ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

INFORME DE SEGUIMIENTO
PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD
ACUERDO 223 DE 2006

TOMADO DE HTTP://MOVILIDADSOSTENIBLE.COM/

Secretaría Distrital de Movilidad
Vigencia 2022

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Tabla de Contenido

1.CUADRO COMPARATIVO ENTRE RECURSOS ASIGNADOS POR PROYECTO Y RECURSOS EFECTIVAMENTE EJECUTADOS PARA LA RESPECTIVA VIGENCIA FISCAL. 4

2. INVERSIONES PROYECTADAS PARA LA SIGUIENTE VIGENCIA Y RECURSOS DISPONIBLES. 5

3. METAS FIJADAS POR PLAN MAESTRO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2021, FRENTE A METAS CUMPLIDAS DEL PLAN MAESTRO EN DICHA VIGENCIA. 6

3.1. TAREAS INCLUIDAS EN EL PLAN MAESTRO, NO REFERIDAS COMO METAS. 11

4. IMPACTO SOCIAL GENERADO A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES PROYECTOS EJECUTADOS Y EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS CONTENIDAS EN EL REFERIDO PLAN, QUE LE IMPONE OBLIGACIONES A LOS PARTICULARES; ESTA INFORMACIÓN DEBE ESTAR DISCRIMINADA POR SEXO, NIVEL SOCIO – ECONÓMCO, USO Y LOCALIDAD. 36

4.1. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA VIGENCIA FISCAL 2021, EN TÉRMINOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA. 48

4. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES MAESTROS Y ESTRATEGIAS QUE SE HAN IMPLEMENTADO PARA SUPERARLAS. 54

5. IMPACTO AMBIENTAL GENERADO POR LA ADOPCIÓN DE CADA PLAN MAESTRO ESPECIFICANDO LOS IMPACTOS AMBIENTALES, ASÍ COMO LA PROTECCIÓN A LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL GENERADOS EN LOS PLANES MAESTROS RESPECTIVOS. 54

6. PARTICIPACIÓN DE LAS DIFERENTES COMUNIDADES EN LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES MAESTROS Y DIVULGACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD 68

7. CUANTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR REGULARIZACIONES E IMPLEMENTACIONES EN CADA PLAN MAESTRO. 72

8. ARTICULAR CADA PLAN MAESTRO, PLAN DE ACCIÓN, PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL Y PROYECTOS DE INVERSIÓN. 72

BASE DE DATOS GRUPO TÉCNICO DEL PLAN MAESTRO 77

Índice de Tablas

Tabla 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2020 de acuerdo con las metas establecidas por el Plan Maestro. 4
Tabla 2.Cuadro presupuesto disponible 2020 por proyecto de inversión y Plan de Desarrollo. 5
Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia. 6
Tabla 4. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia. 8
Tabla 5. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad. 13
Tabla 6. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas. 21
Tabla 7. Características demográficas de la población objetivo 54
Tabla 8. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-01-2018 58
Tabla 9. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-02-2018 58
Tabla 10. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-20-2018 59
Tabla 11. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-21-2018 59
Tabla 12. Reducción de material particulado 59
Tabla 13. Controles en vía ejecutados 2016-2020 66
Tabla 14. Resultados operatividad 2016-2020 67
Tabla 15. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS 67
Tabla 16. REDES SOCIALES 70
Tabla 17. Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión. 73
Tabla 18. Grupo técnico Plan Maestro. 76

1.Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la respectiva vigencia fiscal.

TABLA 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2021 de acuerdo con las metas establecidas por el Plan Maestro.

No.	Proyecto de inversión	Recursos asignados 2021 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2021 (En Precios Constantes)
7563	Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad	213.521.974	200.865.987
7568	Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad	11.583.759.809	11.316.133.426
7570	Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá	15.941.387.000	15.889.233.427
7574	Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad	5.217.681.013	5.075.108.700
7589	Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá	15.154.146.057	15.147.275.091
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	4.842.717.980	4.835.407.353
7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	8.875.012.604	8.865.145.759
7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	4.711.034.147	4.711.034.147
7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	7.854.116.952	7.854.116.952
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	5.321.751.009	5.308.222.354
7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	37.365.138.000	37.031.996.787
7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	13.089.983.885	13.084.853.885
7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	47.543.519.209	47.292.227.705
7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	124.512.066.350	121.971.311.889
7593	Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá	32.844.497.927	32.842.380.999
7653	Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía	23.072.660.336	23.069.989.340
7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	3.732.847.722	3.693.535.268

7907	Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas	966.597.744	966.597.744

Fuente: Oficina Asesora de Planeación Institucional – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos BOGDATA – Secretaría de Hacienda Distrital 2021

2. Inversiones proyectadas para la siguiente vigencia y recursos disponibles.

A continuación, se relaciona el presupuesto disponible en cada uno de los proyectos de inversión para las inversiones proyectadas y el cumplimiento de metas.

TABLA 2. Cuadro presupuesto disponible 2021 por proyecto de inversión y Plan de Desarrollo.

No.	Proyecto de inversión	Presupuesto Proyectado	Presupuesto disponible
7563	Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad	213.521.974	200.865.987
7568	Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad	11.583.759.809	11.316.133.426
7570	Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá	15.941.387.000	15.889.233.427
7574	Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad	5.217.681.013	5.075.108.700
7589	Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá	15.154.146.057	15.147.275.091
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	4.842.717.980	4.835.407.353
7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	8.875.012.604	8.865.145.759
7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	4.711.034.147	4.711.034.147
7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	7.854.116.952	7.854.116.952
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	5.321.751.009	5.308.222.354
7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	37.365.138.000	37.031.996.787
7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	13.089.983.885	13.084.853.885
7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	47.543.519.209	47.292.227.705
7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	124.512.066.350	121.971.311.889
7593	Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá	32.844.497.927	32.842.380.999
7653	Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía	23.072.660.336	23.069.989.340
7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	3.732.847.722	3.693.535.268

No.	Proyecto de inversión	Presupuesto Proyectado	Presupuesto disponible
7907	Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas	966.597.744	966.597.744

Fuente: Oficina Asesora de Planeación Institucional – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos BOGDATA – Secretaría de Hacienda Distrital, 2021

Nota: las inversiones proyectadas para la vigencia 2021, corresponden de manera idéntica con los recursos disponibles en la misma vigencia, en atención a que la SDM financia su inversión de recursos propios, a saber, multas, semaforización y derechos de tránsito.

3. Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2021, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

TABLA 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2022, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Logística de Movilidad		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7570_ Fortalecer y actualizar 20 % la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación y la continuidad de los servicios institucionales.	20%	Enero-diciembre
P.7570_ Contar con 0.3 documento actualizado que sea el hilo conductor, que oriente la transformación digital de la entidad a través de la construcción de sistemas de información, nuevos servicios digitales, interoperabilidad y mayor interacción con los usuarios y ciudadanos de Bogotá región.	0.3	Enero-diciembre
P.7570_ Asegurar 30 % de funcionamiento del sistema integrado de información sobre movilidad urbano regional (SIMUR) la disposición de la información de manera accesible, confiable y oportuna.	30%	Enero-diciembre
P.7570_ Mantener 97 % de disponibilidad de los servicios tecnológicos de la secretaría distrital de movilidad	97%	Enero-diciembre
P.7570_ Desarrollar y fortalecer el 30% de los sistemas de información administrativos de la entidad para soportar la operación interna administrativa y de gestión institucional.	30%	Enero-diciembre
P.7570_ Desarrollar y fortalecer el 30 % de los sistemas de información misionales y estratégicos a cargo de la OTIC para que sean utilizados como habilitadores en el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales.	30%	Enero-diciembre
P.7570_ Desarrollar y fortalecer el 30 % de iniciativas que impulsen la cultura digital, el fortalecimiento organizacional, el teletrabajo y proyectos de innovación con uso de tic, que solucionen retos y problemáticas en la secretaría distrital de movilidad.	30%	Enero-diciembre
P.7570_ Implementar el 30 % de la estrategia anual para la sostenibilidad del subsistema de gestión seguridad de la información en la entidad.	30%	Enero-diciembre
P.7578_ Mantener por encima del 99 % la disponibilidad del sistema de semaforización.	99,77%	Enero-diciembre
P.7578_ Implementar regulación semafórica en 38 intersecciones de la ciudad	38	Enero-diciembre

P.7578_ Operar 35 % del sistema inteligente de transporte - SIT realizando la renovación de la infraestructura tecnológica necesaria para la operación	35%	Enero-diciembre
P.7587_Implementar 4.600 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado	4600	Enero-diciembre
P.7587_ Realizar mantenimiento a 180.000 señales verticales de pedestal	180.000	Enero-diciembre
P.7587_ Intervenir 38 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	38	Enero-diciembre
P.7587_ Implementar 22300 señales verticales de pedestal	22300	Enero-diciembre
P.7587_ Intervenir 700 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	700	Enero-diciembre
P.7587_ Desarrollar 4 proyecto de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal	4	Enero-diciembre
P.7587_ Intervenir 8000 pasos peatonales	8000	Enero-diciembre
P.7587_ Demarcar 2300 Km - Carril en vía	2300	Enero-diciembre
P.7587_ Mantener señalizados de manera integral 205 km de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías del área de influencia	205	Enero-diciembre
P.7595_ Implementar 0.25 de la estrategia de información constante con la ciudadanía	0.25	Enero-diciembre
P.7595_ Implementar 0.25 de la estrategia de formación ciudadana	0.25	Enero-diciembre
P.7595_ Implementar 0.25 de la estrategia para el fortalecimiento de procesos de consulta y co-gestión participativa	0.25	Enero-diciembre
P.7653_Realizar el 25% de las actividades necesarias para mejorar la prestación de los servicios prestados por la Entidad a la ciudadanía y partes interesadas.	25%	Enero-diciembre
P_7653_Racionalizar 2 trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad.	2	Enero-diciembre
Componente Ambiental		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7583_ Formular e implementar el 30 % las acciones de la política pública de movilidad motorizada de cero y baja emisiones	30%	Enero-diciembre
P.7583_ Gestionar la implementación de 100 sistema de Bicicleta Pública (compartida)	30%	Enero-diciembre
P.7583_ Fortalecer y hacer seguimiento al 34 % de las políticas, planes, proyectos de movilidad en el componente ambiental	30%	Enero-diciembre
Plan de Ordenamiento Logístico		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2021**	**Cronograma**
P.7588_ Establecer el 25 % de las estrategias para el fortalecimiento de las instancias de planeación, gestión y operación del sistema de movilidad urbano- regional	25%	Enero-diciembre

Plan de Seguridad Vial		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7573_ Realizar 30145 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	30697	Enero-diciembre
P.7573_ Realizar 1961 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la siniestralidad en la ciudad.	1961	Enero-diciembre
P.7573_Realizar 15500 actividades de gestión para la regulación y control del tránsito y transporte de la ciudad.	15.559	Abril-diciembre
P.7576_Realizar 360755 de viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto al colegio en bici durante el cuatrienio.	360755	Enero-diciembre
P.7576_ Realizar 1105041 Viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto ciempiés para el cuatrienio.	1105060	Enero-diciembre
P. 7576_ 3. Visitar 125 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila	115	Enero-diciembre
P. 7576_ 4. Realizar el control de 7850 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila.	7850	Enero-diciembre
P.7578_Mantener en máximo 30 % la afectación del tiempo de viaje promedio, para los usuarios de modos motorizados en la infraestructura vial, por efecto de las obras y la implementación de PMT sobre los 14 corredores viales principales-incluidas vías de desvío	30%	Enero-diciembre
P.7578_ Realizar seguimiento al 45 % de los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial, verificando que para estos se promueva de manera segura la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas	45.35%	Enero-diciembre
P.7578_Incrementar la velocidad en 27 tramos de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías de su área de influencia, a través de medidas de gestión en vía en un 15%.	27	Enero-diciembre
P.7578_Realizar 65300 jornadas de gestión en vía	65731	Enero-diciembre
P.7578_Realizar 12 Inspecciones de seguridad vial a los puntos más críticos de siniestralidad con el fin de que sean un insumo para la toma de decisiones y/o acciones a realizar	12	Enero-diciembre
P.7579_Implementar Un 10 % Adicional de las acciones de seguridad vial enmarcadas en el PDSV, priorizando los actores más vulnerables y mitigando los factores de riesgo que tienen mayor incidencia en la ocurrencia de siniestros viales, que incluye el centro de orientación a víctimas	10%	Enero-diciembre
P.7581_ Ejecutar y evaluar el 30 % de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas	30%	Enero-diciembre
P.7581_ Desarrollar el 30 % del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad	30%	Enero-diciembre
P.7581_ Diseñar y evaluar el 30 % de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	30%	Enero-diciembre

P.7581_ Implementar El 30% de las estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.	30%	Enero-diciembre
P.7581_ Implementar Y Evaluar El 30 % De Las Campañas De Cultura Para La Movilidad Diseñadas.	30%	Enero-diciembre
P. 7907_Consolidar 1 servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos.	1	Enero-diciembre
P. 7907_Implementar el 25 por ciento de las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales.	25%	Enero-diciembre
Transporte Público		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7588_ Realizar el 30 % de las acciones para hacer seguimiento al cumplimiento de los lineamientos de política de transporte público individual	30%	Enero-diciembre
P.7588_ Implementar el 15 % de las acciones del plan de movilidad accesible	15%	Enero-diciembre
P.7588_ Implementar el 30 % de las acciones para el mejoramiento de la calidad del transporte público	30%	Enero-diciembre
P.7588_ Acompañar 30% los proyectos de infraestructura vial y equipamientos de transporte del sistema de movilidad	30%	Enero-diciembre
P.7588_ Formular e implementar el 30 % de las acciones de seguimiento de la experiencia de viaje del usuario y prestador del servicio de transporte público individual	30%	Enero-diciembre
P.7593_ Fallar el 70 % de las investigaciones administrativas y de los procesos contravencionales con vencimiento en la vigencia.	75.9%	Enero-diciembre
P.7596_ Diseñar e implementar el 37.5% de las nuevas fuentes de fondeo para el SITP y el Sector Movilidad	37.5	Enero-diciembre
Transporte No Motorizado		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7583_ Ejecutar El 30% de acciones de fomento para mejorar la experiencia de viaje del peatón	30%	Enero-diciembre
P. 7583_Realizar El 30 % De Las Acciones De La Política Pública De La Bicicleta	30%	Enero-diciembre
P.7583_ Impulsar el 30 % las acciones para adelantar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad	30%	Enero-diciembre
Infraestructura Vial		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**

P.7587_Implementar 7 Km de ciclorruta en calzada	7	Enero-diciembre
P.7587_Realizar el mantenimiento a 16.8 km de ciclo-infraestructura	17	Enero-diciembre
Componente Institucional		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7563_ Implementar el 100 % de la estrategia anual para la sostenibilidad del subsistema de control interno	100%	Enero-diciembre
P.7563_ Ejecutar 1 estrategia anual de integridad	1	Enero-diciembre
P.7568_ Soportar El 100 % de los procesos estratégicos, apoyo y evaluación de la secretaría distrital de movilidad	100%	Enero-diciembre
P.7568_ Implementar El 100 % de la estrategia anual para la sostenibilidad de la gestión ambiental	100%	Enero-diciembre
P.7568_ Realizar el 100 % de las actividades del sistema de seguridad y salud en el trabajo que le permitan a la entidad obtener la certificación ISO 45001	100%	Enero-diciembre
P.7568_ Implementar el 100 % de la estrategia anual para la sostenibilidad del sistema de gestión de calidad	100%	Enero-diciembre
P.7568_ Mantener en un 100 % la prestación de los servicios administrativos para garantizar el adecuado funcionamiento de la entidad.	100%	Enero-diciembre
P.7568_ Mejorar el 29% de la infraestructura física de las sedes de la SDM.	29%	Enero-diciembre
P.7568_ Obtener el 80 % de satisfacción de los funcionarios en las actividades desarrolladas en el plan de bienestar social y mejoramiento del clima institucional	80%	Enero-diciembre
P.7574_ Actualizar e implementar 1,4 instrumentos archivísticos existentes y actualizados en la secretaría distrital de movilidad	1,4	Enero-diciembre
P.7574_Atender el 25,45%de los requerimientos de soporte técnico de los usuarios del software de gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad	25,45%	Enero-diciembre
P.7574_ Tercerizar el 18% de la custodia del archivo documental correspondiente al fondo acumulado de la SDM.	18%	Enero-diciembre
P.7574_ Organizar y digitalizar el 23 % de los archivos documentales de la SDM de acuerdo a las TRD o TVD.	20.7%	Enero-diciembre
P.7588_ Realizar el 30 % el apoyo técnico, administrativo, legal y/o financiero a los proyectos de movilidad	30%	Enero-diciembre
P.7589_ Atender oportunamente el 100 % de las solicitudes radicadas en la subsecretaria de gestión jurídica.	100%	Enero-diciembre
P.7589_ Gestionar oportunamente el 100 % de las actuaciones relacionadas con la representación judicial de la entidad debidamente notificadas	100%	Enero-diciembre
P.7589_ Gestionar oportunamente el 100 % las solicitudes de consultas, conceptos y actos administrativos que sean puestos a consideración de la dirección.	100%	Enero-diciembre
P.7589_ Gestionar el 100 % de las solicitudes de contratación radicadas en la dirección de contratación	100%	Enero-diciembre

P.7589_ Realizar el 100 % de la gestión de cobro de las obligaciones que sean cobrables, en los términos previstos por el manual de cartera.	100%	Enero-diciembre
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos		
Meta fijada para la vigencia 2022	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7588_ Formular e implementar el 30 % las estrategias de la gestión de la demanda de transporte que fomenten el uso eficiente de los vehículos privados	30%	Enero-diciembre
P.7596_ Desarrollar El 35 % de las acciones que permitan implementar una política tarifaria más incluyente y sostenible	35%	Enero-diciembre
Logística de Movilidad		
Meta fijada para la vigencia 2021	**Meta cumplida vigencia 2022**	**Cronograma**
P.7588_ Diseñar, gestionar e implementar el 30 % de una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad	30%	Enero-diciembre
P.7596_-Desarrollar el 30% de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar diferentes alternativas de solución a las necesidades de movilidad.	30%	Enero-diciembre

Fuente: Planes Operativos Anuales, 2022

3.1. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.

Conforme a lo establecido en los documentos de seguimiento del PMM (DTS Enfoque por procesos), el control de la gestión es un método de evaluación de la administración de las entidades públicas, a las cuales se les asigna como énfasis la equidad, la economía y el cuidado del medio ambiente, que implican a su vez, la búsqueda de eficiencia y eficacia. Disponer de indicadores de gestión permite establecer en qué medida se logran los objetivos y en qué proporción se cumplen los planes, programas y proyectos adoptados por la administración en un período determinado. Con ellos, se puede evaluar la eficiencia y eficacia de los sujetos de control en la administración de los recursos, y también evaluar los procesos administrativos, redireccionar la distribución de excedentes y establecer los beneficios de la actividad realizada de manera comparativa.

A continuación, se relacionan los indicadores del PMM, con corte a diciembre de 2022, los cuales son obtenidos mediante la encuesta de movilidad a cargo de la SDM, contrato de toma de información de campo para el programa de monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y el transporte de Bogotá D.C., e información suministrada por el IDU y TMSA, entre otros.

TABLA 4. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.

1. **Índice de pasajeros por kilómetro:** Indica la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de unidades de transporte público colectivo. El valor recomendado está entre 3 y 4, asignando un porcentaje lineal (creciente o decreciente) a valores superiores o inferiores. El IPK corresponde al IPK ponderado por tipo de vehículo de la ciudad en el año de análisis.

RESULTADO HISTÓRICO	IPK TPC	I1
2002	1,5	-0,1
2003	1,45	-0,1
2004	1,39	-0,1
2005	1,36	-0,2
2006	1,61	0,0
2007	1,61	0,0
2008	1,61	0,0
2009	1,61	0,0
2010	1,61	0,0
2011	1,68	0,1
2012	2,1	0,4
2013	2,1	0,4
2014	1,8	0,2
2015	2,03	0,3
2016	2,00	0,3
2017	2,09	0,4
2018	2,54	0,7
2019	2,55	0,7
2020	1,32	-0,2
2021	1,58	0,0
2022	1,66	0,1
OBSERVACIONES		
Los datos se obtuvieron a partir de información suministrada por el ente gestor del Sistema TransMilenio. Se realiza promedio ponderado por el parque automotor para el indicador.		
PERIODICIDAD:	ANUAL	

2. **Edad Promedio de los vehículos de transporte Público:** Pretende medir la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota (sin incluir taxis), se tendrán mejores condiciones para los usuarios, tanto desde el punto de vista de servicio como de contaminantes emitidos para la ciudad.

RESULTADO HISTÓRICO	EDAD PROMEDIO DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PUBLICO	I2
2004	13,02	0,00
2005	12,49	0,00
2006	12,7	0,00
2007	13,01	0,00
2008	10,32	0,42
2009	9,79	0,55
2010	10,43	0,39
2011	9,82	0,55
2012	9,61	0,60
2013	10,49	0,38
2014	8,29	0,93

2015	13,23	0,00
2016	12,2	0,00
2017	14,1	0,00
2018	13,9	0,00
2019	14,7	0,00
2020	15,2	0,00
2021	15,5	0,00
2022	6,6	1,00

OBSERVACIONES

Fuente: RTO-SIM. Corte: 31 de diciembre de cada año. Cálculos: DIM-SDM. Nota: Vehículos de TPC y TM con TO vigente. Desde 202-12 ya no hay más TPC, por eso en 2021 se usó el corte del 30 de noviembre de ese año.

SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) Registro Distrital Automotor y Registro de Tarjetas de Operación.

PERIODICIDAD:	ANUAL

3. Porcentaje de taxis ocupados: Mide la gestión en cuanto al rodamiento de la flota de taxis, que está asociado con el uso equitativo de la infraestructura. Se medirá el porcentaje de taxis ocupados según el cálculo de una muestra representativa de la flota total de taxis, en los corredores principales seleccionados, en un día y hora específica de tal manera que permita su seguimiento.

RESULTADO HISTÓRICO	% OCUPACIÓN TAXIS	I3
2001	45%	-0,17
2002	54%	0,13
2003	56%	0,20
2004	58%	0,27
2005	59%	0,30
2006	64%	0,47
2007	62%	0,40
2008	60%	0,33
2009	60%	0,33
2010	60%	0,33
2011	60%	0,33
2012	61,5%	0,38
2013	61%	0,37
2014	61,3%	0,38
2015	63,5%	0,45
2016	64,7%	0,49
2017	64,8%	0,49
2018	62,7%	0,42
2019	63,2%	0,44
2020	63,2%	0,44
2021	63,2%	0,44
2022	63,2%	0,44

OBSERVACIONES

El dato oficial de ocupación de vehículos del servicio de transporte individual es de 63.2% de acuerdo a los indicadores presentados por ICOVIAS en el marco del contrato 1210 de 2016, el cual tenía por objeto: "Estructuración de la estrategia para el seguimiento y la implementación de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en el nivel básico y de lujo en la ciudad de Bogotá D.C., de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2297 de 2015 y Decreto 1079 de 2015"	
PERIODICIDAD:	Anual

4. Estado de la Malla Vial: Permite establecer el nivel de intervención anual sobre los corredores de la malla vial que incluye el mantenimiento, la rehabilitación y construcción de los corredores viales

RESULTADO HISTÓRICO	MALLA VIAL DE LA CIUDAD		
	MV ARTERIAL	MV INTERM	I4 PONDERADO
2004	0,4861	0,0000	0,09106
2005	0,3889	0,0000	0,07279
2006	0,4861	0,0000	0,09149
2007	0,5139	0,0000	0,12798
2008	0,5244	0,1184	0,13222
2009	0,5649	0,1475	0,14850
2010	0,5487	0,1338	0,14850
2011	0,5969	0,0480	0,11644
2012	0,5526	0,3864	0,19671
2013	0,5875	0,3653	0,21790
2014*	0,6128	0,4111	0,21356
2015	0,5821	0,3428	0,32790
2016	0,6528	0,4722	0,23607
2017	ND	ND	ND
2018	0,5139	0,4444	0,37019
2019	0,5000	0,4028	0,34809
2020	0,3631	0,3662	0,28134
2021	0,1092	0,1776	0,16908

SUBISTEMA VIAL	CONDICIÓN DEL PAVIMENTO 2022														TOTAL
	Bueno		Regular		Malo		Malo		Malo		Malo		Malo		Km-carril
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial	1071,0	0,4	700,5	0,3	393,5	0,1	242,1	0,1	154,2	0,1	72,4	0,0	28,8	0,0	2662,5
Malla Vial Intermedia	1268,9	0,4	772,0	0,2	478,3	0,1	335,3	0,1	209,7	0,1	92,7	0,0	60,4	0,0	3217,3

OBSERVACIONES	
Fuente: Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano –SIGIDU, corte a 31 de diciembre de 2022 ***Para el año 2022, el IDU realiza el reporte del estado de la malla vial en Km/carril de acuerdo con las clasificaciones establecidas por el Decreto 190 de 2004.**	
PERIODICIDAD:	**Anual**

5. Índice de Accidentalidad: Otra forma de visualizar las condiciones de seguridad es mediante el análisis estadístico de las cifras y la presentación gráfica de sus resultados. Un indicador importante es el número de accidentes por cada 100.000 mil habitantes.

RESULTADO HISTÓRICO	N° Accidentes / 100000 Hab	I5
2003	596,84	-
2004	638,34	-
2005	523,88	0,22
2006	511,22	0,26
2007	531,33	0,19
2008	505,81	0,28
2009	434,76	0,53
2010	450,75	0,47
2011	456,83	0,45
2012	469,69	0,41
2013	447,28	0,48
2014	432,94	0,53
2015	397,66	0,66
2016	437,73	0,52
2017	435,6	0,52
2018	451,71	0,47
2019	460,8	0,44
2020	293,2	1,00
2021	386,14	0,70
2022	321,99	0,92

OBSERVACIONES	
Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2022	
PERIODICIDAD:	Anual

6. Distancia promedio de viajes: Este indicador mide los esfuerzos por las estrategias urbanas de crecimiento inteligente y el fortalecimiento de centralidades y municipios vecinos.

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio de Viajes (km)	I6
2005	9,01	0,0
2012	15,71	0,0
2015	17,8	0,0
2019	8,75	0,3

OBSERVACIONES	
Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Distancia promedio -sin viajes a pie- (km). Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019	
PERIODICIDAD:	Quinquenal

7. Velocidad de modos motorizados: Es la velocidad promedio medida sistemáticamente en los mismos corredores, días y horarios establecidos.

RESULTADO HISTÓRICO	VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS km/hr	I7
2002	30,73	0,33
2003	32,12	0,33
2004	32,16	0,33
2005	32,29	0,33
2006	29,55	0,33
2007	30,57	0,33
2008	30,63	0,33
2009	25,34	0,33
2010	23,45	0,00
2011	23,00	0,00
2012	23,70	0,00
2013	26,42	0,33
2014	26,99	0,33
2015	23,40	0,00
2016	21,82	0,00
2017	21,60	0,00
2018	21,80	0,00
2019	21,1	0,00
2020	24,6	0,00
2021	23,2	0,00
2022	20,6	0,00

OBSERVACIONES	
Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2020, proporcionada por la Subdirección de Gestión en Vía (bitcarrier)	
PERIODICIDAD:	Anual

8. Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos: Mide la gestión en cuanto al ordenamiento del transporte de carga de la ciudad, según las estrategias planteadas en el PMM.

RESULTADO HISTÓRICO	% EJEC ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO	I8
Estrategias		
1. Diseñar una política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional.		1,00
2. Implementar áreas para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana centro - occidental de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial previsto en el POT para las zonas de Engativá, Puente Aranda, Fontibón, Tunjuelito, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa; los usos industriales actualmente ubicados en las localidades de Suba, Barrios Unidos y Rafael Uribe, serán relocalizados en el corto plazo en las zonas industriales atrás citadas.		1,00
3. Racionalizar el tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.		1,00
4. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos (CLBR).		0,80
5. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.		0,90
6. Organizar la zona industrial interna en centros de actividades logísticas internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de centros de actividad logísticos externos, situados en Municipios colindantes seleccionados		0,80
7. Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.		0,50
8. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación		1,00

9. Coadyuvar al mejor funcionamiento de las macrorrutas del transporte de recolección de residuos sólidos en el contexto de los objetivos del plan de ordenamiento logístico de la ciudad	0,70
10. Controlar los pesos máximos por eje en los vehículos de carga.	0,15
11. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.	1,00
% EJEC ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO:	80%

OBSERVACIONES

Información consolidada por la Subdirección de Transporte Privado, 2020

PERIODICIDAD:	Anual

9. Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte: El índice se define como el porcentaje de energía de GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, consumida por el sector transporte, en la ciudad.

