

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

**PROYECTO DE INVERSIÓN 339
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ**

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

SEGUNDO PILAR: DEMOCRACIA URBANA

PROGRAMA: MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS

PROYECTOS ESTRATEGICOS:

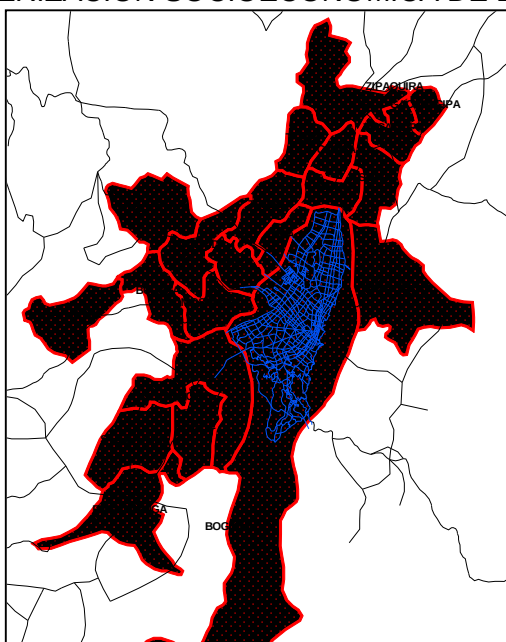
- 144 - GESTIÓN Y CONTROL DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE**
- 145 - PEATONES Y BICICLETAS**
- 147 - TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO Y DE CALIDAD**

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

1. DIAGNÓSTICO

La implementación del Plan Maestro de Movilidad (PMM), Decreto 319 de 2006, tiene como área de intervención el perímetro urbano del Distrito Capital y su área de influencia en los municipios de la sabana: Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Fusagasugá, Gachancipá, La Calera, La Mesa, Madrid, Mosquera, Sibaté, Silvania, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

GRÁFICA 1. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE BOGOTÁ Y LA REGIÓN



Fuente: PMM-2006

La población afectada se compone de todos los habitantes de Bogotá D.C. De acuerdo con las proyecciones del DANE, la población estimada para el año 2016 es de 7.980.001 y se proyecta una población de alrededor de 8 millones de personas para el 2020.

TABLA 1. PROYECCIONES DE POBLACIÓN DE BOGOTÁ
2016-2020

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN DE BOGOTÁ					
Año	2016	2017	2018	2019	2020
Total	7.980.001	8.080.734	8.181.047	8.281.030	8.380.801

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

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

Ahora bien, la caracterización de la población objetivo incluye los usuarios de los diferentes modos de transporte que se ubican en el área de influencia del proyecto y que acceden a la ciudad para realizar diferentes actividades y/o acceder a bienes y servicios disponibles en la ciudad. De esta manera, la Encuesta de Movilidad 2015 indica que en Bogotá y los 17 municipios vecinos¹ se realizan 17.102.270 millones de viajes, de los cuales 86,2% pertenecen a Bogotá, 5,6% a Soacha y 8,2% al resto de municipios.

La partición modal de los viajes diarios en el área de estudio de la Encuesta de Movilidad 2015 es la siguiente:

TABLA 2. TOTAL DE VIAJES DIARIOS EN 2015

Medio	BOGOTÁ	
	Total viajes	Porcentaje
Peatón	2.623.036	20,60%
TPC-SITP	3.405.451	26,70%
Transmilenio	2.062.125	16,20%
Auto	1.686.924	13,20%
Moto	699.227	5,50%
Taxi	695.480	5,50%
Bicicleta	575.356	4,50%
Especial	548.474	4,30%
Alimentador	221.646	1,70%
Otros	92.943	0,70%
Ilegal	84.331	0,70%
Intermunicipal	60.833	0,50%
Total	12.755.826	100,00%

Fuente: Encuesta de Movilidad, 2015

Se observa que la suma de viajes en bicicleta, a pie, así como en transporte público y masivo, tiene un peso significativo en la partición modal, de manera que la población objetivo de las medidas implementadas alcanza los 13 millones de personas en Bogotá y los municipios vecinos, lo cual indica la importancia de dar continuidad y fortalecer las medidas desarrolladas hasta el momento en el marco del proyecto 339.

El PMM define que el sistema de movilidad se estructura a partir del sistema de transporte masivo y sus componentes. Por esta razón, uno de los proyectos más importantes del PMM ha sido el diseño y puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Es importante recordar que entre 2000 y 2012 Transmilenio operó de forma paralela al transporte público tradicional, con un panorama preocupante en términos de sobreoferta de buses y condiciones de seguridad para los ciudadanos. El transporte público presentaba

¹ Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, La Calera, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibate, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá

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

sobreoferta de vehículos. Además, saturaba la red de infraestructura vial, que para 2010 llegaba a los 15.650 km-carril (tan solo el 5,4% corresponden a transporte en carril exclusivo).

Adicionalmente, con una flota vehicular vieja y condiciones de operación inadecuadas, en Bogotá se producían casi 300 muertos anualmente, alrededor de 6.500 heridos y una cantidad cercana a 22.100 accidentes que implican eventos de daños, en los que estaban involucrados buses de transporte público.

Desde 2012 se adelanta la implementación del componente zonal y, de acuerdo con el reporte de Transmilenio, en 2016 el SITP presenta un nivel de avance del 84%. El nivel de avance se refleja en la operación de los siguientes componentes:

TABLA 3. AVANCE EN LOS COMPONENTES DEL SITP

Componente	Avance
<i>Rutas zonal</i>	275 (urbano, complementario y especial)
<i>Rutas troncal</i>	112
<i>Rutas alimentación</i>	109
<i>Buses troncal (articulados, biarticulados y padrones duales)</i>	2.027
<i>Buses alimentación</i>	903
<i>Buses zonal</i>	6.642
<i>Puntos de parada (con M10)</i>	1322
<i>Puntos de parada en total</i>	6.787
<i>Puntos de venta y recarga de tarjetas TuLlave</i>	3.651
<i>Conductores vinculados</i>	20.023

Fuente: Transmilenio S.A., 2016

El proceso de consolidación del SITP requiere de decisiones estructurales que permitan avanzar en el desarrollo de cada componente, en su integración y en la superación de las situaciones que han implicado situaciones que afectan la cobertura y la percepción de los usuarios. Actualmente los usuarios reportan a un 19% de satisfacción con el transporte troncal, 32% con el zonal y 43% con el colectivo tradicional².

Entre tanto, la ciudad ha avanzado en el fomento de los viajes en transporte no motorizado, principalmente en bicicleta, mediante acciones encaminadas a mejorar las condiciones de la infraestructura y a incentivar cambios en los hábitos de transporte. Los viajes en bicicleta aportan el 25% en Bogotá y son el modo de transporte de mayor crecimiento.

El servicio de taxis también presenta bajos niveles de servicio, que se traducen en la insatisfacción de los usuarios y la proliferación de servicios ilegales o informales que suplen en cierta medida sus deficiencias (Uber, bicitaxis y mototaxis). Esto ha generado fricciones entre los actores de la movilidad y requiere coordinación con el Gobierno Nacional.

² Bogotá Cómo Vamos. Encuesta de Percepción Ciudadana, 2015.

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

La operación del sistema de transporte y los desplazamientos de los ciudadanos en los diferentes modos (motorizado y no motorizado) requieren de una red de infraestructura de soporte que permita realizar movimientos con continuidad y sin obstáculos.

Sin embargo, el estado de la infraestructura afecta directamente los indicadores de movilidad, principalmente los tiempos de desplazamiento³, la congestión y la accidentalidad. Hay escasez de vías y andenes en buen estado y es evidente la proliferación de huecos, ondulaciones y discontinuidades: *“el 57% de los 15.556 km-carril de malla vial de Bogotá está en mal o regular estado. Los 38 millones de m2 de espacio público y 440 km de ciclo-rutas no cumplen las condiciones requeridas para la circulación segura del peatón y bici-usuario, a la vez que son escasos en términos per cápita. Solamente en conservación de malla vial hay un déficit de alrededor de \$11 billones”⁴.*

En relación con la infraestructura para los trayectos de peatones, el espacio público per cápita ha venido disminuyendo desde 2008, cuando se ubicó en 4,61 m2/habitante, debido al acelerado crecimiento demográfico y urbano. Esta situación afecta directamente los viajes de los peatones, porque puede limitar las posibilidades de viaje y poner en riesgo su seguridad. De igual manera, la infraestructura para bicicletas presenta deterioro y carece de continuidad.

