



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

# Informe de Seguimiento Plan Maestro de Movilidad Acuerdo 223 de 2006 Secretaría Distrital 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	6
3. METAS FIJADAS POR PLAN MAESTRO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2021, FRENTE A METAS CUMPLIDAS DEL PLAN MAESTRO EN DICHA VIGENCIA.	8
3.1. TAREAS INCLUIDAS EN EL PLAN MAESTRO, NO REFERIDAS COMO METAS.	13
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.	38
4.1. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA VIGENCIA FISCAL 2021, EN TÉRMINOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA.	50
5. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES MAESTROS Y ESTRATEGIAS QUE SE HAN IMPLEMENTADO PARA SUPERARLAS.	54
6. 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
7. PARTICIPACIÓN DE LAS DIFERENTES COMUNIDADES EN LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES MAESTROS Y DIVULGACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	74
8. DIVULGACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS A LA SOCIEDAD.	78
9. CUANTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR REGULARIZACIONES E IMPLEMENTACIONES EN CADA PLAN MAESTRO.	87
10. ARTICULAR CADA PLAN MAESTRO, PLAN DE ACCIÓN, PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL Y PROYECTOS DE INVERSIÓN.	87
11. BASE DE DATOS GRUPO TÉCNICO DEL PLAN MAESTRO	94

## Índice de Tablas

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	6
3. METAS FIJADAS POR PLAN MAESTRO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2021, FRENTE A METAS CUMPLIDAS DEL PLAN MAESTRO EN DICHA VIGENCIA.	8
3.1. TAREAS INCLUIDAS EN EL PLAN MAESTRO, NO REFERIDAS COMO METAS.	13
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.	38
4.1. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA VIGENCIA FISCAL 2021, EN TÉRMINOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA.	50
5. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES MAESTROS Y ESTRATEGIAS QUE SE HAN IMPLEMENTADO PARA SUPERARLAS.	54
6. 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
7. PARTICIPACIÓN DE LAS DIFERENTES COMUNIDADES EN LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES MAESTROS Y DIVULGACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	74
8. DIVULGACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS A LA SOCIEDAD.	78
9. CUANTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR REGULARIZACIONES E IMPLEMENTACIONES EN CADA PLAN MAESTRO.	87
10. ARTICULAR CADA PLAN MAESTRO, PLAN DE ACCIÓN, PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL Y PROYECTOS DE INVERSIÓN.	87
11. BASE DE DATOS GRUPO TÉCNICO DEL PLAN MAESTRO	94

## 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

No.	Proyecto de inversión	Recursos asignados 2021 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2021 (En Precios Constantes)
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

No.	Proyecto de inversión	Recursos asignados 2021 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2021 (En Precios Constantes)
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 relacionan 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

No.	Proyecto de inversión	Presupuesto Proyectado	Presupuesto disponible
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

No.	Proyecto de inversión	Presupuesto Proyectado	Presupuesto disponible
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 2021D

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 Secretaría Distrital de Movilidad 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 2021, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.**

Logística de Movilidad		
Meta fijada para la vigencia 2021	Meta cumplida vigencia 2021	Cronograma
P.7570_ Fortalecer y actualizar 30 % la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación y la continuidad de los servicios institucionales.	30%	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, inter_operabilidad 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.	99.69%	Enero-diciembre
P.7578_ Implementar regulación semafórica en 12 intersecciones de la ciudad	12	Enero-diciembre
P.7578_ Operar 15 % del sistema inteligente de transporte - SIT realizando la renovación de la infraestructura tecnológica necesaria para la operación	15%	Enero-diciembre
P.7587_ Implementar 1.325 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado	1.325	Enero-diciembre
P.7587_ Realizar mantenimiento a 161.198 señales verticales de pedestal	161.198	Enero-diciembre
P.7587_ Intervenir 119 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	119	Enero-diciembre
P.7587_ Implementar 8935 señales verticales de pedestal	8935	Enero-diciembre
P.7587_ Intervenir 198 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	198	Enero-diciembre
P.7587_ Desarrollar 1 proyecto de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal	1	Enero-diciembre
P.7587_ Intervenir 2246 pasos peatonales	2246	Enero-diciembre
P.7587_ Demarcar 371 Km - Carril en vía	371,14	Enero-diciembre
P.7587_ Mantener señalizados de manera integral 35 km de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías del área de influencia	34,61	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
<b>Componente Ambiental</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
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_ Fortalecer y hacer seguimiento al 34 % de las políticas, planes, proyectos de movilidad en el componente ambiental	34%	Enero-diciembre
<b>Plan de Ordenamiento Logístico</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>

P.7588_ Establecer el 30 % de las estrategias para el fortalecimiento de las instancias de planeación, gestión y operación del sistema de movilidad urbano- regional	30%	Enero-diciembre
<b>Plan de Seguridad Vial</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
P.7573_ Realizar 21.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	22.205	Enero-diciembre
P.7573_ Realizar 1.571 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la siniestralidad en la ciudad.	1.584	Enero-diciembre
P.7576_ Realizar 244.396 de viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto al colegio en bici durante el cuatrienio.	244.396	Enero-diciembre
P.7576_ Realizar 109.434 Viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto ciempiés para el cuatrienio.	109.434	Enero-diciembre
P. 7576_3. Visitar 60 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila	60	Enero-diciembre
P. 7576_ 4. Realizar el control de 4.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila.	4.000	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	47,18%	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 52.200 jornadas de gestión en vía	52.774	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_ 1. Consolidar 1 servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos.	1	Junio-diciembre
P. 7907_ 2. 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%	Junio-diciembre
<b>Transporte Público</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
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 30 % de las acciones del plan de movilidad accesible	30%	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
<b>Transporte No Motorizado</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
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
<b>Infraestructura Vial</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
P.7587_ Implementar 16.42 Km de ciclorruta en calzada	16,42	Enero-diciembre
P.7587_ Realizar el mantenimiento a 3.66 km de ciclo-infraestructura	3,66	Enero-diciembre
<b>Componente Institucional</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>

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	98%	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 10% de la infraestructura física de las sedes de la SDM.	10%	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 1,8 instrumentos archivísticos existentes y actualizados en la secretaría distrital de movilidad	1,8	Enero-diciembre
P.7574_ Tercerizar el 27% de la custodia del archivo documental correspondiente al fondo acumulado de la SDM.	27%	Enero-diciembre
P.7574_ Organizar y digitalizar el 21 % de los archivos documentales de la SDM de acuerdo a las TRD o TVD.	21%	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
P.7593_ Fallar el 70 % de las investigaciones administrativas y de los procesos contravencionales con vencimiento en la vigencia.	80,27%	Enero-diciembre
<b>Plan de Ordenamiento de Estacionamientos</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
P.7588_ Formular e implementar el 33 % las estrategias de la gestión de la demanda de transporte que fomenten el uso eficiente de los vehículos privados	33%	Enero-diciembre

P.7596_ Desarrollar El 15 % de las acciones que permitan implementar una política tarifaria más incluyente y sostenible	15%	Enero-diciembre
<b>Logística de Movilidad</b>		
<b>Meta fijada para la vigencia 2021</b>	<b>Meta cumplida vigencia 2021</b>	<b>Cronograma</b>
P.7596 _Desarrollar el 12.5% de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar diferentes alternativas de solución a las necesidades de movilidad.	12.5%	Enero-diciembre

Fuente: Planes Operativos Anuales, 2021.

### 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. En este sentido, 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 establecen los indicadores del PMM, con corte a diciembre de 2020, los cuales son obtenidos mediante la encuesta de movilidad 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	

**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 a partir de los componentes troncal, zonal y alimentación.

**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 PÚBLICO	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

**OBSERVACIONES**

Fuente: RTO-SIM. Corte: 31 de diciembre de cada año. Cálculos: DIM-SDM. Nota: Vehículos de TPC y TM con TO vigente. Desde 2021-12 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

**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 a 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**

**I4 PONDERADO**

	MV ARTERIAL	MV INTERM	MV LOCAL	I4 PONDERADO
2004	0,4861	0,0000	-0,1250	0,09106
2005	0,3889	0,0000	0,0000	0,07279
2006	0,4861	0,0000	0,0000	0,09149
2007	0,5139	0,0000	0,0583	0,12798
2008	0,5244	0,1184	-0,0809	0,13222
2009	0,5649	0,1475	-0,0500	0,14850
2010	0,5487	0,1338	-0,0318	0,14360
2011	0,5969	0,0480	-0,1890	0,11644
2012	0,5526	0,3864	-0,1407	0,19671
2013	0,5875	0,3653	0,0000	0,21790
2014	0,6128	0,4111	0,0000	0,21356
2015	0,5821	0,3428	0,1211	0,32790
2016	0,6528	0,4722	0,0000	0,23607
2017	ND	ND	ND	ND
2018	0,5139	0,4444	0,2639	0,37019
2019	0,5000	0,4028	0,2500	0,34809
2020	0,3631	0,3662	0,2019	0,28134
2021	0,1092	0,1776	0,1904	0,16908

#### OBSERVACIONES

Fuente: Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano –SIGIDU, corte a 30 de junio de 2021

**PERIODICIDAD:**

ANUALI

**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 100000 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

**OBSERVACIONES**

Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2021

**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
2016	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

#### 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	18
<b>Estrategias</b>		
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 internas, 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
<b>% EJEC ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO:</b>		<b>80%</b>

#### 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 % 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
2016	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
2016	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

**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
2016	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 Tabla 6, 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**