AÑO	% que representa el GNV	I9
2004	2,97%	0
2005	4,86%	0,0161
2006	8,05%	0,0491
2007	11,65%	0,0863
2008	ND	No calculado
2009 - 2020	ND	No calculado

OBSERVACIONES

Se calcula según las ventas para el sector transporte de ACPM, ACEM, Gasolina Extra y Corriente y Gas Natural Vehicular, GNV, reportadas por ECOPETROL, para los dos primeros, por la Secretaría Distrital de Hacienda para el caso de la gasolina y por la empresa Gas Natural. Estas ventas en galones de gasolina y ACPM y los metros cúbicos de GNV son transformados a Giga Julios, unidad de energía, de acuerdo con los factores de conversión señalados en el documento del Plan Maestro de Movilidad-PMM (valores de la Tabla 18-18). De allí se calcula el porcentaje de energía consumida en GNV, del total de energía.
Los registros publicados en la página web de ECOPETROL cuentan con información a noviembre de 2007 y para los años 2006 y 2007 se consideran en barriles por lo cual se utiliza una equivalencia de 1 Bls = 42 Gls para convertirlos a galones.
Para el cálculo correspondiente al año 2008 sólo se cuenta con información para consumo de GNV y gasolina, suministrados por la empresa Gas Natural ESP y la Secretaría Distrital de Hacienda, respectivamente. Por lo cual aún no es posible reportar el indicador para este año.
NOTA: Con un consumo porcentual de GNV inferior al 3,30% del total de combustibles expresados en GJ el resultado del indicador es Cero (0). El indicador alcanzará su máximo valor 1,0 únicamente, cuando el consumo sea exclusivo de GNV 100%.

Fuente: Base de declaraciones de Sobretasa presentadas. Cálculos: Oficina de Fiscalización P y C -Subdirección de Impuestos a la Producción y al Consumo
http://www.ecopetrol.com.co/contenido.aspx?catID=36&conID=35299 (diesel y biodiesel - cifras a noviembre de 2007).
Empresa Gas Natural S.A. División Gas Natural Vehicular (cifras a diciembre de 2008)
Cálculos: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - Secretaría Distrital de Movilidad

PERIODICIDAD:	Anual

10. Distancia promedio recorrida a pie: Mide la efectividad de los incentivos hacia modos no motorizados a través del seguimiento de la distancia promedio de caminata por habitante.

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio Recorrida a pie (Km)	I10
2005	3,23	0,00
2012	1,09	0,00
2015	3,33	0,00
2019	4,46	0,33

OBSERVACIONES

Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019

PERIODICIDAD:	Quinquenal

11. Distancia promedio recorrida en bicicleta: Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio Recorrida en Bicicleta (Km)	I11
2005	5,9	0
2012	6,42	0,33
2015	10,63	1,00
2019	6,47	0,33

OBSERVACIONES

Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019

PERIODICIDAD:	Quinquenal

12. Sostenibilidad Financiera: Este indicador mide la sostenibilidad financiera del PMM, partiendo del hecho de que la sostenibilidad del sistema está fuertemente relacionada con la inversión total programada.

RESULTADO HISTÓRICO	Sostenibilidad Financiera	I12
2007	0,82	0,82
2008	0,96	0,96
2009	0,65	0,64
2010	0,79	0,79
2011	0,46	0,45
2012	0,65	0,65
2013	0,96	0,96
2014	0,86	0,85
2015	0,85	0,85
2016	0,93	0,92
2017	0,98	0,98
2018	0,98	0,98
2019	0,95	0,95
2020	0,98	0,98
2021	0,99	0,99
2022	0,99	0,99

OBSERVACIONES

Fuente: OAPI. Este indicador presenta valores entre 0 y 1. Cuando el cálculo del indicador dé un valor mayor que 1, se tomará 1.

PERIODICIDAD:	Anual

13. Porcentaje de implementación del SIMUR y Ejecutorias de la Agenda de Movilidad: Este indicador pretende medir la gestión en cuanto a la coordinación interinstitucional y las actividades ejecutadas para el cumplimiento de la agenda regional de movilidad, según las estrategias planteadas en el PMM.

RESULTADO HISTÓRICO	% Ejecución Agenda de Movilidad	I13
2008	56%	0%
2009	64%	64%
2010	68%	68%
2011	79%	79%
2012	82%	82%
2013	85%	85%
2014	85%	85%
2015	87%	87%
2016	89%	89%
2017	90%	90%
2018	91%	91%
2019 - 2020	100%	100%

OBSERVACIONES

Información consolidada desde la Dirección de Planeación de la Movilidad y la OTIC.

14. Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá: Se define como el porcentaje de las personas que realizan viajes que se originan en los municipios vecinos a Bogotá y que tienen como destino Bogotá y como motivo Trabajo o Estudio, del total de la población del municipio. Mide la gestión en cuanto a las políticas de crecimiento inteligente de la ciudad región.

RESULTADO HISTÓRICO	% de la Población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá	I14
2005	9,22%	0
2012	21,84%	-1
2015	15,39%	-1
2019	25,80%	-2

OBSERVACIONES

Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019

PERIODICIDAD:	Quinquenal

NOTA: *"Debe anotarse, que para aquellos indicadores que requieran para su cálculo la encuesta de movilidad, dado que esta se realizará cada cinco (5) años, el valor del indicador se recalculará con esta periodicidad."* (Capítulo 18. Documento Soporte PMM – Enfoque por procesos.

En la siguiente tabla, se presenta la relación entre las políticas y proyectos desarrollados del PMM en la vigencia. A cada política se le asocia uno o varios de los proyectos, muchos de los cuales han sido abordados desde el inicio del PMM (2007). A su vez, cada política del PMM se relaciona con las estrategias que se han desarrollado de manera predominante para su cumplimiento.

Tabla 5. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas
Fuente: Informe de Gestión, Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

Artículo	Cumplido	Observación
Artículo 11. De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal.	Estudios de los corredores especializados de carga. Proyectos de intersecciones. Implementación de corredores para ciclorrutas.	**Carga:** Se implementó y puso a disposición el programa de Beneficio Ambiental para Transporte de carga liviana reglamentado mediante en el Decreto Distrital 546 de 2021. A corte 31 de diciembre de 2022 se han otorgado 102 excepciones a vehículos de carga liviana para circular sin restricción el sábado, cumpliendo con las etapas de verificación de emisiones por parte de la SDA. En articulación con la SDA se participó en la construcción de los proyectos de Etiquetado Ambiental Vehicular y del Programa de Autorregulación Ambiental los cuales serán herramientas importantes para reorganizar el modelo de circulación de vehículos de carga en la ciudad. En el proyecto cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales se avanzó en la recolección de indicadores de 26 empresas que realizan abastecimiento, adicionalmente se implementó la microplataforma logística en la terminal del sur, la cual está siendo operada por el grupo Nutresa, gracias a la ubicación de este espacio en el sur de la ciudad, la empresa ha reducido más de 4.900 km de recorrido, se han podido distribuir más 4.300 kg adicionales de mercancías, esto representa un aumento en carga del 1,7% y disminución en rutas recorridas del 19,6%. Esto se traduce en dejar de quemar cerca de 450 galones de combustible, lo que implica una reducción de 3.600 kg de CO2. Adicionalmente, ha mejorado la calidad de vida de los trabajadores por la eliminación de viajes. **Intersecciones:** La SDM actualmente consolida en una base de datos las intersecciones de la ciudad que han sido solicitadas principalmente por la comunidad para implementar dispositivos semafóricos, ya sea para atender necesidades peatonales y/o vehiculares, por presencia de conflictos que generan situaciones de riesgo o siniestralidad. En la base de datos de prefactibilidad, actualmente se tiene un listado de 1.210 intersecciones, de las cuales 99 cumplen criterios para semaforizar y están a la espera de asignación de recursos, 102 están condicionadas por temas de infraestructura, proyectos de terceros, proyectos IDU, 556 han sido descartadas y en proceso de evaluación (toma de información por nueva incorporación o por actualización) se encuentran 451 intersecciones. Es de anotar que, del listado total, ya se han semaforizado 185 intersecciones. El sistema de semaforización tiene un total de 1572 intersecciones y de estas se tienen 1002 intersecciones donde se ha implementado el funcionamiento responsivo, adaptativo y gestión de colas vehiculares. Dada la dinámica del tránsito, optimización de corredores, modificaciones por obra y oportunidades de mejora, en el año 2022 se realizaron 63 modificaciones en zonas adaptativas. Durante lo corrido de la vigencia se implementaron 38 intersecciones semaforizadas de las cuales se implementaron 4 en el primer trimestre en las localidades de Engativá (2), Suba (1) y Kennedy (1), y 4 fueron implementadas en el segundo trimestre en las localidades de Chapinero (3) y Barrios Unidos (1). En el tercer trimestre se implementó regulación semafórica en 20 intersecciones: en las localidades de Bosa (4), Chapinero (4), Ciudad Bolívar (4), Kennedy (4), Los Mártires (4), Puente Aranda (4), Santa Fe (4), Engativá (1), Suba (1). En el cuatro trimestre se implementaron 10 intersecciones en la localidad de Kennedy (6), Suba (1), Los Mártires (2) y Usme (1). En lo transcurrido de la vigencia 2022 se implementaron 8.000 pasos peatonales, de los cuales 2515 fueron pasos cebrados y 5.485 senderos peatonales. Con los

Artículo	Cumplido	Observación
		pasos peatonales instalados se ha logrado las mejoras de infraestructura en diferentes intersecciones viales de la ciudad en las 19 localidades del Distrito, que benefician a los actores más vulnerables y así mismo se refuerza el uso correcto de las cebras en las intersecciones semaforizadas. Implementación y Lanzamiento del Primer Barrio Vital en San Felipe en la Localidad de Barrios Unidos, con más de 1.745 M2 adicionales de espacio público peatonal, 30 intersecciones seguras y 64 pasos peatonales, 18 cupos de estacionamiento temporal en vía, 5 zonas de cargue y descargue. 6 senderos peatonales. **Registro Bici Bogotá:** Se avanzó en el fortalecimiento con acciones para la ampliación de la base de datos, mejorar el servicio de consultas y desarrollo de jornadas conjuntas con la Policía Nacional. Mediante esta, se ha tenido un registro virtual y 1.013 jornadas en vía; se registraron 200.680 usuarios nuevos y 132.084 bicicletas nuevas, alcanzando un total de 256.765 bicicletas y 375.650 usuarios de los cuales 91.241 son mujeres, 278.829 Hombres y 5.580 no reporta género. **Ciclorrutas:** En lo transcurrido del PDD, se han implementado 48,58 km de ciclorruta, de estos en la vigencia del año 2022 se han implementado 7,0 km. Entre los años 2020 y 2022 se han intervenido 10 localidades (Fontibón, Kennedy, Usaquén, Suba, Barrios Unidos, San Cristóbal, Santa Fe, Candelaria, Chapinero y Teusaquillo). Se realizó la priorización de los corredores viales en los cuales se evaluó la viabilidad de la implementación de las ciclorrutas segregadas en calzada. Posteriormente se realizó el diseño de señalización correspondiente, la asignación al contrato de obra de cada zona para su implementación en campo, bajo la supervisión de actividades por parte de la Entidad. Los principales proyectos de ciclorruta a destacar son: Par vial Cra 7 y Cra 8 entre Cl. 12B y 22 Sur, AK 7 entre Cl. 32 y 106, AC 13 entre Ca 100 y 135. AK 9 entre Cl. 170 y 127, AK 11 entre Cl. 127 y 116 y C.106 entre AK 11 y 7. Cra 73 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo. Plaza Galerías (Cl. 53B entre Cra 24 y 25). Los principales proyectos de ciclorruta a destacar son los siguientes: Plaza Galerías (CL 53B entre Cra 24 y 25) y en febrero en suba la KR 91 con AC 127 hasta KR 85 con Cl. 128 B, Ciclorruta Par Vail CL 66 - CL 68 Ciclorruta KR 50 con AC 63, Calle 11 entre Kra 7 y 10. **Ciclovías Temporales**: Los corredores de ciclovías temporales hacen parte de las medidas de contención de la propagación y prevención de contagio del COVID-19, orientadas al cumplimiento de la reglamentación nacional y distrital, entre ellas, la Resolución de 385 del 12 de marzo de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social y en las recomendaciones, orientadas a reducir aglomeraciones y regular la ocupación en el transporte público. A través del tiempo esta estrategia se ha soportado en normativa dispuesta conforme a la evolución de la declaratoria de emergencia, entre otras, el Decreto Distrital 073 de 2021 que en su Artículo 1 indica “La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional.” Teniendo en cuenta lo anterior y la Resolución 666 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la cual se prorrogó hasta el 30 de junio de 2022 la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional, la estrategia “ciclovías temporales” a partir del junio de 2022 cuenta con 5,3 km en los siguientes corredores: AK 68 entre CL 31 Sur y CL 1 (1.3 Km) y KR 24 desde Av. Boyacá hasta la Av. Primero de Mayo (4 km). Igualmente, producto del seguimiento realizado a los corredores donde se implementaron 84 km de ciclovías temporales, la SDM adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, permitiendo migrar 37.5 km a ciclorrutas en calzada. Construcción y conservación de ciclo-infraestructura: A corte del 31 de diciembre de 2022 en relación con el avance de las metas a cargo de la SDM, aproximadamente han sido implementados 48 km de ciclo-infraestructura y conservados 25 km.

Artículo 21 De los proyectos en transporte público.	• Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad del SITP. • Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario. • Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo. • Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias. • Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP. • Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.	**Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):** Entrega de modelos macro para el estudio de calle 13, análisis de impactos en congestión de diversas situaciones: parqueo en vía, siniestros viales, incremento parque automotor, malla vial, y obras de infraestructura de transporte, para fortalecer la discusión sobre las condiciones del pico y placa compartido/solidario en la ciudad, análisis socioeconómico de los elementos que determinan las necesidades de recursos financieros del fondo de estabilización tarifaria y de subvención a la demanda del sistema integrado de transporte público (SITP) para calle 13, revisión del componente de estudio de demanda de la consultoría de complejos de intercambio modal del norte, estimación de demanda potencial del cable reencuentro Monserrate, tramo de la autopista longitudinal de occidente tramo norte, extensión del BRT (Sistema de Transporte Rápido o Bus Rapid Transit por sus siglas en inglés) de la calle 26, seguimiento a la demanda de viajes y el reparto modal de la ciudad. Análisis de necesidades de infraestructura para la actuación estratégica de la ciudadela educativa y del cuidado, análisis y desarrollo del estudio de la formulación de la red vial vital de Bogotá D.C. Política tarifaria y proyección de ingresos: Se continúa trabajando mediante una colaboración técnica con el Banco Mundial para realizar una evaluación de impacto de la nueva política tarifaria del SITP. Adicionalmente, se desarrollaron los estudios relacionados con la proyección de nuevas fuentes de ingresos para el Fondo de Estabilización Tarifaria, se realizó el cálculo de la tarifa técnica para el servicio público de transporte individual para Bogotá D.C. 2023 y la evaluación de los principios tarifarios a la propuesta de aumento tarifario del SITP año 2023 presentada por Transmilenio S.A. se consolidó una base de proyectos de analítica de datos en articulación con el Ministerio de TICs y los diferentes grupos de científicos de datos en formación de la iniciativa Data Science for all (DS4A) que desarrollaron y entregaron prototipos de dashboard y algoritmos desplegados en servidores de capa gratuita. Dentro de los proyectos adelantados se encuentran: Análisis de sentimientos (Twitter) medida de pico y placa regional, priorización de turnos de atención a emergencias en el centro de gestión de tránsito, estimación de tiempos de viaje en transporte público a partir de la matriz origen destino del SITP y automatización de las metodologías para priorizar puntos con alta ocurrencia de siniestros donde se ven involucrados motociclistas y congestión 80-20. En la implementación de una política tarifaria que mantenga tarifas bajas y cobije a la población más vulnerable, la dificultad más relevante ha sido el aumento de necesidades de recursos financieros del SITP debido a la pandemia y a otras formas de trabajo (teletrabajo) que redujo la demanda del sistema; esto afecta los ingresos por tarifas, requiriendo más ingresos corrientes del Distrito incluso para seguir los planes de implementar una flota que funcione con combustibles limpios, a lo cual se suma las limitaciones en los listados censales de poblaciones vulnerables como madres cabeza de familia de bajos recursos, población afro, palanqueros, entre otros. Se congelaron las tarifas con beneficios para adulto mayor, personas con discapacidad y personas de menores ingresos en 2020, 2021 y 2022. Con el congelamiento de la tarifa se incrementan los subsidios reales de la población actualmente focalizada por los incentivos tarifarios de la SDM. Esto como una primera fase dentro de la implementación de una nueva política tarifaria que tiene por objetivo mejorar las condiciones de accesibilidad y asequibilidad del SITP, reduciendo la incidencia del gasto en transporte de los hogares pobres de la ciudad respecto a su ingreso total. En complemento al incremento de los subsidios como porcentaje de la tarifa, se trabajó en el ajuste de los instrumentos de focalización, de manera que los subsidios e incentivos lleguen a la población que más los necesita, reduciendo los errores de inclusión y de exclusión de los beneficios tarifarios otorgados por el Distrito. Con el municipio de Mosquera se avanzó en el levantamiento de información técnica de demanda de pasajeros recorridos de campo estado de la malla vial y de conectividad para la posible extensión del SITP a los sectores de Planadas y Porvenir pertenecientes a este municipio. Igualmente, se realizaron pruebas de recorridos con flota del SITP, y pruebas de cobertura del sistema de control de flota en el sector. Con ello, se está evaluando la mejor alternativa técnica legal y financiera para poder la extensión al municipio de al menos una ruta del SITP. Se avanzó en el proyecto de gestión de hallazgos en puntos críticos de siniestralidad de la operación del SITP. Visitas de campo y requerimientos a las siete (7) áreas de

		la SDM que tienen competencia en donde se les solicitó informe con la gestión realizada en cada punto de acuerdo con los compromisos adquiridos en la matriz. Desde su operación y hasta mayo de 2022 entraron en operación las primeras zonas de parqueo pago, en total 5.008 cupos operativos y se han recaudado $5.557 millones de pesos con corte a diciembre de 2022, en virtud del contrato interadministrativo No. 2021-2470. Se realizó acompañamiento al proceso del Decreto 557 de 2021 y Resolución 001 de 2022, a través del cual se adquieren los vehículos no vinculados al SITP, contando a 31 de octubre de 2022, se recibieron 107 postulaciones de 194 viabilizados, de los cuales fueron aprobados 57 y de estos 49 cuentan con acuerdos firmados. A 31 de octubre se tenían 37 vehículos en trámite de pago. Asimismo, para el 15 de noviembre de 2022, se aprobaron mediante resolución 371 de 2022, el desembolso a siete vehículos con un total de $1.177.602.166 pesos.

<table>
<tr><th>Artículo</th><th>Cumplido</th><th>Observación</th></tr>
<tr><td>Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio.</td><td>Dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi.</td><td>Durante el 2022 se realizaron análisis técnicos de 6 zonas amarillas, relacionadas con los Grupos 2 y 3, correspondiente a las localidades de Chapinero, Fontibón, Engativá y Suba.
Elaboración de 14 conceptos de viabilización de zonas amarillas en las localidades de Chapinero, La Candelaria y Teusaquillo de los cuales 10 resultaron viables para implementación.
En construcción 14 conceptos de zonas amarillas en la localidad de Chapinero, Fontibón, Suba y Engativa. Priorización de 50 zonas amarillas en la ciudad.
Realización de la consultoría con Banco Mundial para definición de nuevo concepto y esquema de administración de zonas amarillas en Bogotá.
-Elaboración de 29 conceptos de viabilización de zonas amarillas en las localidades de Chapinero, La Candelaria y Teusaquillo de los cuales 11 son viables, 4 no viables y 14 están en construcción.</td></tr>
<tr><td>Artículo 25 Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual</td><td>Verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen</td><td>El FMCS en el periodo comprendido entre agosto de 2003 y septiembre 2022, autorizó la compra de 3.036 vehículos que ya se encuentran desintegrados y pagados a sus propietarios.
La inversión total de recursos en la adquisición y desintegración de vehículos a través del fideicomiso asciende a $253.689 millones. Esta es la cifra final, debido a que ya finalizó la compra de vehículos.
En el trámite de Autorización de traslado en grúa – Desintegración – Transporte Público, se ha logrado que el ciudadano radique su solicitud a través de la página de la Entidad y que por este mismo medio pueda descargar la respuesta a su solicitud y hacerle el seguimiento a su trámite,
Se recibieron 1.533 solicitudes, el 81% de manera virtual (1.244) y el 19% por correspondencia (289).
El proceso de desintegración de transporte público de pasajeros de radio de acción Distrital es realizado por tres plantas, Diaco, Sidenal y Unión Temporal SCT MERL, quienes son vigiladas por el Ministerio de Transporte. Para la vigencia se realizó desintegración física de vehículos de transporte público colectivo 676, transporte público individual 1.887 y transporte público masivo 200.
El FMCS en el periodo comprendido entre agosto de 2003 y septiembre 2022, autorizó la compra de 3.036 vehículos que ya se encuentran desintegrados y pagados a sus propietarios.
La inversión total de recursos en la adquisición y desintegración de vehículos a través del fideicomiso asciende a $253.689 millones. Esta es la cifra final, debido a que ya finalizó la compra de vehículos.
<table>
<tr><th colspan="4">TABLA 23. INMOVILIZACIONES DE VEHÍCULOS 2020-2022</th></tr>
<tr><th>TIPO DE VEHÍCULOS</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th></tr>
<tr><td>Motos</td><td>44.073</td><td>36.067</td><td>42.026</td></tr>
<tr><td>Livianos</td><td>18.152</td><td>20.265</td><td>22.888</td></tr>
<tr><td>Medianos</td><td>4.894</td><td>4.706</td><td>7.392</td></tr>
<tr><td>Pesados</td><td>401</td><td>559</td><td>887</td></tr>
<tr><td>Patinetas</td><td>90</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Bicicletas</td><td>27</td><td>8</td><td>4</td></tr>
<tr><td>Total, vehículos inmovilizados</td><td>67.637</td><td>61.605</td><td>73.197</td></tr>
</table>
Fuente: interventoría Empreger</td></tr>
<tr><td>Artículo 28 Proyectos transporte no motorizado</td><td>Construcción de Redes peatonales

Optimización de la red de ciclorutas</td><td>Redes peatonales:
Implementación y Lanzamiento del Primer Barrio Vital en San Felipe en la Localidad de Barrios Unidos, con más de 1.745 M2 adicionales de espacio público peatonal, 30 intersecciones seguras y 64 pasos peatonales, 18 cupos de estacionamiento temporal en vía, 5 zonas de cargue y descargue. 6 senderos peatonales.
Iniciativas de senderos peatonales: se ha llevado a cabo el desarrollo de los análisis técnicos para la revisión de problemáticas y análisis de alternativas para las dificultades en la circulación peatonal en barrios como Meissen, Bochica- Bolivia-Bachué-Quirigua, y en la Avenida Boyacá en el sector denominado Sotavento. Estos análisis se han elaborado desde la identificación de la problemática con la</td></tr>
</table>

Artículo	Cumplido	Observación
		realización de un Documento Técnico de Soporte - DTS que respalda la selección de alternativas. En el desarrollo del proyecto se realizó la implementación de los nuevos senderos peatonales en la intersección de la carrera 16 por calle 14 sur en inmediación del IED Colegio María Montessori y la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, en la localidad de Antonio Nariño de la ciudad de Bogotá D.C., y se realizaron encuestas de percepción a los diferentes usuarios viales del sector. Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022, se han implementado 4.600 medidas integrales de gestión de tránsito, se demarcaron 8.000 pasos peatonales y se beneficiaron 700 Instituciones Educativas. Se establecen 6 tramos para implementación a través de señalización en las localidades de Kennedy, Bosa, Ciudad Bolívar y Engativá a través de la estrategia de Proyectos Integrales Peatonales. De estos se radican la propuesta del sector INEM Kennedy la cual, a través de elementos de señalización, modifica el espacio de la calzada de la carrera 79 entre calles 38C y 40 C sur y la propuesta de intervención del sector del 20 de Julio identificado como un Corredor Comercial del Programa de Gestión de la Velocidad. Se definen los 8 tramos que serán diseñados en el 2022 para ser implementados en el 2023 a través de las estrategias peatonales. 2. Se continua con el trabajo diseño e implementación de Barrios Vitales. 3. Se ajustan los procesos normativos considerando la reinstauración el Decreto 555 del 2021 el POT. 4. Inicio de formulación de la Política Pública del Peatón y procede a la participación ciudadana para la construcción del diagnóstico. 5. Se estructuran convenios para el análisis, formulación y pilotos de intervención de la infraestructura peatonal. 6. Se plantea una prueba piloto para comprobar y ajustar en caso de ser requerido la propuesta de intervención del sector INEM Kennedy. En lo transcurrido de la vigencia 2022 se implementaron 8.000 pasos peatonales, de los cuales 2515 fueron pasos cebrados y 5.485 senderos peatonales. Con la cantidad de pasos peatonales instalados se ha logrado las mejoras de infraestructura en diferentes intersecciones viales de la ciudad en las 19 localidades del Distrito, que benefician a los actores más vulnerables y así mismo se refuerza el uso correcto de las cebras en las intersecciones semaforizadas. Campaña “Tú Eres el Corazón de la Nueva Movilidad”, aquí se logró que los vehículos motorizados observarán las intervenciones en cruces semafóricos de las localidades: Puente Aranda, Antonio Nariño, Kennedy y Ciudad Bolívar, llegando a 16.720 ciudadanos, a quienes se invitó a hacer un buen uso de los pasos y andenes peatonales, para entre todos y todas cuidar al actor vial más vulnerable de la ciudad: el peatón. Ampliación puentes peatonales estaciones Calle 142, Calle 146, Toberín y Mazurén. **Bicicleta:** En el marco del Acuerdo Distrital 794 de 2021, en el año 2022 (con corte al 31 de diciembre) se han acogido 38 parqueaderos fuera de vía al incentivo para la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas para servicio de parqueo (el cual otorga un Reconocimiento público por la “Estrategia Sellos Calidad” y da un Incremento de Tarifa en los parqueaderos vehiculares), se resalta bajo este acuerdo, la implementación de1.492 cupos gratuitos para los ciclistas. Ejecución de más de 300 actividades pedagógicas relacionadas con “charlas de parquea tu bici”, que permiten afianzar los conocimientos y estrategias de seguridad con el fin de disminuir o evitar el robo de las bicicletas. **Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC):** Se inició la fase de implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas de la ciudad de Bogotá e inició su operación con más de 150 estaciones y opera con 1,500 bicicletas mecánicas, 150 Manocletas, y 150 bicicletas de cajón. Adicionalmente, se instalaron 300 ciclotalleres para reparar bicicletas de uso público para el uso de toda la ciudadanía de manera gratuita, cuenta con 30 personas - gestores y gestoras en vía-, y ofrece un descuento de 20% en la tarifa del sistema para personas de menores ingresos. El valor de la retribución que recibirá la ciudad por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público en los 7.5 años de operación del sistema, entregarán a la ciudad cicloparqueaderos de uso público en una cantidad aproximada de 3.750 racks (30,000 cupos).

