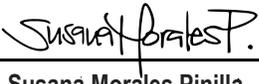


**PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA (PMSS) DE BOGOTÁ D.C.**

**ANEXO 2.1.10**  
**PLAN DE ESTACIONAMIENTOS**

**HOJA DE CONTROL DE VERSIONES**

<b>APROBADO POR:</b>  Deyanira Consuelo Ávila Secretaria Distrital de Movilidad	
<b>APROBADO POR:</b> 	<b>APROBADO POR:</b> 
Óscar Julián Gómez Cortés Subsecretario de Política de Movilidad	Susana Morales Pinilla Directora de Planeación de la Movilidad
<b>REVISADO POR:</b> 	
Valentina Acuña García Subdirectora de Transporte Privado	

## CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	6
2. DIAGNÓSTICO	7
2.1. Situación actual del estacionamiento de acceso público en Bogotá	7
2.1.1. Oferta de estacionamiento fuera de vía – EFV	9
2.1.2. Organización de valet parking	9
2.1.3. Registro Distrital de Estacionamientos – RDE	9
2.1.4. Zonas amarillas	9
2.1.5. Oferta de estacionamiento en vía – EEV	9
2.1.6. Definición de cupos de parqueo por usos urbanos	9
2.1.7. Oferta de servicios conexos con transporte público, bicicletas y micromovilidad	9
2.1.8. Zonas de cargue y descargue en la ciudad:	10
2.2. Sistema Inteligente de Estacionamientos – SIE	11
2.2.1. Servicios del SIE	11
2.2.2. Infraestructuras del SIE	12
2.2.3. Usuarios del SIE	12
2.3. Articulación con transporte sostenible: A-S-I (Avoid – Shift – Improve)	13
3. COMPONENTE ESTRATÉGICO DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTOS	15
3.1. Objetivo general del Plan de Estacionamientos	15
3.2. Objetivos específicos del Plan de Estacionamientos:	16
3.3. Metas trazadoras del Plan	16
3.3.1. Meta trazadora No. 1	16
3.3.2. Meta trazadora No. 2	17
3.3.3. Meta trazadora No. 3	17
3.4. Estrategias del Plan de Estacionamientos	17
3.4.1. Planificar y gestionar la operación e información del Sistema Inteligente de Estacionamientos – SIE	17
3.4.2. Regular y controlar los servicios que componen el Sistema de Estacionamientos – SIE	17
3.4.3. Articular distintos usuarios, servicios e infraestructuras para el robustecer el Sistema Inteligente de Estacionamientos - SIE	17
4. COMPONENTE DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTOS	19
4.1. Proyectos del Plan de Estacionamientos	19
4.1.1. Proyectos asociados al objetivo 1	21
4.1.2. Proyectos asociados al objetivo 2	22
4.1.3. Proyectos asociados al objetivo 3	25
5. ACCIONES TRANSVERSALES PARA LA MOVILIDAD	29
6. COMPONENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	30
7. COMPONENTE DE GOBERNANZA	32
8. COMPONENTE DE FINANCIACIÓN	33

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Estado del diagnóstico de servicios y operación de estacionamientos en Bogotá	8
Figura 2. Georeferenciación de los proyectos del Plan de Estacionamientos por UPL	9
Figura 3. Zonas de cargue y descargue proyectadas	
Figura 4. Políticas de gestión de la demanda de estacionamientos para grupos de usuarios	13
Figura 5. Estructura general del componente estratégico del Plan de Estacionamientos	14
Figura 6. Detalle de las metas trazadoras del Plan de Estacionamientos	16
Figura 7. Estructura general del componente de ejecución del Plan de Estacionamientos	18
Figura 8. Detalle de proyectos del Plan de Estacionamientos	19
Figura 9. Sistema de seguimiento y evaluación del Plan de Estacionamientos	29

**SIGLAS Y ABREVIATURAS**

<b>DTS</b>	Documento Técnico de Soporte
<b>EEV</b>	Estacionamiento en vía
<b>EFV</b>	Estacionamiento fuera de vía
<b>PMM</b>	Plan Maestro de Movilidad
<b>PMMS</b>	Plan de Movilidad Sostenible y Segura
<b>POT</b>	Plan de Ordenamiento Territorial
<b>RDE</b>	Registro Distrital de Estacionamientos
<b>SDM</b>	Secretaría Distrital de Movilidad
<b>SDP</b>	Secretaría Distrital de Planeación
<b>SIE</b>	Sistema Inteligente de Estacionamientos
<b>SITP</b>	Sistema Integrado de Transporte Público
<b>ZPP</b>	Zonas de Parqueo Pago

## 1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Estacionamientos de Bogotá D.C., en el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS, se adelanta en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1083 de 2006 y la Resolución 20203040015885 del Ministerio de Transporte, como parte integral y anexo de su contenido.

Este Plan 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.

Su propósito principal 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”*.

Para ello, incluye objetivos, estrategias y proyectos que se centran en promover un uso apropiado del espacio público, la adopción de herramientas económicas y pedagógicas que favorezcan los medios de transporte sostenibles, y mejorar la calidad del servicio ofrecido en los estacionamientos públicos e incorporar usuarios distintos a los de vehículos privados.

La política de ordenamiento de estacionamientos tiene como punto de partida el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá adoptado por el Decreto 319 de 2006 y se basa igualmente en los distintos actos administrativos emitidos por la Administración Distrital para la implementación del SIE. A partir de los tres servicios fundamentales que se conciben en el SIE: *estacionamiento en la vía pública, estacionamiento fuera de vía y servicio de valet parking en la vía pública*.

El Plan traza una hoja de ruta para avanzar en la optimización del uso del espacio público, en la reducción de la congestión vehicular, el mejoramiento de la calidad del servicio de estacionamientos y la promoción de una movilidad más sostenible que garantice un mejor futuro para todos y todas en Bogotá D.C.

## 2. DIAGNÓSTICO

### 2.1. Situación actual del estacionamiento de acceso público en Bogotá

La Administración Distrital desde la expedición del PMM, ha avanzado en la materialización de la Política de Ordenamiento de Estacionamientos de acceso público, así como distintos servicios y usuarios que tienen participación en ella. El estado de estos proyectos se detalla en el DTS del PMSS, y a continuación, se presenta una breve contextualización general de sus resultados:

**Figura 1. Estado del diagnóstico de servicios y operación de estacionamientos en Bogotá**

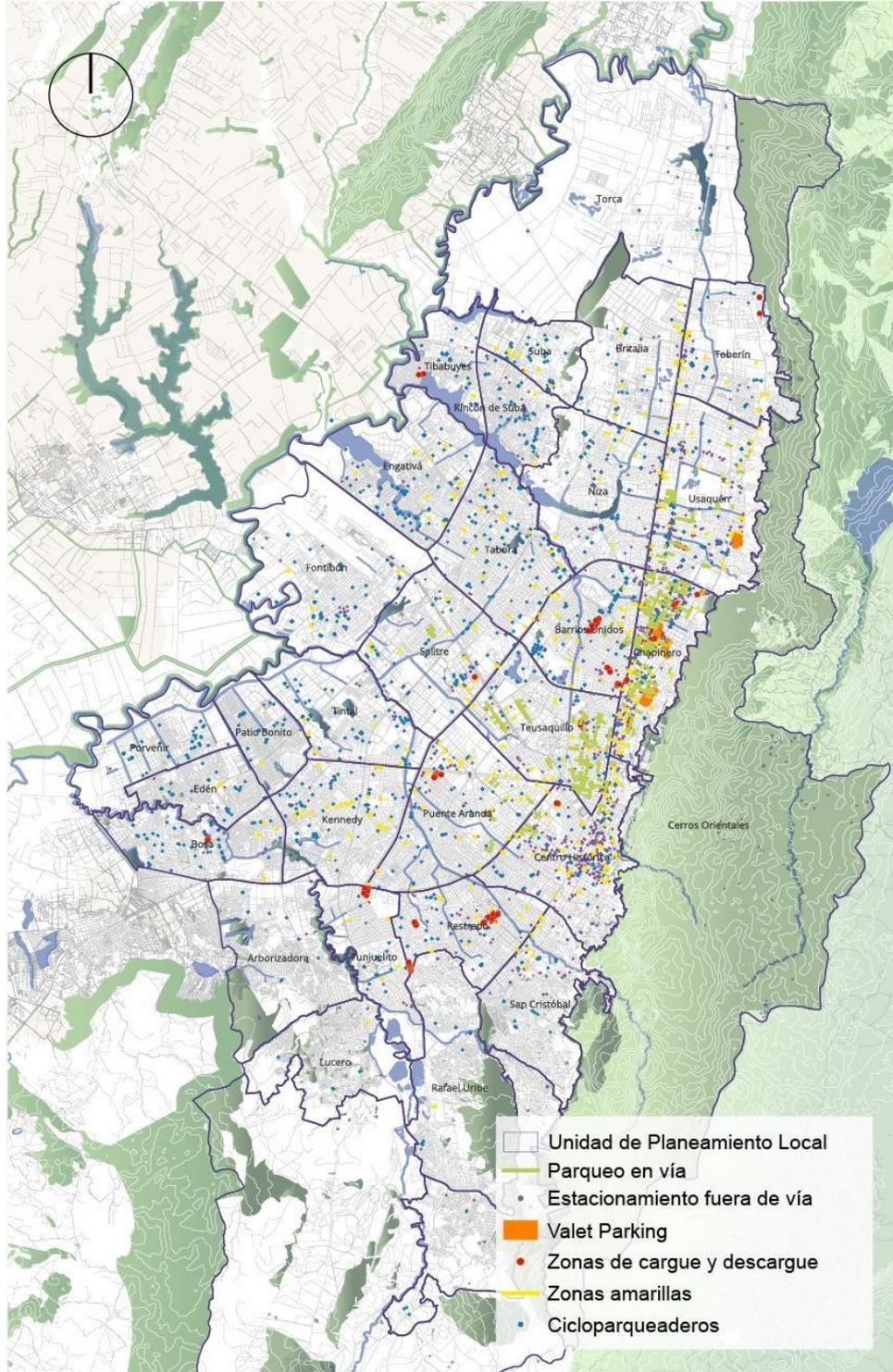


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, datos con corte diciembre 2022.

De acuerdo con la información antes descrita, se diagrama a continuación la georeferenciación de cada uno de los proyectos que forman parte de este plan. En dicho mapa, se hacen visible varios aspectos:

- Las Unidades de Planeamiento Local - UPL con mayores servicios donde convergen los proyectos, son Chapinero, Usaquén y Centro Histórico. Es claro cómo desde esas UPL comienza el crecimiento de oferta hacia las demás UPL de la ciudad.
- La oferta de biciparqueaderos tiene cobertura en la mayoría del territorio de la ciudad.
- El análisis del estacionamiento fuera de vía es muy valioso, para entender las zonas en donde se puede implementar el Parqueo en vía y que tanto la cobertura, el recaudo y las mejoras de las condiciones de ordenamiento del espacio público se hagan realidad en todos los puntos donde esto sucede.
- Las zonas amarillas abarcan gran parte de la ciudad y son una apuesta para la reestructuración de espacios donde es habitual que la gente acceda al servicio.

**Figura 2. Mapa de diagnóstico de servicios y operación de estacionamientos en Bogotá D.C.**



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, datos con corte diciembre 2022.

### **2.1.1. Oferta de estacionamiento fuera de vía – EFV**

De acuerdo con la información de los inventarios elaborados por la Secretaría Distrital de Gobierno, se tienen un total de 2.609 parqueaderos de acceso público en la ciudad.

### **2.1.2. Organización de valet parking**

A partir de la expedición de la normatividad de la actividad de valet parking, se ha autorizado a dos (2) empresas la operación de 21 cajones en la ciudad en las localidades de Usaquén y Chapinero.

### **2.1.3. Registro Distrital de Estacionamientos – RDE**

La plataforma para el registro de los componentes el SIE, actualmente cuenta con una inscripción del 42% de los parqueaderos fuera de vía en la ciudad.

### **2.1.4. Zonas amarillas**

Con corte a 2.022, se contaba con cuatro (4) zonas amarillas en la ciudad y dieciocho (18) con concepto favorable para implementación.

### **2.1.5. Oferta de estacionamiento en vía – EEV**

Desde la puesta en operación de las ZPP, la ciudad cuenta con 5.008 cupos operativos distribuidos en once (11) zonas en ocho localidades (Chapinero, Usaquén, Teusaquillo, Los Mártires, Santa Fe, Puente Aranda, Barrios Unidos y Fontibón).

### **2.1.6. Definición de cupos de parqueo por usos urbanos**

Esta política, en articulación con la SDP se ha dispuesto de manera explícita en la expedición del nuevo POT de Bogotá, buscando fortalecer la planificación urbana y optimizar el espacio urbano en función de las necesidades y usos de la ciudad y las actividades conexas que tienen lugar en ella.