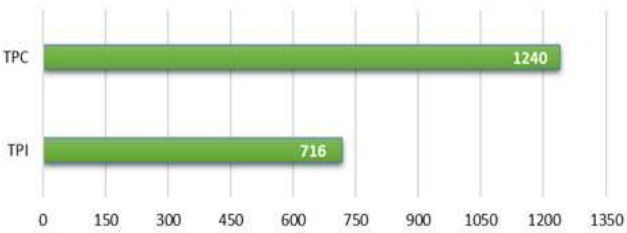
Artículo	Cumplido	Observación
<p>Artículo 11. De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios de los corredores especializados de carga.</li> <li>• Proyectos de intersecciones.</li> <li>• Implementación de corredores para ciclorrutas.</li> </ul>	<p>Entre los proyectos llevados a cabo durante el 2021, se destacan: i) Evaluación y priorización de proyectos de transporte público en el marco del CONPES 4034/21; ii) Evaluación y priorización de proyectos de transporte en el marco de la revisión general del POT; iii) optimización de la oferta futura de transporte del borde occidental; iv) evaluación de proyectos de regalías y de APP (en conjunto con el IDU); vi) evaluación preliminar de posibles carriles vehiculares de alta ocupación; vii) Barrio vital San Felipe (analizando el impacto en la movilidad en los diferentes modos de transporte, desde niveles de modelación microscópica y macroscópica); y viii) actualización de la estimación de demanda de los Cables (San Cristóbal, Usaquén y Potosí). Las modelaciones definieron, en términos de desempeño e impacto, las intervenciones más adecuadas y su prioridad de implementación.</p> <p>Además de los proyectos mencionados, se acompañó la fase de estudios de tránsito y transporte de los siguientes proyectos: i) Corredor Férreo Norte; ii) Regiotram de Occidente; iii) Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB); iv) Expansión Metro de Bogotá (acompañamiento al proceso de escenarios de evaluación de las alternativas de expansión del sistema Metro de Bogotá); v) Ciclo Alameda Medio Milenio (CAMM).</p> <p>El grupo de modelación realizó seguimiento constante de la evolución de los índices de movilidad de los principales modos de transporte de la ciudad durante el periodo de disrupción de los patrones de viaje que se presentaban de forma previa a la pandemia causada por el COVID-19. Esto se utilizó para plantear análisis de proyecciones a corto plazo que apoyó la toma de decisiones relacionadas con la gestión de la situación de la emergencia sanitaria de la ciudad.</p> <p><b>Estudios de Tránsito:</b> Durante este período se radicaron 113 Estudios de Tránsito, 45 Estudios de Demanda y Atención de Usuarios y 4 Análisis de Movilidad. Se emitió concepto de observaciones sobre la revisión de 76 Estudios de Tránsito, 18 Estudios de Demanda y Atención de Usuarios y 3 Análisis de Movilidad radicados. Se aprobaron 28 Estudios de Tránsito, correspondientes a 14 Estudios para Patios Zonales del SITP, 4 Planes Parciales y 10 Planes Complementarios. Se aprobaron 25 Estudios de Demanda y Atención de Usuarios y 1 Análisis de Movilidad. Con la entrada en vigencia de la Resolución 081 de 2021 "Por medio del cual se definen las tarifas por concepto de derechos de tránsito en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones, a 31 de diciembre se recaudó un total de \$124.463.824 en el año.</p> <p><b>Auditorías de Seguridad Vial:</b> Se realizaron tres (3) Auditorías de Seguridad Vial (ASV) sobre proyectos de desarrollo de malla vial</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>(Infraestructura peatonal de la Av. Bosa entre Av. Ciudad de Cali y Av. Tintal, Av. Guayacanes y Avenida San Antonio entre Av. Boyacá y Carrera 54D), obteniendo 100% de receptividad frente a los hallazgos fruto de las auditorías por parte de los entes gestores de las medidas, acatando y modificando dichos proyectos. Se apoyó en la ejecución de dos (2) Inspecciones de Seguridad Vial (Av. Boyacá entre Calle 69B y Calle 73A; Av. Calle 72 entre Carrera 70F y Carrera 73A sobre la infraestructura de paraderos del SITP.</p> <p><b>Análisis de las condiciones de infraestructura:</b> Se emitieron 220 conceptos del uso exclusivo de bahías en malla vial. Se revisaron para el proyecto de Estacionamiento Pago en vía 397 segmentos viales (alrededor de 3100 cupos). Participación en las acciones para la priorización de la atención de fallas puntuales en la infraestructura, mostrando un avance del 100 % en la atención del Plan de Choque 2021-2022.</p>
<p>Artículo 21 De los proyectos en transporte público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad del SITP.</li> <li>• Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario.</li> <li>• Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo.</li> <li>• Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.</li> <li>• Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP.</li> <li>• Apoyo técnico a la STT para adelantar las</li> </ul>	<p><b>Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):</b> En articulación con TMSA, se finalizó el proceso de desmonte del SITP provisional (116 rutas), y se implementaron 85 rutas del SITP zonal; rutas nuevas con mejoras operacionales. Sumado a lo anterior, se expidió el Decreto 577 de 2021 con el cual se toman medidas para la migración definitiva del SITP provisional al SITP zonal.</p> <p><b>Cables:</b> Se actualizó el estudio de demanda, y se realizaron ajustes para la factibilidad de los estudios y diseños para el cable de San Cristóbal. Para los cables de Potosí y Santa Cecilia en Usaquén, así como para el cable de Santa Fe, se realizó el acompañamiento para el desarrollo de los estudios de demanda.</p> <p><b>Carriles preferenciales:</b> Se implementó en coordinación de otras áreas de la SDM, la estrategia pedagógica denominada “<i>Échale ojo a los carriles preferenciales</i>”. En conjunto con la Subdirección de control al tránsito y al transporte, se definió el Plan de Control y Fiscalización para el respeto de los corredores y la viabilización de los corredores de la Calle 80 entre el Puente de Guadua y el Portal 80 (3 km) y Carrera 13 entre Calle 67 y Calle 19 (4 km).</p> <p><b>Accesibilidad:</b> En el marco de la Resolución 269 de 2020, se implementó la mesa técnica de paraderos (acompañamiento de TMSA, IDU y DADEP), donde se estableció el plan de priorización de paraderos existentes del SITP zonal para su adecuación bajo condiciones de accesibilidad. Se realizó el seguimiento a la implementación de 264 paraderos accesibles mediante el convenio IDU-TM, así como el seguimiento al desarrollo de los prototipos de los nuevos paraderos con pantalla (3404 adecuaciones de zonas duras) que se empezaran a implementar a partir del año 2022 bajo la nueva concesión del DADEP.</p> <p><b>Complejos de Integración Modal:</b> Se expidió el Decreto 046 de 2021 para reconocer los Complejos de Integración Modal (CIM) como Infraestructura nueva para minimizar la congestión, por lo que se habilitó el cobro de precios públicos a los usuarios que utilicen esta infraestructura, y se estipuló que estas infraestructuras deben estar habilitadas como Terminales de Transporte en caso en que se integren servicios de transporte intermunicipal. Se suscribió el Convenio Interadministrativo 2493 de 2021, entre la SDM, el IDU, TMSA y TTSA, para la aprobación de factibilidad, adjudicación, ejecución y liquidación del contrato de concesión que se derive de la estructuración técnica, financiera y legal bajo el esquema de asociación público-privada de iniciativa privada, de los proyectos CIM 80 y CIM Norte.</p>