Artículo	Cumplido	Observación
		Durante la vigencia 2022 se inició la ejecución del contrato 2022-63, a través del cual se implementa el sistema de bicicletas compartidas de la ciudad, y con ello, lo que permitió el inicio de la operación parcial del sistema y a la fecha se registra la instalación de 237 estaciones, 1500 bicicletas mecánicas operando y 471 bicicletas eléctricas. Se instalaron 290 ciclotalleres y 399 cicloparqueaderos del sistema de bicicletas compartidas. Las localidades en donde estarán ubicadas las estaciones con las bicicletas son: Usaquén, Chapinero, Teusaquillo, la Candelaria y Barrios Unidos. A la fecha se registra la instalación de 237 estaciones, 1500 bicicletas mecánicas operando y 471 bicicletas eléctricas. Por otro se instalaron 290 ciclotalleres y 399 cicloparqueaderos del sistema de bicicletas compartidas.
Artículo 29 Iniciativas complementarias. (Transporte no motorizado)		**Promoción, participación y seguridad:** Promoción del uso de la bicicleta en el marco del cumplimiento de la política pública de la bicicleta CONPES 015 del 2021 que tiene como objetivo general "Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta." a través del desarrollo de cinco objetivos específicos sobre los cuales se obtuvo la siguiente gestión y resultados: <u>"Más seguridad personal":</u> Estrategia de resignificación espacio público: Desarrollo de dos jornadas de resignificación en espacio público con enfoque de género producto del trabajo con organizaciones e iniciativas, y apoyados con la información suministrada por la Secretaría Distrital de la Mujer y Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. <u>"Mayor seguridad vial":</u> En cumplimiento del Decreto 294 de 2021 por medio del cual se establece la estrategia de rutas seguras, se formaliza el esquema de corredores priorizados con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. en la Autopista Norte, Bogotá Calera, Calle 80 y Bogotá Choachí. Apoyo en la realización de acciones de comunicación y pedagogía dirigidas a todos los actores viales con el objetivo de promover hábitos, comportamientos y conductas protectoras y autoprotectoras de la vida en las vías; estas acciones se realizan en instituciones educativas, empresas, entidades y espacio público. De igual manera, se apoyan acciones pedagógicas dirigidas a los ciclistas, que buscan estimular buenos comportamientos del ciclista en la vía y generar acciones de convivencia con otros actores viales. Entre las estrategias pedagógicas se destacan Vidas Reflectivas, Te Veo Bien, Puntos Ciegos, Juego de roles, bici pensante. <u>"Más y mejores viajes en bicicleta"</u> Ciclovías Temporales: Los corredores de ciclovías temporales hacen parte de las medidas de contención de la propagación y prevención de contagio del COVID-19, orientadas al cumplimiento de la reglamentación nacional y distrital, entre ellas, la Resolución de 385 del 12 de marzo de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social y en las recomendaciones, orientadas a reducir aglomeraciones y regular la ocupación en el transporte público. A través del tiempo esta estrategia se ha soportado en normativa dispuesta conforme a la evolución de la declaratoria de emergencia, entre otras, el Decreto Distrital 073 de 2021 que en su Artículo 1 indica "La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional." Teniendo en cuenta lo anterior y la Resolución 666 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la cual se prorrogó hasta el 30 de junio de 2022 la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional, la estrategia "ciclovías temporales" a partir del junio de 2022 cuenta con 5,3 km en los siguientes corredores: AK 68 entre CL 31 Sur y CL 1 (1.3 Km) y KR 24 desde Av. Boyacá hasta la Av. Primero de Mayo (4 km). Igualmente, producto del seguimiento realizado a los corredores donde se implementaron 84 km de ciclovías temporales, la SDM adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, permitiendo migrar 37.5 km a ciclorrutas en calzada.

Artículo	Cumplido	Observación
		Construcción y conservación de ciclo-infraestructura: A corte del 31 de diciembre de 2022 en relación con el avance de las metas a cargo de la SDM, aproximadamente han sido implementados 48 km de ciclo-infraestructura y conservados 25 km. **Micromovilidad:** En el marco de la reactivación económico que se ha dado en 2021 en Bogotá se busca reactivar la expedición de permisos para realizar la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad tomando como base el proceso adelantado en 2019 para la actividad de alquiler de patinetas, durante la vigencia 2022 se gestionó la expedición de la Resolución 205885 de 2022 "Por la cual se reglamentan las condiciones para el otorgamiento del permiso de uso para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad", a través de dicho acto administrativo se establecen los lineamientos y condiciones para acceder a estos permisos. Así mismo, se publicó el procedimiento interno PM01-PR11 con las condiciones operativas para atender las solicitudes de permisos que alleguen los interesados a la Secretaría.
Artículo 35 De los proyectos de Ordenamiento Logístico.	Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional. Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT. Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga. Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías.	**Cargue y descargue en horarios no convencionales:** Se avanzó en la recolección de indicadores de 26 empresas que realizan abastecimiento en horarios no convencionales, adicionalmente se implementó la microplataforma logística en la terminal del sur, la cual está siendo operada por el grupo Nutresa, Gracias a la ubicación de este espacio en el sur de la ciudad, la empresa ha reducido más de 4.900 km de recorrido, se han podido distribuir más 4.300 kilogramos adicionales de mercancías, esto representa un aumento en carga del 1,7% y disminución en rutas recorridas del 19,6%. Esto se traduce en dejar de quemar cerca de 450 galones de combustible, lo que implica una reducción de 3.600 kg de CO2. Adicionalmente, ha mejorado la calidad de vida de los trabajadores porque no deben desplazarse para llegar a su lugar de trabajo y las jornadas son más cortas. Climate Smart Cities Challenge (UN-HABITAT): Bogotá ganó la financiación de 100.000EUR del Proyecto Climate Smart Cities Challenge con ONU Hábitat, cuyo objetivo es mejorar la movilidad del transporte de carga y reducir las emisiones GEI y contaminantes atmosféricos provocados por la congestión a través de una solución tecnológica innovadora implementada en la ciudad con los diversos actores del sector transporte y ambiente. En el inicio de 2022 se adelantó la evaluación de empresas-entidades internacionales que se postularon con una solución innovadora para resolver el reto/problema precitado. En octubre, se anunciaron los equipos ganadores del desafío y se empezaron las mesas de trabajo para la puesta en marcha del proyecto piloto demostrativo para el 2023. Bogotá con el apoyo de ICLEI desarrolló El Plan de Acción de Logística Urbana Baja en Carbono (LCAP-UF), un documento desarrollado bajo cuatro ejes estratégicos (1) Cambio tecnológico, (2) Acciones para la definición de la visión para el tránsito de la carga urbana, (3) Infraestructura, (4) Comunicación, pedagogía y corresponsabilidad; que demuestra cómo la Ciudad de Bogotá puede reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector de logística urbana. Este documento contempla el sector de transporte de carretera, objeto de diagnóstico realizado por el equipo de Despacio e ICLEI, con apoyo de la administración pública de Bogotá y la Red de Logística Urbana (RLU), llevando en cuenta las tipologías vehiculares más comunes y utilizadas en las entregas de último kilómetro. En el marco de este mismo proyecto se desarrolló el Piloto Demostrativo llamado "Evaluación de alternativas de transporte de carga en vehículos de cero emisiones en la distribución de última milla de paquetes en zonas priorizadas de Bogotá D.C", el cual Buscó evaluar la viabilidad en términos económicos, ambientales, operacionales y sociales de la distribución de última milla, usando diferentes tipologías de vehículos, mercancías y modelos operativos. Obteniendo como principales resultados la mejora en la eficiencia logística para las empresas participantes y el ahorro de 1.25 toneladas de CO2 equivalente, evitando la circulación de 5 vehículos de combustión interna y reduciendo la emisión de material particulado. **<u>Redes Empresariales:</u>**

Artículo	Cumplido	Observación
		Red de Logística Urbana: A corte del 31 de diciembre de 2022, se vincularon 94 empresas nuevas, para un total de 280 miembros activos de la red, se desarrollaron cinco (5) charlas con temas de movilidad cero emisiones, sistemas de almacenamiento, consolidación de carga, activos digitales para la trazabilidad en logística con más de 730 asistentes, se institucionalizó el "Conversatorio Muévete con Carga" con la ejecución de cinco (5) mesas de diálogo con los medianos y pequeños transportadores, apoyo en 28 mesas de trabajo con entes como Alianza Logística Regional, Clúster de Logística de la Cámara de Comercio de Bogotá, Equipo ambiente de la SDM, proredes y Terminal de transporte, 21 reuniones de apoyo y seguimiento a desarrollo de proyectos de transporte de carga para la ciudad con el equipo interno de trabajo, diez (10) reuniones de socialización con empresas sobre la red, siete (7) visitas empresariales en el proceso de afianzamiento en establecer relaciones de confianza para la ejecución de proyectos, un (1) evento de reconocimiento a las buenas prácticas logísticas de las empresas y el desarrollo de un (1) espacio de networking para las empresas y cierre de negocios conjuntos
Artículo 58 De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos	Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad (…). Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Implementar una red de estacionamientos en vía (…). Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores (…). Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (…). Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos (…).	**Valet Parking:** Para el proyecto de valet parking, se aprobó la regulación asociada a la actividad mediante Resolución 151742 de 2022 y la circular externa 14 del mismo año. A partir de allí, se pre-aprobaron 34 cajones de los cuales se han realizado pago de 21 cajones que corresponden a $50.642.266 recaudados, de estos 21 cajones, 20 de ellos (2 empresas) ya entraron en operación formal, una tercera empresa con un (1) cajón se encuentra a la espera de la revisión de pólizas de seguro para el inicio formal de la actividad. Conjuntamente, se ha trabajado en la socialización de las condiciones de la actividad con las alcaldías locales y la subdirección de control de tránsito y transporte, así como con los operadores autorizados para garantizar una mejor organización en el control y acompañamiento de la actividad. **Estacionamiento Fuera de Vía:** En línea con las demás acciones encaminadas a la promoción de modos sostenibles y la racionalización del uso del vehículo particular, en el marco del Decreto Distrital 003 de 2022 durante el primer semestre del año anterior se actualizó la tarifa máxima para los parqueaderos fuera de vía en el Distrito Capital, con un aumento global del 11% en el Valor Máximo por Minuto - VMPM sobre el valor establecido desde el año 2019 y manteniendo el cobro de la tarifa máxima para bicicletas en todos los estacionamientos, con el objetivo de continuar incentivando este modo de transporte. Para la vigencia 2023, se avanzó en la definición de una tarifa que permitiera mitigar la brecha entre los gastos y costos de los operadores y las necesidades de la ciudadanía. Adicionalmente, se adelantaron capacitaciones a los operadores de los estacionamientos fuera de vía para el registro y actualización de datos en la plataforma del Registro Distrital de Estacionamientos (RDE). Con estas capacitaciones, organizadas por localidad, se logró difundir la información respecto a la normativa del RDE, de tal forma que los operadores (al registrarse) pudieran actualizar sus tarifas de acuerdo con la normatividad vigente. De esta manera, se lograron realizar cuatro (4) sesiones de capacitación, contando con la participación de operadores ubicados en las localidades de San Cristóbal, Antonio Nariño, Usme, Engativá y Ciudad Bolívar: Igualmente dentro del marco de lo establecido por el Decreto Distrital 769 de 2019, se realizó una estrategia de comunicación para la incorporación a la plataforma RDE. de parqueaderos, logrando de tal forma incrementar los registros en más del 30%, con estas estrategias implementadas. **Estacionamiento en vía:** En lo corrido del 2022 la Secretaría Distrital de Movilidad avanza con la ejecución del contrato interadministrativo 2021-2470 con Terminal de Transportes S.A para la implementación, administración, operación, explotación y control de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados. Durante lo corrido del 2022 el proyecto implementó en 13 zonas de la ciudad cerca de 5000 cupos de estacionamiento y recaudó más de 5500 millones de pesos.

Artículo	Cumplido	Observación
Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.	Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías. Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.	**Articulación regional:** **Regiotram de Occidente (RTO):** La Estructuración de los estudios contempla la división de los trabajos en ocho (8) fases, de las cuales a la fecha se encuentran ejecutadas las primeras cuatro (4): Fase I: Metodología y Plan de trabajo, Preparación y definición de las necesidades para integrar, Fase II – Actualización del estudio de demanda, Fase III – Elaboración pre-diseño operacional de los escenarios, Fase IV – Selección del escenario base de integración. En esta última fase se definió un escenario escalable de integración con Regiotram de Occidente con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. La integración va a comenzar por la física mientras se avanza en la definición y requerimientos del componente tecnológico y financiero. **Regiotram del Norte (RTN):** Dado el nivel de maduración de los estudios de este proyecto, el logro más relevante tiene que ver con la concertación entre la Gobernación de Cundinamarca, Empresa Férrea Regional, Distrito Capital, Embajada Británica y Findeter de los condicionamientos mínimos de tipología y alternativa para adelantar la factibilidad de un tren de cercanías entre Bogotá y Zipaquirá, donde se debe dar prioridad al enfoque regional esperando con ello que sea en esta zona donde se capten la mayor cantidad de viajes del sistema. **CONPES ESTRATÉGICO AV. CALLE 13 Y 2LMB:** Como parte de la visión conjunta en términos de movilidad, fue aprobado el documento CONPES 4034 de 2021, que busca garantizar la continuidad del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (PIMRC), por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, y establece la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región. En la visión a 2035 se identifican como parte de los proyectos priorizados (i) diseño, construcción y puesta en operación de la línea 2 del metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias, y (ii) construcción de la troncal de la Calle 13 desde la troncal Av. las Américas hasta el límite de la ciudad, Río Bogotá del Sistema Transmilenio. Los proyectos Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) y Troncal Calle 13, tienen como objetivo mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, garantizar mayor accesibilidad, disminuir tiempos de viaje y utilizar el transporte público como un mecanismo de equidad para la población. A continuación, se relacionan los logros de este proyecto: ● Trámite ante el Gobierno Nacional el aval fiscal de vigencias futuras para los proyectos L2MB y Calle 13. ● Aval fiscal de vigencias futuras del Distrito para los proyectos L2MB y Calle 13. ● Firma de los convenios de cofinanciación que respaldan los recursos para ejecución de los proyectos **Agencia regional de movilidad:** Acompañamiento técnico desde el área temática de movilidad a la formulación de la exposición de motivos y del proyecto de Ley orgánica 2199 de 2022 mediante la que se desarrolla el artículo 325 de la Constitución y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, en el área temática de movilidad. La Ley fue expedida el 8 de febrero de 2022 Acompañamiento del trámite para el ingreso de Bogotá a la Región Metropolitana (acompañamiento técnico en la formulación del proyecto de acuerdo, participación en las audiencias públicas previstas en la Ley 2199 de 2022, elaboración de material de soporte para la participación de la Secretaría Distrital de Movilidad en las sesiones del Concejo Distrital, entre otros). El 10 de noviembre de 2022 el Concejo Distrital autorizó el ingreso del Distrito Capital a la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca Desarrollo en conjunto con la Secretaría Distrital de Planeación, y las Secretarías de Movilidad y Transporte y de Integración Regional de Cundinamarca, de los documentos técnicos que sustentan la identificación de los hechos metropolitanos de movilidad: (i) Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros, (ii) Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, (ii) Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, así como la adopción del ámbito geográfico correspondiente, realizada mediante el Acuerdo 06 de 2022 del Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, del 20 de diciembre de 2022

Artículo	Cumplido	Observación
		Mediante Acuerdo 07 del Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, del 20 de diciembre de 2022, fueron cedidas de manera transitoria las funciones de la Agencia Regional de Movilidad al sector movilidad, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad.
Artículo 64 Proyectos. Regulación y Control	Implantación de planes de seguridad vial. Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".	**Planes Estratégicos de Seguridad Vial** Se consolidó el tablero de indicadores, unificación de criterios. Se evaluaron 56 PESV postulados en apoyo a la Red de Seguridad Vial para la semana de la Seguridad Vial (primera semana octubre 2022). Se beneficiaron a 76 CEAs por excepción del pico y placa gracias al cumplimiento normativo del PESV (Resolución distrital 118139 de 23/11/2021 artículo 25). Hubo articulación entre Secretaría de Educación Distrital (SED), Transmilenio SA (TMSA), Secretaría Distrital de Salud (SDS) y Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), para reactivación de los Planes de Movilidad Escolar (PME) gracias a las acciones implementadas en la mesa de movilidad escolar (Decreto distrital 594 de 30/12/2015). Se realizó seguimiento a la implementación del PESV de 80 organizaciones de transporte de pasajeros habilitadas en Bogotá con corte a marzo de 2022 (Transporte masivo incluye SITP y de Transporte Público Individual, taxis). **SIMUR.** Durante la vigencia se adelantaron los mantenimientos preventivos, perfectivos y correctivos al aplicativo. En lo concerniente al mantenimiento y actualización de sistemas de información de la entidad, en 2022 la OTIC dedicó recursos humanos, técnicos y económicos, con profesionales de la Oficina y con proveedores, para desarrollar y fortalecer los sistemas de información administrativos de la Entidad para soportar la operación interna administrativa y de gestión institucional, entre ellos el sistema de gestión contractual (SGC), el sistema de gestión documental (ORFEO), el sistema de información hacendario (SI@CAPITAL) y el aplicativo que soporta los procesos de nómina de la entidad (Kactus). También se designaron recursos humanos, técnicos y económicos para desarrollar y fortalecer los sistemas de información misionales y estratégicos a cargo de la OTIC, entre ellos el sistema de información geográfico (GIS), el sistema de información de movilidad urbano regional (SIMUR), la detección electrónica de infracciones (DEI), el sistema de información geográfico de accidentes de tránsito (SIGAT), etc., con recurso humano propio de la Oficina y también a través de la fábrica de software.
Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial.	Campañas de larga vida. Implementación de un sistema permanente de difusión masiva. Implementación de proyectos piloto de pacificación del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad. Desarrollo del Sistema de Auditorías de Seguridad Vial. Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de siniestros viales, incluyendo capacitación de legos. Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para siniestros viales. Adquisición y aplicación de software	**Plan distrital de seguridad vial 2017-2026:** Implementación del 10% del PDSV 2017-2026 a corte cuarto trimestre de 2022, logrando un total 55% de implementación a través del seguimiento y coordinación, dando lugar a: Realización de 4 sesiones de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV), incluyendo en su desarrollo, la fijación de compromisos orientados al cumplimiento de las metas e indicadores del PDSV 2017-2026 y realizar el seguimiento trimestral a su implementación. Adopción del Acuerdo No. 001 del 21 de enero de 2022 "Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, adoptado mediante Acuerdo No. 001 de 2019", en el cual quedaron incluidas las modificaciones establecidas en el Decreto Distrital 444 de 2021. **Programa de Gestión de Velocidad:** Implementación del límite máximo de velocidad a 50km/hr en los corredores exceptuados en el Decreto 073 de 2021 (Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha) para lo cual se realizaron las acciones necesarias con la Subdirección de Señalización y con la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito. Se realizaron 4 prediseños sobre calles comerciales identificadas dentro del Programa de Gestión de la Velocidad, en las localidades de San Cristóbal y Kennedy. Se implementaron 10 calles comerciales con medidas de pacificación para mejorar las condiciones de seguridad vial de todos los usuarios especialmente de los peatones.

Artículo	Cumplido	Observación
	reconstructor de accidentes. Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.	Se implementó el piloto INEM Kennedy que, además de ser una calle comercial, es uno de los puntos más críticos de siniestralidad de peatones, de acuerdo con cifras 2017-2021. **Seguridad vial en el SITP:** Se gestionó y firmó un Acuerdo de Confidencialidad entre la Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio y el World Resources Institute, con el fin de promover el intercambio de datos, análisis y exploración de su uso para la gestión de la seguridad vial. Se adelantó el análisis de alarmas del sistema de TMSA para su parametrización con entregas programadas de documento formal para diciembre. Se logró el apoyo de Transmilenio S.A en el Road Safety Lab desde el cual se generó conocimiento de iniciativas del sector público, privado y la academia para fortalecer la gestión de la seguridad vial.
Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito.	Artículo 69 Medios de control y vigilancia del tránsito. Artículo 70 Características del control de tráfico por medios tecnológicos. Artículo 71 Del Control y vigilancia de las zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro. Artículo 72 Límites de velocidad. Artículo 73 Cargue y descargue en malla vial arterial. Artículo 74 Tránsito de vehículos de más de dos ejes. Artículo 75 Racionalización de recursos de semaforización.	**Fortalecimiento cuerpo de agentes de tránsito civiles:** El lunes 28 de noviembre se posesionaron 110 nuevos agentes de tránsito civiles, que ingresaron a fortalecer el actual equipo, quedando con un total de 254 agentes, adicionalmente dentro de las estrategias de fortalecimiento del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte, se encuentra la estructuración y ejecución de un completo cronograma de capacitaciones, en donde se realizan diferentes actividades y jornadas de formación y perfeccionamiento de conocimientos principalmente en: ● Actualización en normas de tránsito y transporte, seguridad vial y policía judicial. ● Relaciones humanas, éticas, morales y manejo de emociones. ● Ejercicio de la autoridad de tránsito. ● Operación de radares de velocidad. ● Investigación de accidentes de tránsito ● Manejo de alcohosensores. Para un total de 326 horas de capacitación al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte de la SDM, durante el año 2022. **Implementación de controles salvavidas:** En el mes de marzo, la Secretaría Distrital de Movilidad lanzó la estrategia de Controles Salvavidas, la cual consiste en la ejecución de actividades disuasorias de control en las cuales se realizan canalizaciones y reducciones de carril en horario nocturno principalmente los fines de semana en los tramos donde la estadística registra altos índices de siniestralidad y en los cuales se han visto inmersos motociclistas, de esta manera se ha fortalecido la estrategia de gestión de la velocidad buscando desde el componente pedagógico el cumplimiento de los límites máximos de velocidad establecidos en el distrito. El papel de la subdirección en la continuidad de dicha estrategia es el de articular la información estadística con el recurso humano para la ejecución en puntos priorizados, para la vigencia se han programado 2603 acciones enfocadas a salvar vidas. **Participación como ponentes en el XIV Congreso Colombiano de Transporte y Tránsito:** El pasado mes de agosto se presentó en el XIV Congreso Colombiano de Transporte y Tránsito el artículo de investigación denominado Caracterización de resultados obtenidos en los controles ambientales a vehículos de carga y de transporte público colectivo, trabajo adelantado por la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte con el propósito de caracterizar los resultados de las pruebas registradas en los equipos de flujo parcial (también conocidos como opacímetros) en los controles operativos a fuentes móviles en vía desarrollados en trabajo articulado entre la SDM-SDA y la Seccional de Tránsito y Transporte, dichas acciones buscan retirar de circulación aquellos vehículos que por sus condiciones mecánicas desfavorables aumentan los niveles de concentración de PM 2.5 y PM 10 e incumplen las bases normativas legales vigentes, referentes al tema de calidad de aire. **Estrategia control de velocidad a Motos:** Debido a que las cifras de siniestralidad han sido frecuentemente alimentadas por la interacción constante del actor vial motociclista, la Subdirección de Control de

Artículo	Cumplido	Observación
		Tránsito y Transporte tomó la iniciativa de realizar la revisión en material legal para poner en marcha el control efectivo en vía apoyado con dispositivo móvil dirigido a motociclistas buscando sancionar el exceso de velocidad por parte de tales usuarios. Se han llevado a cabo actividades de control en vía, en jornada diurna y nocturna conjuntamente con el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, la Seccional de Tránsito y la Subdirección de Contravenciones, de manera que se han definido características específicas respecto a implementación y procedimiento para realizar la individualización de los presuntos infractores, lo que ha permitido validar y perfeccionar las evidencias obtenidas en campo, este trabajo ha buscado reducir el número de impugnaciones que parten del material probatorio. **Implementación dispositivos CEPOS:** Con base en el Artículo 127 de la ley 769, a partir del 11 de febrero de 2022 se dio inicio a la medida de implementación del uso de bloqueadores vehiculares tipo CEPO en la ciudad, durante el primer semestre de 2022 se implementó dicha medida en las localidades de Chapinero y Usaquén, apoyando y complementando la labor correctiva y pedagógica adelantada por parte de la autoridad de tránsito en la ciudad, logrando así el cumplimiento de las normas de movilidad vigentes para la ciudad y la recuperación de zonas de circulación en vía que se ocupan de manera irregular por vehículos que estacionan en sitios prohibidos, ya en el segundo semestre se inicia implementa la medida en las localidades de Barrios Unidos y Teusaquillo, entre el 11 de febrero y el 31 de diciembre se han inmovilizado 3535 vehículos con estos dispositivos. **Migración de datos resultados de las acciones de control al tránsito y transporte a visualizador LookerStudio de Google:** La visualización de la información a través del uso de herramientas de análisis de datos se hace cada vez más relevante no sólo para presentar y analizar sino también para la toma de decisiones. LookerStudio es una plataforma de Google Cloud que se ajusta más fácilmente al principal proveedor de cuentas en la SDM ya que se utilizan principalmente los servicios de Google como el caso de correos, almacenamiento en la nube, colaboración en línea entre otros. La presentación de informes permite integrar de manera rápida y actualizable diferentes fuentes de información que se requieran. Se han desarrollado algunos tableros de control para el seguimiento de imposición de órdenes de comparendo y de operativos de control al tránsito y transporte realizados en la ciudad, que han permitido optimizar múltiples tareas con la facilidad de obtención de datos por diferentes grupos internos para sus procesos de manera directa, en tareas de resolución de SDQS, radicados, solicitudes internas o externas, presentaciones, y una mejor evaluación de los resultados que se están obteniendo sin necesidad de solicitar la información por otros medios donde puede tardar un poco más de tiempo y que puede no integrar todas las fuentes.
Artículo 80 De los proyectos de la logística de la movilidad.	Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT" (…). Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT". Diseño de un manual de señalización para vías urbanas. Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT. Implantación de un sistema para la	Durante el periodo 2022 se consolidaron proyectos como el contrato de administración del Grupo Operativo de Gestión en Vía, la implementación de nuevas tecnologías y la estrategia de gerencia en vía. De igual forma se avanzó en la implementación de medidas de gestión y en el desarrollo de auditorías de seguridad vial. **Programa Niñas y Niños Primero** 2022 ha sido el mejor año en términos de la operación de Ciempiés Caminos Seguros, Al Colegio en Bici y Bici-parceros. Con corte a diciembre, hemos beneficiado a 2.410 niñas y niños de Ciempiés y a 8.516 con las estrategias de Bici-parceros y Al Colegio en Bici. Además, entre los dos programas hemos acompañado de manera segura 1.465.815 viajes. Se destaca la apertura de las localidades de Usaquén y Ciudad Bolívar en la modalidad de Ciempiés y el fortalecimiento de la operación en zona rural de Al Colegio en Bici donde se abrieron nuevas rutas de confianza. La estrategia Bici parceros demostró su éxito este año, pasando de operar en 4 localidades en 2021 a 11 durante el 2022, ofreciendo una alternativa más cómoda para nuestros adolescentes y unas ciclo-expediciones más retadoras fuera de sus localidades. Adicionalmente, este año lanzamos la estrategia Guardacaminos, contando hoy con 21 colegios en fase de implementación que ya cuentan con voluntarios capacitados y con su kit de Guardacaminos. Adicionalmente, se cumplió la meta de visitar las 692 sedes de colegios públicos.