2. JUSTIFICACIÓN

Durante la mayor parte del Siglo XX, El crecimiento de Bogotá se llevó a cabo de forma desarticulada, sin responder a la creciente demanda de viajes de los habitantes, como resultado de los procesos de desplazamiento del campo a la ciudad. Esto produjo asentamientos en zonas cada vez más periféricas, que implican mayores desplazamientos.

Durante la segunda mitad del Siglo XX se buscaron alternativas para contar con un servicio de transporte que incluyera la organización de las rutas de buses y una oferta de transporte masivo con el desarrollo del proyecto metro, sin que se produjeran resultados concretos.

En 1996 la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) auspició el “Estudio del Plan Maestro de Transporte Urbano de Santa Fe de Bogotá”, y como resultado se propuso una red de transporte público con rutas troncales. Adicional al Plan Maestro de JICA, entre 1996 y 1999 se realizaron estudios de caracterización de un sistema de transporte masivo, conformado por diferentes componentes integrado entre sí.

³ En 2015 la percepción ciudadana sobre tiempos de desplazamiento fue de 62,6 minutos frente a 62,5 minutos en 2014.

⁴ Anteproyecto del Plan de Desarrollo 2016–2020. “Bogotá Mejor para Todos”

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

En 2000 se puso en marcha el sistema de transporte masivo conocido hoy como Transmilenio. La implementación de Transmilenio generó avances importantes en la movilidad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. Sin embargo, el alto volumen de usuarios ha sobrepasado la capacidad del servicio, afectando la calidad y la percepción de los usuarios.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) (Decreto 190 de 2004) planteó la discusión sobre un nuevo enfoque de movilidad, al concebir la movilidad como un sistema estratégico para el ordenamiento del territorio. Este sistema se basa en una estructura compuesta por un centro y varias centralidades de diferente orden y jerarquía, cuyas relaciones definen las dinámicas de movilidad e integran, adecuada y armónicamente los distintos medios de transporte utilizados por los habitantes, con la ordenación o expansión de la ciudad.

Estas acciones deben ser lideradas por el sector movilidad en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), cuyas funciones se encuentran estipuladas en el Decreto Distrital 672 de 2018:

“Artículo 1°. Objeto. La Secretaría Distrital de Movilidad tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

Artículo 2°. Funciones. La Secretaría Distrital de Movilidad, conforme al Acuerdo Distrital 257 de 2006, tiene las siguientes funciones básicas:

- 1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*
- 2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.*
- 3. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.*
- 4. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.*
- 5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.*
- 6. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.*
- 7. Orientar, establecer y planear el servicio de transporte público urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.*
- 8. Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.*

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

9. Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
10. Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.
11. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
12. Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.
13. Administrar los sistemas de información del sector.”

La estructura de la SDM define que la responsabilidad para la planeación y ejecución recae directamente en la Dirección de Planeación para la movilidad (DPM) y en la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM). A continuación, aparecen las funciones establecidas en el Decreto Distrital 672 de 2018 para las dos dependencias:

En primer lugar, la DPM hace parte de la Subsecretaría de Política de Movilidad y allí quedan inmersos los temas principales de la planeación de la movilidad tales como el transporte público y privado, bicicleta y el peatón, en concordancia con el POT, el PMM, el PDD y la normatividad vigente, con el fin de sustentar técnicamente la formulación de políticas del sector, con recurso humano calificado.

“Artículo 14. Dirección de Planeación de la Movilidad. Son funciones de la Dirección de Planeación de la Movilidad las siguientes:

1. Asesorar y apoyar técnicamente a la Subsecretaría de Política de Movilidad en la formulación e implementación de las políticas, planes, programas, y proyectos relacionados con el tránsito, el transporte y su infraestructura en Bogotá D.C
2. Participar en la formulación y ejecución del Plan Estratégico de la Secretaría Distrital de Movilidad, en los componentes relacionados con la planeación de la movilidad.
3. Formular los proyectos de inversión en materia de tránsito, de transporte y su infraestructura.
4. Liderar la elaboración de las políticas, planes, programas, proyectos, conceptos técnicos y lineamientos de tránsito, de transporte y su infraestructura, de acuerdo con las directrices establecidas por la Subsecretaría de Política de Movilidad.
5. Articular y coordinar los estudios técnicos asociados a la planeación de la movilidad en relación con el tránsito, el transporte y su infraestructura en Bogotá D.C.
6. Articular y coordinar los proyectos para reglamentar y regular el transporte y el tránsito en Bogotá D.C.
7. Orientar, monitorear y evaluar las políticas, programas y proyectos relacionados con el tránsito, el transporte y su infraestructura en Bogotá D.C., de acuerdo con las metodologías establecidas por la Subsecretaría de Política de Movilidad.

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

8. Adoptar los lineamientos técnicos en materia de seguridad vial, de acuerdo con las políticas nacionales, distritales e institucionales definidas por la entidad.
9. Adoptar los lineamientos técnicos de cultura ciudadana para la movilidad definidas por la entidad.
10. Adoptar los lineamientos técnicos con componente social, de acuerdo con las políticas nacionales, distritales e institucionales definidas por la entidad.
11. Revisar y conceptuar sobre esquemas de financiación para el desarrollo de proyectos relacionados con la movilidad en Bogotá D.C.
12. Revisar y conceptuar sobre los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las empresas de transporte público y privado que impactan la movilidad en Bogotá, conforme a los lineamientos establecidos a nivel distrital y nacional.
13. Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.”

De otro lado, la DIM también hace parte de la Subsecretaría de Política de Movilidad y se encarga de realizar el análisis y manejo de datos, estadísticas y estudios que sean insumo para la formulación de políticas, planes, programas y proyectos en materia de Movilidad:

“Artículo 13. Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Son funciones de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad las siguientes:

1. Asesorar y apoyar técnicamente a la Subsecretaría de Política de Movilidad, brindando los insumos necesarios para la formulación e implementación de políticas, planes, programas, proyectos relacionadas con la movilidad en Bogotá D.C.
2. Participar en la formulación y ejecución del plan estratégico de la Secretaría Distrital de Movilidad, en los temas de su competencia.
3. Definir directrices, lineamientos y estrategias para la elaboración de estudios técnicos relacionados con la movilidad de Bogotá D.C.
4. Desarrollar los análisis estadísticos, sociales, ambientales, técnicos, económicos y financieros relacionados con la movilidad en Bogotá D.C. y proponer alternativas para su mejora.
5. Generar los estándares y lineamientos de la gestión de la información para la definición y seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el sector movilidad.
6. Desarrollar o gestionar modelos para la toma de decisiones relacionados con la movilidad de Bogotá D.C.
7. Evaluar y proponer soluciones estratégicas de tránsito que mejoren la movilidad de Bogotá D.C.
8. Dar lineamientos para el análisis o desarrollo de estudios de tránsito del sector movilidad, en coordinación con las áreas competentes.

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

9. Evaluar proyectos estratégicos de movilidad en Bogotá D.C., a través de la modelación de la demanda u otros métodos idóneos, en coordinación con las áreas competentes.

10. Proporcionar los insumos para el seguimiento y evaluación de las políticas, planes, programas y proyectos adoptados en el sector movilidad.

11. Coordinar con las entidades del sector movilidad y dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad el proceso de construcción del sistema de indicadores para la evaluación de las políticas, planes y programas de movilidad.

12. Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.”