Artículo	Cumplido	Observación
	<p>gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.</p>	<p><b>Transporte Intermunicipal:</b> Se optimizó la operación del 8.7% de las rutas intermunicipales de corta distancia, por medio del ajuste de trazado e instalación de paraderos de las rutas del corredor vía Choachí (Resolución 67110 de 2021), y la adición de un recorrido en el corredor de la Calle 13 para garantizar la prestación del servicio de transporte público formal entre los Barrios Planadas y Porvenir del Municipio de Mosquera hasta el Portal Dorado en Bogotá (Resolución 173156 de 2021). Se aclaró la restricción de circulación de los vehículos de transporte intermunicipal de la ruta Sibaté – Bogotá (Resolución 67119 de 2021). Se realizaron mesas de trabajo con la Secretaría de Movilidad de Soacha, la Gobernación de Cundinamarca, el Ministerio de Transporte, y TransMilenio S.A. y se participó en el comité coordinador del convenio 1100100-004-2013, todo con el fin de evaluar medidas de mejoramiento para la prestación del servicio entre Soacha y Bogotá.</p> <p><b>Tricimóviles:</b> Se realizaron 10 mesas de trabajo con los representantes de las agremiaciones de Tricimóviles para conocer las necesidades de la población a raíz de la pandemia y para dar a conocer los resultados de la consultoría realizada desde la SDM. Se coordinaron 5 jornadas de prevención y sensibilización y 7 operativos de control con la Secretaría Distrital de Seguridad, Migración Colombia, Policía Nacional, Alcaldía local, para dar a conocer a los conductores de tricimóviles el cumplimiento de las normas de tránsito y sancionar a los infractores.</p> <p>Con el apoyo de la Cámara de Comercio de Bogotá, capacitamos el 30% del total de gerentes y representantes de las organizaciones de bicitaxismo, en “pasos para la creación de empresa”. Se capacitaron 156 conductores en seguridad vial, sostenibilidad y cultura para la movilidad entre septiembre y noviembre de 2021. Con la OTIC se definieron aspectos técnicos y requerimientos para el desarrollo de la plataforma tecnológica de tricimóviles. Para mitigar el impacto de la renovación tecnológica de la flota, se estableció contacto con Fenalco, Corporación Minuto de Dios, Banco Mundo Mujer y Ecotriciclos en búsqueda de líneas de crédito con tasas preferenciales y de fácil acceso para el gremio de bicitaxismo.</p> <p><b>Interoperabilidad:</b> En compañía de TMSA y la Empresa Metro, se emitió la recomendación de la SDM en cuanto a los medios de pago, el método de gestión, los estándares y requerimientos para su desarrollo de alto nivel, con el fin de alinear el Sistema Interoperable de Recaudo con las disposiciones del Ministerio de Transporte que fueron recientemente publicadas mediante la Resolución 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021.</p> <p><b>Ilegalidad:</b> Se desarrollaron actividades de pedagogía y comunicación, con la definición de dos puntos piloto para implementar y se realizaron trabajos de acercamiento a la comunidad y a líderes en las localidades, en este proceso se contó con el apoyo de las alcaldías locales de Suba y Bosa.</p> <p>Se desarrollaron actividades de fortalecimiento de operativos de control en vía para transporte ilegal, principalmente contra las rutas del SITP Provisional que prestaron servicios sin autorización durante el proceso del desmonte; adicionalmente, se realizó la coordinación para futuros operativos con apoyo de MEBOG y la Secretaría de Seguridad en los puntos en donde se presentan problemas de orden público asociados a transporte ilegal (estos operativos iniciarán en 2022).</p> <p><b>Operadora Pública:</b> El Acuerdo Distrital 761 de 2020 por medio del cual se establece el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, autorizó la creación de la Operadora Distrital de Transporte como una herramienta para complementar la red del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. Resultado de ello el pasado 27 de Mayo de 2021, la Administración Distrital autoriza su constitución por medio del Decreto Distrital 188 de 2021. A la fecha la Operadora se encuentra en su fase preoperativa y se espera inicie su implementación en agosto del presente año. Se realizó una convocatoria a 450 mujeres para capacitarse en eco conducción y recategorización licencia.</p> <p><b>Fondo estabilización tarifaria FET:</b> Se realizaron tres comités de seguimiento al FET en los cuales se revisó el comportamiento de los indicadores de gestión de la oferta y de gestión de la demanda del SITP verificando el uso eficiente de los recursos destinados y su impacto en la calidad del servicio percibido por los usuarios. Adicionalmente, se avanzó en la preparación de la Entidad para la llegada del presupuesto en el 2023.</p>
<p>Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi.</li> </ul>	<p><b>Transporte Público Individual:</b> Se remitió al Ministerio de Transporte propuesta de modificación del Decreto 1079 de 2015 para la modernización del servicio mediante plataformas tecnológicas. Se expidió el Decreto 013 de 2021 para la regulación de tarifas y el Decreto 251 de 2021 para definir los requisitos para el ingreso de vehículos en Bogotá por reposición. Durante el mes de agosto se realizaron 6 actividades con participación de conductores, representantes de empresas y Secretarías de Cultura y Mujer, para dar reconocimiento a la labor de los conductores y fomentar las buenas prácticas, dando cumplimiento al Acuerdo Concejo 606 de 2015. Se consolidaron las relaciones con representantes de empresas, propietarios y conductores con un enfoque de participación y co-creación, para avanzar en la formulación de propuestas y el desarrollo de proyectos que promuevan la mejora en la competitividad del servicio de taxi de la ciudad. Se presentaron las cifras de actividades de control en tránsito y transporte sobre la ilegalidad. Se actualizó el minisite de taxi y se generaron piezas comunicativas en línea con la estrategia <i>sivoyentaxi</i>. Se definió un modelo de calidad del servicio de cara al usuario. Se realizó el diagnóstico y evaluación de 50 zonas amarillas existentes en la ciudad, y se avanza en la consultoría a través del Banco Mundial para la definición de una estrategia de administración de estas. En conjunto con la DIM se realizó un plan de trabajo para impulsar el ascenso tecnológico de los vehículos de taxi.</p>
<p>Artículo 25 Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen</li> </ul>	<p>Se atendió las solicitudes de desintegración física de parque automotor, tanto de transporte público colectivo como individual.</p> <p>se consolidó la siguiente información respecto a los <b>1.956</b> vehículos desintegrados en la vigencia:</p> <p>GRÁFICA No. 10 VEHÍCULOS DESINTEGRADOS T.P.2020</p>  <p>GRÁFICA No. 11 VEHÍCULOS DESINTEGRADOS POR MOVILIDAD 2020 - SCITP TPC:</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p style="text-align: center;"><b>N° VEHICULOS POR MODALIDAD</b></p>  <p style="text-align: center;">Transporte Público Colectivo TPI: Transporte Público Individual</p>
<p>Artículo 28 Proyectos transporte no motorizado</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de Redes peatonales</li> <li>• Optimización de la red de ciclorutas</li> </ul>	<p><b>Bicicleta</b></p> <p><b>Política Pública Bici:</b> Adopción CONPES 015 Política Pública de la Bicicleta para Bogotá, con el objetivo de mejorar entre el 2021-2039 las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta, a través de cinco objetivos específicos: “Más seguridad personal”, “Mayor seguridad vial”, “Más y mejores viajes en bicicleta”, “Más bici para todas y todos” y “Bogotá polo productor de la bicicleta”.</p> <p><b>Infraestructura:</b> Se adelantó la factibilidad para 15.9 km de nuevas ciclorrutas, seguimiento a la implementación de ciclovías temporales con 18 km en operación. Adicionalmente, se realizó la inspección a 584 km de la red de ciclorrutas existentes.</p> <p><b>Cicloparqueaderos:</b> Expedición del Decreto 91 de 2021 para la reglamentación del Acuerdo 780 de 2020 (Incentivos para la reactivación económica - Plan Marshall), así mismo se logró la aprobación del Acuerdo 794 de 2021 (Lineamientos para incentivar la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas) y su reglamentación a través de la Resolución Conjunta 001 de 2021. Adicionalmente se sancionó el Decreto 058 de 2021, por el cual se modificó el Decreto 200 de 2019 para reglamentar la instalación temporal de mobiliario tipo cicloparqueadero en antejardines.</p> <p>22.720 cupos de cicloparqueaderos gestionados (19.266 en infraestructura pública y 3.454 en infraestructura privada). Por lo tanto, se cuenta con un total de 48.505 cupos de cicloparqueaderos (22.720 cupos-2021, 15.55-otras vigencias, 10.230-registrados en línea base de entidades públicas y cicloparqueaderos temporales). De los cuales se certificaron 4.429 cupos y 60 cicloparqueaderos recibieron sellos Oro o Plata.</p> <p><b>Sistema de bicicletas compartidas (SBC):</b> Adjudicación de la licitación pública No. SDM-LP-101-2021, cuyo objeto es “<i>Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para desarrollar la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad – Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC), sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad</i>”.</p> <p><b>Peatones</b></p> <p>Se realizaron 28 intervenciones en el marco de Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal, 53 tramos prediseñados para ser intervenidos como Andenes Emergentes y/o Pasos Seguros. Se dio inicio a</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>las gestiones en la operación de la Unidad de Mantenimiento Peatonal (UMP) con acciones de mejoramiento de las condiciones de infraestructura peatonal. Se conmemoró el día del peatón el 14 de noviembre con actividades de pedagogía y demarcaciones en el espacio público, en cinco estaciones ubicadas en la Calle 36, Calle 45, Calle 53, Calle 60 y Calle 72. Las demarcaciones no permanentes con tiza hicieron alusión a las actividades que a diario se pueden lograr a pie en la ciudad y los beneficios que esto tiene en la salud personal y en el tejido social, entre tanto, en la intersección de la calle 72 se intervinieron con pintura semi permanente las isletas y refugios peatonales con el fin de hacer más atractivo y agradable el espacio peatonal y recordarles a los otros usuarios el respeto que el peatón merece.</p>
<p>Artículo 29 Iniciativas complementarias. (Transporte no motorizado)</p>		<p><b>Promoción, participación y seguridad:</b> Desarrollo del Día Mundial de la bicicleta en donde se entregaron 300 candados para bicicletas a mujeres ciclistas, se realizó la XIV Semana de la Bicicleta (109 actividades con la participación de 25 entidades públicas, 5 municipios, 9 empresas privadas, 35 colectivos, 5 universidades y Consejos Locales de la Bicicleta), 20 campañas, 50 actividades en campo, 16 rodadas, 23 Webinar con la participación de 98.000 asistentes. Así mismo se llevó a cabo la instalación del Consejo Distrital de la Bicicleta y su tercera sesión ordinaria.</p> <p><b>Micromovilidad</b> En el marco del Acuerdo 811 de 2021, se expidieron: la Resolución SDM No. 86572 de 2021 (Adopción del protocolo para aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de micromovilidad), la Resolución SDM No. 93495 de 2021 (Reglamentación servicio de vehículos de movilidad individual) y la Resolución SDA No. 03815 de 2021 (Publicidad exterior visual del sistema de movilidad individual), con el fin de articular y reglamentar la micromovilidad en la ciudad.</p> <p>Publicación de la Circular 11 de 2021 "Lineamientos para la expedición de permisos temporales de alquiler de vehículos de micromovilidad de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 073 de 2021, en el marco de la situación excepcional de emergencia sanitaria por el COVID-19."</p>
<p>Artículo 35 De los proyectos de Ordenamiento Logístico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.</li> <li>• 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.</li> <li>• Promover la conformación de</li> </ul>	<p>Culminó el contrato 2019-1816 por medio del cual se actualizó la información del transporte de carga. En junio la SDM, SDA y FDN suscribieron el contrato 2021-2470 para modernización y reducción de emisiones del parque automotor de carga con tecnologías baja o cero emisiones. Se expidió el Decreto 546 de 2121, que crea la excepción a la restricción establecida en el Decreto 077 de 2020 para los sábados-vehículos de hasta 3,5 ton, registrados en RUNT con combustible Gas-Gasolina y que cumplan condiciones SDA.</p> <p>Bogotá ganó financiación de 120.000EUR de la Iniciativa Internacional del Clima (IKI), para el piloto "Evaluación de alternativas de desconsolidación utilizando vehículos de cero emisiones para la distribución de última milla de paquetes en tres zonas de Bogotá". Se implementó la Resolución 67603 de 2021, para el piloto de cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales en la localidad de Fontibón.</p> <p>Se estructuró piloto con el BID y Logyca, para realizar el diagnóstico de las operaciones de comercio electrónico de última milla. Piloto con 4 empresas para distribución de mercancías en bici. Se recorrieron más de 12.000km en vehículos con asistencia eléctrica, evitando generación de 1.97 ton de CO2. Se aumentó hasta el 67% en la cantidad de entregas realizadas por hora y en diciembre de 2021 se inició la operación de la 2a fase del piloto bajo el</p>