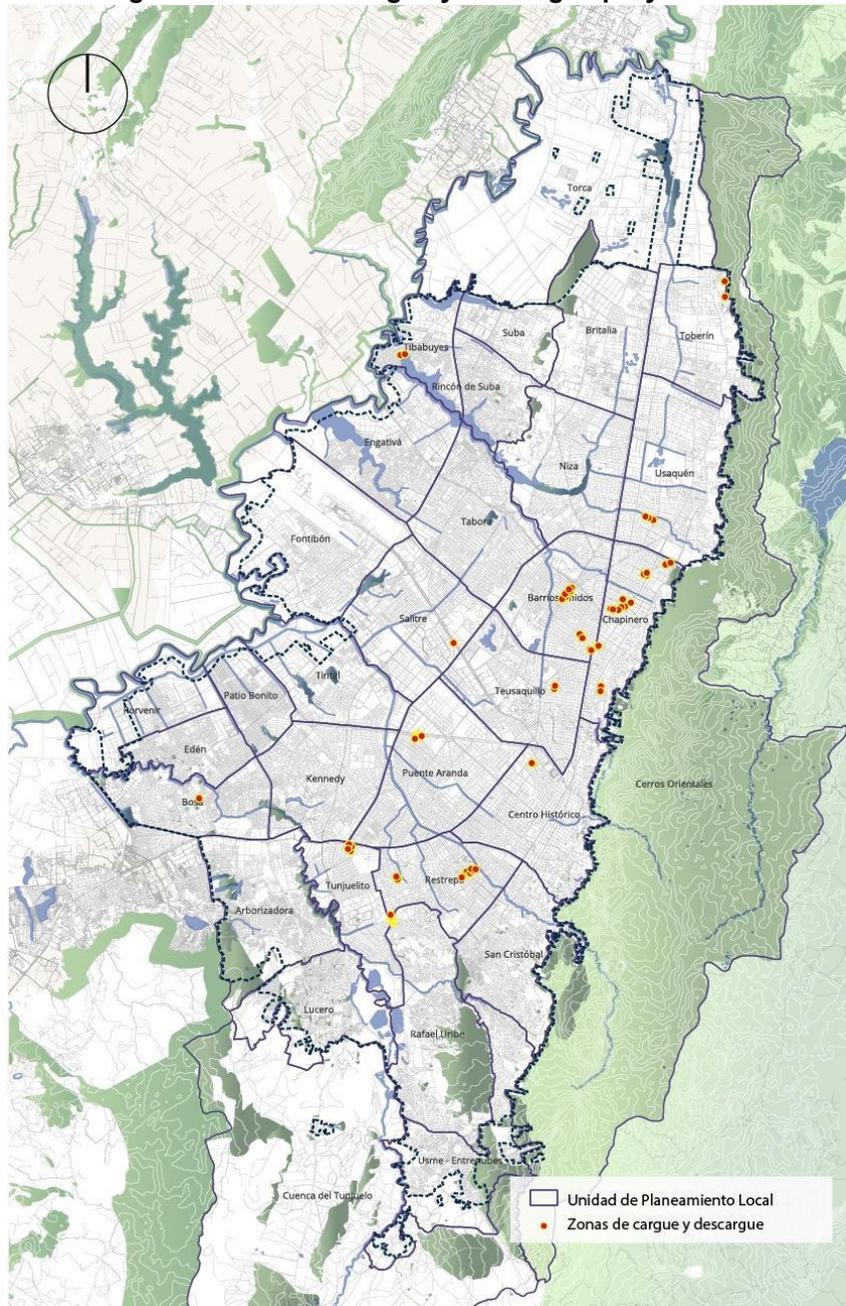
### **2.1.7. Oferta de servicios conexas con transporte público, bicicletas y micromovilidad**

Para el cierre de 2.022, se contaba con un total de 57.682 cicloparqueaderos en toda la ciudad para facilitar la intermodalidad con los servicios de la ciudad. Por otro lado, con la nueva normatividad expedida por la SDM para la operación de servicios de micromovilidad, se otorgó permiso de operación a dos (2) empresas, cada una para operar 712 vehículos.

### 2.1.8. Zonas de carga y descarga en la ciudad:

En el marco de la organización de la actividad logística, se encuentran en Bogotá 142 zonas de carga y descarga en operación y un total de 40 proyectadas para ser implementadas en los próximos años.

**Figura 3. Zonas de carga y descarga proyectadas**



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, datos con corte diciembre 2022.

## Principales retos:

A continuación, se listan los principales retos identificados de cara a lograr una adecuada gestión de la oferta y la demanda de estos servicios:

- *Estacionamiento en lugares prohibidos y uso indebido del espacio público* que potencialmente afecta la circulación de los actores más vulnerables como los peatones y ciclistas, genera congestión vehicular, ocasiona problemas de seguridad vial y altera la operación de los vehículos en la ciudad.
- *Déficit en la oferta y calidad del servicio de estacionamientos para la ciudadanía*, en especial, fuera de vía en zonas alejadas del centro de la ciudad y en vía para usuarios de vehículos de movilidad sostenible y personal.
- *Existencia de estacionamientos fuera de vía informales* que prestan el servicio sin el cumplimiento de la normatividad vigente, cobran potencialmente tarifas por encima de las permitidas por la Administración Distrital y ofrecen un servicio de baja calidad.
- *Deficiencias en la información disponible a los usuarios* sobre la operación de los diferentes estacionamientos y servicios asociados a los mismos de acceso público de la ciudad.
- *Deficiencias en infraestructuras de estacionamientos especializadas* para usuarios del servicio de transporte de carga, el servicio de transporte público individual, el transporte intermunicipal y vehículos de movilidad personal, por parte de la población que hace uso de estos elementos y con movilidad reducida.

## 2.2. Sistema Inteligente de Estacionamientos – SIE

La Política de Estacionamientos de Acceso Público tiene como elemento central el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE) que según el artículo 3 del Acuerdo Distrital 695 de 2017 se entiende como el “conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking”.

En este sentido, bajo el objetivo de gestionar adecuadamente su oferta y demanda en el marco del PMSS, este Plan de Estacionamientos busca que el SIE integre y articule los servicios, la infraestructura y los usuarios de los estacionamientos de acceso público.

### 2.2.1. Servicios del SIE

De acuerdo con lo establecido en los artículos 2 y 3 del Acuerdo 695 de 2017, comprende tres grupos de servicios asociados al estacionamiento de acceso público, a saber:

- **Servicio de Estacionamiento en Vía – EEV:** prestado en zonas habilitadas por la Administración Distrital, en donde se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito Capital a cambio del valor autorizado.

- **Servicio de Estacionamiento Fuera de Vía – EFV:** prestado en establecimientos públicos en dónde se permite el estacionamiento y depósito temporal de vehículos a título oneroso.
- **Servicio de valet parking en vía pública:** prestado por personas naturales o jurídicas en donde se reciben vehículos en vía pública y se ubican en un estacionamiento en vía o fuera de vía.

Los servicios de estacionamiento en vía y valet parking aplican únicamente cuando el servicio se preste sobre vías de uso público que sean propiedad del Distrito Capital. Adicionalmente, el servicio de estacionamiento en vía también comprende el control y seguimiento sobre segmentos viales autorizados para el estacionamiento de vehículo sin que sea obligatorio realizar un pago a favor de la Administración Distrital.

### 2.2.2. Infraestructuras del SIE

Por otro lado, para cada uno de los servicios presentados en el numeral anterior, y para otros servicios, se tienen infraestructuras sobre las cuales éstos tienen lugar o prestan su operación, entre las que se destacan para cada uno:

- **Estacionamiento en Vía – EEV:** Son zonas habilitadas por la Administración Distrital en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito. Comprende todos los espacios públicos, como vías, bahías o zonas de cesiones urbanísticas, que sean autorizados por la Administración Distrital para el estacionamiento de vehículos con o sin cobro.
- **Estacionamiento Fuera de Vía – EFV:** Estacionamientos públicos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones en superficie, subterráneas o multinivel, con dedicación al uso de estacionamiento o vinculadas a actividades de oficinas, comercio, servicios, turismo y dotacionales o infraestructuras relacionadas con funciones de soporte.
- **Servicio de valet parking en vía pública:** servicio prestado por personas naturales o jurídicas en donde se reciben vehículos en vía pública y se ubican en un estacionamiento en vía o fuera de vía.

### 2.2.3. Usuarios del SIE

Por último, encontramos a los usuarios que participan y deben tener articulación con los servicios e infraestructuras del SIE. Estos son:

- **Usuarios de vehículos privados automotores:** Personas que utilizan en sus viajes vehículos privados automotores, como automóviles o motocicletas. Se desagregan en aquellos que lo utilizan para sus viajes diarios o recurrentes al trabajo o centros de estudio, usualmente por un periodo de estacionamiento largo, y los que lo utilizan para viajes ocasionales con motivo de negocios, compras, turismo, salud u otros similares que por lo general tienen un tiempo de estacionamiento corto.
- **Usuarios de vehículos de micromovilidad:** Personas que utilizan para sus viajes vehículos de movilidad personal no motorizados o asistidos, como bicicletas o patinetas.