Los planes de desarrollo han incorporado lineamientos del PMM, en los diferentes proyectos relacionados con el tema. En el marco del Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” 2016-2020, es preciso dar continuidad a los proyectos y garantizar los recursos necesarios para continuar en la implementación de las medidas que sean necesarias para asumir el reto de la movilidad.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Implementar los proyectos definidos en el Plan Maestro de Movilidad, mediante la concreción de las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionadas con la movilidad del Distrito Capital y la Región Capital y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Avanzar en la implementación de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) bajo criterios de accesibilidad, cobertura y calidad en la prestación del servicio, así como realizar su seguimiento.
- Mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte público individual tipo taxi.
- Mantener actualizadas las herramientas de modelación de demanda de transporte.
- Diseñar una estrategia de gestión de la demanda de transporte.
- Fomentar los viajes en modos no motorizados mediante el mejoramiento de las condiciones para los trayectos a pie y en bicicleta.
- Gestionar proyectos de Asociaciones Público – Privadas (APP) para el desarrollo de infraestructura de transporte.

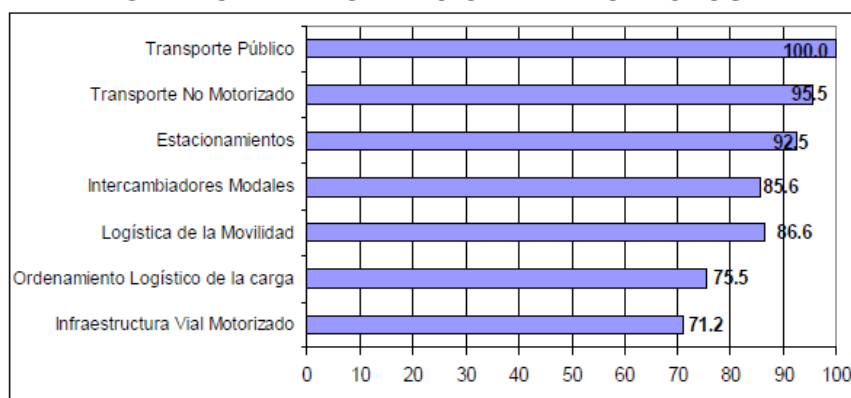
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 1.0

- Promover la movilidad sostenible a través de la implementación de programas y medidas de gestión de la demanda que promuevan cambios en los hábitos de transporte cotidiano de los ciudadanos, en especial los viajes asociados al trabajo y estudio.
- Diagnosticar y organizar procesos de información con fines estadísticos, identificándolos y priorizándolos para el diseño y formulación de estudios técnicos, políticas, planes y proyectos del sector.

4. PLANTEAMIENTO Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

En el marco de la priorización general de proyectos establecida en el PMM, se presenta a continuación el listado de temas que deben ser incorporados en la estructura del proyecto de inversión:

GRÁFICA 2. PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS



Fuente: PMM, 2006

De otro lado, el PMM enuncia los componentes del subsistema de transporte que deben ser desarrollados a través de los diferentes proyectos:

GRÁFICA 3. COMPONENTES DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE SEGÚN PMM

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

SUBSISTEMA DE TRANSPORTE			
Plan Maestro de Movilidad			
Decreto 319 de Agosto de 2006			
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	Transporte Masivo	Lo complementan	Red de Intercambiadores Modales
	Transporte Público Colectivo		Red de Estacionamientos
	Transporte Público Individual		Red de Peajes
TRANSPORTE NO MOTORIZADO			
ORDENAMIENTO LOGISTICO DE MERCANCIAS Y CARGA			
PLAN DE INTERCAMBIADORES MODALES			
ORDENAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS			
FERROCARRIL, TREN DE CERCANIAS Y METRO			

Fuente: PMM, 2006

De acuerdo con lo anterior, se asume una estructura de proyectos y metas adecuadas a los parámetros en mención y a la estructura del Plan de Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” (PDD).

El proyecto 339 permite viabilizar la inversión hacia estas iniciativas, de manera que se aseguren los recursos necesarios para su ejecución durante los próximos cuatro años y se garantice su adecuado seguimiento con una batería de metas e indicadores acorde con los principios de transparencia y publicidad que deben guiar las acciones en el sector público.

A continuación, se presentan las iniciativas del PMM que han sido seleccionadas para ejecutarse en el marco del PDD:

4.1. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)

4.1.1. Realizar 100% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP

Componente de seguimiento técnico al SITP

El Decreto Distrital 309 de 2009 adoptó el SITP, el cual tiene como objetivo fundamental estructurar el transporte público del Distrito como un sistema jerarquizado por corredores que garanticen la integración en cuanto a la operación, tarifas y recaudo, considerando la implementación de cinco tipos de servicios con una tipología de vehículos específicos para cada una de ellas, dependiendo de las demandas actuales y las características de la red, con una operación más eficiente del transporte, que permite reforzar la operación del Sistema Transmilenio. Actualmente se adelanta la fase 2 “Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)”.

El SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá, por lo que se considera prioritario su desarrollo, expansión e implantación. Esta prioridad es criterio esencial para la

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

adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial.

Realizar el seguimiento a la implementación del SITP es una obligación de la SDM como autoridad de transporte, por lo que debe realizar el acompañamiento y formulación de la política pública para que esta meta llegue a su finalización, brindando a la ciudadanía el servicio de transporte en condiciones de seguridad, eficiencia y oportunidad.

Beneficios para la ciudadanía:

- Mejoramiento de la cobertura, conectividad y calidad del servicio de transporte público, así como de la accesibilidad a él.
- Una tarifa menor para transbordos como resultado de la integración tarifaria.
- Mayor facilidad para acceder y utilizar el servicio como resultado de la integración operacional.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Adelantar las acciones técnicas necesarias para continuar con el proceso de desmonte del Transporte Público Colectivo.
- Hacer seguimiento y control a la implementación de los diferentes componentes del SITP (rutas, flota, conductores, patios, paraderos, estaciones, desintegración entre otros).
- Reducir el impacto en los usuarios de la transición del sistema actual al SITP, evaluando los servicios ofrecidos y dando respuesta efectiva a los problemas generados por dicho cambio.
- Evaluar y monitorear la demanda de rutas de transporte público en zonas periféricas de la ciudad.
- Realizar seguimiento a las estrategias establecidas en el Plan de Desarrollo *Bogotá Mejor para Todos* que se asocian a la implementación del SITP.

Componente atención social a poblaciones afectadas por la implementación del SITP

La SDM, enmarcada en la implementación del SITP, ha desarrollado una serie de actividades en respuesta a los impactos sociales a la población que ha sido afectada por el proceso de implementación del sistema, como resultado de la migración hacia un nuevo esquema de prestación de servicios y productos.

Se considera que durante el cuatrienio de la etapa de cierre de la implementación del SITP se presentarán gran cantidad de personas que pueden requerir asesoría, capacitación, y atención para facilitar su inclusión en una nueva actividad económica. Las empresas operadoras del SITP que aún no han iniciado su operación tendrán las mayores necesidades de vincular a sus empresas el personal requerido para asumir la operación total del sistema.

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

En ese sentido, y dado que la SDM debe adelantar acciones afirmativas de reconversión laboral, se diseñó un plan estratégico integral para la atención de la población afectada que busca garantizar la migración de estas personas hacia una nueva fuente de generación de ingresos, en concordancia con sus capacidades y sus proyectos de vida. Dicho plan se enfoca en:

- i) Una estrategia de empleabilidad, que consiste en conectar a la población afectada con empresas de orden nacional o Distrital, públicas o privadas que generan una oferta laboral.
- ii) Una estrategia de emprendimiento, fortalecimiento de unidades productivas y microcrédito que consiste en identificar a las personas de la población afectada que están interesadas en explorar opciones de creación de proyectos productivos, analizar viabilidad de proyectos, y enlazarlos con las entidades distritales encargadas de acometer estrategias de esta naturaleza.

El plan estratégico conlleva a un programa de capacitación de la población afectada, con el fin de llevarlos en situación de idoneidad hacia una oferta de empleo en el marco del SITP.