Artículo	Cumplido	Observación
	<p>terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías.</li> </ul>	<p>modelo de Plataforma colaborativa de cross-docking y estrategia de recarga con paneles solares.</p> <p><b>Redes Empresariales</b> <b>Red de Logística Urbana:</b> Vinculación de 28 nuevas empresas, para un total de 199 miembros. 7 charlas en el ciclo de Encuentros #EnCargate, con más de 550 asistentes. Se institucionalizó el “Conversatorio Muévete con Carga” y 10 empresas en el Reconocimiento Excelencia Logística 2021 de las cuales 5 fueron galardonadas.</p>
<p>Artículo 58 De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad (...).</li> <li>• Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades.</li> <li>• Implementar una red de estacionamientos en vía (...).</li> <li>• Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores (...).</li> <li>• Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (...).</li> <li>• Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos (...).</li> </ul>	<p>Mediante el Decreto 2 de 2021 se modificó el horario de pico y placa los días hábiles entre las 6 y 21 horas. Se incluyó la restricción de los puentes festivos (PyP Regional). Expedición de la Resolución 173157 de 2021 sobre las condiciones de intercambio de información en la inscripción de vehículos con una ocupación de tres (3) (movilidad compartida). 2.705.784 registros de excepción al pico y placa por alta ocupación. 528.766 vehículos diferentes se han registrado en el portal de la SDM. Se lanzó el piloto “¡Mídele la congestión a Bogotá!”, con 3 pilotos para poner a prueba soluciones tecnológicas para la gestión de cobros por externalidades.</p> <p>Se revisaron condiciones operacionales de Valet Parking y ajustó fórmula y protocolo para el cobro en 2022. Con la U. Berkeley se logró análisis de gestión de la demanda para motos (13.784 encuestas). Se otorgaron 40.917 permisos de pico y placa solidario con recaudo de \$26.223.699.300. Ejecución Convenio 313 de 2021 con TTSA para la estructuración del diseño de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía pública en la ciudad. Se dió inicio al contrato 2021-2470 con TTSA 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.</p> <p><b>Estacionamiento en vía:</b></p> <p>Se trabajó en la estructuración del proyecto de EEV para el lanzamiento de 1000 estacionamientos en una prueba piloto en el mes de noviembre en Chapinero.</p> <p>En el mes de octubre de 2021 se suscribió el contrato interadministrativo 2021-2470, entre la Terminal de Transporte S.A. y la SDM, con la finalidad de dar inicio a la operación pública del estacionamiento en vía para la ciudad.</p> <p>Inició operación el 2 de noviembre de 2021 la primera zona de estacionamiento en vía.</p>

Artículo	Cumplido	Observación
<p>Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.</li> </ul>	<p><b>Articulación regional:</b> Por medio del Documento CONPES 4034/21 se actualizó la visión de movilidad, con un sistema urbano y regional de pasajeros integrado, interoperable e intermodal, que prioriza los medios de transporte sostenibles en Bogotá Cundinamarca.</p> <p>Para el convenio de Regiotram del Norte se realizó en diciembre de 2021 la adición al contrato de consultoría por parte del IDU y la Gobernación de Cundinamarca, para lograr llevar este proyecto a factibilidad y así hacerlo idóneo para buscar la cofinanciación por parte del Gobierno Nacional. Por su parte en el convenio de Regiotram de Occidente que se encuentra en la etapa de preconstrucción, se adelantan los estudios para lograr la integración física con el SITP.</p> <p>Se firmó el convenio interinstitucional SDM 2020-1925 con la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional, el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio S.A. para la integración del Regiotram de Occidente el SITP de Bogotá</p> <p>Se avanzó en la ejecución y seguimiento del firmado con la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional, el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio S.A. para la integración del Regiotram de Occidente el SITP de Bogotá en el mes de noviembre de 2020</p> <p>Se avanzó en la ejecución y seguimiento del convenio firmado con la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional y Findeter para llevar a cabo los estudios de factibilidad y la estructuración del proyecto Regiotram del Norte en el mes de noviembre de 2020</p>
<p>Artículo 64 Proyectos. Regulación y Control</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de planes de seguridad vial.</li> <li>• Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".</li> </ul>	<p><b><u>Planes Estratégicos de Seguridad Vial</u></b></p> <p>Se revisaron los PESV de 99 empresas de transporte público de pasajeros. Se adelantaron 47 asesorías y 7 talleres virtuales a empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas para el diseño e implementación de su PESV. Por último, se dictaron 174 charlas de eco conducción a 3574 conductores o personal de empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas en el marco del Acuerdo 472 de 2011 y 689 de 2017.</p> <p><b><u>SIMUR.</u></b> Durante la vigencia se adelantaron los mantenimientos preventivos, perfectivos y correctivos al aplicativo.</p> <p>Desde la OTIC, con el apoyo del operador tecnológico, se realiza la gestión y administración del portal web SIMUR (<a href="https://www.simur.gov.co/">https://www.simur.gov.co/</a>) donde se realiza la publicación de diferentes indicadores y documentos referentes a cifras del sector y en diferentes componentes de la movilidad. Aquí se embeben mapas generados por el grupo Geographic Information System - GIS (Sistema de Información Geográfica), consultas de aplicativos como comparendos, estudios de tránsito, licencias suspendidas, planes de manejo de tránsito, conductores de taxi, registro bici, vehículos en patios y transporte de carga. También se encuentra la sección de publicación de datos abiertos generados por la SDM.</p>