Se desagregan en aquellos que lo utilizan para sus viajes diarios o recurrentes al trabajo o centros de estudio, usualmente por un periodo de estacionamiento largo, y los que lo utilizan para viajes ocasionales con motivo de negocios, compras, turismo, salud u otros similares que por lo general tienen un tiempo de estacionamiento corto.

- **Usuarios de transporte público:** Empresas o personas que hacen uso o son operarios de vehículos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros Intermunicipal, Urbano e Individual, realizando sus paradas sobre infraestructura vial compartida con otros medios de transporte.
- **Prestadores o usuarios del servicio del transporte de carga:** Transportadores, generadores o receptores de carga que requieren de espacios públicos para realizar actividades de cargue y descargue.
- **Población con movilidad reducida:** Personas con restricción para desplazarse debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan una limitación para moverse. Por su condición son considerados como parte de los actores más vulnerables de la movilidad, por lo que su inclusión en el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE) será considerada de carácter prioritario.

### 2.3. Articulación con transporte sostenible: A-S-I (*Avoid – Shift – Improve*)

El Plan de Estacionamientos busca hacer una gestión de la demanda que permita el uso racional del vehículo particular y ayude a la promoción de modos sostenibles. En esta línea, y en conjunto con diversas iniciativas a nivel mundial como local para fomentar la sostenibilidad de los sistemas de transporte y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, tanto los servicios, como usuarios e infraestructuras del SIE se han abordado desde el concepto de Avoid-Shift-Improve<sup>1</sup> que se explica a continuación, en articulación con los servicios de estacionamientos:

1. **Avoid (Evitar):** Con esta estrategia se intenta evitar o reducir los viajes que requieren vehículos motorizados, en particular aquellos impulsados por combustibles fósiles. Esto puede lograrse a través de una mejor planificación urbana que permita que las personas vivan más cerca de donde trabajan, estudian o realizan otras actividades.
2. **Shift (Cambiar):** Esta estrategia se centra en cambiar los viajes desde medios de transporte menos eficientes y más contaminantes a medios de transporte más eficientes y menos contaminantes, como modos de transporte público más eficientes, modos de transporte no motorizados, como bicicletas o caminar, y fomentando el cambio a vehículos eléctricos.
3. **Improve (Mejorar):** Esta estrategia busca mejorar la eficiencia de los medios de transporte existentes, a partir de la mejora de la eficiencia del combustible de los vehículos a motor, la mejora de la eficiencia operativa del transporte público y la introducción de tecnologías más limpias y sostenibles en el sistema de transporte.

---

<sup>1</sup> Estrategias de mitigación y métodos para la estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte / coordinado por Francisco Arango, Ramiro Alberto Ríos, Michael Replogle. Junio 2013.

Figura 4. Políticas de gestión de la demanda de estacionamientos para grupos de usuarios



Fuente: Secretaría de Movilidad, 2023.

Así, en términos generales las medidas de gestión desde el Plan de Estacionamientos están concentradas en proveer a la ciudad de zonas de parqueo en vía, hacer un uso eficiente del espacio público y promover mecanismos económicos, regulatorios y de control y tecnológicos para poner en marcha las estrategias enunciadas.

### 3. COMPONENTE ESTRATÉGICO DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTOS

A partir del diagnóstico presentado, el Plan de Estacionamientos apuesta por la implementación y consolidación del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE) con el propósito de gestionar adecuadamente la oferta y la demanda de los estacionamientos de acceso público.

En este sentido, este Plan busca también, lograr un uso adecuado del espacio público, una 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.

Para ello, en el componente estratégico del mismo, se establece un objetivo general, tres (3) objetivos específicos con tres (3) metas trazadoras, y tres (3) estrategias, como se presenta a continuación:



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023

#### 3.1. Objetivo general del Plan de Estacionamientos

Gestionar adecuadamente la oferta y la demanda del estacionamiento de acceso público en la ciudad bajo el marco del SIE para promover una movilidad segura, eficiente y sostenible.

### 3.2. Objetivos específicos del Plan de Estacionamientos:

- Consolidar la operación asociada a los servicios del SIE a partir de herramientas tecnológicas y articulación con los sistemas de planificación e información de la ciudad.
- Promover la formalidad y calidad del servicio de estacionamiento de acceso público en las distintas infraestructuras y zonas de la ciudad.
- Lograr un sistema de movilidad eficiente, sostenible y cuidador integrando nuevos usuarios y servicios

### 3.3. Metas trazadoras del Plan

De acuerdo con lo anterior, el detalle de las metas trazadoras, junto con sus indicadores de seguimiento y plazos de ejecución propuestos, se presentan a continuación:

**Figura 6. Detalle de las metas trazadoras del Plan de Estacionamientos**

Metas trazadoras		Tiempos de ejecución			
		2024	2027	2031	2035
<p><b>Aporte de recursos del Sistema de Estacionamientos para la sostenibilidad del SITP</b> [COP millones]</p> <p>Línea base 2022 - 0</p>	<p>Destinación de recursos asociados a la actividad de estacionamiento del vehículo particular en vía y fuera de vía para la sostenibilidad y mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público</p>	0	\$ 72.205	\$ 295.495	\$ 322.848
<p><b>Reducción del No de cupos ofertados para vehículo particular en estacionamientos fuera de vía</b></p> <p>Línea base estimada 2022 - 198,900 cupos</p>	<p>Reducir el No. de cupos totales en la ciudad disponibles para vehículos particulares convencionales, a partir de la implementación de medidas para la promoción del uso de modos sostenibles y cupos preferenciales para estos modos</p>	195,000 (2%)	189,000 (5%)	185,000 (7%)	179,000 (10%)
<p><b>Organizar, regular y gestionar el 100% de los servicios que participan en el estacionamiento de acceso público en la ciudad</b></p> <p>Línea base - 35%</p>	<p>Ofrecer un sistema de estacionamientos articulado, organizado y con información al usuario que le permita contar con herramientas para cambiar patrones de viajes y hacer un uso más eficiente del vehículo particular y el espacio público destinado a estacionamiento de acceso público</p>	40%	50%	75%	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023.

#### 3.3.1. Meta trazadora No. 1

Esta meta busca que a partir del uso del vehículo particular y el estacionamiento asociado a este, se otorguen recursos de los proyectos de estacionamiento en vía y contribución<sup>2</sup> a la sostenibilidad del transporte público de la ciudad. Esta meta se podrá alcanzar con la puesta en marcha de la totalidad del proyecto de zonas de parqueo pago y la aprobación de la iniciativa de contribución por parqueaderos como fuente alternativa de sostenibilidad para el SITP, alcanzando para el 2035 un recaudo estimado preliminar de COP \$322 mil millones de pesos.

<sup>2</sup> Consiste en establecer un cobro de contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía, a favor del Distrito Capital

### **3.3.2. Meta trazadora No. 2**

Con esta meta se busca que los cupos ofrecidos por los estacionamientos fuera de vía en la ciudad se reduzcan, a partir de la promoción y uso de modos sostenibles que fomenten el uso racional del vehículo particular y el ingreso de nuevos modos al sistema de transporte que favorezcan la sostenibilidad, como es el caso de modos no motorizados o para vehículos de cero y bajas emisiones. Actualmente se estiman un total de aproximadamente 199.000 cupos para estacionamiento de vehículo particular fuera de vía en la ciudad, y se espera que en el 2035 se pueda alcanzar una reducción de cerca del 10% de estos cupos, llegando a 179.000.