Artículo	Cumplido	Observación
	evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial. Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación. Fortalecimiento del marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad. Control operativo integral en campo. Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización. Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT. Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad. Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.	**Grupo Guía:** En la parte operativa, se realizó la implementación, operación y seguimiento de: Carril priorizado escolar calle 80, Reversible corredor Cra 7, Contraflujo de la Av Américas, Ajustes en operativo vía la Calera, Implementación de planes éxodo-retorno y de atención a corredores por reactivación económica y Atención a emergencias generadas por la ola invernal. Referente a la parte administrativa del Grupo se efectuó: apoyo al sistema distrital de atención y prevención del riesgo en los escenarios de la ola invernal 2022, elaboración del documento de procesos y procedimientos del grupo operativo. **Centro de Gestión de Tránsito – CGT:** Se mantuvo el monitoreo y seguimiento al tránsito que circula por la malla vial de la ciudad de Bogotá, gestionando recursos para la atención de 136.592 incidentes, identificados como confirmados y eventos fortuitos que afectaron la movilidad. El tiempo promedio de atención a los incidentes fue de 32,25 minutos. Se gestionaron recursos en vía de manera coordinada con el COE distrital permanente para atender la ola invernal. Así mismo, se coordinó y participó en los PMU dispuestos para el plan éxodo y retorno. Se priorizó la atención y gestión en los 14 corredores principales de la ciudad. Se coordinó el apoyo de fallas semafóricas y regulación a las intersecciones fuera de operación con el grupo de Semaforización, Grupo Guía, Policía de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte. Se realizaron mesas de trabajo con SETRA para mejorar la comunicación y atención de incidentes viales, así como el apoyo en los 14 corredores y en los planes éxodo retorno. Con el grupo de Gerencia en vía se logró una mayor interacción y coordinación en los pilotos en los 14 corredores, planes especiales y éxodo retorno. Se articularon actividades en vía con el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte para atender los incidentes reportados por ellos y eventos de alto impacto. En la atención de incidentes y eventos, se interactuó con entidades como el IDIGER, UAECOB, Secretaría de Seguridad (C4), Secretaría de Gobierno, CRUE, Aeropuerto y Concesiones del Invías, entre otras entidades. Se mantuvo la unidad de Premier One en el CGT y se realizó la capacitación a los nuevos operadores, mejorando el seguimiento y la gestión de incidentes con las entidades distritales de emergencia. Se adelantaron reuniones de sensibilización y capacitaciones al personal de CGT en temas de operación, manejo y actualización de herramientas y plataformas tecnológicas. Se realizó seguimiento constante de visualización a otros corredores viales mediante el enlace con 200 cámaras del C4. Se han automatizado las bases de datos, lo que ha permitido la mejora en la atención de incidentes. En lo corrido del año se han obtenido 70.018.000 usuarios nuevos en la cuenta de Twitter @BogotaTransito. En el mes de noviembre se realizó el relanzamiento de la cuenta @BogotaTransito, donde todas las entidades del distrito promocionan y visibilizan la cuenta de movilidad que informa en tiempo real todas las novedades viales, entre otros. Se logró un mayor número de interacciones en la cuenta @BogotaTransito sobre todo cuando se informan las afectaciones viales por manifestaciones. Los medios de comunicación y emisoras usan las redes sociales del CGT como referentes para informar a la ciudadanía de las afectaciones viales con un alto nivel de confiabilidad. **Gerencias de Área:** En 2022 se continuó implementando la estrategia de Gerencia en Vía sobre los 14 corredores principales, en el marco de este proyecto se han planeado y ejecutado 27 intervenciones, todos en puntos cruciales para la movilidad de Bogotá. Algunas intervenciones destacadas son: Contraflujo Av. Américas jornada AM, Calle 13 x Cra

Artículo	Cumplido	Observación
		69F sentido oriente a Occidente, Reversible Carrera 7 durante los planes retorno de domingos y lunes festivos desde la Cl 245 hasta la Cl 180, todo con el apoyo de las diferentes áreas de la SDM con las cuales se realizan mesas de trabajo constantes al igual que con otras entidades el Distrito para la coordinación de acciones necesarias. Es importante mencionar que algunas medidas piloteadas en el 2021 pudieron ser gestionadas de manera definitiva con ajuste de infraestructura durante el 2022, como son los puntos de Av. Boyacá x Diag. 62 Sur sector de Meissen en donde se reconfiguró el paso peatonal semaforizado mejorando las condiciones de fluidez vehicular, conectividad y accesibilidad de los peatones, de igual manera en la Av. Boyacá x Cl 12B se eliminó el separador lateral lo que mitigó las colas vehiculares por congestión sur a norte. También se resalta que se planeó, coordinó y realizó seguimiento al apoyó de gestión de tráfico en puntos críticos de congestión aledaños a obras de construcción de infraestructura de ciudad como en la Av. 1 de Mayo y Av. Caracas por construcción de primera línea de metro, Estación Molinos por Extensión Troncal Av. Caracas, Carrera 68 con Calle 3 y Calle 26 por Troncal Transmilenio. De la misma forma, el equipo de Gerencias ha participado en la planeación y seguimiento de 14 planes éxodo retorno en 2022 con lo cual se prestó apoyo principalmente a 9 corredores de ingreso y salida de la ciudad con el objetivo principal de realizar monitoreo y coordinar las acciones necesarias para mantener buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales y garantizar la fluidez del tránsito. Se resalta también que el equipo de Gerencias realizó la articulación con los demás equipos de la entidad para la implementación de nuevas medidas de gestión de la demanda como el Pico y Placa Regional. Durante el 2022 se implementó un nuevo Plan de Seguimiento para Fines de Semana, con el que se cuenta con personal en vía del equipo de Gerencia haciendo seguimiento a las principales implementaciones del sábado y domingo, como también a los eventos de alto impacto. Adicionalmente en pro de mantener unas buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales el equipo realizó recorridos de administración vial en los 14 corredores principales con el fin de identificar falencias en infraestructura, señalización entre otras y adelantó las gestiones para la mitigación de riesgos ante de las diferentes entidades, entre los principales hallazgos se encuentran las deficiencias en el estado de la malla vial, falencias referentes a drenaje, poda, iluminación entre otras. **Auditorías de seguridad vial / inspecciones de seguridad vial:** En el 2022 la SGV con el apoyo de la OSV realizaron 12 Inspecciones de seguridad vial Urbanas (ISVU), en el marco de plan de choque de puntos críticos a nivel ciudad donde se evalúan los diferentes parámetros de seguridad vial de acuerdo con la Guía de auditorías de Bogotá, con el fin de identificar hallazgos y dar recomendaciones para la mitigación de la siniestralidad. Estas ISVU se constituyen como una herramienta para la gestión de hallazgos en la búsqueda de soluciones para disminuir la siniestralidad.
Artículo 86 De los proyectos regionales.	Avenida Longitudinal de Occidente. Adecuación de la salida al Llano. Ampliación de la Autopista Norte. Ampliación de la carrera Séptima.	Entrega de modelos macro para el estudio de calle 13, análisis de impactos en congestión de diversas situaciones: parqueo en vía, siniestros viales, incremento parque automotor, malla vial, y obras de infraestructura de transporte, para fortalecer la discusión sobre las condiciones del pico y placa compartido/solidario en la ciudad, análisis socioeconómico de los elementos que determinan las necesidades de recursos financieros del fondo de estabilización tarifaria y de subvención a la demanda del sistema integrado de transporte público (SITP) para calle 13, Revisión del componente de estudio de demanda de la consultoría de complejos de intercambio modal del norte, estimación de demanda potencial del cable reencuentro Monserrate, tramo de la autopista longitudinal de occidente tramo norte, extensión del BRT (Sistema de Transporte Rápido o Bus Rapid Transit por sus siglas en inglés) de la calle 26, seguimiento a la demanda de viajes y el reparto modal de la ciudad; análisis de necesidades de infraestructura para la actuación estratégica de la ciudadela educativa y del cuidado, análisis y desarrollo del estudio de la formulación de la red vial vital de Bogotá D.C. 14 planes éxodo retorno en 2022 con lo cual se prestó apoyo principalmente a 9 corredores de ingreso y salida de la ciudad con el objetivo principal de realizar

Artículo	Cumplido	Observación
		monitoreo y coordinar las acciones necesarias para mantener buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales y garantizar la fluidez del tránsito En cumplimiento del Decreto 294 de 2021 por medio del cual se establece la estrategia de rutas seguras, se formaliza el esquema de corredores priorizados con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. en la Autopista Norte, Bogotá Calera, Calle 80 y Bogotá Choachí Mediante el uso del modelo de transporte se logró calcular la demanda potencial de proyectos estratégicos para la Ciudad y la Región en materia de Transporte Público como son la Autopista Norte, Calle 80, Calle 13 y Calle 26, permitiendo medir los beneficios a Nivel Ciudad y en el área de influencia de cada proyecto, de los usuarios de Transporte Público y Privado, en relación con los tiempos de viaje y costo generalizado de transporte. Implementación del límite máximo de velocidad a 50km/hr en los corredores exceptuados en el Decreto 073 de 2021 (Calle 26, Autopista Norte, Carrera 7a entre calles 93 y 95, y Autopista Sur entre la carrera 74G y el límite con el Municipio de Soacha) para lo cual se realizaron las acciones necesarias con la Subdirección de Señalización y con la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente al control con sistemas de detección electrónica de infracciones de tránsito.
Artículo 92 De los proyectos ambientales de la movilidad.	Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros. Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas. Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad	**Movilidad limpia y sostenible:** La sustitución de combustibles es contemplada como una de las dificultades presentadas. En el proyecto cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales se avanzó en la recolección de indicadores de 26 empresas que realizan abastecimiento en horarios no convencionales, adicionalmente se implementó la microplataforma logística en la terminal del sur, la cual está siendo operada por el grupo Nutresa, Gracias a la ubicación de este espacio en el sur de la ciudad, la empresa ha reducido más de 4.900 kilómetros de recorrido, se han podido distribuir más 4.300 kilogramos adicionales de mercancías, esto representa un aumento en carga del 1,7% y disminución en rutas recorridas del 19,6%. Esto se traduce en dejar de quemar cerca de 450 galones de combustible, lo que implica una reducción de 3.600 kg de CO2. Adicionalmente, ha mejorado la calidad de vida de los trabajadores porque no deben desplazarse para llegar a su lugar de trabajo y las jornadas son más cortas. Se implementó y puso a disposición de los ciudadanos el programa de Beneficio Ambiental para Transporte de carga liviana reglamentado en el Decreto Distrital 546 de 2021, a corte 31 de diciembre de 2022 se han otorgado 102 excepciones a vehículos de carga liviana para circular sin restricción el sábado los cuales cumplieron con todas las etapas de verificación de emisiones por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente. Bogotá ganó la financiación de 100.000EUR del Proyecto Climate Smart Cities Challenge con ONU Hábitat, cuyo objetivo es mejorar la movilidad del transporte de carga y reducir las emisiones GEI y contaminantes atmosféricos provocados por la congestión a través de una solución tecnológica innovadora implementada en la ciudad con los diversos actores del sector transporte y ambiente. En el inicio de 2022 se adelantó la evaluación de empresas-entidades internacionales que se postularon con una solución innovadora para resolver el reto/problema precitado. En octubre, se anunciaron los equipos ganadores del desafío y se empezaron las mesas de trabajo para la puesta en marcha del proyecto piloto demostrativo para el 2023. Bogotá con el apoyo de ICLEI desarrollo El Plan de Acción de Logística Urbana Baja en Carbono (LCAP-UF), un documento desarrollado bajo cuatro ejes estratégicos (1) Cambio tecnológico, (2) Acciones para la definición de la visión para el tránsito de la carga urbana, (3) Infraestructura, (4) Comunicación, pedagogía y corresponsabilidad; que demuestra cómo la Ciudad de Bogotá puede reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector de logística urbana. Este documento contempla el sector de transporte de carretera,

Artículo	Cumplido	Observación
		objeto de diagnóstico realizado por el equipo de Despacio e ICLEI, con apoyo de la administración pública de Bogotá y la Red de Logística Urbana, llevando en cuenta las tipologías vehiculares más comunes y utilizadas en las entregas de último km. En colaboración con la Red Muévete Mejor, se llevó a cabo el piloto de carro compartido con la participación de las plataformas Try My Ride e iLiKKO y las organizaciones Coca Cola FEMSA, Grupo Energía Bogotá, Telefónica Movistar, Universidad Javeriana, Servientrega y SDM. Logrados 1.382 viajes en el piloto, con la reducción de 2.5 toneladas de emisiones de CO2. En lo corrido del PDD se ha logrado el aumento del número de vehículos de cero y bajas emisiones con un resultado a 31 de diciembre 2022, de 7.367 vehículos de cero y bajas emisiones registrados, 4.954 de éstos son vehículos eléctricos y 2.413 vehículos dedicados a gas natural vehicular. En cuanto a los puntos públicos de carga rápida se está creando el marco legal, actualmente la ciudad cuenta con 5 puntos de carga rápida, 4 nuevas desde la entrada en vigencia del PDD.

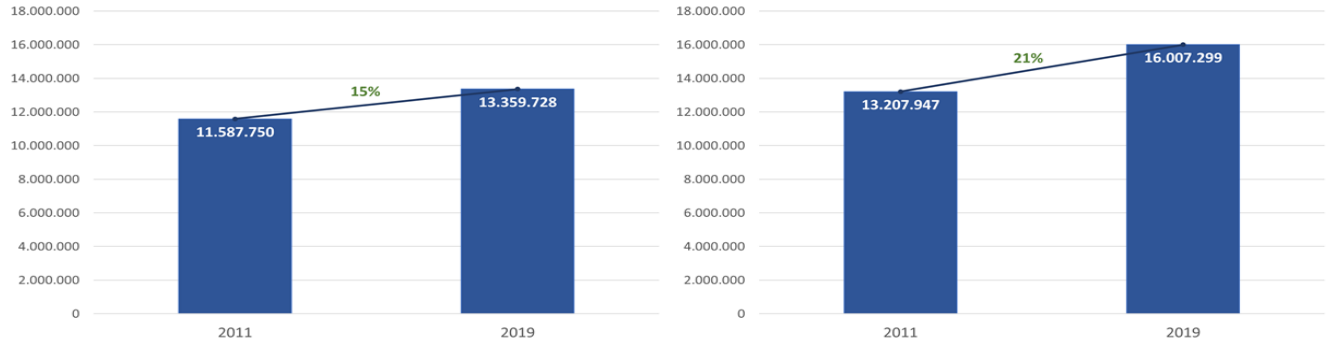
Fuente: Informe de Gestión, Secretaría Distrital de Movilidad, 2022

4. Impacto social generado a través de los diferentes proyectos ejecutados y en cumplimiento de las normas contenidas en el referido plan, que le impone obligaciones a los particulares; esta información debe estar discriminada por sexo, nivel socio – económico, uso y localidad.

En Bogotá se concentra el 82.6 % correspondiente a 7,384,740. En cuanto a los viajes diarios en Bogotá y la Región, la Encuesta de Movilidad 2019 determinó para Bogotá - Región 16 millones de viajes diarios: 2.6 millones de viajes para los municipios y para Bogotá 13.3 millones de viajes. En cuanto a los viajes que se realizan en vehículo particular se tienen cifras de 2.3 millones para la Región, 305 mil viajes para los municipios y 2 millones para Bogotá.

Comparando los viajes realizados en Bogotá y la Región, se observa un crecimiento del 15% y el 21%, siendo este último un indicativo de cómo el desarrollo urbano concentrado en los municipios está generando una demanda mayor de viajes provenientes desde los municipios cercanos.

GRÁFICA 1. AUMENTO DE VIAJES TOTALES EN BOGOTÁ Y LA REGIÓN

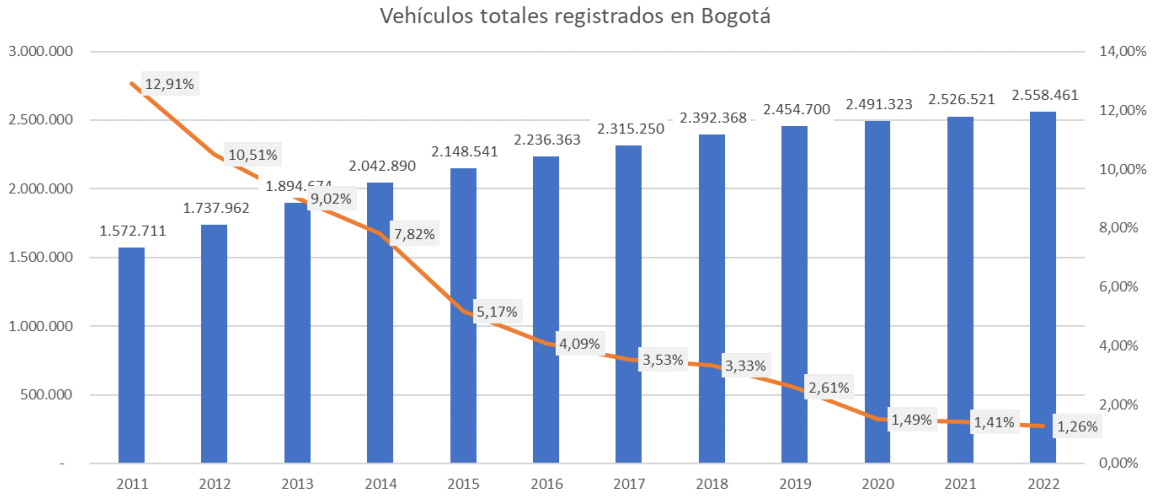


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Adicionalmente, los viajes de las personas con movilidad reducida ascienden a 1.2 millones de viajes, para las mujeres se tienen 6.9 millones y los menores de edad 2 millones de viajes totales en Bogotá. Por otro lado, las cifras de crecimiento del parque automotor privado en Bogotá siguen en aumento. Según cifras del Registro Distrital Automotor (RDA) para diciembre de 2022, hay

aproximadamente 2.5 millones de vehículos privados en Bogotá, de los cuales aproximadamente 474 mil corresponden a motocicletas. Ligado a este crecimiento, se asocia una de las causas identificadas: el uso ineficiente del automóvil y la motocicleta como modos de transporte privado.

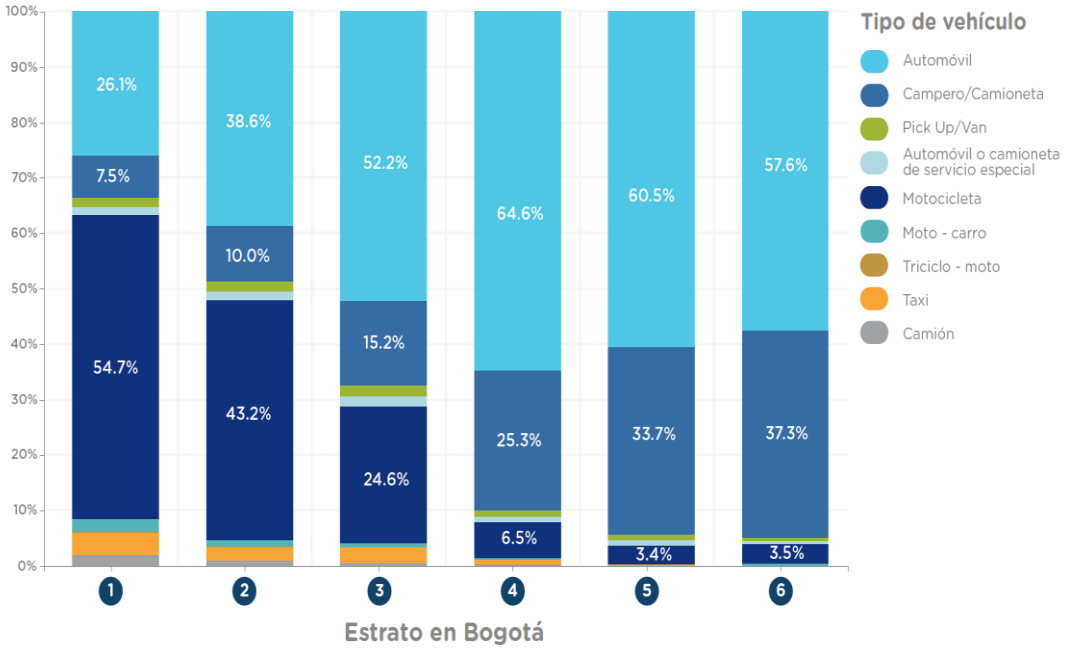
GRÁFICA 2. HISTÓRICO PARQUE AUTOMOTOR - TOTAL RDA



Fuente: Registro Distrital Automotor. Elaboración SDM-DIM, 2022

De los vehículos registrados en Bogotá, el 50.2 % es tipo automóvil, seguido de la motocicleta con el 25.3 %. Teniendo en cuenta este factor, se identificó en la Encuesta de Movilidad 2019 que los automóviles, camperos y camioneta tienen mayor proporción en los hogares que residen en viviendas cuyo estrato socioeconómico es 4, 5, y 6, y las motocicletas en los estratos 1 y 2.

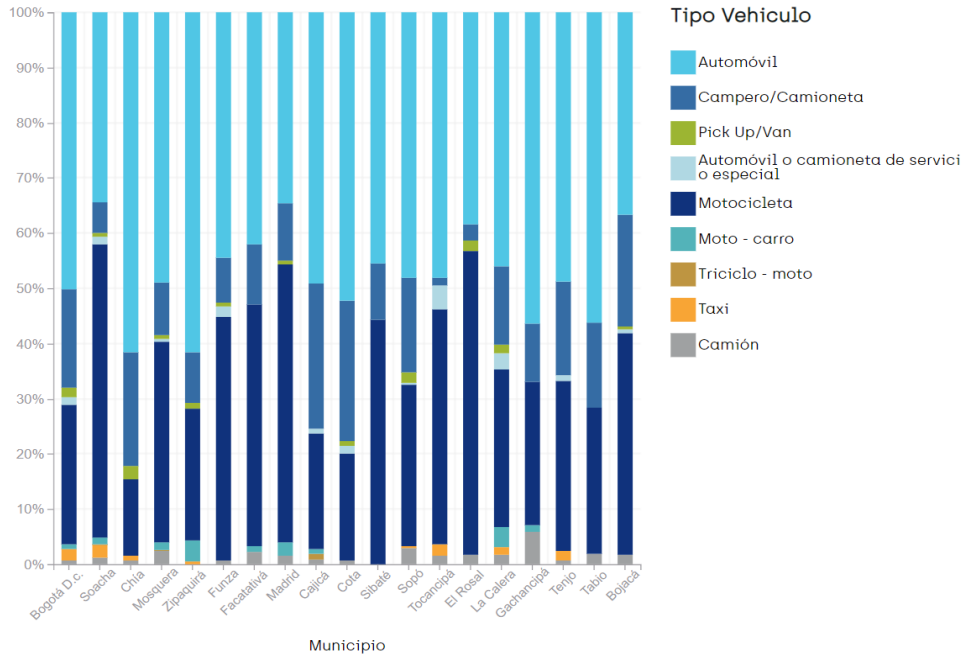
GRÁFICA 3. VEHÍCULOS POR TIPOLOGÍA POR ESTRATO DE LA VIVIENDA EN BOGOTÁ



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Los municipios que tienen mayor proporción de motocicletas son El Rosal y Soacha con el 55 % y 53 % respectivamente. Chía y Cota tienen la mayor proporción de automóviles y campero/camioneta con el 83 % y 77 % respectivamente.

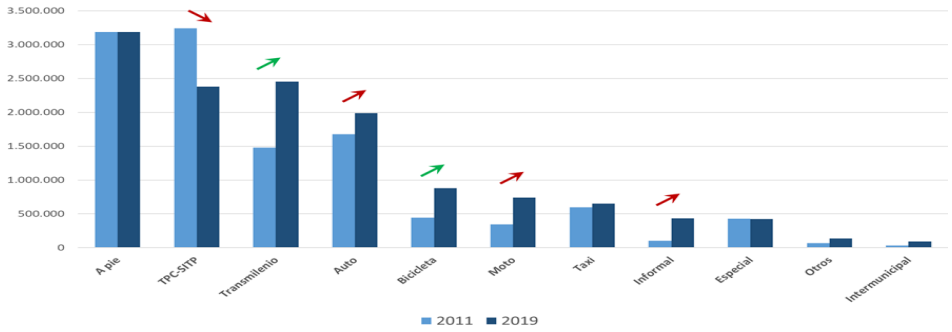
GRÁFICA 4. VEHÍCULOS POR TIPOLOGÍA POR MUNICIPIO



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Las altas congestiones que se presentan, tanto en el interior de la ciudad como en el acceso a ella, se correlacionan con las causas descritas anteriormente donde los modos privados, a pesar de ser solo el 20%, se vienen incrementando de forma importante, mientras que la cantidad de usuarios del transporte público viene reduciéndose considerablemente, como se observa en la siguiente gráfica.

GRÁFICA 5. EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE VIAJES DE BOGOTÁ 2011-2019



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Por las situaciones descritas previamente, se evidencia la necesidad de contrarrestar el uso del transporte privado mediante estrategias de gestión de demanda, además de acciones para mejorar la prestación del servicio de transporte público, con calidad y eficiencia.

Por otro lado, la Región muestra una tasa de crecimiento promedio anual superior a la nacional, con un mayor crecimiento en los municipios cercanos. Su población creció 24.4% en el periodo 2007 – 2017 y Bogotá el 14.6%, según los resultados del estudio *Revisar y actualizar el plan maestro de movilidad* (SDM-Steer, 2019). Esta situación, sumada a la dominancia económica de Bogotá, implica que a diario se hagan 2.3 millones desde hacía los municipios cercanos, donde las personas emplean entre 73 y 125 min por trayecto, con un promedio de 99 min (1.6 horas), afectando su calidad de vida. Gran parte del problema se debe a servicios de transporte público insuficientes y de baja calidad para satisfacer la demanda de viajes de la Región.

Los fenómenos de ocupación del territorio en Bogotá y los municipios aledaños han estado marcados especialmente por el aumento del 10% de la migración de población de origen bogotano hacia Cota, Tenjo, Chía, Cajicá y Tabio principalmente. La población de los municipios occidentales y nororientales creció 3.6 veces entre el 2004 y el 2014, de acuerdo al diagnóstico realizado en el POT, lo que ha incrementado los viajes diarios entre la ciudad y los municipios. No obstante, este crecimiento de viajes no ha estado acompañado de aumento significativo de infraestructura, lo que ha provocado que los nueve accesos a Bogotá sufran altas congestiones en horas pico y fines de semana, presentando velocidades de transporte automotor inferiores a 20 km/h.

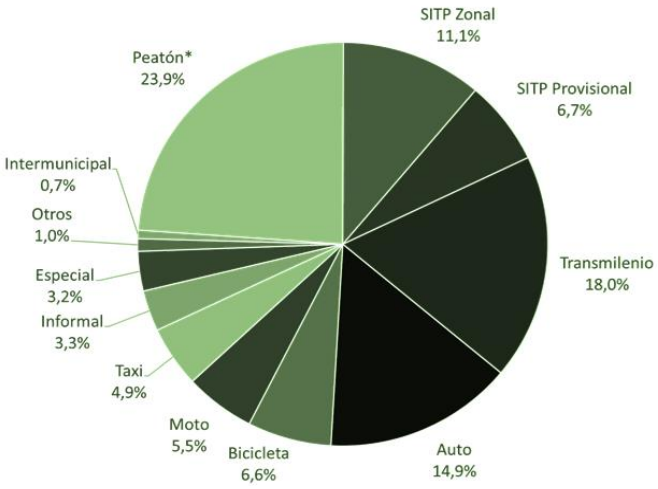
Sumado a esto, los servicios intermunicipales tienen largos recorridos dentro de la ciudad, lo que ha desencadenado que exista “urbaneo” denominado como el transporte de usuarios dentro de Bogotá en lugar de brindarles la conexión con los municipios aledaños. Por último, existe déficit para realizar operativos en vía que permitan evaluar y controlar constantemente el estado de los vehículos y la adecuada operación por parte de los conductores y empresas intermunicipales. Esta situación ha generado presión sobre el sistema de movilidad para atender la demanda de transporte al interior de la ciudad y asimismo para conectar al Distrito con sus municipios vecinos.

Para atender la creciente demanda, es necesario gestionar proyectos que permitan la integración de este servicio con sistemas de transporte masivo urbanos de alta capacidad en los bordes de la ciudad. De esta forma, se busca reducir las demoras en las principales vías de acceso a la ciudad, los conflictos de líneas paralelas en los corredores de transporte público centrales de Bogotá, mejorar los tiempos de recorrido de la mayoría de los usuarios, incrementar la conectividad del transporte intermunicipal con el SITP de Bogotá y facilitar el control y vigilancia de la operación.

En Bogotá se pueden encontrar tres ejemplos de integración física de rutas intermunicipales con sistemas de transporte masivo en extremos de la ciudad. El primero se presenta en el Portal de TransMilenio Calle 80, en el que se permite la conexión directa de todas las rutas de corta distancia que ingresan por el corredor al sistema. El segundo, se presenta en el Portal Norte, en el que las rutas de corta distancia con mayor demanda (Chía, Cajicá y Zipaquirá) se integran directamente con el sistema de TransMilenio. En tanto, el tercero se presenta en la Terminal Satélite del Norte, en el que las rutas de corta distancia con menor demanda ingresan a la terminal y los usuarios se conectan con el sistema de transporte masivo a través de un puente peatonal.

En cuanto a la causa directa relacionada con la baja cobertura o transferencia entre distintos modos no integrados, la Encuesta de Movilidad 2019 realizó la descripción de los viajes de las personas, teniendo en cuenta los viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos y los viajes en otros modos de transporte con duración mayor o igual a 3 minutos. Con este estudio se determinó que el total de viajes para Bogotá - Región es de 16.007.299 y para Bogotá de 13.359.727 viajes. El modo más empleado en el área de estudio es el peatonal con 3,952,812 viajes que representa el 24.7 % del total. TransMilenio es el segundo más usado con 2,489,738 viajes diarios y el auto con 2,291,877. La bicicleta tiene protagonismo como modo principal representando el 7.4 % de los viajes en el área de estudio, esto corresponde a 1,177,868 viajes.