Artículo	Cumplido	Observación
<p>Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de larga vida.</li> <li>• Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.</li> <li>• Implementación de proyectos piloto de pacificación del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.</li> <li>• Desarrollo del Sistema de Auditorías de Seguridad Vial.</li> <li>• Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de siniestros viales, incluyendo capacitación de legos.</li> <li>• Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para siniestros viales. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.</li> <li>• Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.</li> </ul>	<p><b>PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2017-2026</b></p> <p>Implementación del 10% del PDSV en 2021, logrando un total 45% en 4 años de implementación a través del seguimiento y coordinación en las siguientes instancias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realización de 5 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.</li> <li>- Optimización del proceso y articulación para la implementación y seguimiento del PDSV a través de las Mesas de Trabajo derivadas de la CISV y por parte de la Secretaría Técnica de la instancia, según distribución por Ejes.</li> <li>- Adopción del Decreto Distrital 444 del 10 de noviembre de 2021 “<i>Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 185 de 2012 “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015; dando lugar a fortalecer la conformación de la CISV y Mesas de Trabajo, entre otros aspectos.</i></li> <li>- Consolidación del Plan de Acción 2022 del PDSV con la programación de actividades tanto al interior de la SDM como con las demás entidades de la CISV.</li> </ul> <p><b>PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de 5 mesas de alto nivel, como un espacio de diálogo con el gremio de motociclistas para conocer de primera mano las problemáticas que afrontan en la vía, y brindar desde la institucionalidad estrategias que permitan mejorar, en la medida que sea posible.</li> <li>- Expedición del Decreto Distrital 331 del 9 de septiembre de 2021. Se coordinó e impulsó el trabajo conjunto al interior para el desarrollo de un documento de soporte desde los componentes técnicos, jurídicos y de control que le permitiera a la Entidad tomar decisiones frente a la medida.</li> <li>- Considerando la necesidad de fortalecer la formación que se le da a los motociclistas desde el inicio de su conducción en la ciudad, se desarrolló el Pacto por el Fortalecimiento de la Formación de Motociclistas con los Centros de Enseñanza Automovilística.</li> <li>- Se desarrolló la Convocatoria de Empresas Salvavidas en Moto. 7 organizaciones se postularon al reconocimiento en las tres categorías establecidas: misional, in itinere y clubes, lo que equivale a 1.032 motociclistas impactados con las buenas prácticas desarrolladas por las empresas y clubes.</li> <li>- Se desarrollaron diferentes análisis que permitieron conocer mejor las circunstancias que rodean los siniestros de motocicletas como por ejemplo revisión de IPATs, análisis de en qué Centros de Enseñanza Automovilísticos fueron formados los motociclistas fallecidos, análisis de variables que pueden impactar en la siniestralidad como temporada de lluvias, matrículas de motocicletas, estado de la malla vial, entre otros.</li> <li>- Se planificaron y desarrollaron 4 jornadas locales de seguridad vial para motociclistas en las localidades de Fontibón, Engativá, San Cristóbal y Suba. Se coordinó con el grupo de pedagogía de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, la realización de jornadas en vía en diferentes puntos de la ciudad, especialmente en los puntos críticos.</li> </ul> <p>En lo corrido del año se han sensibilizado más de 11.500 motociclistas con esta actividad.</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>- Se adelantó el Mes de la Prevención Vial, una estrategia que busca generar espacios de sensibilización y pedagogía presencial y virtual (+20 actividades) para promover comportamientos responsables en la vía, se logró que más de 145.000 motociclistas tuvieran acceso a las actividades virtuales programas y más de 1.500 motociclistas se beneficiaron de las actividades presenciales.</p> <p>- Se realizaron Jornadas Teórico-Prácticas de Conducción en Moto, alrededor de 850 motociclistas tomaron la capacitación.</p> <p>- Se coordinó con el apoyo de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, la elaboración de contenidos exclusivos para motociclistas (videos, mensajes, comunicaciones, entre otros), los cuales se enfocan en brindar información de interés para prevenir siniestros viales.</p> <p>- La Oficina de Seguridad Vial formó parte de las 6 Auditorías de Seguridad Vial Urbana – ASVU lideradas por 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.</p> <p>- Se reportaron 137 casos de huecos que causaron siniestralidad a motociclistas en el aplicativo de huecos del IDU, 119 casos correspondieron a hechos del año 2020 y 18 casos al año 2021, que se encontraban en los corredores priorizados por el IDU para la vigencia 2021.</p> <p>- Se le brindó insumos a la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte para la programación de operativos de control de motocicletas, días, horas y tramos críticos.</p> <p><b>PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD</b></p> <p>- En el año 2021 mediante Decreto Distrital 073 del 16 de marzo de 2021 “Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”, se definió de forma permanente el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos considerando como excepciones a esta reglamentación, lo dispuesto en el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la señalización existente, los carriles o calzadas para el uso exclusivo de vehículos de transporte público masivo donde el límite es de 60 km/h o los corredores viales que tengan un límite de velocidad inferior.</p> <p>- Bogotá recibió el “Sustainable Transport Award 2022” en donde una de las medidas presentadas fue el Programa de Gestión de Velocidad de la ciudad.</p> <p>- Con la implementación del límite máximo de velocidad a 50 km/hora para la circulación de todos los vehículos, con las excepciones correspondientes, se establece que para el período comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021, la reducción en el número de fallecidos por siniestros viales en la ciudad donde aplica la medida es del 10% equivalente a 34 vidas salvadas en comparación con el mismo período de 2017, año en el cual no se tenía ningún corredor con límite de velocidad de 50 km/hora.</p> <p>- Toda la información relacionada con la medida del límite máximo de velocidad a 50 km/hora puede ser consultada en la página de la Entidad: <a href="http://www.movilidadbogota.gov.co">www.movilidadbogota.gov.co</a> en el icono de “100 PREGUNTAS FRECUENTES” en el siguiente enlace: <a href="https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas_frecuentes/cuales_son_las_normas_que_determinan_los_limites_maximos_de_velocidad_y_la">https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas_frecuentes/cuales_son_las_normas_que_determinan_los_limites_maximos_de_velocidad_y_la</a></p> <p>- Se realizaron 7 prediseños sobre calles comerciales identificadas dentro del Programa de Gestión de la Velocidad, en las localidades de Bosa, Engativá, Chapinero y Usaquén.</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p><b>SEGURIDAD VIAL EN EL SITP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se promovió la exploración para el aprovechamiento de los datos relevantes para la gestión de la seguridad vial que recolecta Transmilenio S.A a través de sus ITS, tanto en el componente troncal como en el zonal.</li> <li>- Se logró el apoyo de Transmilenio S.A en la puesta en marcha del Road Safety Lab.</li> <li>- Se realizaron comités y mesas de trabajo mensuales con Transmilenio S.A y los concesionarios del sistema, con el fin de tener monitoreado la siniestralidad del sistema y de esta manera poder generar el respectivo plan de trabajo en términos de seguridad vial.</li> <li>- Se lideró un programa de capacitación dirigido a los conductores del transporte público en donde se logró formar a más de 9.000 operadores del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP. Así mismo, se logró sensibilizar a un promedio de 5.000 ciudadanos entre operadores del sistema, peatones, ciclistas y motociclistas a través de jornadas en vía en puntos críticos de siniestralidad de la ciudad.</li> <li>- Se gestionó a través de la Subdirección de Semaforización unidades de semáforos con carátulas exclusivas en el sistema BRT en 29 intersecciones críticas de la operación troncal. Así mismo, se realizó la parametrización de segundos de intermitencia al color amarillo que permite a los conductores de los buses saber que en próximos segundos el semáforo cambiará a rojo disminuyendo riesgos de siniestralidad y frenadas bruscas.</li> </ul>
<p>Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Artículo 69 Medios de control y vigilancia del tránsito.</li> <li>• Artículo 70 Características del control de tráfico por medios tecnológicos.</li> <li>• Artículo 71 Del Control y vigilancia de las zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro.</li> <li>• Artículo 72 Límites de velocidad.</li> <li>• Artículo 73 Cargue y descargue en malla vial arterial.</li> <li>• Artículo 74 Tránsito de vehículos de más de dos ejes.</li> <li>• Artículo 75 Racionalización de recursos de semaforización.</li> </ul>	<p><b>Consolidación cuerpo de agentes de tránsito civiles:</b> Se crearon 150 cargos dentro de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad mediante los Decretos 393 de 19 de octubre de 2021 y 430 del 29 de octubre de 2021 para el Cuerpo de Agentes de Tránsito Civiles. Se vincularon en provisionalidad 149 Agentes distribuidos de la siguiente manera: 5 Subcomandantes de Tránsito, 8 Técnicos Operativos de Tránsito y 136 Agentes de Tránsito. El 29 de noviembre de 2021 se dió inicio a las labores de fiscalización de las zonas de parqueo pago por parte de los Agentes de Tránsito y durante dos semanas se impartió pedagogía sobre el parqueo irregular a los conductores. A partir del 6 de diciembre de 2021, los Agentes están realizando comparendos a los infractores e inmovilizaciones a los vehículos estacionados y/o abandonados en lugares prohibidos.</p> <p><b>Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte:</b> En consonancia con las actividades de gestión, regulación y control de tránsito y transporte, se desarrolló un documento denominado “Guía de buenas prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte”, cuyo propósito es describir el proceso realizado en los planes operativos de control, las partes que intervienen y la implementación de los medios técnicos y tecnológicos en la gestión de la movilidad y la seguridad vial. Cada plan está diseñado para alcanzar los objetivos propuestos y supeditado por el alcance de operación y control que realiza la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte y demás entidades que apoyan las diferentes actividades.</p> <p>Para el lanzamiento oficial de la guía se realizó un conversatorio con personal especializado y expertos del sector público, privado y la academia con el fin de recibir retroalimentación para la consolidación del documento final abordando tres temáticas: Problemática de invasión al espacio público,</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>Control aplicado a diferentes actores viales y Uso de tecnología en los operativos de control. Adicionalmente, se está adelantando la creación de un microsite que contenga los pilares del planteamiento estratégico, la información de la guía, con su objetivo, propósito y funciones de los agentes civiles, incluyendo preguntas frecuentes, opiniones de expertos y atención al ciudadano.</p> <p><b>Participación como ponentes en el Congreso Panamericano de Transporte y Logística - PANAM XXI:</b> El pasado mes de agosto se presentó en el Congreso Panamericano de Transporte y Logística organizado por la Universidad del Pacífico de Lima - Perú, el artículo de investigación denominado <i>“Análisis de la variación en la velocidad por medio de la implementación de puestos de control sancionatorios y disuasorios en corredores principales de Bogotá D.C.”</i>, trabajo adelantado por la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte con el propósito de evaluar la incidencia de los puestos de control sancionatorios y disuasorios implementados en corredores principales por medio de un análisis en la variación de la velocidad, en el marco de las acciones adelantadas por esta subdirección para mitigar los siniestros viales relacionados con el exceso de velocidad y en consonancia con el Plan distrital de Seguridad Vial y el Programa de Gestión de la Velocidad.</p> <p><b>Operativos de mediano y alto impacto:</b> La ejecución de operativos de mediano y alto impacto integra diversas acciones desde dependencias de la SDM tales como la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, Subdirección de Transporte Público, Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público y Subdirección de Contravenciones en conjunto con la Secretaría Distrital de Seguridad gestionando las especialidades como el ESMAD, Fuerza Disponible, Antinarcóticos, SIJIN, DIJIN y las Casas de Justicia, MEBOG, SETRA, Migración Colombia, y Alcaldía Locales. Así, esta subdirección desarrolló acciones encaminadas al control del transporte informal y sus problemáticas asociadas, para las cuales fue necesario la formulación, construcción y ejecución colectiva de acciones Interinstitucionales, con el fin de intervenir y desarrollar mecanismos de acción conjunta y colectiva, en sectores y/o Localidades a una mayor escala donde la problemática supera la misionalidad de la Entidad.</p> <p><b>Mesa Actor Vial Motociclista:</b> La Subdirección de Control de Tránsito y Transporte ha adelantado mesas de trabajo con los líderes de los diferentes clubes de motociclistas de Bogotá con el fin desarrollar temáticas de interés para este actor vial, en paralelo con la Mesa de Trabajo principal liderada por la Oficina de Seguridad Vial. Los temas tratados involucran: acciones de seguridad vial, protocolo de inmovilización de vehículos, procedimientos en vía con la Autoridad de Tránsito, normatividad asociada al uso del casco y placa, papel de los testigos y procedimiento para la impugnación de comparendos entre otros. En consecuencia, se está elaborando un documento denominado <i>“Guía Metodológica para Procedimientos de Control al Tránsito y Transporte “Capítulo I. Motocicletas”</i> cuyo objetivo es consolidar la información correspondiente a las acciones realizadas en los procedimientos de control al tránsito y transporte desde el punto de vista de</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>la Autoridad de Tránsito y los Actores Viales en el marco de la normatividad vigente, con el fin de dar mayor transparencia a los procedimientos que se realizan en vía y poner en conocimiento a los diferentes actores involucrados.</p>
<p>Artículo 80 De los proyectos de la logística de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT" (...).</li> <li>• Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT".</li> <li>• Diseño de un manual de señalización para vías urbanas.</li> <li>• Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT.</li> <li>• Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial.</li> <li>• Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.</li> <li>• Fortalecimiento del marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad.</li> <li>• Control operativo integral en campo.</li> <li>• Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización.</li> </ul>	<p>Durante el periodo 2021 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.</p> <p><b>Programa Niñas y Niños Primero:</b> En 2021 ante la incertidumbre causada por la pandemia y por el Retorno Gradual, Progresivo y Seguro a los colegios, se prorrogó y adicionó ambos convenios manteniendo la operación y expandiendo los proyectos en las localidades de San Cristóbal, Kennedy, Mártires y en espacios rurales de las localidades de Usme y Ciudad Bolívar. Adicionalmente, a partir del segundo semestre de 2021, se inició la operación de la estrategia Bici-Parceros, beneficiando a adolescentes con bicicleta propia. De esta manera, con corte al 30 de diciembre de 2021 se benefició a más de 6.000 estudiantes y se acompañó más de 350.000 viajes con los proyectos Al Colegio en Bici, Bici-Parceros y Ciempiés Caminos Seguros del Programa Niñas y Niños Primero. Es de resaltar para este año que el Programa Niñas y Niños Primero fue uno de los 10 finalistas del concurso INNOPOLIS del BID y el ganador del premio Visión Cero para la Juventud del National Center for Safe Routes to School.</p> <p><b>Grupo Guía:</b> En la parte operativa, se realizó la implementación, operación y seguimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de cerca de 500 maletines destinados a la segregación de las 14 ciclovías temporales propuestas como una de las medidas para prevenir los contagios de COVID -19 en la ciudad.</li> <li>• Implementación Corredor de calle 13</li> <li>• Reversible de la Av. Esperanza.</li> <li>• Operativo vía la Calera y Vía Choachí.</li> <li>• Implementación y ejecución estrategia "Priorización de los 14 corredores".</li> <li>• De igual manera, se realizó el apoyo en el control de las zonas de aislamiento por UPZ y los cercos generales de aislamiento de la ciudad.</li> <li>• Apoyo, verificación y restablecimiento del componente Movilidad en las Zonas afectadas como producto de las protestas sociales.</li> <li>• Geoposicionamiento de unidades.</li> </ul> <p>Referente a la parte administrativa del Grupo se efectuó:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de los protocolos de articulación interinstitucional para el monitoreo e implementación de los PDD planes de desvíos en el marco de la protesta social, para con ello garantizar este derecho para los participantes y no participantes en estas actividades y continuar con los circuitos de movilidad de las zonas afectadas.</li> </ul>