### **3.3.3. Meta trazadora No. 3**

Por último, esta meta busca que a partir de la implementación y organización de la información asociada a los servicios prestados por estacionamiento, el usuario cuente con alternativas y tenga a su disposición los modos sostenibles sobre los cuales puede hacer un cambio modal en sus patrones de viaje. Actualmente, el único servicio que se encuentra en proceso de consolidación en el RDE es el de estacionamientos fuera de vía, que corresponde a un 35% del total. El propósito será alcanzar la totalidad de la integración e información de todos los servicios en la plataforma y su articulación con los sistemas de la ciudad para el 2035.

## **3.4. Estrategias del Plan de Estacionamientos**

Las estrategias, en línea con lo dispuesto por el PMSS y la Resolución 20203040015885 del Ministerio de Transporte, se constituyen como los mecanismos a través de los cuales se va a dar cumplimiento a los objetivos, y son una cadena de acciones que ayudan al fortalecimiento de la movilidad sostenible. Para este Plan, se han definido las siguientes:

### **3.4.1. Planificar y gestionar la operación e información del Sistema Inteligente de Estacionamientos – SIE**

Esta estrategia, que se articula directamente con el objetivo 1, se logrará promoviendo cupos de estacionamiento en desarrollos urbanos de acuerdo con su actividad y gestionando la información que se derive del SIE en articulación con el Plan Maestro Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte – SIT

### **3.4.2. Regular y controlar los servicios que componen el Sistema de Estacionamientos – SIE**

Esta estrategia, por su parte, se articula con el objetivo 2, y se logrará a partir de la promoción de la formalidad en el servicio de estacionamiento de acceso público en vía y fuera de vía mediante la optimización de los procesos de seguimiento, inspección, vigilancia y control.

### **3.4.3. Articular distintos usuarios, servicios e infraestructuras para el robustecer el Sistema Inteligente de Estacionamientos - SIE**

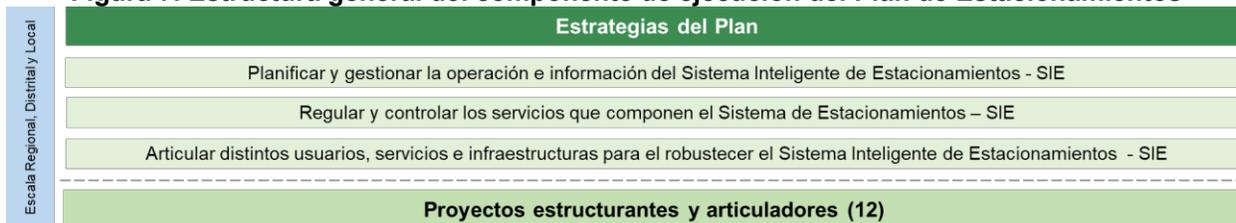
Esta última estrategia, alineada con el objetivo 3 presentado previamente, tendrá a cargo la integración de nuevos usuarios y logrará un uso eficiente de la infraestructura, promocionando la

intermodalidad con el transporte público, distintos modos de movilidad sostenible y nuevas tecnologías.

## 4. COMPONENTE DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTOS

El componente de ejecución del Plan de Estacionamientos incluye para su desarrollo en las tres estrategias presentadas, doce (12) proyectos, tanto estructurantes como articuladores, para la consecución de los objetivos y metas trazadoras definidas, de acuerdo con lo que se presenta a continuación:

**Figura 7. Estructura general del componente de ejecución del Plan de Estacionamientos**



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023.

### 4.1. Proyectos del Plan de Estacionamientos

Resultado del diagnóstico y el componente estratégico presentado, los proyectos que componen este Plan esperan poder dar solución a las problemáticas identificadas, entre las que se destacan:

- Contar con herramientas de información actualizadas de los servicios de estacionamiento en vía, fuera de vía y de valet parking en la ciudad
- Reducir el uso indebido del espacio público
- Fortalecer la formalidad en la prestación de los distintos servicios
- Mantener el esquema de cobro por estacionamiento en vía y aportar a la sostenibilidad del Sistema de Transporte Público
- Promover modos sostenibles a partir de nuevas infraestructuras y servicios a usuarios, mejorando las conexiones regionales y facilitando la intermodalidad
- Organizar el transporte intermunicipal en puntos de informalidad de la ciudad, a partir del uso de espacios para estacionamiento en vía pago
- Adelantar acciones para la promoción de vehículos de cero y bajas emisiones en la ciudad, tanto particulares como de servicio público individual – tipo taxi

Estos proyectos, se encuentran catalogados en dos tipos:

- **Proyectos estructurantes:** Estos proyectos tienen un impacto significativo y directo en el sistema de estacionamientos de la ciudad al abordar de manera integral las necesidades de la actividad en la ciudad, principalmente sobre las actividades de estacionamiento en vía, fuera de vía y valet parking. Este tipo de proyectos tienen como objetivo establecer las bases para consolidar el SIE de manera eficiente y equitativa y cada uno de estos, cuenta con una ficha detallada de descripción para su mayor entendimiento en el Anexo 2.1.4 del DTS del PMSS.

- Proyectos articuladores:** Estos proyectos, por su parte, se derivan de objetivos y acciones prioritarias del PMSS que guardan relación con la actividad de estacionamiento de uso público en la ciudad, en el marco de objetivos de mayor alcance en la promoción de la movilidad sostenible, con el fin de dar seguimiento a estas necesidades puntuales, facilitando la interacción y la intermodalidad entre diferentes modos de transporte y servicios. Estos proyectos se encuentran relacionados en las fichas de proyecto del Anexo 2.1.4 del PMSS y en este apartado, se menciona su articulación, indicador y metas previstas.

**Figura 8. Detalle de proyectos del Plan de Estacionamientos**

Estrategias del Plan		Proyectos del Plan	
		<span style="color: #e67e22;">■</span> Proyecto estructurante	<span style="color: #f1c40f;">■</span> Proyecto articulador
Planificar y gestionar la operación e información del Sistema Inteligente de Estacionamientos - SIE	Promover cupos de estacionamiento en desarrollos urbanos de acuerdo con su actividad y gestionando la información que se derive del SIE en articulación con el Plan Maestro Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte - SIT	Consolidación del Registro Distrital de Estacionamientos - RDE	
		Definición de la cantidad de espacios de estacionamiento permitidos en desarrollos urbanísticos en línea con los usos definidos por el POT	
Regular y controlar los servicios que componen el Sistema de Estacionamientos - SIE	Promocionar la formalidad en el servicio de estacionamiento de acceso público en vía y fuera de vía mediante la optimización de los procesos de seguimiento, inspección, vigilancia y control	Fortalecimiento del proyecto de estacionamiento en vía en la ciudad	
		Implementación del régimen tarifario para estacionamientos fuera de vía de acceso público	
		Fortalecimiento y gestión de zonas de valet parking en la ciudad	
		Destinación de plazas de parqueo para vehículos eléctricos	
Articular distintos usuarios, servicios e infraestructuras para el robustecer el Sistema Inteligente de Estacionamientos - SIE	Integrar nuevos usuarios y lograr un uso eficiente de la infraestructura, promocionando la intermodalidad con el transporte público, distintos modos de movilidad sostenible y nuevas tecnologías	Gestión de zonas y horarios para el transporte de carga y distribución urbana de mercancías	
		Implementación y consolidación de las zonas amarillas cuidadoras y dinamizadoras de ciudad	
		Incorporar sistemas de estacionamientos tipo <i>Park &amp; Ride</i> en el sistema de complejos de Intercambio Modal - CIM	
		Lineamientos para el alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público de la ciudad	
		Promoción de instalación de puntos de recarga de acceso público para vehículos eléctricos	
		Implementación de mecanismos o acciones públicas y privadas para la expansión de la red de cicloparqueaderos	

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023.