Beneficios para la ciudadanía:

- Incorporar un enfoque poblacional complementario a la implementación del SITP, para la identificación, comprensión y respuesta a los efectos del nuevo plan de movilidad en los aspectos sociales y económicos, facilita el proceso de implementación y mitiga los efectos sociales negativos, incluyendo la afectación económica.
- Prever consideraciones que se identifican problemáticas, descongestionar los canales de atención al usuario, y mitigar los efectos asociados al orden público que repercuten en un costo adicional para las entidades asociadas.
- La adecuada consideración de los anteriores conlleva una mejor medición de los aspectos coyunturales involucrados, nutriendo a su vez con insumos la implementación e información para la toma de decisiones y la mejora continua del sistema.
- Desarrollar estrategias y ofrecer medios para mejorar la calidad de vida de las personas eventualmente afectadas por la implementación del SITP mitiga los efectos de la implementación del sistema integrado.
- Fortalecer la implementación del sistema, que se traduce en una reducción de la contaminación ambiental, visual y la invasión del espacio público al organizar el TPC.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Continuar los procesos de socialización de estrategias y políticas de capacitación en educación formal para adultos dirigidas a conductores y pequeños propietarios.
- Asesorar a empresarios en su participación en el nuevo sistema de transporte.

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

- Desarrollar programas de formación para el trabajo con las personas que realizan actividades productivas de carácter informal alrededor del transporte público colectivo.
- Desarrollar estrategias de formación con entidades privadas o públicas de orden Distrital y/o Nacional.
- Articular estrategias de empleo que permitan ofrecer alternativas de vinculación laboral.
- Articular estrategias de fortalecimiento y emprendimiento empresarial con entidades privadas o públicas de orden Distrital y/o Nacional, que se articulen con la oferta de otras fuentes de ingresos.
- Facilitar acciones de articulación con las estrategias de Transmilenio S.A., para la atención a los propietarios y conductores durante la etapa de transición del TPC al SITP.

4.1.2. Realizar el 100% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible al SITP

Asumiendo el papel fundamental otorgado por la Constitución y la Ley en el marco del proceso de descentralización, desde 2007, a través del Decreto Distrital 470 se adelantan acciones para visibilizar a la población con discapacidad y avanzar en el reconocimiento efectivo de sus derechos. El enfoque propuesto para el diseño de la política cambia la mirada y postura tradicional sobre la discapacidad, abandonando el modelo médico donde la discapacidad es abordada como una enfermedad, que representa una limitación y/o un problema, y avanza hacia el modelo biopsicosocial, que la comprende como un concepto complejo y multicausal.

El Decreto 470 de 2007 plantea que dentro de las esferas básicas de acción se encuentra la dimensión entorno, territorio y medio ambiente, en el que se incluye la accesibilidad para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Con el objetivo de desarrollar los lineamientos citados y avanzar en la comprensión de las condiciones de vida de la población con discapacidad, la SDM elaboró el documento *“Diseño y Evaluación de Alternativas de Accesibilidad para los Usuarios del SITP en condición de Discapacidad”*, que brinda un contexto sobre la situación de la población con discapacidad y plantea alternativas de acción que correspondan a las necesidades de viaje, de acuerdo con las condiciones socioeconómicas y los tipos de discapacidad identificados.

Este documento expone medidas específicas a desarrollar y precisa los compromisos necesarios para la implementación de la política orientada a garantizar la accesibilidad para la población con discapacidad en el SITP. El plan fue institucionalizado mediante 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”*, y genera una serie de medidas que deben cumplir las entidades

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

distritales en materia de tránsito, transporte, infraestructura y espacio público, para garantizar la accesibilidad del SITP.

Beneficios para la ciudadanía:

- Que las personas con discapacidad cuenten con espacio público adecuado para realizar sus viajes a pie y llegar a los paraderos y estaciones del sistema sin barreras en la infraestructura.
- Contar con paraderos cuyo diseño contemple soluciones en su infraestructura y tecnología, que garanticen el fácil acceso de la persona con discapacidad a los servicios que requiere, de acuerdo con sus necesidades de viaje y en buses adecuados a los diferentes tipos de discapacidad, contando con sensibilización permanente de los demás actores del sistema.
- Generar condiciones que permita a las personas con discapacidad acceder a los bienes y servicios que tiene la ciudad a disposición y para que puedan alcanzar los objetivos que se proponen para su desarrollo personal y social.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Facilitar la adecuación del espacio público accesible en malla vial arterial y local.
- Facilitar la adecuación de infraestructura de paraderos y estaciones.
- Gestionar rutas y flota accesibles.
- Implementar herramientas tecnológicas en los paraderos del SITP que proporcionen información útil a las personas con discapacidad.
- Adelantar las medidas necesarias para informar y sensibilizar a diferentes actores involucrados en el SITP acerca de las condiciones y acciones que implica la utilización del SITP por parte de las personas con discapacidad.

4.1.3. Mantener actualizado el 100% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.

Dados los cambios en la demanda y la oferta de transporte público y privado de ciudad por la implementación del SITP, es indispensable contar con herramientas de modelación de demanda actualizadas que permitan construir información confiable y orientar los procesos de planeación y desarrollo del sistema de movilidad de la ciudad y de la región.

El modelo de transporte es una herramienta de planeación de la ciudad que sirve para priorizar y definir el plan de expansión del sistema de transporte de la ciudad y la articulación con la región. Permite evaluar a partir de la demanda de los proyectos de transporte masivo, el impacto en el SITP, la red de transporte público y las estimaciones base de tarifa a partir de los costos operacionales.

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

Por lo tanto, el desarrollo de escenarios en el modelo de transporte será la base para la estructuración técnica de proyectos de transporte público masivo a nivel distrital y regional y dará insumos para su estructuración financiera y legal. Permitirá, a nivel de proyecto, estimar la capacidad de diseño y la demanda esperada para el cálculo de ingresos del sistema.

Beneficios para la ciudadanía:

- Toma de decisiones más acertadas acerca de la planeación de transporte, con menor impacto sobre el fisco distrital.
- La evaluación de los impactos de tráfico reconducirá a que se diseñen soluciones integrales para todos los actores de la vía, procurando mitigar efectos negativos.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Consolidar un equipo de modelación de transporte que opere y fortalezca el modelo de 4 etapas.
- Generar herramientas de recolección de información para actualizar el modelo de 4 etapas.
- Desarrollar estudios de demanda de transporte de proyectos estratégicos de la ciudad y la región.
- Apoyar el desarrollo de los proyectos de planeación de transporte de la SDM.
- Evaluar estrategias de migración del modelo de 4 etapas a otros software de modelación.
- Desarrollar y evaluar estrategias de generación de matrices de transporte.

4.1.4. Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi

Con el fin de identificar las prioridades y percepciones de los usuarios actuales y potenciales del servicio de transporte público individual (TPI), el Contrato de Consultoría 1980 de 2013 denominado *“Consultoría técnica, tecnológica, jurídica y financiera para identificar medidas que contribuyan al mejoramiento en la calidad de la prestación del servicio de transporte público individual tipo TAXI, en el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP”* realizó un estudio exploratorio que facilitó el reconocimiento de valoraciones cualitativas por parte de los usuarios.

Los resultados permiten dar cuenta de problemas como la seguridad, la accesibilidad al sistema o la facilidad para tomar el servicio, y el comportamiento de los conductores. Así, se necesita desarrollar una estrategia para el mejoramiento de la calidad del servicio público individual tipo taxi que involucre tanto a empresarios como a conductores.

Dicha estrategia se enfocará en el monitoreo de la operación para mejorar la eficiencia y la calidad del servicio. Además, con base en un trabajo conjunto en mesas de trabajo formales

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

y periódicas con empresarios y conductores, se buscará desarrollar e implementar estrategias de mejora de la prestación del servicio.

Beneficios para la ciudadanía:

- Recibir mejor servicio por parte de los conductores de taxi.
- Tener mejor y más actualizada información sobre la operación del servicio y el desempeño de las empresas de taxi.
- Aumentar la confianza de los usuarios en la calidad del servicio de taxis.
- Mejoramiento de las cualidades y capacidades de los conductores de taxi.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Monitorear la operación del servicio de taxi con base en indicadores de calidad y servicio.
- Diseñar e implementar estrategias para mejorar la calidad del servicio y de la operación del transporte público individual tipo taxi.