Artículo	Cumplido	Observación
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT.</li> <li>• Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad.</li> <li>• Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo al sistema distrital de atención y prevención del riesgo en los escenarios de la 1º ola invernal 2021.</li> </ul> <p><b>Centro de Gestión de Tránsito – CGT:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 304.751 incidentes, identificados como confirmados y eventos fortuitos que afectaron la movilidad.</li> <li>• El tiempo promedio de atención a los incidentes fue de 21,9 minutos. Se registró un promedio de velocidad de 27,8 km/h. Se gestionaron recursos en vía de manera coordinada con el PMU y COE para atender 988 manifestaciones. Así mismo, se coordinó y participó en el PMU para el plan éxodo y retorno con el Ministerio de Transporte. Se priorizó la atención y gestión en los 14 corredores principales de la ciudad.</li> <li>• Se unificó entre los grupos de Gerentes, Grupo Guía y CGT la división de la ciudad en 2 zonas con el fin de optimizar la atención a los incidentes viales.</li> <li>• Se coordinó con el grupo de Semaforización Inteligente para gestionar con Grupo Guía y Policía de Tránsito para atender fallas semafóricas y regulación a las intersecciones fuera de operación por renovación de mobiliarios semafóricos del SSI.</li> <li>• Para la atención de incidentes y eventos de diferentes sectores se coordinaron y activaron recursos interinstitucionales con entidades como el IDIGER, Bomberos, Secretaría de Seguridad (C4), Secretaría de Gobierno, CRUE, Aeropuerto, Concesiones del INVIAS entre otras entidades.</li> <li>• Se actualizaron las herramientas tecnológicas y plataformas para la operación del Centro de Gestión de Tránsito y se capacito al personal para su operación.</li> <li>• Se adelantaron reuniones de sensibilización y capacitaciones al personal de CGT en temas de operación, bioseguridad, manejo y actualización de herramientas y plataformas tecnológicas.</li> <li>• Se atendió el 100% de la correspondencia asignada al Centro de Gestión de Tránsito relacionado con solicitudes de 1.071 videos, 735 eventos entre marchas, manifestaciones y conciertos, así como 118 SDQS.</li> <li>• Se amplió la cobertura de visualización a otros corredores viales mediante el enlace con 200 cámaras del C4.</li> <li>• Se han optimizado las bases de datos, siendo más automáticas y dando más tiempo para la atención de incidentes.</li> <li>• Se realizó el seguimiento y gestión de cierres y recursos para las diferentes movilizaciones y plantones generados en el marco de la protesta social iniciada el 28 de abril de 2021.</li> </ul> <p><b>Red de Comunicaciones</b> Este componente permite la comunicación entre los diferentes dispositivos en vía que tienen el SIT y el CGT, la Secretaría Distrital de Movilidad se encarga de la gestión de la información y toma de decisiones. En esta red de comunicaciones se encuentra la conectividad de todos los elementos del Sistema de Semáforos Inteligentes - SSI, los equipos del CGT ubicados en calle, los de detección electrónica y demás elementos que requieran de la implementación de puntos en vía, así como el Datacenter, Hosting virtual,</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>entre otros necesarios para el mantenimiento, operación e implementación de nuevos puntos.</p> <p><b>Gerencias de Área:</b> En 2021 se implementó un nuevo esquema de Gerencia en Vía sobre los 14 corredores principales, en el marco de esta estrategia se han ejecutado 27 intervenciones, todos en puntos cruciales para la movilidad de Bogotá destacándose las acciones en los corredores del PDD. Algunas intervenciones destacadas son: Carriles Escolares de Autonorte y Calle 80, el reversible de la CI 84 entre Ak 7 y Ak 1, Av. Boyacá con Calle 59ª Sur, Autopista Norte entre CI 103 y CI 94, entre otras. El objetivo principal de la gestión es mantener los tiempos de viaje aun cuando la ciudad se encuentra en un periodo donde la ejecución de obras públicas y de alto impacto afectan la movilidad, estas obras son: Troncal de la Av. Carrera 68, Proyecto Metro, Extensión Troncal Av. Caracas, entre otras.</p> <p>De la misma forma, el equipo SGV ha llevado a cabo 19 planes éxodo retorno en 2021, así como el Plan Navidad apoyando a los sectores comerciales de mayor afluencia. Además, en el marco de las medidas de control de la Cuarentena se adelantaron acciones en las 20 localidades para apoyar el control y gestión del tráfico con medidas restrictivas de circulación.</p> <p>Adicionalmente, la SGV actualiza la información Diagnóstica de la Movilidad en las localidades y apoya en la Rendiciones de Cuentas del Sector Movilidad en cada una de las 20 localidades.</p> <p>Cabe anotar que para el 2021 se desarrollaron 12 Auditorías de Seguridad Vial Urbana donde hubo participación del equipo para identificar los riesgos asociados a la siniestralidad vial en diferentes sectores de la ciudad; lo anterior con el fin de gestionar las recomendaciones a las que haya lugar para mitigar y disminuir la ocurrencia de incidentes.</p> <p><b>Auditorías de seguridad vial / inspecciones de seguridad vial:</b> De la misma manera y con el apoyo de los demás equipos de la SDM, se realizaron entre ISV/ASVU un total de 12, en el marco de plan de choque de puntos críticos de ciclistas y 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. Las ISV (Inspección de Seguridad Vial urbana) y las ASVU (Auditoría de Seguridad Vial Urbana) son procedimientos de observación e identificación de una infraestructura vial o tramos críticos con el fin de hallar factores que puedan aumentar la siniestralidad y proponer posibles soluciones.</p>

Artículo	Cumplido	Observación
<p>Artículo 86 De los proyectos regionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenida Longitudinal de Occidente.</li> <li>• Adecuación de la salida al Llano.</li> <li>• Ampliación de la Autopista Norte.</li> <li>• Ampliación de la carrera Séptima.</li> </ul>	<p><b>Proyectos de asociación público-privada</b>            Coordinación y seguimiento de los proyectos de APP en el Sector Movilidad a través de la mesa técnica creada en la Resolución 161 de 2020, tales como: 1) APP CIM 80 y CIM Norte, radicado en TMSA, 2) B23, radicado en TMSA, 3) CIM sur, occidente y llano, radicado en La Terminal de Transporte S.A, 4) ALO sur, liderado por la ANI en convenio con el Distrito y 5) Accesos Norte II, liderado por la ANI en convenio con el Distrito.</p> <p>Se lideró el Decreto Distrital 046 de 2021, para utilizar dentro de los mecanismos de financiación de las APP de CIM norte y CIM 80 la figura de precio público y se articuló el convenio interadministrativo 2021-2493, en donde participan la SDM, IDU, TMSA y la TTSA. Estos CIM integrarán los servicios de terminal de transporte y de portal del sistema de BRT, así como también infraestructura vial de la ciudad con otros proyectos como Accesos Norte II.</p> <p><b>Articulación Regional:</b> Por medio del Documento CONPES 4034/21 se actualizó la visión de movilidad, con un sistema urbano y regional de pasajeros integrado, interoperable e intermodal, que prioriza los medios de transporte sostenibles en Bogotá Cundinamarca.</p>
<p>Artículo 92 De los proyectos ambientales de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros.</li> <li>• Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas.</li> <li>• Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad</li> </ul>	<p><b>MOVILIDAD LIMPIA Y SOSTENIBLE</b></p> <p><b>Política de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones</b>            Política en proceso de formulación de acuerdo con lo establecido por la "Guía de Formulación e Implementación Políticas Públicas del Distrito" de la SDP y su caja de herramientas, la cual indica seis (6) fases de obligatorio cumplimiento: 1. Fase preparatoria, 2. Agenda pública, 3. Formulación, 4. Implementación, 5. Seguimiento, y 6. Evaluación.            A la fecha se cumplió con la estrategia de participación, con más de 30 espacios de construcción con el sector privado y la ciudadanía, Así mismo, se definió el plan de acción general de la misma y sus metas. Actualmente, la Política se encuentra en la fase de formulación; sin embargo, debido a lineamientos del comité CONPES, será adoptada mediante el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, razón por la cual el plan de acción se encuentra en proceso de ajuste de acuerdo con lo requerido por este instrumento de planeación.</p> <p><b>Estrategia de Despliegue de Infraestructura de Vehículos Eléctricos:</b>            Durante 2021, la SDM realizó diversas mesas de trabajo con actores claves de este ecosistema. Como resultado de esas mesas de trabajo se definió el objetivo específico de "<i>Consolidar una red de infraestructura de recarga inteligente, accesible y competitiva en articulación con el sector privado</i>", que incluirá acciones para promover tanto los puntos públicos de carga, en espacio público y espacio privado, como los puntos de carga privada, esto para carga lenta, semi-rápida y rápida. Respecto a las acciones llevadas a cabo, en la actual propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial (POT) se incluyeron varias disposiciones referentes a las estaciones de recarga de vehículos eléctricos en espacio privado y en espacio público y sus preinstalaciones de recarga (artículos 161, 212 y 213).            Por otra parte, durante el primer semestre de 2021, la SDM presentó la solicitud de la creación de la actividad de recarga de vehículos eléctricos en espacio público ante la Unidad Técnica de Apoyo (UTA) de la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP), la cual fue aprobada y adicionada al Decreto Distrital 552 de 2018 por medio de la Resolución 218 de 2021</p>