A continuación, se presenta de manera general la descripción y articulación de cada uno de estos proyectos, así como sus indicadores de seguimiento para el cumplimiento de las estrategias y los objetivos con los que guardan relación. La información del detalle de cada uno se puede encontrar en las fichas de proyectos que hacen parte del anexo 2.1.4 del DTS del PMSS

#### 4.1.1. Proyectos asociados al objetivo 1

<b>Proyecto:</b> Consolidación del Registro Distrital de Estacionamientos - RDE		<b>Articulador</b>	<b>Estructurante</b>	
<b>Escala:</b> Regional, Distrital y Local				
<b>Descripción:</b> El RDE, como sistema de información del SIE, comprende el conjunto de elementos tecnológicos para centralizar y estandarizar la información asociada a su oferta y demanda en EFV, EEV y valet parking. Su consolidación definitiva apunta a incluir en la plataforma la información en tiempo real de todos los servicios que participan en la actividad de estacionamiento de acceso público en la ciudad y los componentes que se detallan en la normatividad vigente				
Indicador	Línea base		Tiempos de ejecución	
	2022	2024	2031	2035
Índice de estacionamientos de uso público registrados en el RDE	10%	25%	100%	100%

**Objetivo:** Consolidar la operación asociada a los servicios del SIE a partir de herramientas tecnológicas y articulación con los sistemas de planificación e información de la ciudad

**Estrategia:** Planificar y gestionar la operación e información del Sistema Inteligente de Estacionamientos – SIE

**Proyecto:** Revisión de la cantidad de espacios de estacionamiento permitidos en desarrollos urbanísticos en línea con los usos definidos por el POT.

**Escala:** Regional, Distrital y Local

**Descripción:** El Plan Maestro de Estacionamientos, se armonizará con el Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto 555 de 2021, de conformidad con lo establecido en su Artículo 389 Normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos:

*“Los estacionamientos en el área urbana de la ciudad deben responder a las necesidades de movilidad sostenible del Distrito Capital y contribuir a consolidar dinámicas que privilegien los desplazamientos peatonales, en vehículos de micromovilidad y en tran sporte público. La provisión de estacionamientos para vehículos motorizados particulares que incluye cupos para motocicletas, tanto privados como de visitantes, se define a partir de las áreas de actividad y deben atender los porcentajes mínimos y máximos establecidos en la siguiente*

tabla de acuerdo con el subsector donde se localicen. El porcentaje de área destinada a estacionamientos incluye únicamente zonas de parqueo, maniobra y circulación vehicular.

...  
**Parágrafo 6.** En el área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos se podrán plantear espacios que permitan el uso de vehículos de transporte público individual, colectivo, vehículos compartidos, Kiss and Ride, entre otras alternativas de movilidad para sus visitantes cuya área no se contabilizará dentro del porcentaje (%) de área máxima y adicional destinada al estacionamiento. Lo anterior, sujeto a los lineamientos que establezca la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de los estudios de movilidad aplicables, o los parámetros que defina el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

**Parágrafo 7.** Los porcentajes (%) de área mínima, máxima y adicional destinada a estacionamientos establecidos en el presente artículo podrán ser modificados por la administración distrital en el corto y mediano plazo del presente Plan, en el marco de la política de gestión de la demanda definida en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, para lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad deberá realizar un análisis integral que identifique la necesidad de realizar las mencionadas modificaciones.”

En tal sentido, conforme al impacto sobre la movilidad que genere un nuevo uso de acuerdo con su tipología será exigible el Estudio de Movilidad, en el cual se establecerán las acciones de mitigación aplicables entre ellas, la provisión de cupos mínimos para satisfacer la demanda de usuarios de transporte público individual, colectivo, vehículos compartidos y micromovilidad.

En los casos en que no sea exigible el Estudio de Movilidad, este aspecto deberá incluirse como uno de los parámetros de obligatorio cumplimiento en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.

Indicador	Tiempos de ejecución				
	Línea base 2022	2024	2027	2031	2035
Revisión periódica de los porcentajes de área mínima, máxima y adicional destinada a estacionamientos asociados a los usos urbanos establecidos en el POT	0	1	1	1	1

#### 4.1.2. Proyectos asociados al objetivo 2

**Objetivo:** Promover la formalidad y calidad del servicio de estacionamiento de acceso público en las distintas infraestructuras y zonas de la ciudad

**Estrategia:** Regular y controlar los servicios que componen el Sistema de Estacionamientos – SIE

**Proyecto:** Fortalecimiento del proyecto de estacionamiento en vía

**Articulador**

**Estructurante**

**Escala:** Distrital y Local

**Descripción:** Este proyecto tiene en cuenta la orientación del PNM vigente y el aporte del proyecto en la organización del estacionamiento en vía para mejorar el uso eficiente del espacio público y la calidad del espacio urbano, a la vez que reduce tiempos de búsqueda de estacionamiento y congestión, contribuye a la seguridad vial reduciendo puntos ciegos de riesgo y otorga recursos para el SITP

Indicador	Línea base				Tiempos de ejecución			
	2022	2024	2027	2031	2035			
Zonas de parqueo en vía regulado en funcionamiento	11 zonas (5.019 cupos)	17 zonas (10.000 cupos)	17 zonas (13.000 cupos)	17 zonas (17.000 cupos)	20 zonas (19.000 cupos)			

**Proyecto:** Implementación de régimen tarifario para estacionamientos fuera de vía de acceso público

**Articulador**

**Estructurante**

**Escala:** Distrital y Local

**Descripción:** La liberalización vigilada de las tarifas de EFV y el proyecto de contribución que establezca tarifas más altas en zonas de alta demanda y congestión, así como en horarios, incentivaría un uso más eficiente del espacio público y fomentaría el uso de alternativas de transporte sostenible y compartido, así como la optimización de la distribución de vehículos en los parqueaderos de la ciudad y la calidad en la prestación del servicio

Indicador	Línea base		Tiempos de ejecución		
	2022	2024	2027	2031	2035
Acto administrativo autorizando la liberalización vigilada de tarifas	0	-	-	-	1

Implementación del proyecto de contribución a parqueaderos	0	50%	100%	100%	100%
--	---	-----	------	------	------

**Proyecto:** Fortalecimiento y gestión de zonas de valet parking en la ciudad

**Escala:** Distrital y Local

**Descripción:** En el marco del Plan de Estacionamientos, este proyecto contribuye de manera directa al ordenamiento del estacionamiento sobre la vía pública en la ciudad, al optimizar y retribuir el uso del espacio público, reduce la congestión vehicular al evitar la búsqueda de estacionamientos fuera de vía, promueve la rotación de vehículos y ofrece mayor control y seguridad a los usuarios al ofrecer un servicio de estacionamiento regulado.