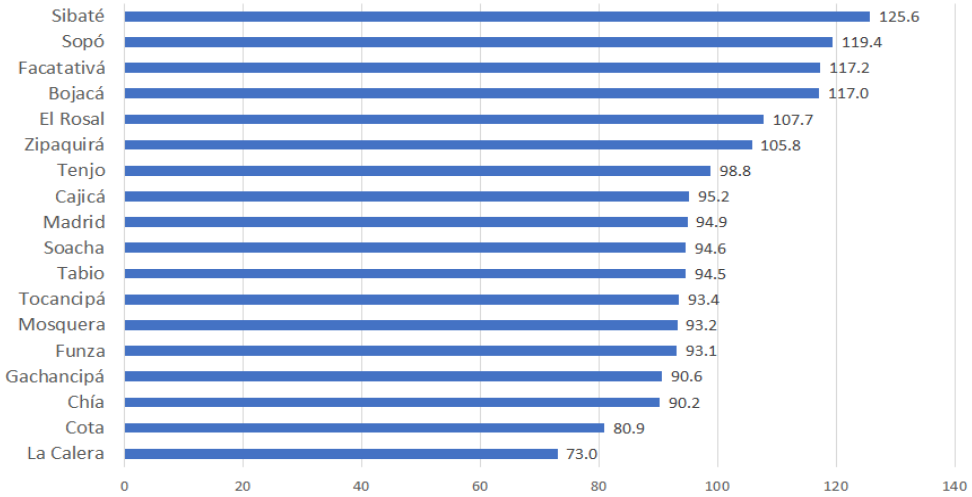
GRÁFICA 6. DISTRIBUCIÓN MODAL DE BOGOTÁ



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Respecto a los tiempos promedio de viaje en los distintos modos de transporte, la Encuesta de Movilidad 2019, muestra una tendencia marcada en la que el transporte público presenta los mayores tiempos de viaje y los modos activos los menores[1]. Los viajes unimodales que demoran más tiempo se presentan en el transporte intermunicipal (como se determina en la gráfica), SITP-Zonal y provisional, Transmilenio, seguido de transporte informal.

GRÁFICA 7. TIEMPOS PROMEDIO DE VIAJE A BOGOTÁ SEGÚN MUNICIPIO DE RESIDENCIA (MINUTOS)



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019.

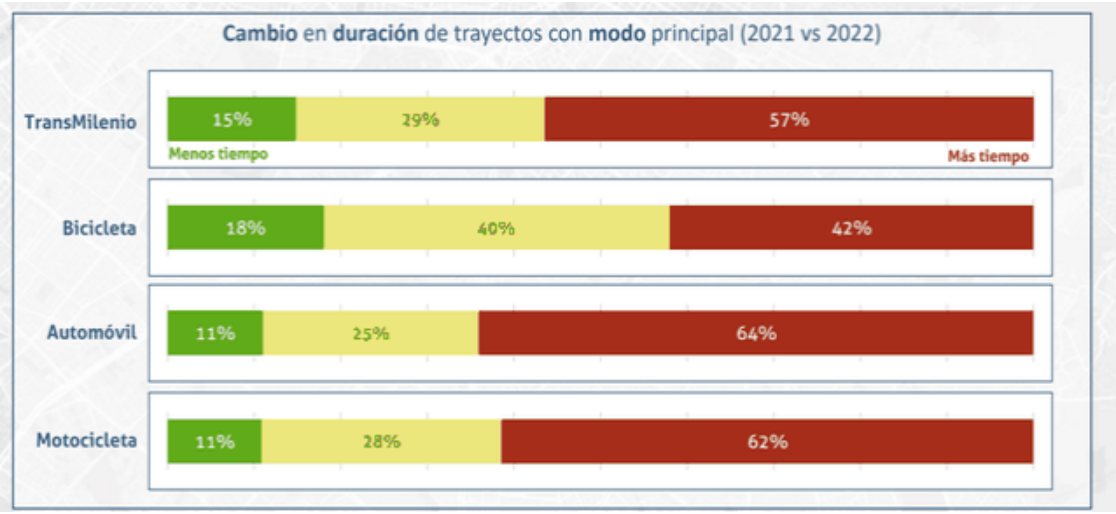
Estos tiempos de viaje incluyen tiempos de movilización y de espera y estos últimos influyen fuertemente dentro del total de la duración de los viajes, haciendo que el transporte público sea el menos eficiente en comparación con otros modos de transporte como el auto particular, en el cual

1

el tiempo promedio dentro del vehículo es más demorado, pero su ventaja está en que no toma tiempo de caminata ni de espera, y en el caso de la moto se presenta una situación similar.

Respecto a la duración de los viajes realizados en 2022 frente a los realizados en 2021, la siguiente gráfica permite evidenciar que en los modos de transporte analizados (transmilenio, bicicleta, automovil y motocicleta) la población manifestó una mayor demora en todos los transportes, principalmente en los trayectos realizados en automóvil (64%) y motocicleta (62%).

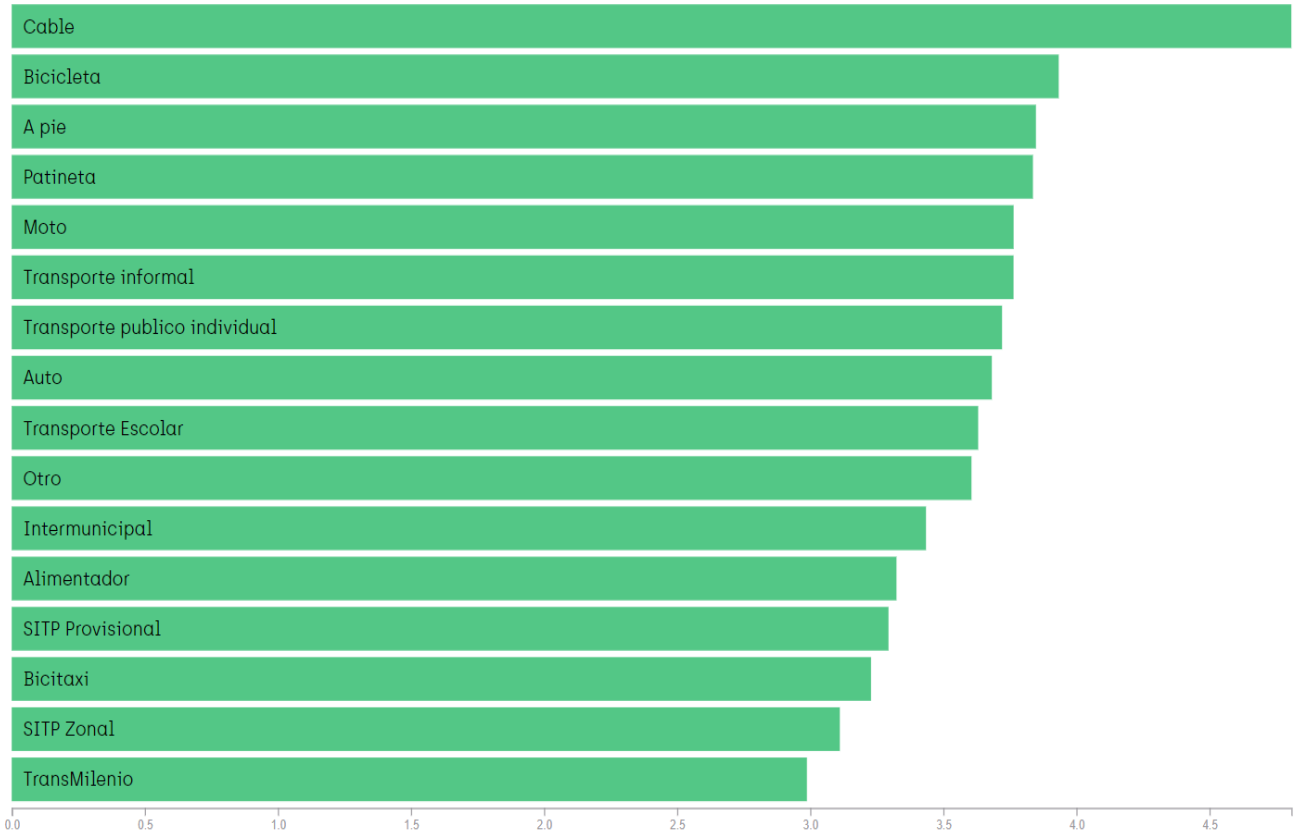
GRÁFICA 8. DURACIÓN DE TRAYECTOS CON MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL EN BOGOTÁ



Fuente:Bogotá cómo vamos 2022

Así mismo, y de acuerdo a los resultados de la Encuesta de Movilidad 2019, la calificación de la experiencia del viaje realizada a los encuestados en cada uno de sus viajes, siendo 1 uno muy mala y 5 excelente, determinó que las personas que realizaron los viajes en TransMiCable lo calificaron con 4.81, en promedio convirtiéndose en el modo de transporte mejor calificado. Los modos activos como bicicleta, a pie y patineta obtuvieron altas calificaciones cercanas a 4 puntos. Los modos de transporte con menores puntajes son TransMilenio y SITP zonal con 2.99 y 3.11 respectivamente.

GRÁFICA 10. CALIFICACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL VIAJE



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019.

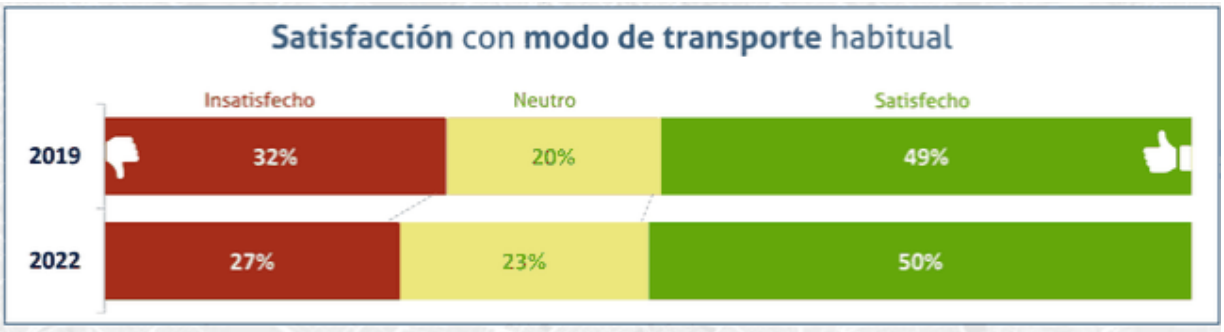
En cuanto al servicio de transporte público individual (taxi), las cifras de viajes de acuerdo a la Encuesta de Movilidad se estiman en 651,165. La mayor tasa de viaje se evidencia en el centro expandido de Bogotá, mientras que la periferia presenta tasas muy bajas o inexistentes. Esto está relacionado con la distancia de viaje promedio típica del servicio de taxi y a la actividad económica del centro expandido donde es habitual encontrar viajes internos de corta distancia, convirtiendo al taxi en un modo atractivo para realizar viajes internos dentro de la zona mencionada.

Pese a la mejora considerable en el nivel de satisfacción de los usuarios, aún se identifica **una baja calidad en la prestación del servicio del transporte público individual (taxi)**. La falta de información disponible para la formulación y evaluación de políticas que contribuyan a mejorar el nivel de satisfacción de los usuarios del servicio de taxi, y la falta de mecanismos adecuados de control en la cadena de prestación del servicio, han sido las mayores causas por las que el usuario manifiesta su desinterés por este tipo de medio de transporte. Si bien a la luz de la legislación nacional son las empresas de transporte las responsables de la prestación del servicio de taxi, existen diferentes actores que inciden directamente en la calidad del servicio, en especial los conductores y los propietarios. Para estos últimos, que tienen intereses diferentes a los demás actores, no existe mayor obligación ni sanción en las normativas vigentes, lo que dificulta el control. La SDM ha realizado diferentes estudios exploratorios y medidas que permitan mejorar la calidad del servicio público individual tipo taxi que involucre tanto a empresarios como a conductores.

Los efectos de una **Experiencia de viaje poco satisfactoria,** se pueden ver reflejados en las percepciones ciudadanas, tal y como lo determinó la Encuesta Bogotá Cómo Vamos 2022, la cual mide las percepciones ciudadanas frente a diferentes temas, y consultó a los ciudadanos sobre la satisfacción del transporte.

La Encuesta Bogotá Cómo Vamos 2022 determinó que la insatisfacción con el modo de transporte habitual disminuyó en 5%, a la vez que el nivel de satisfacción aumentó en un 1%, como se evidencia en la siguiente gráfica.

GRÁFICA12. SATISFACCIÓN CON COMO DE TRANSPORTE HABITUAL

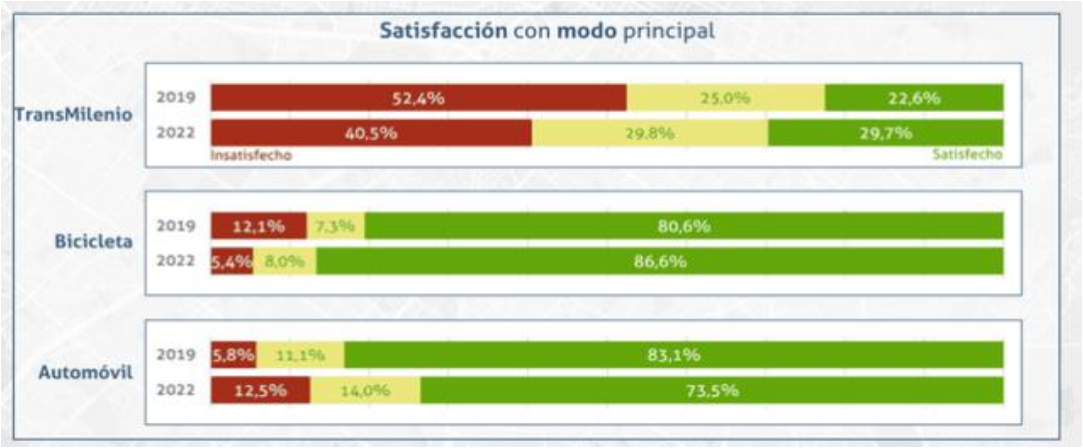


Fuente: Bogotá cómo vamos 2022

Se resalta que el medio con mayor satisfacción es la bicicleta con un 86,6% (aumentó en un 6%), mientras que el medio cuya satisfacción disminuyó en mayor medida es el automóvil que pasó de insatisfacción de 83,1% en 2019 a una de 73,5% en 2022.

En general, pese a que la insatisfacción con TransMilenio se redujo (12%), sigue siendo la más alta dentro de los modos de transporte. Las mujeres están más insatisfechas que los hombres con TransMilenio y, a su vez, se sienten más inseguras.

GRÁFICA13. SATISFACCIÓN EL MODO PRINCIPAL DE TRANSPORTE

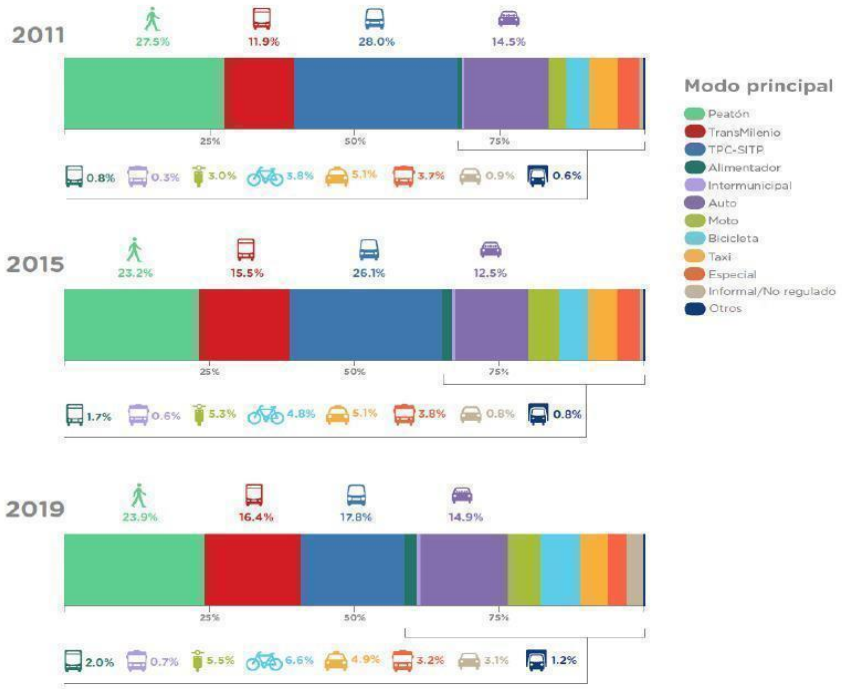


Fuente: Bogotá cómo Vamos, 2022

Esto ha generado efectos sobre el transporte público y es la migración de usuarios a otros modos de transporte como el automóvil y al transporte informal. Este cambio se ha visto principalmente por la entrada de las nuevas plataformas tecnológicas y por la transición del Transporte Público

Convencional al Sistema Integrado de Transporte Público que ha incrementado la insatisfacción de los usuarios, como se aprecia en la siguiente gráfica.

GRÁFICA 15. COMPARACIÓN PARTICIÓN MODAL 2011, 2015 Y 2019

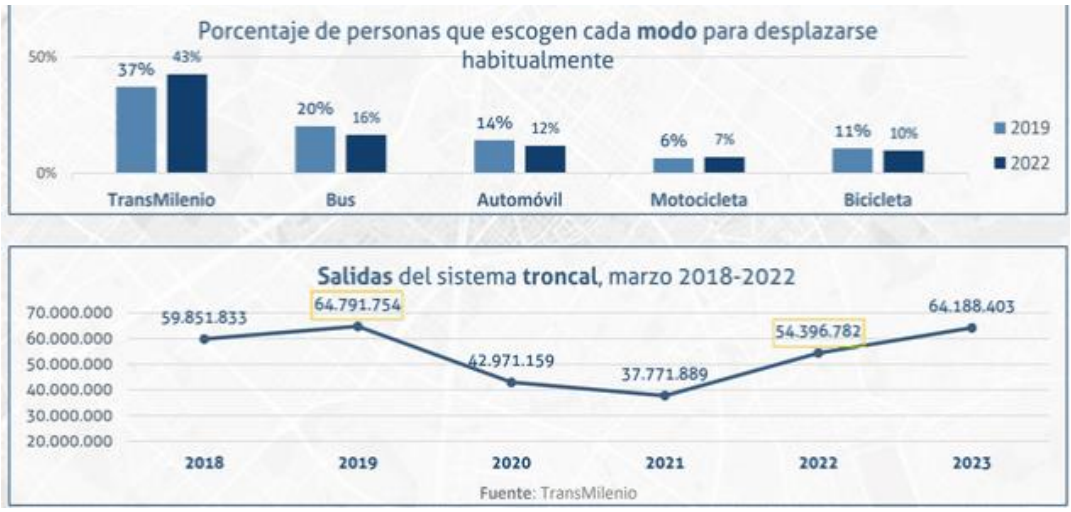


Fuente: Unión Temporal Steer-CNC. Encuesta de movilidad, 2019, con base en información suministrada por SDM para las encuestas 2011 y 2015

Adicionalmente, los mayores tiempos promedio de viaje de las personas que residen en Bogotá los ha reportado el transporte intermunicipal pues llega hasta 105.4 minutos en el 2019, seguido de TransMilenio que llegó hasta 93 minutos. Tiempo que se traduce en menor calidad de vida, menor tiempo libre para realizar otro tipo de actividades, tiempo que es utilizado en los desplazamientos del hogar al trabajo y viceversa en la ciudad y la Región, como lo establece la Encuesta de Movilidad 2019.

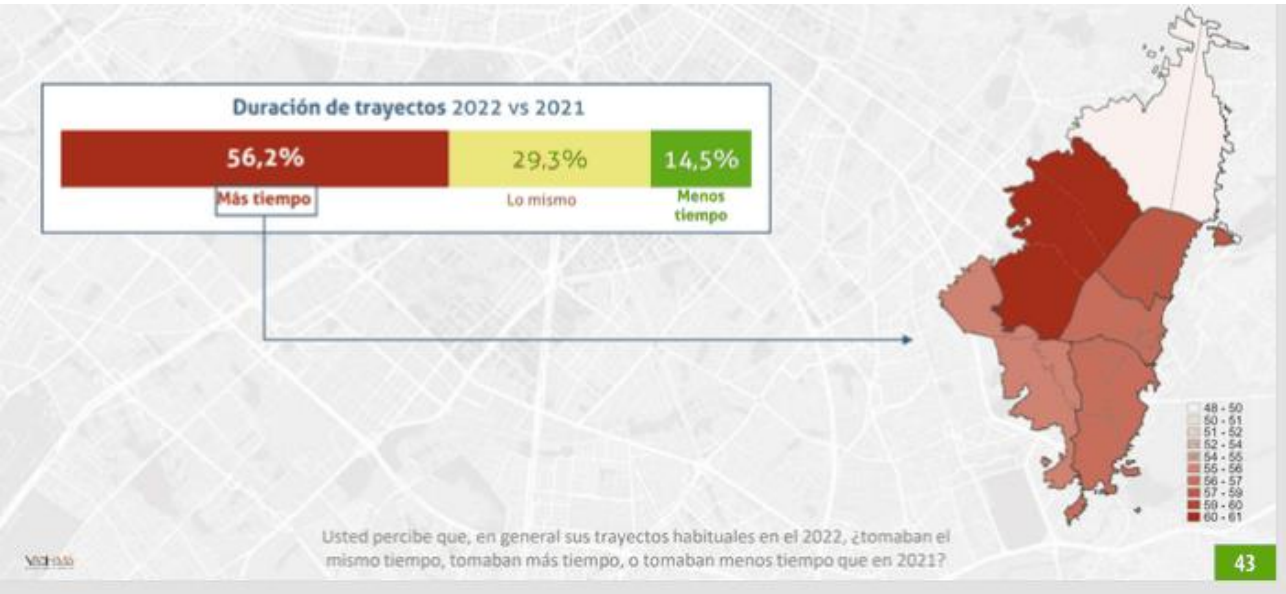
Ahora bien, frente al transporte que escogen las personas para desplazarse habitualmente y comparando los datos entre 2018 y 2022 la siguiente gráfica permite evidenciar que TransMilenio es el medio de transporte más utilizado y ha aumentado en un 6% respecto a los datos levantados en 2018, así como la motocicleta es el sistema menos usado.

GRÁFICA 16. PORCENTAJE DE PERSONAS QUE ESCOGEN CADA MODO PARA DESPLAZARSE HABITUALMENTE



Respecto a la comparación entre los datos de 2021 y 2022 la siguiente gráfica permite evidenciar que el área occidental percibió mayor duración en sus trayectos, por lo que el 56,2% de la población encuestada percibe que sus trayectos demoran más tiempo.

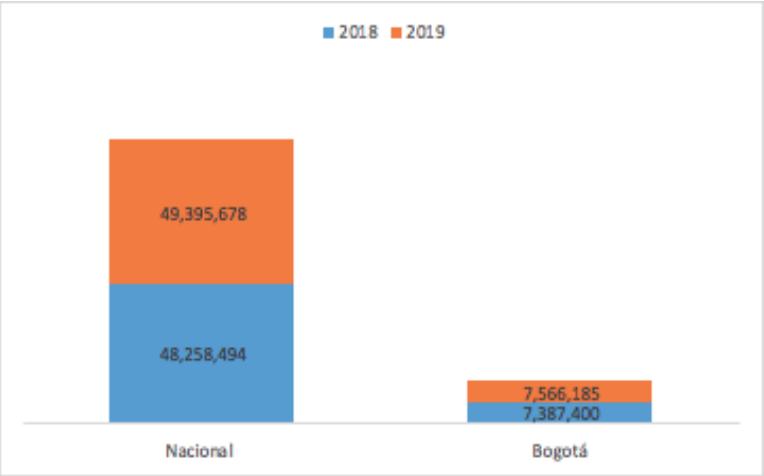
GRÁFICA 17 TIEMPO DE VIAJE EN EL TRANSPORTE



Fuente: Bogotá cómo vamos 2022

Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE, de un total de 7.566.185 de habitantes en 2019, donde el 99.66% corresponde a zona urbana del distrito y el 0.24% en la zona rural.

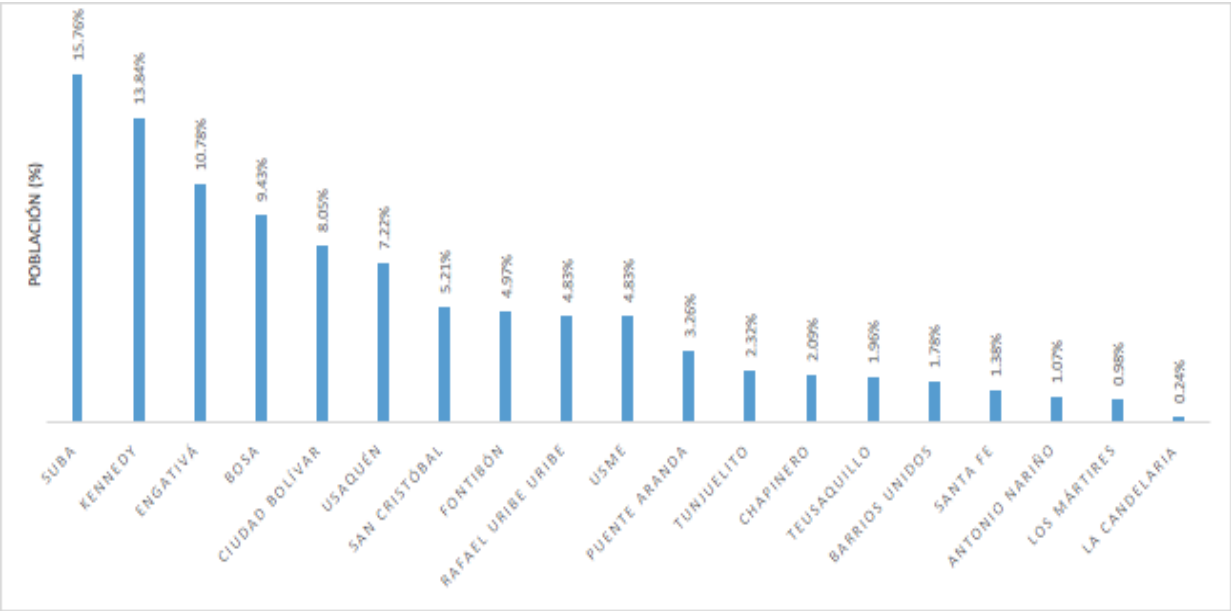
GRÁFICA 18. RELACIÓN POBLACIÓN COLOMBIA - BOGOTÁ 2018- 2019



Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

El 57,85% de la población bogotana está ubicada en las localidades de Suba (15,76%), Kennedy (13,84%), Engativá (10,78%), Bosa (9,43%) y Ciudad Bolívar (8,05%). Las localidades con menor participación[2] en el total de población son Teusaquillo, Barrios Unidos, Chapinero, Antonio Nariño, Santa Fe, Los Mártires y La Candelaria cuya población representa el 7,42% sobre el total de la ciudad. Ninguna de estas localidades representa más del 2% del total de la población. Las localidades restantes, (Usaquén, Fontibón, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, Usme, Puente Aranda y Tunjuelito) tienen una participación entre el 2,09% y el 7,22%, y en conjunto representan el 34,73% de la población.

GRÁFICA 19. POBLACIÓN PORCENTUAL POR LOCALIDAD BOGOTÁ 2019

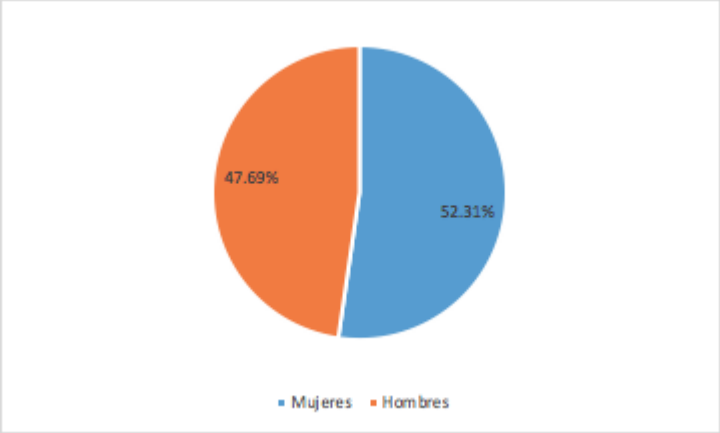


[2] La estimación proporcionada por la Secretaría Distrital de Planeación - Dirección de Estudios Macro. Elaborado a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023, no captura la población de Sumapaz.

Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE para el 2019, la población de Bogotá muestra que del total de la población (7.566.185 personas), el 52.31% son mujeres, es decir 3.958.139; respecto a los 3.608.046 que corresponde al 47.69%.