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>expedida por el Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público (DADEP).</p> <p><b>Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA:</b> Durante el 2021 se formuló la estrategia ZUMA en conjunto entre la SDM y la SDA. Las ZUMA se definen como zonas que buscan mejorar la calidad del aire en áreas con alta contaminación y vulnerabilidad socioeconómica, a través de acciones que disminuyan las emisiones contaminantes y el impacto en salud derivado de dicha contaminación. En este sentido, en las ZUMA se implementarán acciones intersectoriales que mitiguen las emisiones derivadas del transporte (fuentes móviles), las industrias (fuentes fijas) y el material resuspendido.</p> <p>La conceptualización de las ZUMA se incluyó en el Decreto 555 de 2021 - POT. Asimismo, durante el 2021, se construyó la metodología de selección de las zonas a partir de un análisis espacial enfocado en priorizar zonas con mayor vulnerabilidad ambiental, social y económica, de la siguiente forma: i) prefactibilidad a partir de zonas con alta contaminación del aire; ii) factibilidad al priorizar zonas con base en el análisis de vulnerabilidad económica y social ante la contaminación y presencia de proyectos orientados a reducir emisiones de diferentes fuentes.</p> <p>De este análisis resultaron 14 zonas potenciales, de las cuáles se seleccionaron 5 y se realizaron recorridos con gestores locales de movilidad y ambiente, para entender las dinámicas de cada una y robustecer el diagnóstico obtenido a partir de análisis de escritorio.</p>

Fuente: Informe de Gestión, Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

**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.**

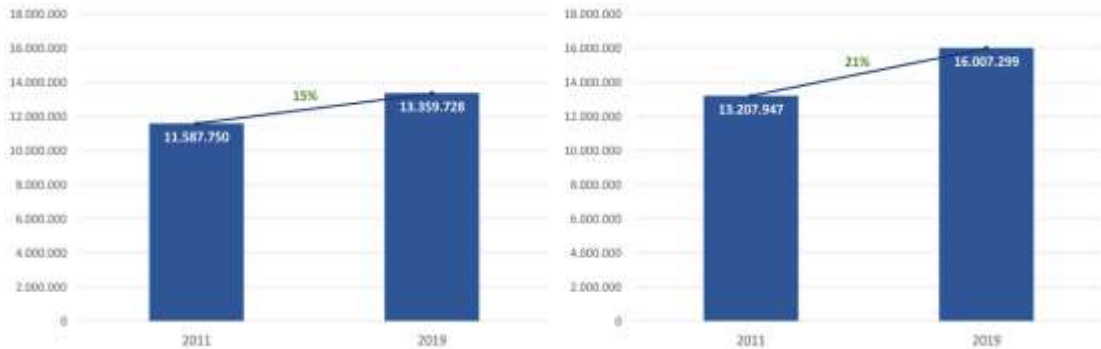
En Bogotá se concentra el 82.6 % correspondiente a 7,384,740. En cuanto a los viajes diarios en Bogotá y la Región, la Encuesta de Movilidad 2019 determinó para Bogotá - Región 16 millones de viajes diarios: 2.6 millones de viajes para los municipios y para Bogotá 13.3 millones de viajes. En cuanto a 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**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

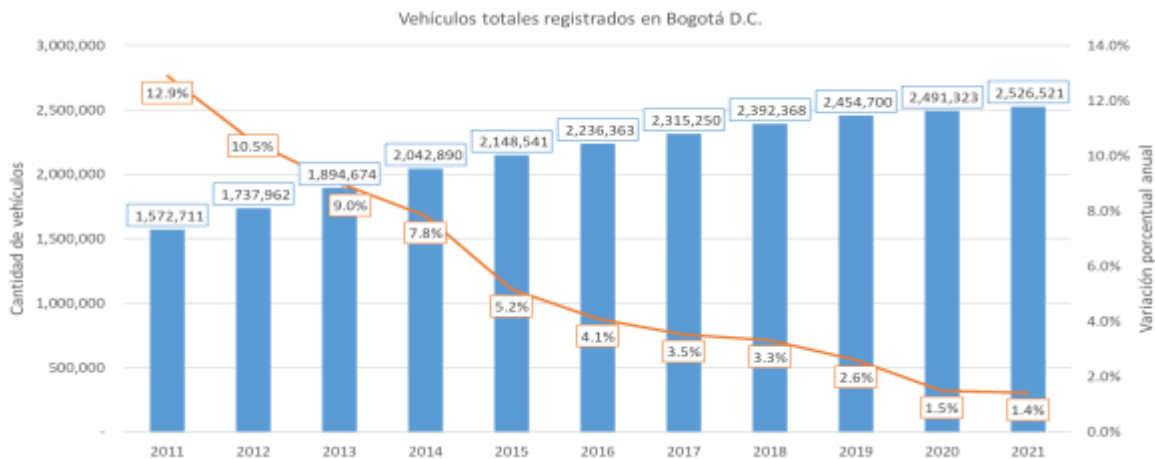


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

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 2021, hay aproximadamente 2.5 millones de vehículos privados en Bogotá, de los cuales aproximadamente 476 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



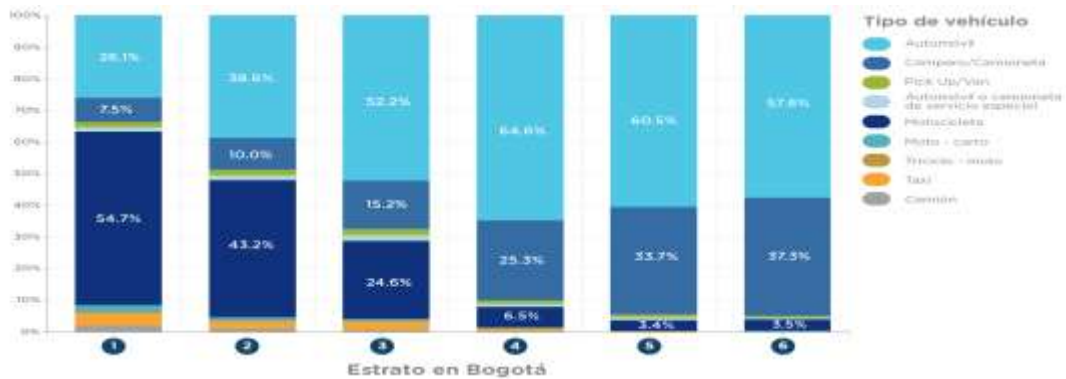
Fuente: Registro Distrital Automotor. Elaboración SDM-DIM, 2022

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



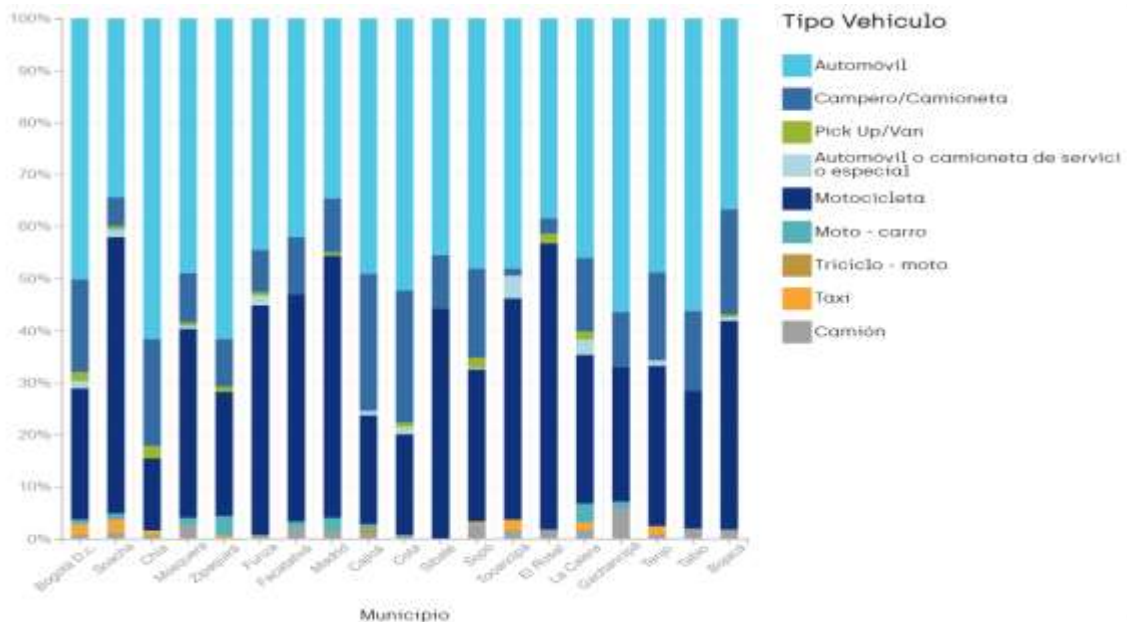
ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



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

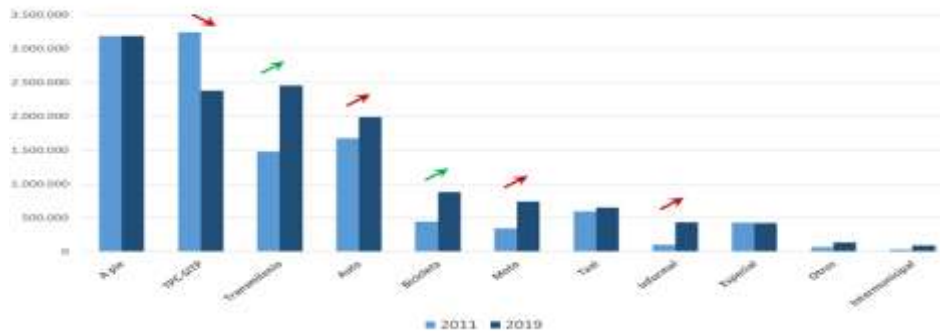


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

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 hacia 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.