4.1.5. Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento del Transporte Público en convenio con Transmilenio

La articulación con los actores del transporte público de Bogotá es pertinente para optimizar los recursos que integran el sistema y de esta manera contribuir en su mejoramiento, especialmente en elementos como atención al usuario, mantenimiento de infraestructura, seguridad física, cultura ciudadana y logística del sistema.

El ente gestor (Transmilenio) tiene a su cargo gran parte de los elementos anteriormente mencionados, sin embargo, la Secretaría Distrital de Movilidad como entidad cabeza del sector debe brindar los lineamientos que configuren el horizonte de un sistema de transporte ordenado, eficiente y seguro.

El trabajo conjunto entre Transmilenio y la Secretaría Distrital de Movilidad se convierte en el pilar de la estrategia del mejoramiento del servicio público para la ciudad.

Dicha estrategia se enfocará en el monitoreo de la operación para mejorar la eficiencia y la calidad del servicio. Con base en un trabajo conjunto entre las entidades y actores involucrados, se buscará desarrollar e implementar acciones de mejora de la prestación del servicio que redunde en un incremento en la satisfacción y uso del sistema de transporte público por parte de los usuarios.

Beneficios para la ciudadanía:

- Uso de infraestructura de transporte público en mejores condiciones
- Mayor seguridad en el sistema de transporte público

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

- Mejoras en las frecuencias y eficiencia de sistema de transporte
- Un sistema ordenado, seguro y eficiente que responde a las necesidades de los usuarios y los motiva hacia la cultura ciudadana

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Articular las políticas sectoriales con el ente gestor (Transmilenio) para aunar esfuerzos en la implementación de las acciones necesarias para mejorar el sistema de transporte público.
- Diseñar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura del sistema de transporte público
- Identificar los principales elementos de inseguridad al interior del sistema de transporte público y diseñar un plan de acción conjunto con la Policía Nacional
- Realizar un diagnóstico que permita priorizar las rutas de mayor demanda
- Implementar un programa de cultura ciudadana para el acceso a los servicios del sistema de transporte público integrando al conjunto de actores

4.3. GESTIÓN DE DEMANDA DE TRANSPORTE

La congestión, la accidentalidad y los problemas medioambientales son las principales externalidades negativas asociadas al uso del automóvil. Si las soluciones de ciudad se enfocan únicamente a mejorar la oferta de infraestructura para este medio de transporte, se podrá mitigar la problemática en el corto plazo, pero en el largo plazo se fomentará un incremento en el uso y tenencia del automóvil y por ende de sus externalidades negativas asociadas.

Como las soluciones de oferta son extensivas en capital y espacio, es necesario implementar instrumentos de gestión de la demanda de transporte que promuevan un uso más racional y eficiente del automóvil y fomenten el uso de medios de transporte más sostenibles.

4.3.1 Diseñar el 100% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte

La planeación de programas y proyectos de gestión de la demanda de transporte es esencial para consolidar una hoja de ruta que permita fomentar un uso racional del automóvil en el largo plazo. Los aspectos técnicos, jurídicos, financieros y sociales asociados a los diversos instrumentos de gestión de la demanda (regulatorios, económicos, técnicos, tecnológicos) deberán ser plasmados en un plan que oriente la implementación de las diversas medidas y permita definir las alternativas más convenientes.

Para lograr cambios efectivos en la movilidad de la ciudad, es necesario implementar diversos instrumentos económicos, regulatorios y técnicos, acompañados por campañas de

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

comunicación y demás instrumentos que contribuyan a fomentar un uso más racional del automóvil.

Beneficios para la ciudadanía:

- Racionalizar el uso del automóvil y reducir sus externalidades negativas.
- Fomentar el uso del transporte público y de modos de transporte sostenibles se traducirá en beneficios ambientales, sociales, y de salud pública.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Desarrollar una estrategia de gestión de la demanda de transporte.
- Implementar la estrategia de gestión de la demanda de transporte, incluyendo zonas de estacionamiento en vía regulado y otros instrumentos para fomentar el uso racional del automóvil.

4.4. FOMENTO AL TRANSPORTE NO MOTORIZADO

Las priorizaciones de los modos de transporte no motorizados pretenden dar un cambio en el sistema de transporte, fortaleciendo el ordenamiento territorial y apuntando a un modelo de movilidad sostenible enmarcado en las políticas establecidas en el PMM.

El objetivo es potencializar la caminata y el uso de la bicicleta como modos de transporte atractivos y convenientes. Para esto se consolidará una red de transporte no motorizado que sea segura, accesible, atractiva, eficiente, cómoda y que esté conectada funcionalmente con el sistema de transporte público. La red estará enmarcada en el fomento de valores de respeto entre los diversos actores viales y en una cultura de movilidad sostenible.

4.4.1. Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta

La SDM adelanta acciones encaminadas a incrementar y mejorar las condiciones de la infraestructura para el ciclista, teniendo en cuenta que se trata de un medio de transporte ampliamente utilizado por los bogotanos. En este contexto, es importante potenciar su uso y contribución como factor de mejoramiento a la movilidad, al medio ambiente y a la salud pública, a través de proyectos de mejoramiento y ampliación de la infraestructura disponible, que mejoren la experiencia del ciclista, promoviendo ambientes atractivos, cómodos e interesantes donde la gente escoja montar en bicicleta, por encima de otros medios de transporte. El objetivo es posicionar este modo de transporte como un medio habitual, en vez de complementario.

Beneficios para la ciudadanía:

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

- Un aumento en el uso de la bicicleta resulta en múltiples beneficios de salud pública, tanto para los ciclistas como para el resto de la ciudadanía, al aumentar los niveles de actividad física, contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y de los niveles de ruido en la ciudad.
- Se optimiza el uso del espacio público por cuanto los modos no motorizados utilizan menos espacio, comparado con otros modos de transporte.
- Se fomenta una disminución de la congestión vehicular y en el transporte público.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta

- Desarrollar una estrategia de comunicación y mercadeo para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.
- Desarrollar y apoyar proyectos que fomenten el uso de la bicicleta desde la primera infancia.
- Crear una estrategia de sensibilización para fomentar el respeto entre y hacia todos los actores viales, en especial hacia los bici-usuarios.
- Desarrollar un plan maestro de bicicletas.
- Adelantar los estudios correspondientes para la viabilización de nuevas ciclorrutas y de los puntos estratégicos de conexión en la red existente, así como apoyar la viabilización de intervenciones para mantenimiento.
- Planear servicios complementarios como ciclo-parqueaderos.
- Priorizar al ici-usuario en el proceso de planeación, diseño y construcción de infraestructura de movilidad.

4.4.2. Realizar el 100% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie

La SDM adelanta acciones encaminadas a incrementar y mejorar las condiciones de la infraestructura para el peatón. En este contexto, es importante potenciar su uso y contribución como factor de mejoramiento a la movilidad, al medio ambiente y a la salud pública, a través de proyectos de mejoramiento y ampliación de la infraestructura disponible, que mejoren la experiencia del peatón, promoviendo ambientes atractivos, cómodos e interesantes donde la gente escoja caminar, por encima de otros medios de transporte.

Beneficios para la ciudadanía:

- Un aumento en el uso de la caminata resulta en múltiples beneficios de salud pública, tanto para los peatones como para el resto de la ciudadanía, al aumentar los niveles de actividad física, contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y de los niveles de ruido en la ciudad.
- Se optimiza el uso del espacio público por cuanto los modos no motorizados utilizan menos espacio, comparado con otros modos de transporte.

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

- Se fomenta una disminución de la congestión vehicular y en el transporte público.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Adelantar los estudios correspondientes para la viabilización de conexiones prioritarias de la red peatonal existente, así como apoyar la adecuación de segmentos que serán intervenidos para mantenimiento.
- Propiciar el aumento de la red de espacio público disponible para realizar viajes a pie por la ciudad, especialmente en conexión con el sistema de transporte público.
- Priorizar al peatón en el proceso de planeación, diseño y construcción de infraestructura de movilidad en la ciudad.
- Crear una estrategia de comunicación y de sensibilización con el objetivo de fomentar el respeto entre y hacia los peatones y el reconocimiento de su prioridad en el uso del espacio público.