Indicador	Tiempos de ejecución				
	Línea base	2022	2024	2027	2031
Cajones autorizados para operación de valet parking en vía pública en la ciudad	45	50	75	100	150

**Proyecto:** Destinación de plazas de parqueo para vehículos eléctricos

**Escala:** Distrital y Local

**Descripción:** Este proyecto busca promover el uso de modos más sostenibles de transporte implementando espacios de parqueo preferenciales para vehículos de cero y bajas emisiones, en función del crecimiento de este tipo de vehículos en la ciudad, al impulsar: precios más bajos para su estacionamiento, facilidad de acceso cupos de parqueo que sean más cómodas y cercanas a entradas, dando mayor visibilidad de los beneficios de su uso y ayudando al cambio cultural para la adopción de estos vehículos en los desplazamientos de los ciudadanos.

Indicador	Tiempos de ejecución				
	Línea base	2022	2024	2027	2031
% de cupos de parqueo previstos para vehículos eléctricos	0	2%	5%	10%	20%

### 4.1.3. Proyectos asociados al objetivo 3

<b>Proyecto:</b> Gestión de zonas y horarios para el transporte de carga y distribución urbana de mercancías		<b>Articulador</b>	<b>Estructurante</b>	
<b>Escala:</b> Distrital y Local				
<b>Descripción:</b> Esta gestión contribuye al mejoramiento del sistema de movilidad, al reducir la congestión vehicular en zonas y horarios específicos para la actividad, haciendo más eficiente y competitivo el sistema de distribución de mercancías en la ciudad y optimizando el uso del espacio público. Así mismo, permite la participación del sector privado y público en la articulación de acciones, dinamiza la movilidad en la ciudad y contribuye a mejorar la seguridad vial.				
<b>Indicador</b>	<b>Línea base</b>		<b>Tiempos de ejecución</b>	
	<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>2031</b>	<b>2035</b>
Implementación de zonas de cargue y descargue de mercancías en la ciudad.	143	150	170	190
				223
<b>Proyecto:</b> Implementación y consolidación de las zonas amarillas cuidadoras y dinamizadoras de ciudad		<b>Articulador</b>	<b>Estructurante</b>	
<b>Escala:</b> Distrital y Local				
<b>Descripción:</b> El Plan de Estacionamientos busca la promoción de estos espacios, para facilitar su acceso y uso, optimizando el espacio público y promoviendo la formalidad en la prestación del servicio. El proyecto busca promover la intermodalidad y la conectividad en la ciudad, reduce la congestión al reducir la acumulación de taxis en puntos de alta movilidad en la ciudad y permite a los usuarios la identificación de puntos autorizados para la prestación del servicio. Gradualmente estos espacios serán preferenciales para taxis eléctricos en línea con la PCBE.				
<b>Indicador</b>	<b>Línea base</b>		<b>Tiempos de ejecución</b>	
	<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>2027</b>	<b>2031</b>
Zonas amarillas con concepto favorable para implementación	20	50	90	140
				220

**Objetivo:** Lograr un sistema de movilidad eficiente, sostenible y ciudadano integrando nuevos usuarios y servicios

**Estrategia:** Articular distintos usuarios, servicios e infraestructuras para el robustecer el Sistema Inteligente de Estacionamientos - SIE

**Proyecto:** Incorporar sistemas de estacionamientos tipo *Park & Ride* en el sistema de complejos de Intercambio Modal - CIM

**Articulado**

**Estructurante**

**Escala:** Regional y Distrital

**Descripción:** La implementación de los CIM en el marco del POT, y de los sistemas de estacionamiento Park and Ride definidos como acción prioritaria en el PMSS, buscan de manera directa organizar espacios de parqueo para facilitar las transferencias entre distintos servicios y modos de transporte a nivel urbano y regional, para reducir desplazamientos en vehículo particular, facilitando la intermodalidad, fomentando el uso del transporte público y contribuyendo así a la reducción de costos asociados a la congestión.

**Nota.** Las metas definidas son de carácter **provisional** y responden al cálculo realizado con base en la infraestructura actual de la terminal de transporte en la ciudad, toda vez que los CIM se encuentran en proceso de estructuración en fase de prefactibilidad. Una vez concluida la estructuración del proyecto en fase de factibilidad o cuando se cuente con información primaria que defina los cupos de parqueaderos a desarrollar en estas infraestructuras, se deberán ajustar las metas en lo que corresponda.

Indicador	Línea base		Tiempos de ejecución			
	2022	2024	2027	2031	2035	
Estacionamientos motos Park and Ride previstos en los CIM implementados	40	40	484	484	484	
Estacionamientos carros Park and Ride previstos en los CIM implementados	47	47	644	644	644	
Estacionamientos operativos (vehículos de transporte público) previstos en los CIM implementados	234	234	391	391	391	

<b>Proyecto:</b> Implementación de mecanismos o acciones públicas y privadas para la expansión de la red de cicloparqueaderos				<b>Articulador</b>	<b>Estructurante</b>
<b>Escala:</b> Distrital y Local					
<b>Descripción:</b> La expansión de la red de cicloparqueaderos en la ciudad dirige sus resultados al logro del programa mejora de condiciones de uso de la bicicleta del PMSS, al optimizar el espacio público por sus dimensiones y ocupación, contribuyendo a la promoción de modos sostenibles y la equidad en el acceso al transporte y manteniendo coherencia con las políticas de movilidad sostenible.					
<b>Indicador</b>	<b>Línea base</b>		<b>Tiempos de ejecución</b>		
	<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>2027</b>	<b>2031</b>	<b>2035</b>
Cupos de cicloparqueaderos ubicados en el espacio público	57.188	70.000	83.000	86.250	139.500

<b>Proyecto:</b> Lineamientos para el alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público de la ciudad		<b>Articulador</b>	<b>Estructurante</b>		
<b>Escala:</b> Distrital y Local					
<b>Descripción:</b> Este proyecto, definido en el PMSS en el programa de mejora de las condiciones de la micromovilidad en la ciudad, se articula con este Plan, al establecer los lineamientos para garantizar que el alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público de la ciudad se realice de forma organizada mejorando las condiciones de planificación, diseño, control y seguridad en el espacio urbano, adaptándolo a la demanda de modos sostenibles y fomentando la intermodalidad					
<b>Indicador</b>	<b>Línea base</b>		<b>Tiempos de ejecución</b>		
	<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>2027</b>	<b>2031</b>	<b>2035</b>
Definición / actualización de lineamientos para el alquiler de vehículos en el espacio público de la ciudad	1	1	1	1	1

**Proyecto:** Promoción de instalación de puntos de recarga de acceso público para vehículos eléctricos

**Articulador**

**Estructurante**

**Escala:** Distrital y Local

**Descripción:** La instalación de puntos de recarga de acceso público y en cupos preferenciales, incentiva el uso de estos modos de transporte fomentando la equidad en el acceso a su infraestructura de soporte, optimiza el espacio público, hace eficiente el uso de los espacios de carga y convencionales entre vehículos, aumenta la eficiencia energética y, en línea con la PCBE, apoya la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible.