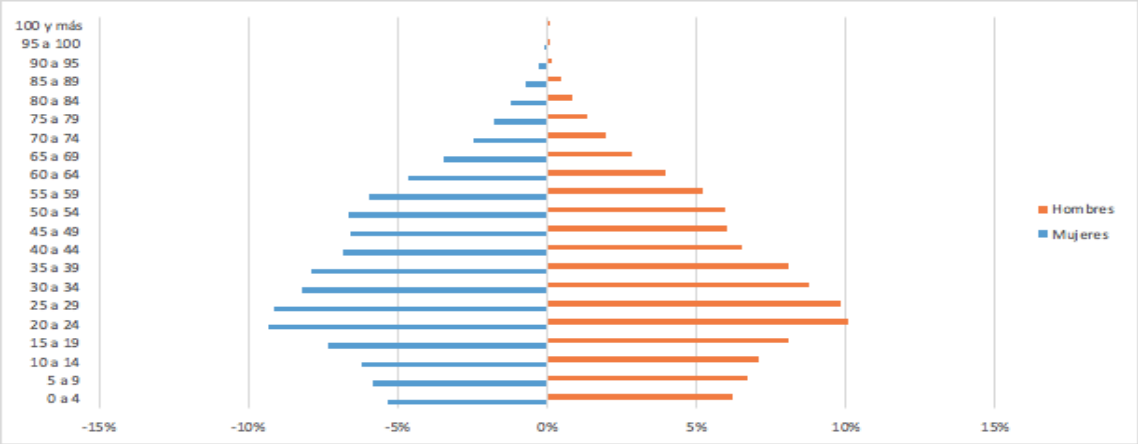
GRÁFICA 20. **POBLACIÓN POR GÉNERO BOGOTÁ 2019.**



Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE para el 2019, la distribución por grupos etáreos de Bogotá muestra que del total de la población (7.566.185 personas), el 44,80% se encuentra entre los 15 y 39 años de edad, el 23,72% entre el 40 y 59. En ese sentido la población económicamente inactiva los grupos etáreos de 0-15 y >60, tienen una participación de 19,91% y 11,57% respectivamente. Lo anterior, establece que el 68,52% de la población bogotana se encuentra en edad de trabajar.

GRÁFICA 2. PIRÁMIDE POBLACIÓN BOGOTÁ 2019



Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

TABLA 6. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN OBJETIVO

Clasificación	Detalle	Cantidad	Fuente

Total de la población	Bogotá	7.566.185	DANE
Etaria (edad)	15 a 39 años	3,389,651	DANE
Etaria (edad)	40 a 59 años	1,794,699	DANE
Género	Masculino	3.958.139	DANE
Población con Discapacidad	Masculino	106.861	Ministerio de Salud y Protección Social

Fuente: DANE / Ministerio de Salud y Protección Social

4.1. Resumen ejecutivo de las acciones implementadas durante la vigencia fiscal 2021, en términos de eficacia, efectividad y eficiencia.

Entre de los impactos más relevantes se cuentan, entre otros, los siguientes:

- Se fortaleció la política basada en datos a través de la entrega de modelos macro para el estudio de calle 13, análisis de impactos en congestión de diversas situaciones: parqueo en vía, siniestros viales, incremento parque automotor, malla vial, y obras de infraestructura de transporte, para fortalecer la discusión sobre las condiciones del pico y placa compartido/solidario en la ciudad, análisis socioeconómico de los elementos que determinan las necesidades de recursos financieros del fondo de estabilización tarifaria y de subvención a la demanda del sistema integrado de transporte público (SITP) para calle 13, revisión del componente de estudio de demanda de la consultoría de complejos de intercambio modal del norte, estimación de demanda potencial del cable reencuentro Monserrate, tramo de la autopista longitudinal de occidente tramo norte, extensión del BRT (Sistema de Transporte Rápido o Bus Rapid Transit por sus siglas en inglés) de la calle 26, seguimiento a la demanda de viajes y el reparto modal de la ciudad; análisis de necesidades de infraestructura para la actuación estratégica de la ciudadela educativa y del cuidado, análisis y desarrollo del estudio de la formulación de la red vial vital de Bogotá D.C.
- En articulación con la actualización del POT y la Resolución 20203040015885 del 2020 generada por el Ministerio de Transporte se adelantaron las acciones de construcción del PMSS, donde ya se ha adelantado el componente estratégico compuesto por una propuesta con 5 objetivos (Objetivos enfocados a las personas, mercancías, seguridad vial, sostenibilidad ambiental y acceso, disponibilidad y uso de la información) y 11 estrategias que responden a cómo desarrollar estos objetivos, resaltando temas transversales como los enfoques diferenciales y de género, la ruralidad, el tema regional, cultural, etc. De la misma manera, dentro del componente de ejecución se han identificado 27 programas y 77 proyectos producto de una profunda revisión con entidades del Distrito y que durante el mes de noviembre se presenta y discute con la ciudadanía en nuevos espacios de participación. Estos espacios incluyen temas como Movilidad activa, peatones, bicicleta y micromovilidad, transporte público, tricimóviles, transporte público individual, cultura de apropiación y participación ciudadana en el sistema de movilidad, movilidad con enfoque diferencial y de género, y seguridad vial.
- En el marco de la Política Pública de la Bicicleta se realizaron acciones encaminadas a brindar más seguridad personal, más y mejores viajes en bicicleta, más bici para todas y todos; así mismo, se dio cumplimiento al producto 4.4.3: Comisión Intersectorial de la

Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta a través del Decreto Distrital 480 de 2022 “Por medio del cual se crea la Comisión Intersectorial de la Bicicleta del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

- Se promovieron acciones asociadas a la movilidad limpia y sostenible a través de la política pública de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones, para obtener a través de CONPES Distrital la aprobación e implementación en el año 2023. Por otro lado, se avanzó en el proceso de expedición del protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos en el espacio público, bajo el marco normativo del decreto distrital 552 de 2018 y proyecto de decreto, exposición de motivos, documento técnico de soporte y anexos por los cuales se reglamentan las zonas urbanas por un mejor aire (ZUMA) en Bogotá, D.C. Adicionalmente, gracias a la cooperación técnica lograda a inicios del año 2022 con el GAP Fund y recursos del Banco Europeo de Inversiones (BEI), se viene trabajando en el estudio de prefactibilidad para la conceptualización de un proyecto piloto y opciones de escalabilidad para la electrificación de la flota de autobuses escolares de Bogotá que prestan servicio tanto a los colegios públicos como a los privados. En conjunto con la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Ambiente, y la Rolita, se está evaluando el desarrollo del proyecto piloto entre colegios públicos y la operadora pública distrital.

Gestión de tránsito:

Implementación de la central de radio de agentes civiles

Con la entrada en funcionamiento del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte finalizando el año 2021, se evidenciaron varias necesidades operativas, entre ellas la adecuada articulación entre las diferentes áreas operativas que componen la subdirección. Para ello, Inicialmente la actividad se llevó a cabo con agentes civiles, pero este recurso es fundamental para la ejecución de acciones de control y prevención en vía. Como contramedida se planeó y posteriormente se puso en funcionamiento un equipo especializado para la atención de las necesidades operativas en cuanto a la coordinación de las actividades de control al tránsito y al transporte. Conformado por 8 colaboradores que cuentan con la experiencia y perfil requerido para la ejecución de las actividades, quienes se encuentran vinculados a la entidad desde el mes de agosto de 2022.

Con la entrada en funcionamiento de la Central de Comunicaciones SCTT, se han logrado importantes objetivos de coordinación y articulación de las necesidades operativas en vía, relacionadas con el control al tránsito y al transporte y las necesidades propias de los agentes civiles, además de permitir un adecuado control de los turnos de las unidades en vía y su cumplimiento por medio de seguimiento de bitácoras, entre ellos se destacan los siguientes:

- Ejecución ordenada y efectiva del seguimiento a los Agentes Civiles por medio del formato Seguimiento Actividades Diarias CACTT.
- Cobertura 24/7 para la atención de novedades en vía, que se presenten por parte de CACTT.
- Cohesión, constante y adecuada articulación con los recursos de grúa, comunicación ininterrumpida con la Central de Comunicaciones de SETRA y el CGT de la SDM, lo que permite la atención y acompañamiento en tiempo real a la operación en vía.

- Mejora en la prestación del servicio de grúas para inmovilización por infracción a las normas de tránsito y transporte.

En el transcurso del año 2022, se logró una mejora significativa en la prestación del servicio de grúas que realiza el Concesionario GyP Bogotá S.A.S, pasando de indicadores de cumplimiento de 63.86% para servicios programados en el mes de enero a 85.23% en el mes de octubre. Y mejorando del 76.6% de cumplimiento en la atención a tiempo de servicios solicitados por demanda a 87.19% en el mes de octubre de 2022, lo que se traduce en mejoras significativas respecto a la disponibilidad y eficiencia de grúas para la inmovilización de vehículos en los corredores del Distrito Capital y disminución de las novedades en vía generadas por la no disponibilidad o demoras excesivas en la atención de los requerimientos.

Adicionalmente, se dio terminación por parte de la Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía al proceso sancionatorio PSC-SSC-013-2021, disponibilidad de la flota mínima requerida para la prestación del servicio, mediante la Resolución 205865, que dispone la multa al Concesionario por la no disposición de los equipos mínimos para la operación, medida con la cual se busca conminar al Consorcio GyP Bogotá S.A.S al cumplimiento de sus obligaciones contractuales, proceso que fundamentó y acompañó integralmente por parte de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.

Finalmente, se presentaron avances significativos en la coordinación con la supervisión y el proveedor de dispositivos móviles para el apoyo de procedimientos en vía, SKG Tecnología para la carga de servicios de grúa directamente desde los dispositivos móviles, actividad que a pesar de encontrarse en ejecución, ha presentado importantes avances como ejecución de pruebas y ajustes en nuevas versiones, se espera que con la puesta en funcionamiento del desarrollo tecnológico se logre una mayor articulación entre los diferentes recursos para el control en vía y se dé una disminución en los tiempos de atención de las grúas que requieran los agentes de tránsito.

Atención de PQRSDF, Gestor Documental Orfeo y Bogotá te Escucha.

Se garantizo la recepción, trazabilidad, atención y notificación de las PQRSDF que se asignaron por los diferentes canales de comunicación (Sistema Distrital de Quejas y Soluciones “Bogotá Te Escucha” y por el Gestor Documental “ORFEO) que la Entidad dispone para el trámite de la gestión documental.

En consecuencia los servidores públicos de nuestra dependencia atendieron de manera eficiente y oportuna los requerimientos instaurados por los ciudadanos, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 1437 de 2011, Ley 1755 de 2015 y el Decreto 1166 de 2016, bajo los parámetros de coherencia, claridad, calidez y oportunidad; así las cosas a 31 de octubre de 2022 se atendieron 4.169 derechos de petición asignados por el aplicativo de BTE, 22.090 derechos de petición asignados por ORFEO, para un total de 26.259 De la misma manera, se le dio trámite administrativo y operativo a 795 requerimientos de Organismos de Control y de Acciones Constitucionales.

Realización y estructuración de Procedimiento, protocolos y metas para el funcionamiento del cuerpo de agentes civiles

Durante el primer semestre del año 2022, en conjunto con todo el equipo técnico de la subdirección se realiza la estructuración, validación y aprobación del procedimiento para el Cuerpo Civil de Agentes de Tránsito y Transporte, del mismo modo articulado con 8 protocolos complementarios, que detallan las actividades realizadas por los agentes civiles, dentro de los que se encuentran:

- Protocolo de Verificación, Fiscalización y Control Durante el Servicio
- Protocolo de Imposición de Órdenes de Comparendo Nacional, Informe Único de Infracciones al Transporte e Inmovilización
- Protocolo de Central de Comunicaciones
- Protocolo de medidas de acción ante eventos y emergencias
- Protocolo de documentos abandonados y citación ante ente judicial
- Protocolo de CEPOS
- Protocolo de uniformes y elementos de servicio

Motociclistas:

- A través del Centro de Orientación a Víctimas ORVI fueron atendidas 488 nuevas víctimas de siniestros viales durante el periodo enero-diciembre de 2022, de las cuales 57 son conductores, 215 motociclistas, 57 pasajeros, 99 ciclistas y 60 peatones. Se realizaron 488 citas de acogida, 559 citas de orientación jurídica, 352 citas de orientación social y 596 citas de orientación psicológica, para un total de 1.995 citas.
- La Secretaría Distrital de Movilidad, durante los últimos años ha desarrollado diferentes estrategias y acciones de comunicación, pedagogía y cultura ciudadana para la movilidad, enfocados en fortalecer y promover campañas relacionadas con la seguridad vial en la ciudad, con el fin de prevenir siniestros viales y promover un mejor comportamiento entre los distintos actores viales. Entre las campañas implementadas se encuentran, entre otros, motociclistas – Domiciliarios(as) “Un Pedido Por la Vida, por ti y por tu familia no excedas los límites de velocidad”: Entre los meses de enero a diciembre de 2022 se logró capacitar a 477 motociclistas domiciliarios (as). Se capacitó en temas como: factores de riesgo en la conducción, autocuidado y normatividad.
- Implementación del Curso Virtual para Motociclistas “La Nueva Movilidad Actores en la Vía”, que busca reducir los índices de mortalidad/morbilidad de este actor vial. Se inscribieron más de 679 personas al curso virtual, de estos, se tuvieron más de 300 inscritos que finalizaron los 5 módulos.
- Desarrollo de 4 mesas de seguimiento al plan distrital de seguridad vial del motociclista, un espacio de diálogo institucional para evaluar las estrategias y acciones que se vienen implementando que permitan mejorar la siniestralidad de este actor vial.
- Se desarrolló la Convocatoria de Empresas Salvavidas en Moto, 21 organizaciones se postularon al reconocimiento en las tres categorías establecidas: misional, in itinere y clubes, lo que equivale a 11.706 motociclistas impactados con las buenas prácticas desarrolladas por las empresas y clubes
- La Oficina de Seguridad Vial formó parte de las 8 Auditorías y 7 Inspecciones de Seguridad Vial en conjunto con la Subdirección de Gestión en Vía de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el objeto de integrar el tema de siniestralidad de motos a las evaluaciones realizadas por ese grupo en puntos y tramos estratégicos de la ciudad que reportan altos índices de siniestralidad

- Se identificaron 140 casos de huecos que causaron siniestralidad a motociclistas, los cuales se verificaron y reportaron en el aplicativo de Gobierno Abierto.

Ciclorrutas:

- En lo transcurrido del Plan de Desarrolo se ha realizado mantenimiento a 25,65 km de cicloinfraestructura existente. En lo que respecta a la vigencia del año 2022 se han mantenido 17 km de cicloinfraestructura existente. Entre los años 2020 y 2022 se han intervenido 6 localidades las cuales son: Kennedy, Suba, Santa Fe, Teusaquillo, Fontibón y Ciudad Bolívar. Se realizó la priorización de la cicloinfraestructura existente en las diferentes vías del Distrito. Posteriormente se realizó la asignación al contrato de obra correspondiente a cada zona, para su mantenimiento en campo, bajo la supervisión de actividades por parte de la Entidad.
- Las principales ciclorrutas a las cuales se les ha adelantado mantenimiento fueron las siguientes: Av. Boyaca, KR 59A entre AC 134 y CL 135. KR 16 entre CL 35 y CL 36 y entre CL 60 y CL 61. CL 17 entre KR 98 Y KR 100 y entre KR 116A y 124. CL 17 entre KR 97A KR 136, Plaza Galerías (Calle 53B entre Carrera 24 y Carrera 25). Autopista Sur, Cra 73 desde La Calle 35 B Sur hasta la Calle 40 H Sur, Av. Ciudad de Cali desde AV. 26 hasta ac 80, Cra 73 desde la Calle 38c Sur hasta la Calle 40c Sur.

Operación del Sistema de Semáforos Inteligente:

Cumplido el plazo de la implementación y puesta en operación del Sistema de Semáforos Inteligente el 30 de noviembre de 2021, la Secretaría asumió la operación del sistema, atendiendo todos los temas con el personal de la Subdirección. Este personal cuenta con las capacitaciones que corresponden a la transferencia de conocimiento del sistema y han demostrado su profesionalismo para asumir la operación completamente, generando acciones de socialización, auto capacitación interna y buscando fuentes alternas de conocimiento.

En este punto se incluye la evolución anual de las fallas, desde el sistema de semaforización antiguo, el período de la implementación del sistema de semáforos inteligente y la operación actual. Ello da cuenta que tanto la modernización de los componentes físicos y tecnológicos, como la operación óptima del sistema a cargo de personal capacitado y comprometido, ha permitido la disminución de fallas a sólo un 10% en intersecciones semaforizadas y a CERO fallas por causa de la central semafórica.

Temas de Gestión Social:

Teniendo en cuenta los resultados de autoevaluación de 2021, la Oficina de Gestión Social (OGS) logró crear y poner en marcha de manera **piloto una herramienta de recolección y sistematización de información**, donde se recogen todas las acciones que dan implementación del PIP; logrando así la construcción de cifras, estadísticas y datos claros sobre los esfuerzos aunados por la entidad para construir diariamente un diálogo constante en múltiples vías con la ciudadanía, los cuales son ampliamente compartidos en los diferentes informes y demás instrumentos de seguimiento y control. Igualmente, esta herramienta recoge las solicitudes y compromisos que la entidad adquiere durante las acciones con la ciudadanía en territorio, obteniendo así información sobre su tramitología al interior de la entidad, y su estado actual en lo

que respecta a si se encuentran en ejecución, ejecutadas o iniciando ejecución. Esta herramienta, al haber iniciado su proceso de consolidación durante esta vigencia, se encuentra en su primera versión y continúa siendo mejorada con relación a su desarrollo tecnológico.

Por su lado, los Centros Locales de Movilidad lograron **desplegar territorialmente** los planes, programas y proyectos de la Secretaría de Movilidad promoviendo y facilitando la incorporación de lineamientos de políticas y estrategias para la sostenibilidad social. Asimismo, implementaros estrategias de participación que le permitieron a la ciudadanía involucrarse en los ejercicios de control social y ciudadano desde diferentes iniciativas de nivel local y distrital, tales como los Observatorios Locales, Causas Ciudadanas, entre otras.

Con corte al tercer trimestre de la vigencia en curso, algunas de estas acciones fueron: reuniones ciudadanas para el control social de proyectos, jornadas de socialización, jornadas informativas, jornadas de divulgación, proceso de formación ciudadana para la participación, acciones de reconocimiento territorial, implementación de protocolos de conflictos en vía, gestión de los requerimientos de impactos negativos, mesas de trabajo, diseños y evaluación participativa, Atención a la ciudadanía en la escala local, entre otras acciones, que lograron incorporar los procesos estratégicos y misionales de la entidad y como resultado fueron ejecutadas 11.476 acciones, a las que participaron 46.958 personas.

Adicionalmente, la OGS realizó **la estrategia de participación que logró incluir aportes de la ciudadanía al Plan de Movilidad Sostenible y Segura** a través de 9 talleres de co-creación, llevados a cabo en diferentes localidades de la ciudad tanto, por medio de los cuales se dieron a conocer los avances técnicos de la formulación del Plan, y se invitó a la comunidad a reflexionar y debatir sobre los componentes del Plan, así como de los temas relacionados con el mismo y a la construcción conjunta de lo que será la movilidad de la ciudad-región, reconociendo e incorporando los enfoques diferenciales y de género, así como territorial y participativo. A continuación, se dan a conocer algunos registros fotográficos de los talleres.

A partir del Eje 5 del PIP la OGS logró aportar a la construcción de diferentes documentos técnicos, políticas internas y externas que contribuyen a **la transversalización de las políticas públicas distritales**, tales como: de Mujer y Equidad de Género -PPMYEG, LGTBI, de Infancia y Adolescencia, y Juventud, entre otras.

Así mismo, la estrategia de rendición de cuentas locales de la SDM fue modificada a partir de los principios de innovación pública, incorporando diferentes metodologías que facilitaron un diálogo con la ciudadanía de carácter horizontal, dejando atrás el modelo asambleario, el cual es reconocido principalmente por su verticalidad. Así las cosas, la estrategia se compuso por 5 conversatorios nodales y 20 encuentros feriales locales. Los conversatorios centraron su atención en velar por mantener una conversación constante con la ciudadanía sobre las temáticas más relevantes para cada grupo de interés de la entidad. Por otro lado, los encuentros feriales se centraron en poner en práctica el principio de horizontalidad en las audiencias públicas de rendición de cuentas, a través de una metodología de café del mundo, donde se brinda a la ciudadanía la información sobre la gestión y las cuentas del sector movilidad de la vigencia inmediatamente anterior, de forma descentralizada y cercana con la ciudadanía.

Otro de los logros de la OGS fue obtener el **primer puesto en la categoría de atención a Víctimas por Siniestros Viales** en “Buenas Prácticas Viales 2022” entregado por el Ministerio de Transporte, en reconocimiento al trabajo que hace Bogotá a través del Centro de Orientación a Víctimas de la entidad.

Desde la OGS se construyó el proceso de oficios no convencionales, donde se logran generar oportunidades contra la exclusión y en procura de avanzar en acciones contra la feminización de la pobreza, como parte del proyecto se seleccionaron 350 mujeres, y se suscribió el contrato que permitirá la Recategorización de licencias de conducción.

Desde la estrategia de terceros afectados se articuló con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) **la formación de 856 personas**, entre estas 403 mujeres. Igualmente, se integraron al programa de empleabilidad 36 personas. Y se actualizaron cuatro (4) procedimientos de la Oficina.

4. Dificultades que se han presentado en la ejecución de los planes maestros y estrategias que se han implementado para superarlas.

- En la estrategia de despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos se ha encontrado dificultad con la figura de cesión de gestión o propiedad de los predios para implementar esta actividad. La existencia de contratos previos a corto plazo para otras actividades permitidas, más la necesidad de separación de áreas dentro de predios definidos, ha presentado dificultades jurídicas para la estructuración del CAMEP. Adicionalmente, el incremento en la tasa de cambio de dólar ha aumentado los costos de inversión.
- Recursos limitados para el desarrollo de herramientas tecnológicas in-house que permitan interoperar datos y generar video analítica, análisis de datos y modelos predictivos.
- La implementación de una política tarifaria que mantenga tarifas bajas y cobije a la población más vulnerable, la dificultad más relevante ha sido el aumento de necesidades de recursos financieros del SITP debido a la pandemia y a otras formas de trabajo (teletrabajo) que redujo la demanda del sistema
- La falta de integración entre las diferentes fuentes de información no permite conocer el comportamiento de la movilidad en la ciudad, dificultando la estandarización, consumo, procesamiento, análisis, visualización y publicación de resultados.
- Falta de control en vía sobre los proyectos, lo cual dificulta obtener los resultados esperados
- La ausencia de bases de datos estructuradas no permite la correcta identificación de usuarios vulnerables, lo que dificulta la focalización en el diseño de políticas públicas para el sector movilidad.
- Armonización de proyectos. Falta de articulación y manejo consolidado/actualizado de información por parte de los proyectos entre Entidades, lo que puede dificultar su implementación y desarrollo (ejemplo: proyecto de estacionamiento en vía y valet parking).
- La presencia de obras de ciudad ha representado un replanteamiento en la definición de nueva ciclo-infraestructura para desarrollar su estudio para implementación, principalmente por la necesidad de usar vías como desvíos en los planes de manejo de tránsito.
- Algunas propuestas tienen previstas obras civiles para lograr soluciones a más largo plazo. Sin embargo, las obras civiles y permanentes están a cargo de otras entidades que no tienen dentro de sus prioridades la implementación de este tipo de proyectos.

5. Impacto ambiental generado por la adopción de cada plan maestro especificando los impactos ambientales, así como la protección a la

Estructura Ecológica Principal generados en los planes maestros respectivos.

Los proyectos implementados en el marco del Plan Maestro de Movilidad tienen un impacto ambiental significativo, sobre todo en lo relativo a emisiones atmosféricas (gases de efecto invernadero y contaminantes locales), y en menor medida en el ruido ambiental así como en los recursos de suelo y agua.

De acuerdo con las actividades desarrolladas en el marco del Plan Maestro de Movilidad y otros proyectos priorizados durante la vigencia, se destacan los siguientes puntos en cuanto a impacto ambiental relativo a ellos:

a) Transporte no motorizado

Ciclo Alameda Medio Milenio:

Este proyecto ya pasó por las etapas de fase idea, prefactibilidad y factibilidad con una consultoría específica para estos tres componentes durante el año 2017 a 2019 por parte de SIGMA y una consultoría específica para el componente de social durante el año 2018 por parte de Fundación Ciudad Humana, donde se socializo la CAMM con todas las localidades de Bogotá por donde pasa la Ciclo Alameda. Estas consultorías contaron con la financiación del Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), con asistencia adicional del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH y el grupo de ciudades C40 actuaron como organismos de ejecución.

Es importante recordar que la estructuración del proyecto Bogotá recibió el apoyo de (Cities Finance Facility - CFF) para la asistencia técnica en las fases de preparación del proyecto, las cuales corresponden a las etapas de pre-inversión. Para el mismo se firmó un Memorando de Intención el 23 de agosto de 2017 entre la Secretaría Distrital de Movilidad, el C40 Cities Climate Leadership Group, la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con el objetivo de trabajar conjuntamente en la estructuración integral del proyecto “Avenida para Bicicletas Quinto Centenario”, más adelante denominada como “Ciclo-alameda Medio Milenio”, cuyo propósito es reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero para así mejorar la resiliencia de la ciudad al cambio climático, y aportar beneficios económicos y sociales a toda la ciudad. La facilidad de financiamiento a ciudades de C40 - CFF es un programa que apoya a las ciudades del grupo C40 en países en desarrollo para preparar y entregar proyectos sostenibles, de bajo carbono y adaptados al cambio climático. La CFF es financiada por el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). A su vez, la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, el C40 Cities Climate Leadership Group y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) actúan como agencias implementadoras de la CFF.

Posteriormente, el IDU adjudicó mediante un Concurso de Méritos Abierto, los estudios y diseños de la Ciclo-Alameda Medio Milenio al Consorcio Medio Milenio IDE. “CONTRATO DE CONSULTORÍA IDU 1573 DE 2020. ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CICLO-ALAMEDA MEDIO MILENIO, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”

Cómo parte de los análisis realizados en temas ambientales del proyecto se generó la siguiente información:

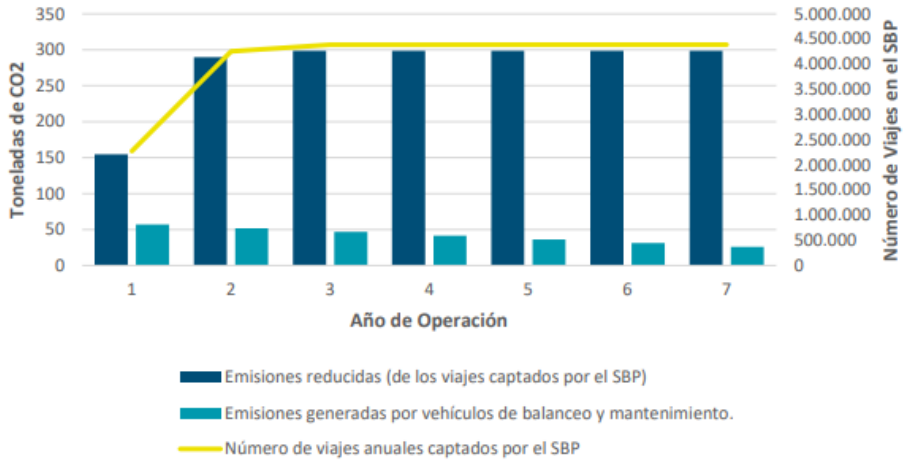
- Elaboración de una metodología para la estimación de línea base y potencial de mitigación de CicloRutas.
- Línea base de emisión Gases de Efecto Invernadero en Bogotá.
- Potencial de reducción de emisiones por medio de infraestructura ciclista así como un software que permite realizar la misma.
- Capacitaciones en el software y la metodología a miembros del distrito para calcular el potencial de mitigación.
- Elaboración de una propuesta de monitoreo, reporte y verificación que se realiza bajo los lineamientos contemplados en la NAMA (este proyecto está alineado bajo el NAMA TAnDem), permitiendo dar escalabilidad a nivel sectorial, nacional e internacional del impacto en cuanto a aspectos asociados a reducción de GEI, como aspectos no GEI.
- Revisión de la etapa de prefactibilidad del proyecto, se exige mejor calidad en temas de adaptación y mitigación de emisiones de contaminantes criterio y de gases de efecto invernadero para la etapa de factibilidad.
- Revisión de la etapa de factibilidad del proyecto y las metodologías de estimación de mitigación de gases de efecto invernadero.
- Igualmente, se ha apoyado al IDU, entidad implementadora del proyecto, con la revisión de los análisis ambientales y de reducción de emisiones del proyecto.