4.5. PLAN ESTADÍSTICO SECTORIAL Y ESTUDIOS DEL SECTOR

La SDM requiere contar con la definición, diseño y desarrollo de estudios de tránsito y transporte e investigaciones de carácter social, económico y ambiental que permita soportar el proceso de toma de decisiones, basados en indicadores, estadísticas y líneas de base para la planificación y seguimiento del sistema de movilidad urbano-regional integralmente sostenible e inteligente. Se requiere también, la elaboración de modelos econométricos para evaluar y determinar el impacto del sistema de movilidad, a través de la implementación y operación de observatorios para la generación, recopilación, organización y disposición de información del sector, económica, estadística, social, y ambiental oportuna y pertinente que permitan contribuir a generar soluciones de problemas en el sistema de movilidad y a la formulación de política pública en el sector.

4.5.1. Desarrollar en un 100% las actividades del Plan Estadístico Sectorial y estudios del Sector

Con el fin de contribuir con la mejora de las condiciones de tránsito, transporte urbano, seguridad vial, gestión ambiental y problemas de movilidad en general, y enriquecer la comparabilidad, calidad, credibilidad e integridad de los datos producidos por las entidades del sector movilidad en Bogotá, el proyecto Plan Estadístico Sectorial contempla tres fases para el fortalecimiento de la producción de información de las entidades adscritas al sector en la ciudad.

Bogotá necesita alternativas innovadoras y efectivas para dar soluciones de transporte en el corto, mediano y largo plazo, no solamente en términos de mejoras al transporte público, y la promoción de la bicicleta, sino también en la implementación de medidas que promuevan el

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

uso racional del automóvil por medio de instrumentos de Gestión de la Demanda de Transporte (GDT) como los cobros por congestión, gestión del estacionamiento tanto en vía como fuera de vía entre otras y demás estudios que se consideren necesarios para apoyar la toma de decisiones de política en el sector.

Adicionalmente, la SDM trabajará en la formulación y estructuración de proyectos tanto de escala urbana en la jurisdicción del distrito como regionales integrales, y acciones estratégicas a escala regional, que influyan positivamente en los patrones de viaje de los ciudadanos y en su calidad de vida. Diseñará e implementará, a partir de un diagnóstico y evaluación previa de impactos, una serie de estrategias que responda a la articulación regional del primer anillo de la sabana y del sistema de transporte público de la ciudad, incluyendo los análisis de definición y actualización tarifaria y demás de acuerdo con la regulación nacional. Así mismo, diseñará un modelo de gestión a escala regional para la movilidad, en el que los procesos de participación y organización de los municipios y gestión interinstitucional Gobernación–Distrito responderán a las necesidades de la escala de planeación regional.

Beneficios para la ciudadanía

- El diseño adecuado de políticas contribuye a un uso más eficiente de la infraestructura de transporte, a una disminución de las emisiones, densificación de la ciudad y a una forma urbana más incluyente. Los casos más exitosos deben su impacto en gran parte al desarrollo e implementación de estas políticas como parte del proceso de planeación de transporte de las ciudades y no como un elemento aislado, actuando como elemento de cohesión entre la implementación de políticas de transporte y las de usos del suelo.
- Contar con estudios y análisis que soporten las políticas del sector, permitirá analizar los impactos sociales, económicos y ambientales asociados a los diferentes instrumentos económicos, regulatorios, técnicos y/o tecnológicos, que se implementen en el sector, y así poder brindarle a la ciudadanía un sistema de transporte que responda a sus necesidades.

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta

- Adelantar los estudios económicos, de sostenibilidad ambiental, social y financiera necesarios para la construcción de política pública y para mejorar la prestación de los servicios del sector movilidad.
- Realizar el monitoreo, seguimiento y mejoramiento continuo de las estrategias implementadas en la ciudad.
- Implementar el plan estadístico y de información del sector
- Desarrollar un plan integral del sector considerando el desarrollo urbano y regional
- Desarrollar las encuestas de movilidad y de satisfacción de la movilidad
- Continuar con el proceso de cierre del Plan Integral alternativo y sustitutivo de vehículos de tracción animal.

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

4.5.2. Sistema de gestión del riesgo

Considerando en cuenta que se definió el Plan Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático –PDGR-CC–, como instrumento de planificación para garantizar y fortalecer la gestión de riesgos a partir del fomento e implementación de estrategias de conocimiento, reducción, manejo, mitigación y adaptación, que permitan garantizar una atención integral, oportuna, eficiente y eficaz en las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre, es necesario que la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolle metas y programas asociados al aumento de la resiliencia y reducción de los riesgos de gran impacto en el sector planificando el manejo de las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre, mediante procesos efectivos de preparativos, respuesta y recuperación post-evento, bajo las líneas estratégicas de los programas de:

- Preparativos institucionales: tipificación e inventario de recursos, plan de capacitación a los involucrados.
- Respuesta: disminución del tiempo de arribo en la atención de las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre.
- Preparativos sociales y comunitarios: generar capacidades institucionales.
- Rehabilitación y Reconstrucción: Actualización de la Red Vial Vital para recuperación temprana.

Lo que permite la implementación de la Estrategia Institucional de Respuesta, cuyo objetivo es “Orientar la atención integral, oportuna, eficiente y eficaz de las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre, integrando procesos, procedimientos, protocolos, responsabilidad y recursos del SDGR-CC”-

4.6. PROGRAMAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PROMOCIÓN DE MOVILIDAD MENOS CONTAMINANTE

Buscando la sostenibilidad del sector, se plantea promover el Modelo EVITAR-CAMBIAR-MEJORAR para el análisis de beneficios ambientales de los proyectos de transporte que se deseen implementar.

Dentro del componente EVITAR, se espera identificar los proyectos que apoyen a reducir la cantidad de viajes que se realizan y/o que los desplazamientos que finalmente sean necesarios, tiendan a ser más cortos. De esta forma, se buscará que los proyectos de transporte promuevan la disminución de la demanda de viajes y por ende el consumo de distintos elementos asociados a la actividad de desplazarse (tiempo, dinero, energía, espacio, entre otros).

Para el componente CAMBIAR, se espera identificar los proyectos que promuevan un cambio modal. Estos deberán buscar que los usuarios, especialmente de aquellos modos que aportan

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

de forma considerable a las emisiones de GEI (v.g. automóviles y motocicletas particulares), migren a otros modos más sostenibles como el transporte público o modos no motorizados (TNM) como la caminata o la bicicleta.

Finalmente, sobre el componente MEJORAR, que se centra en los viajes motorizados, se buscará la promoción de tecnologías que generen la menor cantidad de emisiones contaminantes. Para este punto, es importante resaltar que uno de los aspectos ambientales que intervienen en la calidad de vida de los ciudadanos es causado por la operación del parque automotor, dado que es el sector de mayor aporte del total de emisiones de la ciudad, debido a que en su gran mayoría pertenecen a tecnologías de alto nivel de contaminación (pre-Euro, Euro I y Euro II) cuyas emisiones de gases efecto invernadero y contaminantes locales, impactan el ambiente a pequeña y gran escala. En este sentido, se ha considerado promover en los diferentes modos de transporte, favoreciendo los de menor impacto ambiental, la evolución progresiva a tecnologías que permitan mejorar las condiciones ambientales.

4.6.1. Desarrollar en un 100% las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y promoción de movilidad menos contaminante

Con el fin de mejorar la calidad ambiental, a través de evitar la cantidad de viajes o disminuir las distancias de desplazamientos, cambiar a modos más sostenibles y promover una operación más limpia en los sistemas de transporte y comportamientos que propicien la eficiencia energética en el sector transporte, se busca impactar positivamente el bienestar de los ciudadanos y el desarrollo de acciones de mitigación del cambio climático, como parte del cumplimiento de metas locales y nacionales.

