con el fortalecimiento de la gestión de la peticiones, quejas y reclamos, se permitió orientar de forma clara y concreta el manejo de las peticiones, dentro de los lineamientos internos, teniendo en cuenta el marco jurídico aplicable, los lineamientos transversales de política pública que intervienen en el relacionamiento Estado-ciudadano, y las recomendaciones técnicas que permiten fortalecer la eficiencia, celeridad, economía y transparencia.<br><br>Con la mejora de los espacios en la sede de Paloquemao, se ofreció un servicio incluyente y de esta manera se brindó comodidad y accesibilidad a la ciudadanía.<br><br>Con la estrategia de racionalización de trámites se optimizó y modernizó los procedimientos administrativos relacionados con la simplificación y accesibilidad para los ciudadanos y entidades involucradas<br><br>De esta manera, se prosigue en la atención eficiente de solicitudes por parte de la ciudadanía a través de respuestas oportunas, integrales y de calidad en armonía con los principios de transparencia y prevención y lucha contra la corrupción, así mismo se dispone de una infraestructura física y tecnológica accesible y suficiente para satisfacer las necesidades del servicio bajo los enfoques de género, diferencial, territorial y poblacional. |

| Programa 56_ Gestión Pública Efectiva | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7653 – Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía en Bogotá 7563_Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad 7568_Fortalecimiento Institucional De La Secretaria Distrital De Movilidad de Bogotá 7570_Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá 7574_Fortalecer la gestión documental de la SDM de Bogotá 7589_**Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá** | | | | | |
| **No. Meta** | **Meta** | **Magnitud Programada** | **Magnitud Ejecutada** | **% de cumplimiento** | **Logros, avances y dificultades** |
| 483 | Aumentar en 5 puntos el Índice de Desempeño Institucional para las entidades del Sector Movilidad, en el marco de las políticas<br><br>de MIPG | 89,3% | 93,8% | 105,04% | En lo corrido del plan de desarrollo se cuenta con un avance del 103.88%, donde la Secretaría de Movilidad ha logrado desarrollar las siguientes actividades:<br><br>*Se han desarrollado estrategias que promueven la cultura ambiental y de gestión documental, implementando buenas prácticas institucionales. Además, se ha obtenido la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, cumpliendo con el estándar de la norma ISO 45001:2018.<br><br>*En el marco de MIPG, se han socializado las políticas del modelo, SARLAFT, transparencia, antisoborno e integridad. Se han difundido los valores y principios a través de sketch de integridad y se ha participado en la senda de integridad. Adicionalmente, se adquirió un software para gestionar el MIPG, como herramienta para potenciar, centralizar y estandarizar el seguimiento y monitoreo de los diferentes componentes como: los planes institucionales, riesgos, documentación, sistemas de gestión, entre otros. De este software se ha avanzado de conformidad con el cronograma. Se recibió la recertificación de la entidad en la norma ISO 9001:2015. Se desarrolló la semana MIPG, con la participación de más de 700 colaboradores de la entidad en los diferentes escenarios virtuales y presenciales diseñados para sensibilizar sobre las políticas del MIPG. Por otra parte, con el objetivo de fortalecer el Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo, se adquirió un servicio de consulta web de listas restrictivas, lo que permitirá maximizar la debida diligencia y reducir los tiempos de búsqueda para estructuradores, supervisores y demás personas involucradas en el sistema. Se han aprobado los diferentes documentos del SGC e inició la revisión y socialización de los planes 2024.<br><br>*En cuanto a tecnología la entidad ha realizado la implementación de los Sistemas de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) y de Continuidad del Negocio (SGCN) de acuerdo con las normas ISO 27001 y 22301:2019 respectivamente, consiguiendo la certificación de estas.<br><br>* Por último desde las políticas que lideran los procesos de Mejora Normativa, Defensa Judicial y Compras y Contratación Pública, se trabajó en el mejoramiento continuo, logrando un desempeño eficiente en cada una de sus funciones y actividades relacionadas con aspectos legales, normativos, contractuales y de cobro coactivo. |