Sistema de Bicicletas Compartidas:
Para la implementación de un Sistema de Bicicletas Compartidas para la ciudad, se llevó a cabo una consultoría con el C40 Cities Climate Leadership Group y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional para la estructuración del proceso, que posteriormente fue adjudicado mediante el Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, celebrado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y M1 Transportes Sustentaveis ltda. sucursal colombia nit. no. 901.551.376-6, cuyo objeto es “CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD”

Este servicio iniciará su operación total el segundo semestre de 2022 y contará con 1,500 bicicletas mecánicas, 1,500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 manocletas, 150 bicicletas de cajón, y 150 bicicletas tendrán sillas traseras porta niños y niñas. Adicionalmente, se entregarán 300 talleres para reparar bicicletas de uso público para el uso de toda la ciudadanía de manera gratuita, se contará con 30 personas -gestores y gestoras en vía-, y se dará un descuento de 20% en la tarifa del sistema para personas de menores ingresos. El valor de la retribución que recibirá la ciudad por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público será de aproximadamente $10,467,842,760 COP en los 7.5 años de operación del sistema, los cuales se le entregarán a la ciudad en cicloparqueaderos, en una cantidad aproximada de 3,750 racks (30,000 cupos) en el mencionado periodo de operación.

Durante el proceso de estructuración, se realizó la evaluación del potencial de mitigación del proyecto, proyectando que con la implementación se generaría la siguiente reducción de emisiones durante el periodo de operación:

GRÁFICA 19. TONELADAS DE CO2 EQUIVALENTE RESULTANTES DE LOS VIAJES ACTUALES Y FUTUROS DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y DE LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS EN EL MANTENIMIENTO Y BALANCEO DEL SISTEMA



Fuente: Informe de Adaptación al Cambio Climático. Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá (C40 City Finance Facility, 2021)

Asimismo, en el Anexo 2 de los pliegos de contratación del operador, se definieron los lineamientos y recomendaciones para que el operador reporte los datos de reducción de emisiones reales generados por el proyecto y para que implemente prácticas que reduzcan el impacto ambiental de su operación. Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://community.secop.gov.co/Public/Common/GoogleReCaptcha/Index?isModal=True&asPopupView=True&previousUrl=https%3a%2f%2fcommunity.secop.gov.co%2fPublic%2fTendering%2fOpportunityDetail%2fIndex%3fnoticeUID%3dCO1.NTC.2277684%26isFromPublicArea%3dTrue%26isModal%3dtrue%26asPopupView%3dtrue%26fbclid%3dIwAR3vDAoCjYf8m-xWcDtTeD6tTfq4uG8c6PF_mWO1xWh8spS47bCRjapZlPU

Metodología evaluación de impactos en salud de la movilidad

Por otra parte, se continuó con la metodología de evaluación del uso de la bicicleta en términos de salud:

Descripción: Participación en la elaboración del protocolo de investigación del proyecto: *"Determinación de la exposición a contaminantes atmosféricos y su relación con la salud de los usuarios en microambientes de transporte motorizado y no motorizado en Bogotá*". El cual fue realizado interinstitucionalmente por las siguientes instituciones:

- Instituto Nacional de Salud
- Secretaría Distrital de Salud
- Secretaría Distrital de Movilidad
- Universidad de los Andes
- Universidad Manuela Beltrán
- Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano

Este estudio tuvo como objetivo medir la exposición a contaminantes y sus impactos en salud en microambientes, en diferentes modos de transporte como el automóvil, transporte público y bicicleta,

en los siguientes corredores de Bogotá: tramo sur de la Ciclo Alameda Medio Milenio, calle 116, Avenida NQS Sur y la Avenida Ciudad de Cali entre las Américas y la Calle 13. Como resultado, en el estudio no se identificaron alteraciones en la función respiratoria asociadas a la exposición, los niveles a PM2.5 y Carbono Negro (CN) fueron superiores a los reportados al interior de los buses reportados previamente, información relevante a la hora de implementar medidas de planeación territorial y movilidad.

De otra parte, el Banco Mundial ha apoyado la definición de la metodología del mencionado estudio, y en la actualidad se encuentra como un participante de la iniciativa, considerando que se tiene previsto adaptar la herramienta HEAT al contexto latinoamericano. El Banco Mundial y sus expertos encuentran adecuado utilizar los resultados del estudio explicado más arriba para alimentar la adaptación de la herramienta HEAT.

El resultado fue la realización del estudio que tenía como objeto "Desarrollo de herramientas para la evaluación integrada de impactos en salud del transporte en América Latina – Aplicación de la herramienta TIGTHAT en Bogotá". En el estudio realizado se presentan los resultados de la modelación de diez escenarios de movilidad, construidos para Bogotá. Siete de estos escenarios incentivan el uso de la bicicleta como medio de transporte y tres escenarios donde se incentiva el uso de modos convencionales. Como resultado del ejercicio de modelación, se muestra el número de muertes prematuras evitables por todas las causas de mortalidad y por enfermedades asociadas a la actividad física y la exposición a material particulado fino, PM2.5, los años de vida potencialmente perdidos (AVPP) que representan las muertes prematuras evitables y el número de fatalidades en incidentes de tráfico, para cada uno de los escenarios.

Como resultado se obtuvo que en los escenarios en los cuales se incrementa la proporción de viajes a pie y en bicicleta, estiman una reducción del número de muertes prematuras, con respecto al escenario de referencia derivado de los beneficios de incrementar la actividad física promedio de la población durante el transporte. Asimismo, desincentivar el uso de modos motorizados, particularmente el uso de los vehículos particulares, generaría un efecto positivo. Lo anterior se sustenta en el escenario modelado donde una ciudad que favorece el uso de los vehículos particulares tiene un impacto negativo en la actividad física promedio realizada por persona y conlleva a 230 muertes prematuras adicionales. A partir de los resultados alcanzados en la modelación del impacto del transporte local en la carga de enfermedad en la ciudad de Bogotá, se pueden evaluar políticas y realizar recomendaciones que potencialicen los beneficios en la salud de la población.

Principales logros:

- Articulación interinstitucional con instituciones académicas, distritales y nacionales.
- Taller con expertos del Banco Mundial donde se discutieron observaciones sobre el protocolo.
- Se realizó un protocolo de investigación con alta calidad técnica y buscando llenar un vacío en la promoción de la bicicleta como modo de actividad física.
- El Banco Mundial envió la propuesta para búsqueda de financiación con un fondo Koreano, no fue exitosa y se está esperando la retroalimentación.
- El Banco Mundial a través de la OMS gestionó el viaje para un miembro del equipo, Jeadran Malagón del Instituto Nacional de Salud, a Ginebra a la primera conferencia internacional de Calidad del Aire.

- Adicionalmente se empezó la elaboración para buscar financiamiento en Horizonte 20/20.
- El proyecto motivó la ejecución de un Memorando de Entendimiento entre el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud, por medio del cual se propone desarrollar la herramienta "Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling" por primera vez en Latinoamérica y fortalece la búsqueda de financiamiento de esta propuesta.
- Se desarrolló la herramienta TIGTHAT, que es la adaptación de HEAT para Latinoamérica, esta herramienta permite que se estimen y comparen los diferentes impactos en salud pública por el cambio modal evidenciando que la actividad física realizada por los modos activos puede salvar vidas.

b) Transporte de carga.

Red de Logística Urbana

Hoy en día debido a la gran emisión de contaminantes en la ciudad de Bogotá, se ha hecho necesario establecer protocolos de actuación en momentos donde la concentración de material particulado (PM) supera ciertos niveles de criticidad, siendo necesario activar las medidas preventivas y correctivas asociadas a las diferentes alertas. Es así que, la Secretaría Distrital de Movilidad ha generado medidas de intervención para mejorar las condiciones de tráfico, la regulación de zonas de cargue y descargue, la sensibilización en diferentes zonas críticas de la ciudad, la incursión en temas de sostenibilidad ambiental, apoyando a las empresas para mejorar sus prácticas logísticas y concientización sobre el cuidado del medio ambiente, a través de las diferentes actividades que se realizan desde la Red de Logística Urbana (RLU).

La RLU es una alianza entre la SDM y otros actores públicos, privados y academia, con el objetivo de articular los diferentes sectores de la economía, que permitan una mejor logística para la ciudad, en términos de una movilidad sostenible y segura con mayor niveles de desempeño. De esta forma, la RLU busca interactuar con el sector privado en todo lo relacionado con carga, se divulga información de primera mano para mantener alerta sobre lo que está pasando en la ciudad y temas de innovación para el área logística y de carga de las empresas con el intercambio de conocimiento y apoya a proyectos sobre eficiencia y sostenibilidad.

En la RLU ya son 212 afiliados, en el que el 92% son empresas privadas en las que la mayoría son empresas transportadoras y generadores de carga, el 4% son entidades públicas y el 4% restante pertenecen a la academia, quienes son los que coadyuvan con los proyectos que se desarrollan para la ciudad.

Ahora bien, con la expedición del Decreto 546 de 2021, la Administración Distrital, liderada por las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad, incentivan las prácticas que contribuyen a un mejor aire y la reactivación económica en Bogotá.

El Decreto Distrital 546 de 2021 exime de la restricción de circulación ambiental los sábados a los vehículos mayores de 20 años convertidos a gas, y extiende el plazo por seis meses para establecer la regulación de cargue y descargue de mercancías en la ciudad, facilitando la adaptación de las empresas al piloto de cargue y descargue en horarios no convencionales que desarrolla la administración distrital.

Esta medida busca promover el uso de combustibles de menores impactos, otorgando incentivos para aquellos transportadores que se comprometan con la calidad del aire de la ciudad. Para

obtener el beneficio de circulación, el vehículo debe cumplir los límites de emisiones establecidos en la regulación nacional.

Aproximadamente 2.200 vehículos de carga liviana, de los más de 5.000 de este tipo que circulan por la ciudad, podrán ser beneficiarios de la medida de exención de Pico y Placa los sábados. Para ello deben cumplir con tres requisitos principales: 1) El año modelo del vehículo debe ser superior a 20 años; 2) El vehículo debe estar registrado en el RUNT como convertido a gas natural; y 3) El vehículo debe tener una capacidad de carga menor o igual a 3.500 kg.

Adicionalmente a estos requisitos, los propietarios, poseedores y locatarios de dichos vehículos deben registrarse con sus datos y los del vehículo en el formulario disponible en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual se encuentra en el siguiente enlace: *https://www.movilidadbogota.gov.co/web/beneficio_de_circulacion*. En respuesta al envío del formulario, les será asignada una cita para la revisión del vehículo por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente, esto empezó a funcionar a partir del 14 de febrero de 2022 y el beneficio es válido por un año.

Restricciones al transporte de carga

Por otra parte, la SDM expidió el Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por los Decreto Distritales 077 de 2020 y 546 de 2021, en esta normatividad se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga. En el decreto en mención se limitan las zonas y horarios con restricción de movilidad, se establecen restricciones de movilidad (pico y placa) para vehículos de año modelo superior a 20 años, se establecen las condiciones para el cargue y descargue en vías arteriales y no arteriales, entre otras disposiciones. Las medidas establecidas por este Decreto generan impactos ambientales positivos, pues la limitación en vehículos de carga evita la emisión de gases contaminantes y gases de efecto invernadero.

Cargue y descargue en horarios no convencionales

El aumento constante en los índices de circulación de vehículos en la ciudad ha detonado en incrementos significativos de los costos logísticos para las empresas. Mantener a los vehículos de carga sometidos a pérdidas constantes de tiempo efectivo de operación, producto de la congestión vial, genera también importantes efectos sociales relacionados con externalidades como la contaminación ambiental, el ruido, la siniestralidad vial, entre otras. Por esta razón, desde la Alcaldía de Bogotá, el Programa Bogotá Productiva 24 horas y la SDM, se considera fundamental trabajar en la proyección del abastecimiento de mercancías en horarios no convencionales y, a mediano plazo, que estas actividades se realicen en horarios nocturnos en la ciudad.

Actualmente, en la ciudad se restringe la circulación de vehículos de carga de más de 20 años sobre el sistema vial público, entre las 6:00 y las 8:00 y entre las 17:00 y las 20:00 horas, correspondiendo con las horas de máxima demanda vehicular, esto para facilitar el desplazamiento de los ciudadanos evitando estacionamiento de vehículos de carga para cargue y descargue.

Cualquier costo adicional que se pretenda implementar a las cadenas de abastecimiento de mercancías impacta directamente en los costos al consumidor final y se afecta la reactivación económica del país, es por esto que la Administración Distrital se encuentra desarrollando la estrategia cargue y descargue en horarios no convencionales (tardes y noches), en este proyecto se invita a las empresas de carga para que de manera voluntaria realicen las actividades logísticas fuera de las horas pico de la ciudad.

Este proyecto actualmente cuenta con la participación de los principales gremios de carga del país como Colfecar, Defencarga, Fedetranscarga, Cámara de Comercio de Bogotá, Andi, Fenalco entre otros, así mismo se está trabajando con 53 empresas entre generadoras, receptoras y transportadoras de carga, las cuales están desarrollando la estrategia implementando acciones de mitigación del ruido como factor fundamental para el desarrollo de la logística nocturna en la ciudad.

Con el incremento de la circulación de los vehículos de distribución urbana de mercancías se realizan ahorros en consumo de combustible (principalmente de vehículos diesel) de hasta un 40% comparando los mismos recorridos día vs noche, esto se genera dado que los vehículos de carga en la noche circulan a flujo libre y no se encuentran detenidos por el tráfico, por esta razón circulan con mayor eficiencia lo que genera un impacto muy positivo en términos ambientales para la ciudad.

Renovación de flota de carga y pacto transportador por la calidad del aire.

De forma simultánea, como avance a los compromisos generados a partir de la firma del el Pacto Transportador por la Calidad del Aire y la Salud Pública entre el Gobierno Nacional, Regional, Distrital y los transportadores de carga, en el mes de febrero de 2020, se ha dado lo siguiente:

- En los años 2020 y 2021 fueron renovados 2529 vehículos, 633 de los cuales circulan en Bogotá, de estos 510 vehículos son de dos ejes y 123 corresponden a vehículos de más de dos ejes.
- Liderado por la Secretaría Distrital de Ambiente y, en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad se adelanta la reestructuración del programa de Autorregulación, el cual se está actualizando para adaptarse a las dinámicas actuales del transporte de la ciudad, así como también realizar un acompañamiento más cercano a las empresas y particulares que se vinculen, fortaleciendo aspectos como mantenimiento de los vehículos y eco conducción, entre otros. En la actualidad, se trabaja desde las dos Entidades en los actos administrativos así como también los documentos técnicos de soporte, los cual se proyecta sean publicados para participación de la ciudadanía a mediados del año 2022.

Fondo de reposición de carga

En 2021, las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad, con la Financiera de Desarrollo Nacional, realizaron un diseño con los lineamientos de un vehículo financiero que permita la modernización del parque automotor de carga, a tecnologías de baja o cero emisiones. Resultado de dicha acción, en diciembre 2021, a través del artículo 32 de la Ley 2169 de 2021, se creó el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana en Distrito Capital:

- Población objetivo: volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, y que cuente con el peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas.
- Objeto: *"Articular, focalizar, otorgar incentivos reembolsables y no reembolsables y financiar la ejecución de programas, orientados a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos (…)"*
- Fuentes de recurso: Otras entidades estatales, mixtas, privadas, multilaterales y/o municipios aledaños a la ciudad de Bogotá que aporten para financiar dichos programas.
- Acciones previstas para 2022: Estructurar el contrato de fiducia mercantil, de acuerdo al objeto de la ley y contratarlo.
- Acciones adelantadas en 2022:
    - Definir el equipo técnico de las Secretarías de Movilidad, Ambiente y Desarrollo Económico;

- Identificar fuentes de financiación y de acompañamiento técnico con entidades multilaterales, tales como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y la CAF;
- Realizar mesas de trabajo con bancos de segundo piso para explorar programas y modelos de gestión y ejecución de recursos del Fondo de acuerdo a la población objetivo;
- Avanzar en la estructuración del convenio interadministrativo entre las Secretarías de Movilidad y Ambiente;
- Avanzar en la estructuración del contrato de fiducia mercantil entre las Secretarías de Movilidad y Ambiente.

Piloto de ciclologística de última milla

El primer piloto de ciclologística de última milla que empleó bicicletas eléctricas para el transporte de carga, bajo dos modelos de operación (modelo centralizado para empresas con infraestructura propia y, descentralizado a través de una plataforma colaborativa de cross-docking), obtuvo los siguientes resultados generales, luego de su finalización en el año 2021:

- Se recorrieron en total más de 12.000 kilómetros en vehículos de dos y tres ruedas con asistencia eléctrica, lo que evitó que vehículos de motor a combustión interna (motos y camiones) emitieran 1.97 toneladas de dióxido de carbono (CO2) a la atmósfera.
- La plataforma cross-docking tuvo una operación de 109 días en los cuales se realizaron 41.807 entregas y se transportaron 21 toneladas de carga, entre alimentos empaquetados (84%) y mensajería (16%) por dos empresas mediante 5 bicicletas de carga.
- En términos de eficiencia operacional el balance es positivo, se tienen aumentos hasta del 67% en la cantidad de entregas realizadas por hora, un aumento del 93% al 97% en la efectividad de las entregas.
- En comparación a las motos, las bicicletas tienen una ventaja con respecto a la capacidad de carga y a la distancia recorrida en promedio diaria. Se encontró que la operación de un camión de una tonelada puede ser sustituida por dos triciclos bajo un modelo de operación de consolidación y distribución colaborativa, incluso con menor tiempo de operación, lo que significa que, para un ejercicio de escalabilidad, dos camiones podrían ser reemplazados por tres triciclos de carga.
- La percepción de conductores, administrativos y comunidad es positiva respecto al piloto y a los impactos de este. De otra parte, la mayoría de los clientes (80%) consideran estar satisfechos de saber que la mercancía que iban a recibir era transportada en bicicletas o triciclos eléctricos de carga y recomendarían el servicio.

Finalizada esta primera fase del piloto de ciclologística de última milla, se dio inicio a la operación de una segunda fase del piloto bajo el modelo de plataforma colaborativa de cross-docking y estrategia de recarga de recarga de los vehículos con paneles solares, los cuales han sido instalados en la plataforma colaborativa, adicionalmente incluirá un análisis de género mucho más robusto, con el fin de analizar la participación así como también las barreras y oportunidades de las mujeres en en las labores de la ciclologística. Como resultados de los dos primeros meses de operación se encontró lo siguiente:

- El volumen máximo de ocupación en volumen del vehículo hasta el 87 % mientras que la ocupación respecto al peso alcanza el 85 %
- La distancia promedio diaria recorrida por el vehículo se encuentra entre 10.2 y 18.6 Km.
- No se han reportado fallas en los vehículos durante la operación.
- Se han calculado disminución de emisiones entre 73 y hasta 245 190 Kg CO_2eq por el transporte de mercancía, y una reducción de 163 Kg CO_2eq por el uso de sistema de recarga con energía solar.
- Se ha identificado que el sistema funciona adecuadamente para el transporte de productos que requieren de la cadena de frío.

No obstante, durante el proceso de convocatoria a esta fase se ha identificado como principal barrera para que las empresas se vinculen al piloto, el costo de operación que deben asumir por el uso de la plataforma.

Programa EcoLogistics

Bogotá hace parte del programa *Ecologistics: Transporte de carga bajo en carbono para ciudades sustentables*, financiado por el Ministerio Federal del Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear de Alemania, Implementado por ICLEI (Gobiernos Locales por la Sustentabilidad) en nueve ciudades y teniendo como socio implementador en Colombia a Despacio.

Este programa tiene como objetivo aumentar la eficiencia del transporte de carga urbano y reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, promoviendo la sostenibilidad en toda la cadena productiva. En este sentido, el proyecto busca consolidar un diagnóstico y línea base del transporte de carga en las ciudades para construir de manera participativa el Plan de Acción de Logística Urbana Bajo en Carbono que definirá los objetivos de reducción de emisiones y las acciones y proyectos para alcanzar los objetivos en el transporte de carga.

Desde 2019, la Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de Ambiente, han apoyado este programa a través de la Red de Logística Urbana, principalmente en la recolección de datos para la construcción del diagnóstico y la línea base del sector carga en la ciudad. Respecto al Plan de Acción de Logística Baja en Carbono, este ya fue elaborado tanto su línea base como su plan de acción y el documento final fue publicado. El documento se estructuró bajo 4 ejes estratégicos (1) Cambio tecnológico; (2) Acciones para la definición de la visión para el tránsito de la carga urbana; (3) Infraestructura; y (4) Comunicación, pedagogía y corresponsabilidad. Estos ejes cuentan con metas, acciones e indicadores que se articulan con la normatividad vigente y presentan las condiciones necesarias para que las acciones puedan ser implementadas en el corto, mediano y largo plazo.

Igualmente, dentro de este programa, en 2022 se ejecutó el proyecto piloto para *"Evaluación alternativas de transporte de carga en vehículos de cero emisiones en la distribución de última milla de paquetes en zonas priorizadas Bogotá D.C.*" a través de los siguientes cuatro modelos de operación:

- Modelo 1: un camión NHR combustible diesel, por una van eléctrica

- Modelo 2: una van combustible gasolina, por dos triciclos electro asistidos
- Modelo 3: un motocarro combustible gasolina, por un motocarro eléctrico
- Modelo 4: una moto combustible gasolina, por un motocarro eléctrico

Dentro de los resultados de este piloto se destacan:

- Disminución en las emisiones de CO2 derivadas de las operaciones de transporte, ya que el uso de los vehículos eléctricos permite un ahorro semanal de aproximadamente 1247 Kg de CO2eq y en el total de la operación se evitaron 1.78 Toneladas de CO2eq.
- En términos financieros se evidencia que el uso de este tipo de vehículos permite obtener ahorros en los costos mensuales de operación para los modelos 1, 2 y 3, logrando una reducción de 4%, 26% y 19%, respectivamente. En el caso del modelo 4, se observó un incremento del 11% en los costos de operación debido al canon de arrendamiento, ya que para este caso en particular en la operación de la línea base los operarios contratados son los dueños de las motocicletas y la empresa solo paga el valor del rodamiento, el cual es muy bajo en comparación con el valor mensual de rentar el motocarro eléctrico.
- En cuanto a la perspectiva social, es importante resaltar tres puntos primordiales: 1) el 100% de la comunidad encuestada, apoya la distribución de mercancía en vehículos eléctricos, 2) los conductores encuestados se encuentran satisfechos con su trabajo y todos consideran que es una actividad de gran importancia, 3) para los empleados administrativos de las empresas es claro el valor de este tipo de iniciativas y se sienten muy motivados al respecto, sin embargo, sus mayores inconformidades se encuentran en la infraestructura de carga de la ciudad e identifican grandes barreras en la percepción cultural.

c) Taxis eléctricos

Actualmente, la SDM adelanta la actualización del estudio DIM-T-008-2019 sobre la evaluación del piloto de taxis eléctricos de Bogotá, adoptado por el Decreto Distrital 677 de 2011, con los actores que hacen parte integral del piloto: BYD, Enel y los propietarios de taxis eléctricos; en este piloto iniciaron operación con matrícula temporal 43 taxis eléctricos, que circulan en la ciudad desde septiembre de 2013. Hoy día, se mantienen en operación 39 taxis eléctricos y los restantes han dejado de operar por diferentes razones, entre estas el traspaso al servicio particular o por inconvenientes financieros de sus propietarios.

Dentro de la información que se tiene de la actualización en elaboración, se estima que a corte diciembre de 2022, en conjunto los taxis eléctricos habían circulado 15,5 millones de kilómetros, lo que representa la emisión evitada de cerca de 6.000 toneladas de dióxido de carbono CO2 que es lo que se hubiera emitido si estos taxis hubieran sido de combustión.

Considerando que los 10 años de temporalidad de la operación piloto culminan este 2023 conforme a los Decretos Distritales 407 de 2012 y 376 de 2013, se están estableciendo alternativas, entre estas, conversaciones con el Ministerio de Transporte, buscando que los taxis eléctricos del piloto continúen con su operación y donde se espera la pronta respuesta de esta cartera ministerial.

Así mismo, se ha establecido mesa de diálogo con los actores del piloto, donde se ha identificado una serie de aspectos en los que es necesario focalizar la gestión, en aras de promover una migración paulatina del servicio taxi a la motorización eléctrica. Es preciso indicar, que a la fecha el suministro de energía para estos taxis eléctricos continúa siendo gratuito.

d) Formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

La Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra construyendo Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones para Modos Carreteros Motorizados - PPM0BEMCM, la cual busca consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en los modos carreteros como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la Región Metropolitana.

Como objetivos específicos se establecieron los siguientes:

- Promover la transición de los modos de transporte carreteros motorizados hacia tecnologías de cero y bajas emisiones.
- Establecer un ecosistema y modelo de economía circular entre el sector público, privado y académico de generación de información, investigación, desarrollo e innovación frente a la cadena de valor de las tecnologías de cero y bajas emisiones y la disposición final de las baterías.
- Desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones.
- Consolidar una red de infraestructura de recarga inteligente, accesible y competitiva en articulación con el sector privado.

Adicionalmente, se definieron 11 resultados esperados y 25 productos esperados. Esto se logró por medio de más de 80 espacios de participación (entre la fase de agenda pública y la fase de formulación) junto con las demás instituciones del sector público, entidades del sector privado y con la ciudadanía, buscando formular una política que responda a las diferentes necesidades y se ajuste al contexto de Bogotá y la región.

El documento de Política y el plan de acción respectivo se radicaron ante la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) el 30 de noviembre de 2022. El concepto técnico unificado por parte de la SDP se recibió el 30 de diciembre de 2022.

Sobre las cifras y logros a destacar a la fecha se destacan:

- 1.485 buses eléctricos en operación en el SITP
- Vehículos particulares: 2.797 eléctricos y 18.355 híbridos registrados en el Registro Distrital Automotor (RDA).
- 12 vehículos oficiales eléctricos en operación
- 39 taxis eléctricos en operación
- 261 motocicletas eléctricas registradas en el RDA
- 488 vehículos de transporte de carga urbana con tecnologías cero y bajas emisiones* (incluye GNV) registrados en el RDA
- En la ciudad hay más de 50 cargadores de acceso público
- Trabajamos articuladamente con el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) bajo la iniciativa MoveToZero, logrando 76 compromisos para promover la movilidad cero emisiones, suscritos por 34 organizaciones

e) Acciones de control

La Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, con el fin de hacer seguimiento a la evasión de la revisión técnico mecánica ejecuta operativos de control ambiental diarios en los corredores viales de la ciudad a fuentes móviles, en actividad de seguimiento y control a las emisiones atmosféricas provenientes del parque automotor que circula dentro de la ciudad de Bogotá D.C, dentro del marco

del convenio Interadministrativo de Cooperación No.2021-1289, desarrollado en conjunto con la Secretaría Distrital de Ambiente y Policía Metropolitana de Tránsito, a fin de "*aunar esfuerzos, cooperar y coordinar acciones para adelantar y ejecutar la gestión y control ambiental del sistema de movilidad en el Distrito Capital*".

Adicionalmente, las labores de control del tránsito y el transporte en la ciudad de Bogotá D.C. que son competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad se han venido desarrollando a través de la ejecución de diferentes Convenios Interadministrativos, suscritos entre ésta y la Policía Nacional, como son: los Convenios 667 de 2017, 390 de 2018, 287 de 2019, 288 de 2020 y actualmente el 1052 de 2021, los cuales tienen como objeto *"Aunar esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el Distrito Capital, a través del cuerpo especializado de tránsito de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, propendiendo por la seguridad y en general por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del Distrito Capital"*. Mediante el cual se ejerce actualmente el control y la regulación del tránsito y el transporte y que la SDM anualmente va renovando y manteniendo vigentes, entre ellos el apoyo a los operativos de control ambiental.