Beneficios para la ciudadanía:

- Generar un espacio de sinergia para la difusión, intercambio y coordinación de buenas prácticas.
- Permitir difundir y fortalecer los aspectos claves para el éxito de los planes de movilidad organizacional sustentables de todas sus entidades miembro.
- Fortalecer metodológicamente la formulación de los planes de movilidad organizacional para así garantizar que las iniciativas que se lleven a cabo en las instituciones sean coherentes y vayan en línea con lo que la ciudad y sus habitantes requieren para lograr una movilidad más sostenible.
- Las entidades distritales serán un agente de cambio de la movilidad de Bogotá, y liderarán con el ejemplo estas iniciativas.
- De la mano con las entidades privadas se busca crear sinergias que permitan alcanzar los objetivos de movilidad sostenible de una manera más eficiente, optimizando recursos y esfuerzos, para gestionar la demanda del carro particular, incentivando el uso de modos de transporte más sostenibles.

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

Acciones a desarrollar para el cumplimiento de la meta:

- Consolidar la Red Distrital de Movilidad Sostenible para mitigar el impacto negativo que la movilidad asociada al trabajo tiene en la ciudad, en los empleados y en la misma SDM.
- Fomentar el desarrollo e implementación de programas de movilidad organizacional sostenible por medio de la creación de alianzas estratégicas para la movilidad sostenible
- Desarrollo de una estrategia de comunicación orientada a sensibilizar a empresas y centros educativos sobre el impacto de su movilidad.
- Promoción de modos de transporte más sostenibles en las empresas.

5. METAS FÍSICAS DEL PROYECTO

Código y descripción de metas	ANUALIZACION					
	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL PDD
114 - Realizar el 100% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	12,5	21,83	27,07	36,10	2,5	100
115 - Realizar el 100% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible	10	19,5	30,5	40	0	100
116 - Mantener actualizado el 100% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.	12	19	31,5	35	2,5	100
117 - Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi	10	24,8	25,2	37	3	100
118 - Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta	16	38,71	24,79	17,5	3	100
119 - Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie	9,5	27,5	24,9	35,6	2,5	100
120 - Diseñar el 100% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte	21	79	0	0	0	100
121 - Desarrollar el 100% de las actividades del Plan estadístico Sectorial y los estudios del sector	10	23,33	27,67	36	3	100
124 - Gestionar el 100% de proyectos de APP para el desarrollo de infraestructura de transporte	0	30	30	40	0	100
125 - Realizar el 100% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible	9,8	24,8	30,4	32	3	100

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

Código y descripción de metas	ANUALIZACION					
	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL PDD
y la promoción de movilidad menos contaminante.						
126 - Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento del Transporte Público en convenio con Transmilenio	100	0	0	0	0	100
127 - Soportar el 100% de la gestión administrativa, contractual, financiera y de seguimiento al Plan Distrital de Desarrollo	0	100	100	100	100	400
128 - Realizar el 100% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T.	0	60	40	0	0	100
129 - Realizar el 100% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	0	0	39,3	57,7	3	100
130 - Realizar el 100 % del pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas	0	0	0	100	100	100

6. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

PROYECTO DE INVERSIÓN		2016	2017	2018	2019	2020
339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad Para Bogotá	47.210	22.080	15.497	19.462	19,761

Millones de pesos corrientes

COMPONENTES	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Dotación	2,228	1,874	1,807	2,191	3,875	11,975
Recurso Humano	1,006	6,097	6,805	5,760	1,963	21,631
Investigación y Estudios	5,043	13,435	6,885	11,511	13,923	50,797
Administración Institucional	38,933	674	0	0	0	39,607

Millones de pesos

Fuente: Plan anual de adquisiciones. Con corte: 31 de diciembre de 2019

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

7. OTROS ASPECTOS

Con base en los objetivos del PMM se pueden establecer los siguientes beneficios para el proyecto de inversión:

- Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte, de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
- Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público y el transporte no motorizado (peatonal y bicicleta).
- Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas viales, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.
- Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
- Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
- Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
- Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
- Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.
- Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
- Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del PMM.
- Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

Aspectos Ambientales:

Mediante la adopción del PMM, se ha hecho evidente la preocupación y compromiso con la competitividad, la accesibilidad y el desarrollo sostenible regional, el cual ha incluido de manera transversal las preocupaciones sociales y medioambientales de los proyectos a desarrollar. El PMM lo hace de varias maneras: define su filosofía y estrategias dejando evidencia de su inquietud con el desarrollo técnicamente planeado, sectorialmente equilibrado, y con justicia y equidad social. Así mismo, entre sus objetivos específicos establece la reducción de los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorpora criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente. También define la forma como contribuir a mejorar la calidad de vida de las personas y, que los efectos negativos

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

relacionados con la movilidad son costos ambientales que deben ser asumidos por el actor causante.

En el componente ambiental se establecen estrategias para controlar y reducir la contaminación del aire y la contaminación auditiva, y el mejoramiento integral del ambiente de los ciudadanos en general y de los usuarios del sistema de movilidad. Las intervenciones en infraestructura se deben subordinar a la estructura ecológica principal, regional y local y contribuyen a aumentar la cobertura forestal de la ciudad. Define que los proyectos serán social y económicamente eficientes, equitativos y costo efectivos, incluyendo los costos y beneficios ambientales y de salud. Los proyectos propenderán y desarrollarán los modos de transporte ambientalmente más sostenibles, como modos no motorizados y el transporte público masivo.

Aspectos Institucionales y Legales:

- Acuerdo 257 de 2006 “Por medio del cual se crea la Secretaría Distrital de Movilidad”
- Acuerdo 346 de 2008 "Implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital".
- Acuerdo 79 de 2003 “Código de Policía de Bogotá”
- Acuerdo 87 de 2003 "Adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital"
- Acuerdo 446 de 2010 “Por el cual se dictan normas para difundir información a la ciudadanía relacionada con el sistema integrado sobre información de movilidad urbana y regional –SIMUR”
- Decreto 115 de 2003 Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital
- Decreto 1355 de 1970 "Normas sobre la Policía"
- Decreto 1504 de 1998 “El manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial”
- Decreto 156 del 11 de abril de 2011 Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público –SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones
- Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento Territorial “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”
- Decreto 215 de 2005 “El Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá”.
- Decreto 2474 de 2008 Por el cual se reglamentan parcialmente la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007 sobre las modalidades de selección, publicidad, selección objetiva, y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 309 de 2009 Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C”

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

- Decreto 319 del 15 de agosto de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos”.
- Decreto 343 de 2004 Por medio del cual se crea el Subcomité de Movilidad y Seguridad Vial para las Obras en Bogotá, Distrito Capital.
- Decreto 397 De 2010 "Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital."
- Decreto 547 de 2011 Por el cual se dictan medidas para la migración de equipos del transporte colectivo al transporte masivo y se dictan otras disposiciones.
- Decreto Distrital 672 de 2018 “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”.
- Decreto 798 DE 2010 “Reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006”
- Decreto 682 de agosto de 2001 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., por medio del cual se crea el Comité de Movilidad y Espacio Público.
- El Plan de Gestión Ambiental Distrital -PGA define los proyectos prioritarios sobre estos territorios y las entidades responsables de los mismos.
- La Secretaría Distrital de Ambiente dentro del Plan de Gestión Ambiental para el Distrito – PGA definió ocho territorios con características y dinámicas particulares de cada uno de ellos, incluyendo las distintas problemáticas y conflictos sociales y ambientales.
- Ley 105 de 1993 por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1083 de 2006 Planeación Urbana Sostenible
- Ley 1083 de 2006 Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. Entre los aspectos más importantes es que esta ley rige la formulación de los planes de movilidad a nivel nacional.
- Ley 1150 de 2007 Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos
- Ley 1239 de 2008 mediante la cual se modifica parcialmente la ley 769 de 2002
- Ley 1383 del 16 de marzo de 2003 “Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1450 de junio 16 de 2011 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014.”
- Ley 23 de 1973 por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la república para expedir el código de recursos naturales y de protección al medio ambiente y se dictan otras disposiciones.
- Ley 336 de 1996 Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.
- Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones
- Ley 80 de 1993 Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

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

- Ley 99 de 1993 Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.
- Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría de Tránsito y Transporte, octubre de 2005.kk) Resolución 125 de 2011 Por el cual se dictan medidas tendientes a garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en la ciudad durante la etapa de transición al Sistema”
- Resolución 133 de 2009 Manual de Contratación de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Resolución 343 de 2011 Por el cual se modifica la Resolución 125 de 2011 y se dictan medidas tendientes a garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en la ciudad durante la etapa de transición del SITP