Indicador	Línea base		Tiempos de ejecución			
	2022	2024	2027	2031	2035	
No. de establecimientos con reconocimiento de aliado de la movilidad eléctrica	0	0	20	60	150	

## 5. ACCIONES TRANSVERSALES PARA LA MOVILIDAD

Adicional a los proyectos presentados, existen otras acciones transversales que deben gestionarse de manera conjunta con distintas Entidades y actores involucrados, entre los que se pueden destacar:

- **Organización de espacios para parqueo de buses intermunicipales:** En conjunto con la Terminal de Transporte, se deberán promover acciones para el control y manejo del estacionamiento informal de vehículos intermunicipales en la ciudad, con el fin de hacer un uso eficiente del espacio público y promover la formalidad del servicio de transporte intermunicipal.
- **Localización y organización de patio-talleres para el SITP:** En acompañamiento con TransMilenio S.A., se promoverá la localización de estas infraestructuras que se adapten a las necesidades operativas del sistema y permitan la organización de espacios para el mantenimiento y gestión de flota de manera adecuada.
- **Control sobre el estacionamiento en corredores prohibidos y de alta congestión:** En el marco de las competencias propias como Entidad, la SDM deberá mantener y continuar con los operativos de control necesarios que fomenten el cumplimiento del Código Nacional de Tránsito Terrestre y todas aquellas que disponga la Administración, para la gestión del tránsito y tráfico en la ciudad.
- **Innovación y tecnología sobre los servicios:** Teniendo en cuenta el acelerado crecimiento de tecnologías y mecanismos de apoyo, siempre que sea posible, se promocionarán estos elementos para la prestación de los servicios de estacionamientos por parte de los operadores encargados.
- **Promoción e instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos:** En línea con las distintas políticas que se adelantan a nivel nacional y local, en la medida que tenga lugar la entrada de nuevos vehículos de cero y bajas emisiones, se promoverán en el mediano y largo plazo infraestructuras y servicios de apoyo que favorezcan su transición y uso en la ciudadanía.

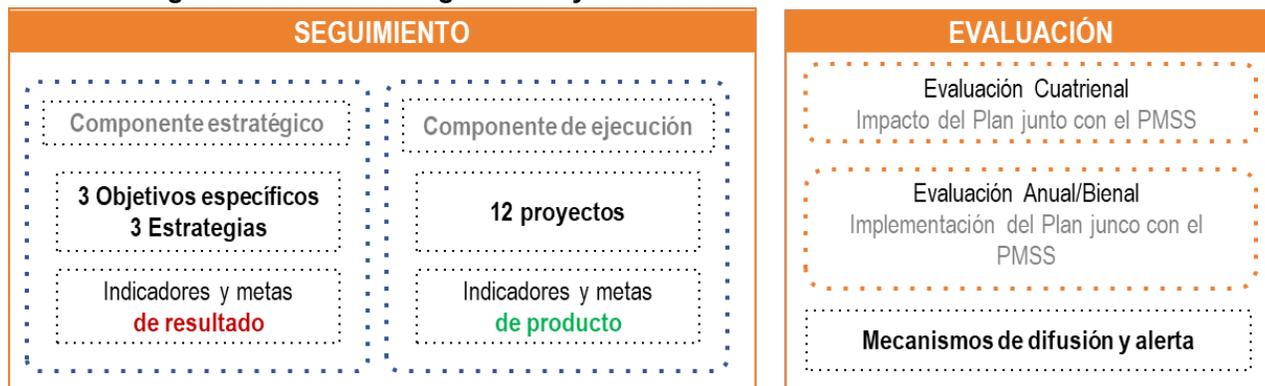
## 6. COMPONENTE DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Teniendo en cuenta que este Plan corresponde al Anexo 2.1.10 del PMSS de Bogotá, su seguimiento y evaluación mantiene la misma estructura que la de este último, manteniendo los lineamientos establecidos por el Departamento Nacional de Planeación, la Resolución número 20203040015885 del Ministerio de Transporte y la articulación con el seguimiento de aquellos proyectos que se encuentran asociados al POT.

De acuerdo con la estructura de los componentes estratégicos y de ejecución del Plan de Estacionamientos, los indicadores de estos pueden ser de impacto o de resultado, y en los casos en los que se permite cuantificar el avance frente a los bienes o servicios generados, serán medidos con indicadores de producto.

Dichos indicadores se actualizarán con una periodicidad que estará condicionada para cada caso por la disponibilidad de las fuentes de información, y conforme a lo que se defina en el Sistema de seguimiento y evaluación del PMMS, según lo dispuesto en el DTS del mismo.

**Figura 9. Sistema de seguimiento y evaluación del Plan de Estacionamientos**



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023

En cuanto la evaluación de este Plan, y de la misma forma que para el PMSS, esta se acotará al cumplimiento de las metas del componente estratégico, el cual estará alineada con los plazos y cortes temporales de seguimiento del POT vigente Decreto 555 de 2021, así: corto plazo para el año 2027, mediano plazo el año 2032 y largo plazo el año 2035.

Para este ejercicio, se contará con herramientas que permitan facilitar la divulgación de los resultados del plan, como:

- La publicación de los informes periódicos de avance, a través de los canales dispuestos por la SDM
- El Observatorio de Movilidad
- El portal de datos abiertos y los micrositos del PMSS

- Espacios de participación ciudadana y rendición de cuentas

Por último, es necesario notar que la metodología para la medición o cálculo de los indicadores podrá ajustarse con la aparición de nuevas tecnologías para la captura y análisis de información.

En este sentido, la SDM (o la entidad que cumpla sus funciones) deberá establecer la modalidad de evaluación más adecuada a los intereses y propósitos del plan, en cuanto a si debe ser una evaluación interna, o realizada por externos, y el nivel de incidencia de la participación de la ciudadanía en las mismas, y cómo se armoniza con los diferentes instrumentos y sistemas de seguimiento y evaluación asociados.

## 7. COMPONENTE DE GOBERNANZA

De manera articulada con el PMSS, y lo definido en el capítulo de gobernanza de su DTS, el componente de gobernanza cobra especial importancia para que las políticas y acciones que se detallan en este Plan se ejecuten de manera transparente, equitativa, participativa y responsable, a partir de:

- **Gestión basada en información:** A partir de datos y análisis que resulten del SIE para la toma de decisiones y su continua comunicación con todos los usuarios involucrados.
- **Transparencia y comunicación ciudadana:** Es vital que en la implementación de los proyectos se comuniquen los avances y actualizaciones a todas las partes interesadas a partir de medios de difusión públicos, siempre con soportes claros asociados a sus cambios
- **Responsabilidad social y presentación de resultados:** En línea con los mecanismos de seguimiento y evaluación del PMSS, es preciso que los mismos se cumplan en los plazos y escenarios previstos que permitan conocer el estado de la implementación del Plan.
- **Coordinación intersectorial e intergubernamental:** Teniendo en cuenta la articulación de servicios y usuarios, es importante trabajar en colaboración con los sectores y distintas entidades del Gobierno Distrital para la consecución de los objetivos previstos.
- **Equidad:** En el cumplimiento de este aspecto, se busca garantizar que todas las políticas y acciones adelantadas sean justas y promuevan el bienestar general sobre el particular, incluyendo grupos más vulnerables o marginados.

## **8. COMPONENTE DE FINANCIACIÓN**

Las fuentes asociadas a la ejecución de este Plan se encuentran contempladas en las fuentes del PMSS, según se detalla en el capítulo 09 del DTS del mismo.

El valor total de los proyectos asociados a este Plan, para toda su vigencia hasta el año 2035 asciende a aproximadamente \$562.600 millones de pesos a precios constantes de 2023, que se encuentran incluidos en el costeo general del PMSS.