Dichos operativos tienen como objetivo verificar la documentación del vehículo, incluida la revisión técnico mecánica, el estado ambiental de los vehículos automotores frente a los lineamientos establecidos en la normatividad ambiental vigente y en cumplimiento de las disposiciones proferidas por el Concejo de Bogotá a través del Acuerdo 23 de 1999, por el cual se ordena la evaluación de emisiones de gases y otros contaminantes emitidos por vehículos automotores con el fin de proteger el aire en el Distrito Capital. Dentro de los controles realizados, la autoridad de tránsito delegada para la intervención se encarga de verificar la revisión técnico-mecánica de los vehículos seleccionados para las pruebas de análisis de gases.

Los operativos programados se realizan de lunes a sábado en diferentes puntos y localidades de la ciudad con la participación de la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y no está dentro de nuestro alcance realizar controles en sitios de uso privado; más sin embargo, le informamos que la Secretaría Distrital de Movilidad, en uso de las facultades conferidas mediante el Artículo 8 de la Resolución 556 de 2003 expedida por el entonces DAMA y Secretaría de Tránsito y Transporte, hoy Secretaría Distrital de Ambiente, le corresponde solicitar a las entidades oficiales, privadas, empresas de transporte público, la presentación de algún o algunos de sus vehículos, contratados o afiliados, para efectuar una prueba de emisión de gases, en la fecha y lugar que se disponga.

En los operativos se incluye el control a vehículos privados, de carga liviana y carga pesada, de transporte público, transporte especial y motocicletas, enfocándose en los vehículos de mayor potencial de contaminación como lo son vehículos antiguos o visiblemente contaminantes.

En caso de evidenciarse el incumplimiento de algún requisito evaluado durante el operativo de control (condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes), se impone un comparendo conforme lo establece el Código Nacional de Tránsito, y se genera inmovilización con traslado a patio de tránsito a aquellos vehículos que infringen el siguiente marco normativo:

● Resolución 910 del 5 de junio de 2008 ¨Por el cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del decreto 948 de 1995 y se adoptan disposiciones¨.

● Resolución 1304 de 2012, norma de obligatorio cumplimiento ¨Por la cual se establecen los niveles máximos de emisión y los requisitos ambientales a los que se están sujetas las fuentes móviles del sector de servicio público de transporte terrestre de pasajeros en los sistemas colectivo, masivo e integrado que circulen en el Distrito Capital¨.

Como resultado desde el 2016 hasta el 2021, se han ejecutado operativos para el control de emisiones a las fuentes móviles y se reporta:

TABLA 7. CONTROLES EN VÍA EJECUTADOS 2016-2021

OPERATIVOS CONTROL AMBIENTAL EN VÍA EJECUTADOS AÑOS 2016 A 2021	
Año	**No. Operativos**
2016	1000
2017	1305
2018	2008
2019	2220
2020	504
2021	732

Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte- SDM

Una vez expuesto lo anterior, a continuación nos permitimos relacionar la totalidad de infracciones C.35 “No realizar la revisión tecnicomecánica y de emisiones contaminantes en los plazos establecidos o cuando aún portando los certificados correspondientes, no cumple con las condiciones tecnicomecánicas y de emisiones contaminantes establecidas por la normatividad vigente”, impuestas durante la ejecución de operativos de control ambiental en vía por pruebas de análisis de emisiones contaminantes a fuentes móviles en el periodo comprendido entre el año 2016 y el año 2021:

TABLA 8. RESULTADOS PUESTOS DE CONTROL AMBIENTAL EN VÍA 2016-2021

RESULTADOS OBTENIDOS PUESTOS DE CONTROL AMBIENTAL EN VÌA - INFRACCIÒN C.35 AÑOS 2016-2021	
Año	**Total infracciones C.35**
2016	19334
2017	8991
2018	11631
2019	9264
2020	2438
2021	3183

Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte- SDM

6. Participación de las diferentes comunidades en la puesta en marcha de los Planes Maestros y Divulgación del Plan Maestro de Movilidad

Desde la Oficina de Gestión Social se lideran los procesos de participación ciudadana en algunas de las políticas, planes, programas y proyectos del Sector que son priorizadas, estos procesos de participación ciudadana comprenden ejercicios de información, divulgación, formación y consulta a la ciudadanía y diferentes grupos de valor. A través de estos ejercicios se realiza la priorización de aquellas temáticas que resultan de alto interés e impacto para todas las poblaciones, sectores sociales y comunidades, y ciudadanía en general de Bogotá; resaltando la necesidad de vincular en la gestión institucional los enfoques de derechos, diferencial, de género y territorial, entre las cuales se destacan las siguientes:

Algunas de las acciones que fueron priorizadas durante el año 2022 se relaciona a continuación:

Participación incidente en las estrategias orientadas a la cultura ciudadana, la convivencia y el comportamiento de los actores viales.

- **Proceso de promoción de pasos seguros a nivel e implementación de alternativas de pasos peatonales seguros**. La Oficina de Gestión Social durante el 2022 acompañó el proceso de desmonte de algunos puentes peatonales y alternativas de pasos peatonales seguros con acciones de sensibilización: en algunas jornadas de socialización como prueba piloto de bicicarril en la localidad de Puente Aranda en la Tv 42 entre Cl 6 y Cl 13
- **Procesos de Formación Ciudadana Para la Participación**; estas acciones se relacionan con el eje estratégico de Gestión del conocimiento, el cual tiene una enorme relevancia en tanto la participación incidente y vinculante, en la medida en la que los y las ciudadanas, entre ellos los actores viales, grupos de interés y colectivos sociales, conozcan de manera fiable los elementos estructurantes, la normatividad y los conceptos técnicos propios de la movilidad del Distrito, así como el quehacer de la SDM. Para ello se diseñó, construyó y estructuró estrategias pedagógicas, que permitieran la apropiación de la información por parte de todos los actores involucrados. De la misma manera este componente, está enfocado a la cualificación de la ciudadanía en general, interesada en los temas desarrollados en los módulos pedagógicos: Módulo de seguridad vial, Módulo de movilidad incluyente y accesible, Módulo de Movilidad Sostenible y Módulo de modalidad multimodal.

Participación incidente en estrategias de mitigación de impactos sociales

Estas acciones se relacionan directamente con el Plan Institucional de Participación con el eje 2. Gestión de riesgos sociales y mediación comunitaria. Estas acciones se desarrollan a través de tres componentes, a saber:

Componente 1: *Resolución de conflictos en vía* - Son las acciones que, en el marco de la identificación de problemáticas y soluciones a los conflictos viales, para ello se requiere el reconocimiento de las dinámicas en campo. Estas acciones pueden ser recorridos a escala vecinal o local, levantamiento de información frente a la percepción ciudadana o aquellas actividades derivadas de los procesos de participación generadas en el acompañamiento y gestión social en el ciclo de los proyectos.

Implementación de protocolos de conflictos en vía, son acciones que se desarrollan en el marco de la identificación de conflictos, o situaciones contingentes en la movilidad del distrito, requieren de un proceso de gestión social, orientado a la apertura de canales de participación y resolución de conflictos. Los procedimientos y directrices generales para la atención de estas situaciones están contenidas en el protocolo de prevención y gestión de manifestaciones en vía, desarrollado por la

Oficina de Gestión Social, en articulación con el sector gobierno y seguridad para recibir información general sobre los protocolos de acompañamiento a movilización social.

Componente 2: *Gestión de impactos sociales negativos:* Son las acciones que, en el marco del desarrollo de planes, programas y proyectos liderados por la Secretaría Distrital de Movilidad, requieren acciones que mitiguen impactos socioeconómicos negativos. Estas acciones revisten diversas características, y dependen de las estrategias de gestión social que tengan dichos planes programas o proyectos. Desde la Oficina de Gestión Social (OGS), se viene realizando un proceso de atención social a ciudadanos afectados por el desmonte del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP Provisional, el cual tiene como beneficiarios a los actores del transporte público colectivo que pueden verse afectados con ocasión de la implementación definitiva del Sistema.

Componente 3: *Gestión de atención a Víctimas de Siniestros Viales* Estas acciones se desarrollaron dentro de la implementación del Centro de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales.

Para el eje 2, durante la vigencia 2022 se realizaron: 756 acciones de resolución de conflictos en vía, basados en la mediación, consenso y resolución de situaciones coyunturales que impliquen conflictos en el sistema de movilidad; 9 procesos de gestión de impactos sociales negativos, desarrollando acciones de caracterización, diseño de estrategias de mitigación, ejecución y seguimiento de la implementación de programas generados como resultado de dichos diseños; 29 acciones de gestión de atención a víctimas de siniestros viales, a partir de la construcción de articulaciones entre la SDM y el operador del Centro de Orientación a las Víctimas de Siniestros Viales (ORVI), para un total general de 794 acciones.

Participación incidente en la formulación, implementación y seguimiento a la Política Pública de movilidad.

Desde la Oficina de Gestión Social también se implementó el componente de gestión social de algunos proyectos, entre los cuales se destacan los siguientes:

Barrios Vitales en el año 2022 se adelantaron acciones continuas desde el componente de gestión social de proyectos en los barrios Las Cruces - San Bernardo, El Porvenir, San Carlos y La Victoria, incluyendo acciones de participación ciudadana en todo el ciclo del proyecto: -

Las Cruces - San Bernardo: finalización de la etapa de diseños participativos, en donde se socializó a los actores sociales del barrio los diseños finales y se recibió retroalimentación frente al tipo de mobiliario a instalar en cada uno de los nuevos espacios. Adicionalmente, se realizó proceso de socialización de cambios de sentidos viales en el barrio Las Cruces. Finalmente, se presentó proyecto al Ministerio de Cultura y al Instituto de Patrimonio Cultural con el fin de recibir aprobación para posterior implementación en fase de urbanismo táctico.

El Porvenir: se dio inicio a fase de diseños participativos con los actores sociales del barrio, con el fin de socializar y recibir retroalimentación frente a los diseños propuesta por el componente técnico del proyecto. Se da inicio al proceso de socialización de cambios de sentidos viales para aprobación por parte de la comunidad.

San Carlos: se culmina fase de diagnóstico social con la consolidación del DTS del proyecto, se realiza piloto en el cual aplican instrumentos de medición social y técnicos para el análisis de la zona.

La Victoria: se retoma proyecto con recorrido territorial, identificando proyecto del Acueducto que interfiere con las acciones propuestas por Barrios Vitales, ante lo cual se tiene reunión con el Alcalde local con el fin de identificar potenciales zonas en la localidad para realizar implementación.

Gestión Social de Ciclorrutas, Piloto "Circuitos de cuidado en ámbito escolar": Para el primer trimestre del año 2022, el piloto de circuitos de cuidado en ámbito escolar de la localidad de Kennedy, desarrollo acciones de articulación con la Oficina de Seguridad Vial y la Subdirección de la Bicicleta y Peatón con el fin de incluir acciones que mejoren la señalización del barrio y las conexiones de Ciclorutas en el polígono priorizado. De igual forma, se desarrolló una mesa de seguimiento del piloto con uno de los colegios priorizados con el fin de retroalimentar con la comunidad educativa los hallazgos y alcances del piloto en la zona.

Plan Maestro de Movilidad estrategia de participación: durante la vigencia 2022 se formuló e implementó una estrategia de participación ciudadana que logró incluir aportes de la ciudadanía al Plan de Movilidad Sostenible y Segura, herramienta que entra a reemplazar el actual Plan Maestro de Movilidad. Esta estrategia se desarrolló a través de 9 talleres de co-creación, llevados a cabo en diferentes localidades de la ciudad tanto, por medio de los cuales se dieron a conocer los avances técnicos de la formulación del Plan, y se invitó a la comunidad a reflexionar y debatir sobre los componentes del Plan, así como de los temas relacionados con el mismo y a la construcción conjunta de lo que será la movilidad de la ciudad-región, reconociendo e incorporando los enfoques diferenciales y de género, así como territorial y participativo.

Proyecto de Ecoconducción: Este proyecto consolidó en el año 2022 las etapas 1, 2 y 3, contando ya con una estrategia integral para la ejecución del proyecto de cualificación y calificación de mujeres en oficios no convencionales para el transporte urbano de Bogotá, a través de la formación y certificación de mujeres en el oficio de conductoras de buses. Bogotá con participación de mujeres y financiamiento de AFD.

El contrato de consultoría 2022-1932 fue adjudicado en la fecha del 25 de octubre de 2022 al contratista ANALYTICA MSE SAS BIC, el cual tuvo fecha de inicio de ejecución el 03 de noviembre de 2022 con el objeto contractual de: Desarrollar la estrategia integral para la ejecución del proyecto de cualificación y calificación de mujeres en oficios no convencionales para el transporte urbano de Bogotá, a través de la selección y formación de mujeres en el oficio de operadoras del sistema de transporte público de Bogotá.

Cargue y descargue: para este proyecto se ha venido haciendo un acompañamiento en la estructuración de un piloto de cargue y descargue en horarios no convencionales; se están contactando las empresas para hacer acompañamiento directo y apoyar el suministro de información logística para recolectar los principales indicadores de la operación, ya que estos datos son muy importantes para el desarrollo del proyecto, por medio del análisis de esta información le podremos informar a la ciudadanía en general el esfuerzo que hacen las empresas de logística para abastecer la ciudad, mitigando factores de riesgo para el bienestar de la comunidad como son la contaminación y la congestión vehicular.

Seguridad vial para evitar la siniestralidad, acompañamiento desde Gestión Social: en articulación con la Oficina de Seguridad Vial (OSV), para la estructuración del contenido de información de la ficha de seguimiento en torno a los lineamientos de seguridad vial para evitar la siniestralidad en la ciudad. Para ello se contó con los insumos pertinentes con el apoyo de los Centros Locales de Movilidad, quienes retroalimentaron la información trimestralmente, la cual, se incluirá en la ficha mencionada mediante seguimiento.

7. **Divulgación de los planes maestros a la sociedad.**

La información es una parte fundamental de la participación incidente, ya que con ella la ciudadanía cuenta con datos y las últimas noticias sobre los planes, programas y proyectos del sector movilidad, que terminan siendo herramientas para construir sus opiniones, posturas y argumentos, que terminan dinamizando el diálogo entre la ciudadanía y la entidad. Por este motivo, el Plan Institucional de Participación de la Secretaría Distrital de Movilidad del año 2022 contempló, desde el eje 1 de *Gestión del conocimiento*, el desarrollo de procesos de intercambio y construcción de información veraz, pertinente y actualizada, por medio de diferentes canales de comunicación y participación. Estos canales fueron operativamente diseñados en jornadas de divulgación, de información y de socialización.

En las jornadas de divulgación se dan a conocer los trámites, planes, programas, proyectos y servicios a los que puede acceder la ciudadanía dentro de la entidad, y se promocionan las actividades, espacios y componentes que facilitan una mayor participación incidente de esta. Para la vigencia 2022 se realizaron 1.833 acciones en las diferentes localidades de la ciudad.

Por su lado, en las jornadas de información están dirigidas a un público específico, es decir, a los actores, residentes, habitantes, visitantes y transeúntes de una zona de influencia directa, o de los segmentos viales, a intervenir, y están encaminadas a:

- Brindar una respuesta oportuna frente a una solicitud de la ciudadanía sobre los temas competentes a la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Brindar información sobre las características y dinámicas inherentes a la ejecución de proyectos por parte de la SDM y el sector.
- Informar y sensibilizar a la ciudadanía frente a la usabilidad y consulta de los datos abiertos de la página Web de la Entidad, con el fin de fortalecer sus conocimientos en los temas relacionados a la movilidad y al qué hacer de la SDM, ello amparado en la Directiva 005.
- Informar sobre los cambios y alternativas relacionadas con la movilidad en zonas específicas, a razón de la implantación de proyectos o medidas particulares.
- Para el año 2022 se llevaron a cabo 1.340 acciones en los territorios donde se están desarrollando cambios en los tramos viales.

Finalmente, las jornadas de socialización se refieren a los procesos de gestión a escala local o distrital que tienen como finalidad el desarrollo de escenarios de retroalimentación de las acciones, medidas, proyectos o programas de la SDM. Estas jornadas, pueden ser complementarias de las jornadas de información o divulgación a la ciudadanía, y buscan generar canales de información bidireccionales. Para el año 2022 se realizaron 84 de estas jornadas.

De manera similar, el seguimiento de la ciudadanía a los resultados que la Secretaría Distrital de Movilidad genera a nivel local es fuente de transparencia y abre la gestión pública a la participación de la ciudadanía. En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad implementó durante la vigencia 2022 la estrategia anual de Rendición de Cuentas Locales, un ejercicio que la entidad profundiza por medio de 5 conversatorios nodales y 20 audiencias públicas, una por localidad.

Para el año 2022, a partir de los principios de innovación pública, la estrategia de Rendición de Cuentas tuvo una actualización metodológica que propició un diálogo con la ciudadanía de carácter horizontal, dejando atrás el modelo asambleario, el cual es reconocido principalmente por su verticalidad.

Los conversatorios centraron su atención en velar por mantener una conversación constante con la ciudadanía sobre las temáticas más relevantes para cada grupo de interés de la entidad. Por otro lado, los encuentros feriales se centraron en poner en práctica el principio de horizontalidad en las audiencias públicas de rendición de cuentas, a través de una metodología de café del mundo, donde se brinda a la ciudadanía la información sobre la gestión y las cuentas del sector movilidad de la vigencia inmediatamente anterior, de forma descentralizada y cercana con la ciudadanía.

7. Cuantificación de predios afectados por regularizaciones e implementaciones en cada Plan Maestro.

Para los equipamientos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, que no están sujetos a instrumentos de planeación, se aprobaron 5 estudios de tránsito de los Patios Zonales y Transitorios del SITP donde se verificó la inclusión de los análisis de condiciones de seguridad vial y movilidad en el área adyacente para la situación con proyecto, garantizando técnicamente que el tránsito esperado será atendido al interior del predio, sin generar colas importantes sobre las vías públicas.

En este sentido los predios habilitados para la operación de Patios Zonales y Transitorios son los siguientes:

- Patio Transitorio Suba Gaitana - Carrera 129 No.132-30 (Suba)
- Patio Corpas Calle 158 No.111-50 (Suba)
- Patio Fontibón Escritorio Carrera 134 por CL 22A y 22 C (Fontibón)
- Patio Usme Centro Carrera 14 No.139-64 Sur (Usme)
- Patio El Uval Calle 115 Sur No.81-41 Este (Usme)
- Patio Transitorio Maria Juana Carrera 72B No.12-85 Sur (Ciudad Bolívar)
- Patio Zonal Perdomo Diagonal 48 Sur No.58-86/61-68 (Ciudad Bolívar)
- Patio Transitorio SITP Turquesa Av Boyacá No.3J-21 Sur (Usme)
- Patio E Bus II Usme Carrera 3 No.136-50 Sur (Usme)
- Patio Alimentadores Calle 63 Sur No.80-20 (Bosa)
- Patio Taller Green Móvil Calle 31 No.135 B-20 (Fontibón)
- Patio Perdomo II (La Rolita) Calle 59A SUR # 76A – 82 (Ciudad Bolívar)

8. Articular cada Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión.

TABLA 12. **Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión.**

Meta Plan Maestro		Plan de Desarrollo UNCSAB	
	No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
1. Logística de Movilidad	1	Mantener por encima del 99% la disponibilidad del sistema de semaforización	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
1. Logística de Movilidad	2	Implementar Regulación Semafórica En 95 Intersecciones De La Ciudad	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad

Meta Plan Maestro		Plan de Desarrollo UNCSAB	
	No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
1. Logística de Movilidad	3	Operar 100 % del Sistema Inteligente de Transporte - SIT realizando la renovación de la infraestructura tecnológica necesaria para la operación	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
1. Logística de Movilidad	1	Implementar 5.150 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	2	Realizar el mantenimiento a 400.000 señales verticales de pedestal	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	3	Intervenir 400 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito mantenidos	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	4	Implementar 26.000 señales verticales de pedestal	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	5	Intervenir 800 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas.	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	6	reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal."	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	7	Intervenir 12.000 pasos peatonales	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	8	Demarcar 2.200 km-carril en vía	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	9	Mantener señalizados de manera integral 150 km de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías del área de influencia	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
1. Logística de Movilidad	1	Realizar el 100% de las actividades para mejorar la prestación los servicios prestados por la Entidad a los ciudadanos y partes	7653. Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio del ciudadano en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá
1. Logística de Movilidad	2	Racionalizar ocho(08) trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad.	7653. Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio del ciudadano en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá
1. Logística de Movilidad	1	Implementar 1 estrategia de información constante con la ciudadanía.	7595. Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible
1. Logística de Movilidad	2	Implementar 1 estrategia de formación ciudadana	7595. Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible
1. Logística de Movilidad	3	Implementar 1 estrategia para el fortalecimiento de procesos de consulta y co-gestión participativa	7595. Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible
1. Logística de Movilidad	3	Desarrollar el 100% de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar	7596. Desarrollo de lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá

Meta Plan Maestro		Plan de Desarrollo UNCSAB	
	No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
		diferentes alternativas de solución a las necesidades de movilidad.	
1. Logística de Movilidad	1	Fortalecer y actualizar el 80% de la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación y la continuidad de los servicios institucionales	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	2	Contar con un documento actualizado que sea el hilo conductor, que oriente la transformación digital de la Entidad a través de la construcción de sistemas de información, nuevos servicios digitales, interoperbilidad y mayor interacción con los usuarios y ciudadanos de Bogotá Región.	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	3	Asegurar el 100% de funcionamiento del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional y la disposición de la información de manera accesible, confiable y oportuna.	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	4	Mantener el 97 % de disponibilidad de los Servicios tecnológicos de la SDM	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	5	Desarrollar y fortalecer el 100% de los sistemas de información administrativos de la Entidad para soportar la operación interna administrativa y de gestión institucional.	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	6	Desarrollar y fortalecer el 100% de los sistemas de información misionales y estratégicos a cargo de la OTIC para que sean utilizados como habilitadores en el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales.	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	7	Desarrollar y fortalecer 100% de iniciativas que impulsen la cultura digital, el fortalecimiento organizacional, el teletrabajo y proyectos de innovación con uso de TIC, que solucionen retos y problemáticas en la Secretaría Distrital de Movilidad.	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
1. Logística de Movilidad	8	Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión Seguridad de la Información en la Entidad.	7570. Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá
2. Componente Ambiental	3	Formular e implementar el 100% las acciones de la política pública de movilidad motorizada de cero y baja emisiones	7583. Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C.
2. Componente Ambiental	4	Fortalecer y hacer seguimiento al 100% de las políticas, planes, proyectos en el componente ambiental de movilidad	7583. Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C.
4. Plan de Ordenamiento Logístico	9	Establecer el 100% de las estrategias para el fortalecimiento de las instancias de planeación de la gestión y operación del sistema de movilidad urbano-regional	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
5. Plan de Seguridad Vial	1	Realizar 3000000 De Viajes De Acompañamiento A Niñas, Niños Y Adolescentes De Los Colegios Distritales Con El Proyecto Al Colegio En Bici Durante El Cuatrienio.	7576. Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá

Meta Plan Maestro		Plan de Desarrollo UNCSAB	
	No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
5. Plan de Seguridad Vial	2	Realizar 410.000 viajes de acompañamiento en el proyecto Ciempiés para el cuatrienio	7576. Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá
5. Plan de Seguridad Vial	3	3. Visitar 380 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila	7576. Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá
5. Plan de Seguridad Vial	4	4. Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila.	7576. Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá
5. Plan de Seguridad Vial	4	Mantener en máximo 30% la afectación del tiempo de viaje promedio, para los usuarios de modos motorizados en la infraestructura vial, por efecto de las obras y la implementación de PMT sobre los 14 corredores viales principales-incluidas vías de desvío	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
5. Plan de Seguridad Vial	5	Realizar Seguimiento Al 40 % De Los PMT Autorizados Que Generen Mayor Afectación A Los Usuarios De La Infraestructura Vial, Verificando Que Para Estos Se Promueva De Manera Segura La Configuración De Infraestructura Destinada A Peatones Y Ciclistas	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
5. Plan de Seguridad Vial	6	Incrementar la velocidad en 90 tramos de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías de su área de influencia, a través de medidas de gestión en vía en un 15%	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
5. Plan de Seguridad Vial	7	Realizar 100.000 jornadas de gestión en vía	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
5. Plan de Seguridad Vial	8	Realizar 40 inspecciones de seguridad vial a los puntos más críticos de siniestralidad con el fin de que sean un insumo para la toma de decisiones y/o acciones a realizar	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad
5. Plan de Seguridad Vial	1	1. Realizar 71,705 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	7573. Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte
5. Plan de Seguridad Vial	2	2. Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la siniestralidad en la ciudad	7573. Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte
5. Plan de Seguridad Vial	1	Implementar el 40% del Plan Distrital de Seguridad Vial (adicionales a lo implementado hasta el momento)	7579. Implementación del Plan de Distrital de Seguridad Vial en Bogotá
5. Plan de Seguridad Vial	1	Diseñar y evaluar el 100% de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	7581. Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social
5. Plan de Seguridad Vial	2	Implementar el 100% de las Estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.	7581. Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social
5. Plan de Seguridad Vial	3	Implementar y evaluar el 100% de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas	7581. Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social
5. Plan de Seguridad Vial	4	Ejecutar y evaluar el 100% de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas	7581. Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento

Meta Plan Maestro		Plan de Desarrollo UNCSAB	
	No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
			constructivo y pedagógico del nuevo contrato social
5. Plan de Seguridad Vial	5	Desarrollar el 100% del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad.	7581. Fortalecer la comunicación y la cultura ciudadana para la movilidad como elemento constructivo y pedagógico del nuevo contrato social
5. Plan de Seguridad Vial	1	Consolidar 1 servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos.	7907. Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá
5. Plan de Seguridad Vial	2	Implementar el 100 por ciento de las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan con las situaciones generadas por los siniestros viales.	7907. Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá
6. Transporte Público	1	Formular e implementar el 100% las acciones de seguimiento de la experiencia de viaje del usuario y prestador del servicio de transporte público individual	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
6. Transporte Público	2	Realizar el 100% de las acciones para hacer seguimiento al cumplimiento de los lineamientos de política de transporte público individual	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
6. Transporte Público	6	Implementar el 100% las acciones para el mejoramiento de la calidad del transporte público	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
6. Transporte Público	7	Acompañar 100% los proyectos de infraestructura vial y equipamientos de transporte del sistema de movilidad	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
6. Transporte Público	8	Implementar el 100% las acciones del Plan de Movilidad Accesible	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
7. Transporte No Motorizado	1	Realizar seguimiento 100% las acciones de la política pública de la bicicleta	7583. Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C.
7. Transporte No Motorizado	2	Gestionar la implementación de un (1) Sistema de Bicicleta Pública (compartida)	7583. Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C.
7. Transporte No Motorizado	5	Ejecutar el 100% de acciones de fomento para mejorar la experiencia de viaje del peatón	7583. Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C.
7. Transporte No Motorizado	6	Impulsar el 100% las acciones para adelantar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad	7583. Implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá D.C.
8. Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	1	"Desarrollar el 100% de las acciones que permitan implementar una política	7596. Desarrollo de lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá
8. Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	2	Diseñar e implementar el 100% de las nuevas fuentes de fondeo para el SITP y el Sector Movilidad.	7596. Desarrollo de lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá

Meta Plan Maestro		Plan de Desarrollo UNCSAB	
	No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
8. Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	3	Formular e implementar el 100% las estrategias de la gestión de la demanda de transporte que fomenten el uso eficiente de los vehículos privados	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región
9. Infraestructura Vial	10	Implementar 56 km de ciclorruta en calzada	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad
9. Infraestructura Vial	11	Realizar el mantenimiento a 20 km de ciclo-infraestructura	7587. Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad 2022

Base de datos grupo técnico del Plan Maestro

Tabla 13. Grupo técnico Plan Maestro

Nombre	Profesión	Cargo	Teléfono	Email
Julieth Rojas Betancour	Administradora de Empresas	Jefe Oficina Asesora de Planeación Institucional	3649400 Ext. 4401	jrojas@movilidadbogota.gov.co
Oscar Julián Gómez	Ingeniero Civil	Subsecretario de Política de Movilidad	3649400 Ext. 8101	ogomez@movilidadbogota.gov.co
Susana Morales Pinilla	Arquitecta	Directora de Planeación de la Movilidad	3649400 Ext. 8201	smoralesp@movilidadbogota.gov.co
Santiago Chacón Matiz	Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos	Contratista DPM- SDM	3649400 Ext. 8206	schacon@movilidadbogota.gov.co

Fuente: Oficina Asesora de Planeación Institucional – Secretaría Distrital de Movilidad.