Es importante resaltar que las metas del proyecto de inversión se encuentran alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030-ODS, por cuanto a través de ellas se contribuye principalmente al Objetivo No. 11 *Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.* – Acción 92 *Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.* Así mismo, se realizan actividades que, en una medida coherente para las funciones propias de la SDM y específicas de éste proyecto de inversión, se alinean con los siguientes objetivos:

Objetivo No. 3: *Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades* – Acción 24: *Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo, con la meta 125 - Realizar el 100% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de movilidad menos contaminante.*

Objetivo No. 5 *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas* en su acción No. 43 *Velar por la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles de la adopción de decisiones en la vida política, económica y pública,* con las acciones que se adelantan desde la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios en compromiso con el Decreto 166 de 2010 por medio del cual el Distrito Capital adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género – PPMYEG, así como en el cumplimiento de la Resolución 325 de 2015 por el cual el sector movilidad adopta el Plan Sectorial de Transversalización de Género - PSTG y del mandato del Acuerdo 645 de 2016 por el cual se acoge el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos” se han concertado acciones en los derechos: (i) Vida libre de violencias, (ii) Cultura libre de

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

sexismo y (iii) Al hábitat y vivienda digna. Este último resaltando la movilidad de las mujeres como un aspecto a tenerse en cuenta para contribuir al goce efectivo de este derecho, a saber:

- Dirigir acciones para la construcción de una movilidad segura para las mujeres desde su diversidad, a través de infraestructura, intervenciones urbanísticas y paisajísticas tendientes a generar transporte y circuitos de movilidad seguros.
- Propender a nivel institucional, a la transformación progresiva y gradual de prácticas, imaginarios, símbolos, representaciones, estereotipos de discriminación contra las mujeres para garantizar el ejercicio pleno de sus derechos.
- Fomentar el derecho de las mujeres a un transporte libre de violencias en la ciudad y la promoción de su participación en el uso de nuevos medios de transporte en igualdad de condiciones.
- Propender por la reducción de la accidentalidad vial y la mortalidad de las mujeres en el sistema vial de Bogotá, a través de la promoción de sus derechos a una ciudad segura y a una movilidad incluyente humana.
- Incluir en los proyectos de inversión del sector acciones específicas orientadas al logro de la equidad de género entre hombres y mujeres en las políticas, planes y proyectos relacionados con el sector movilidad.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que a la fecha se está desarrollando la actualización del Plan maestro de Movilidad a través de la firma empresa Steve Davis, en el marco de este proceso existe un eje de accesibilidad y enfoques diferenciales en aras de poder tener un plan maestro inclusivo para la ciudad. En este marco se desarrolló un grupo focal con mujeres en el que participaron delegadas del consejo consultivo de mujeres, y lideresas de otras organizaciones del Distrito en donde aportaron elementos con perspectiva de género para hacer un breve diagnóstico de la situación de movilidad de las mujeres en la ciudad.

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad con la Secretaría Distrital de la Mujer promueve el taller de masculinidades, que tiene como objetivo sensibilizar a hombres de distintos sectores del Distrito, en el tema de masculinidades alternativas en aras de contribuir en la prevención de las violencias hacia las mujeres, es además una respuesta a la demanda insistente desde los grupos de mujeres para que se difundan mensajes a los hombres sobre los temas de equidad de género, sexualidad y masculinidades no hegemónicas, dejando la reflexión sobre la búsqueda de una verdadera equidad en las relaciones de género, poniéndose en los zapatos de las mujeres coadyuvando así en la construcción de una nueva humanidad.

Con la meta de proyecto 118 - *Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta*, la SDM se adelanta acciones para que las mujeres ejerzan sus derechos en torno a una movilidad incluyente, humana, segura y equitativa que responda a

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

las necesidades diferenciales de género en materia de urbanismo, seguridad vial, transporte seguro libre de violencia

Si bien las estrategias desarrolladas para el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano se generar para toda la ciudadanía, la SDM apunta a la Construcción de una movilidad segura para las mujeres y “promoción de su participación en el uso de nuevos medios de transporte en igualdad de condiciones.

Objetivo No. 16: Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles – Acción 143: Reducir sustancialmente la corrupción y el soborno en todas sus formas y Acción 145: Garantizar la adopción de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades a todos los niveles.

Como complemento a los compromisos asumidos por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM en cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los lineamientos del Decreto 118 del 27 de febrero de 2018, "Por el cual se adopta el Código de Integridad del Servicio Público", la entonces Subsecretaría de Política Sectorial (Ahora Subsecretaría de Política de Movilidad), adopto la circular 02 de 2016, del que trata la circular 008 de 2016 del Secretario de Movilidad como órgano de apoyo al Comité de contratación de la SDM, la cual fue modificada por la circular 01 de 2017, con esta se creó el Comité Estructurador de Proyectos de contratación, así como el grupo estructurador, buscando de esta forma la identificación, análisis, medición y seguimiento de los riesgos inherentes a cada proceso de contratación con el objetivo de minimizar los mismos, entre estos los de corrupción.

Adicionalmente, se realiza el monitoreo al Plan anticorrupción y el seguimiento a la matriz de riesgos de la entidad, con el propósito de controlar la posible materialización de los riesgos identificados en los procedimientos de cada una de las áreas de la SPM.

Objetivo No. 17: Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible – Acción 167 Alianzas entre interesados: Alentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las asociaciones, con la meta 124 - Gestionar el 100% de los proyectos de APP para el desarrollo de infraestructura de transporte y a través del convenio ATN/OC-15830-CO “Fortalecimiento de los esquemas de gestión de transporte público urbano de Bogotá” suscrito entre el Banco Interamericano de Desarrollo – BID y la Secretaría Distrital de Movilidad.

De igual manera, para la vigencia 2019 se incluyen los recursos en razón del Convenio Marco 579-2017, suscrito entre la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y La Secretaría Distrital de Movilidad, con el objeto “*Aunar esfuerzos técnicos, administrativos,*

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

jurídicos y financieros entre la Secretaría Distrital De Movilidad –SDM– y La Secretaría General para la evaluación, gestión y trámite de Proyectos de Asociación Público Privada –APP– de iniciativa privada, para el proyecto denominado “Iniciativa privada autofinanciada para la provisión, instalación, mantenimiento y operación de un sistema de bicicletas públicas de alquiler”, y todas las actividades que se requieran para tal fin”.

Actualizaciones: a) De otra parte, y conforme a los lineamientos de las Secretarías Distritales de Hacienda y Planeación, el manejo de los pasivos exigibles para inversión se hará a través de los proyectos de inversión. En consecuencia, es preciso proceder con la creación de una meta proyecto que esté relacionada con el pago de compromisos de vigencias anteriores fenecidas.

b) (enero 11/19) A través de los decretos 672 del 22 de noviembre de 2018 “*Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones*”, Decreto 673 del 22 de noviembre de 2018 “*Por medio del cual se modifica la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad*” y la Resolución 236 del 13 de diciembre de 2018 “*Por medio de la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad*”, la Secretaría Distrital de Movilidad, adelantó el proceso de Rediseño Institucional para fortalecer la capacidad operativa de la Entidad. En consecuencia, se fortalecen funciones claves de la entidad como son: inteligencia para la movilidad, planeación de la movilidad, gestión de la movilidad, servicios a la ciudadanía, seguridad vial, cultura para la movilidad, gestión social y la gestión jurídica como soporte transversal de todos los procesos de la Entidad.

8. DATOS DEL RESPONSABLE DEL PROYECTO.

Nombre:	María Carolina Lecompte	
Cargo:	Directora de Inteligencia para la Movilidad	
Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad	Firma: _____
Nombre:	Ingrid Portilla Galindo	
Cargo:	Directora de Planeación de la Movilidad	
Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad	Firma: _____
Nombre:	Sergio Eduardo Martínez Jaimes	
Cargo:	Subsecretario de Política de Movilidad	
Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad	Firma: _____

Fecha actualización: 21 de febrero de 2020_Act_TRIM_IV_2019