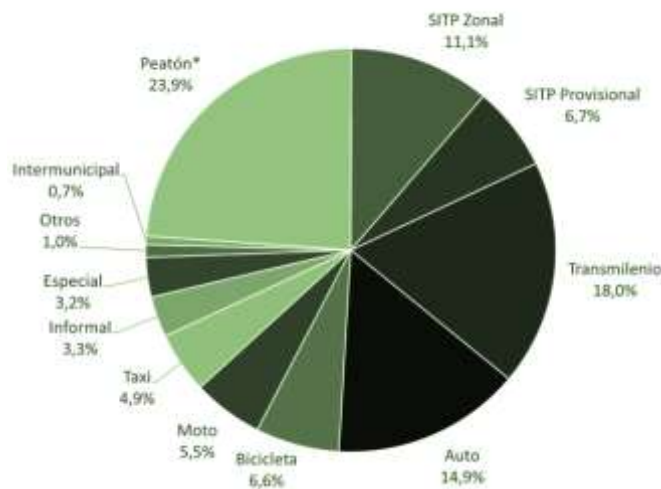
Sumado a esto, los servicios intermunicipales tienen largos recorridos dentro de la ciudad, lo que ha desencadenado que exista “urbaneó” denominado como el transporte de usuarios dentro de Bogotá en lugar de brindarles la conexión con los municipios aledaños. Por último, existe déficit para realizar 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**

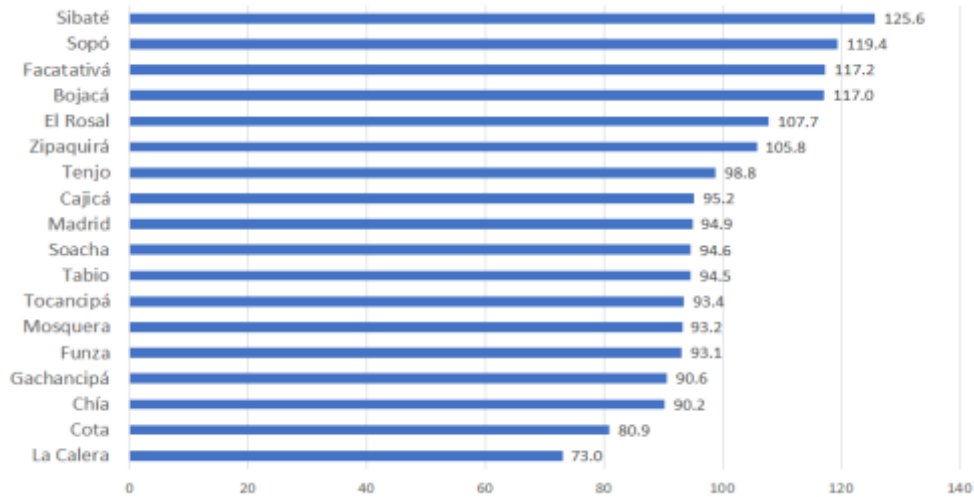


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

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<sup>1</sup>. Los viajes unimodales que demoran más tiempo se presentan en el transporte intermunicipal (como se determina en la gráfica), SÍTP-Zonal y provisional, Transmilenio, seguido de transporte informal.

<sup>1</sup> Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

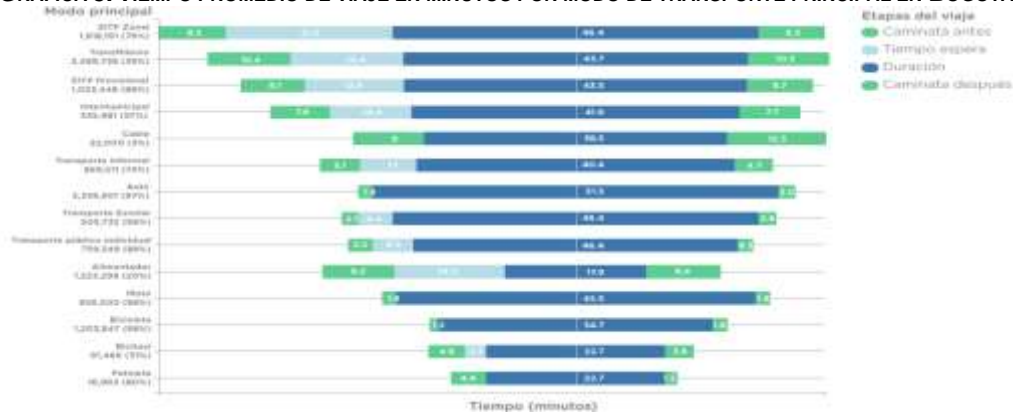
**GRÁFICA 7. TIEMPOS PROMEDIO DE VIAJE A BOGOTÁ SEGÚN MUNICIPIO DE RESIDENCIA (MINUTOS)**



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 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.

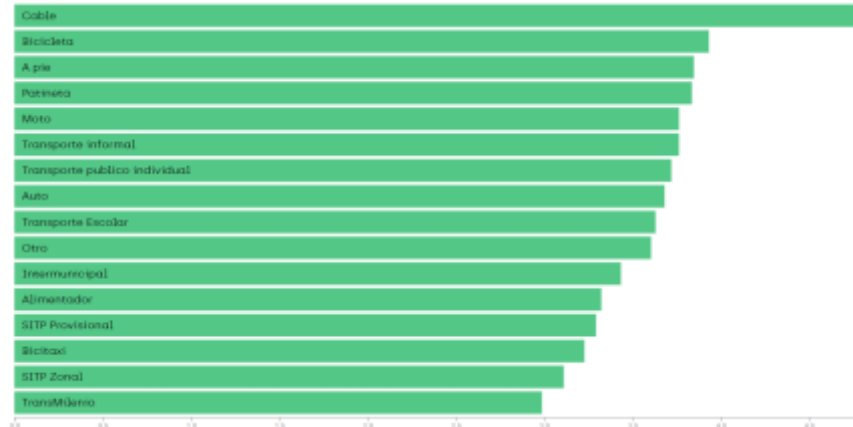
**GRÁFICA 8. TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE EN MINUTOS POR MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL EN BOGOTÁ**



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

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 9. 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.

En cuanto a la percepción de los ciudadanos, Bogotá Cómo Vamos 2019 determinó un aumento en la satisfacción del ciudadano, para este caso el taxi pasó del 46% al 64% de satisfacción.

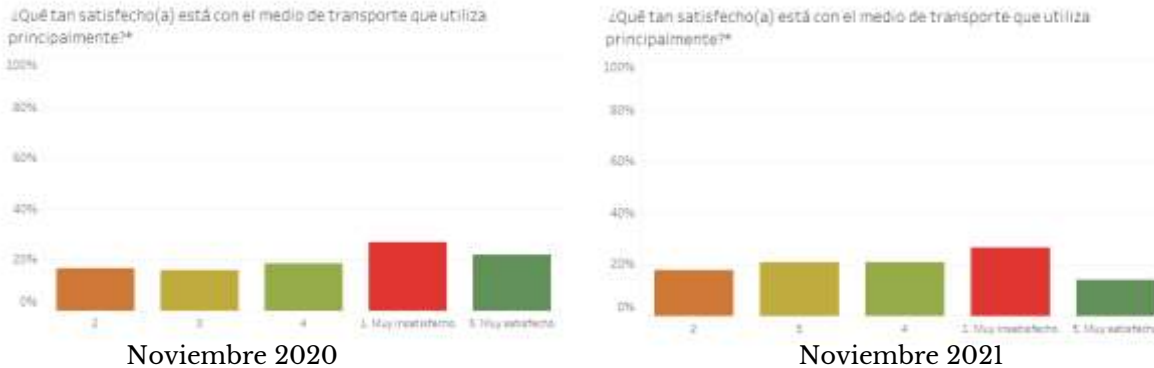
GRÁFICA 10. SATISFACCIÓN CON EL TRANSPORTE



Fuente: Bogotá cómo vamos 2019.

Teniendo en cuenta que las condiciones de movilidad cambiaron debido a la pandemia por el Coronavirus SARS-COV2, para los años 2020 y 2021 la Red de Ciudades Cómo Vamos realizó un sondeo virtual para medir la satisfacción con el transporte público en la ciudad. Para ambos años la satisfacción se mantuvo con un 27% de favorabilidad, como se evidencia a continuación:

GRÁFICA 11. SATISFACCIÓN CON EL TRANSPORTE NOVIEMBRE 2020 Y 2021



Fuente: Bogotá cómo vamos 2022.

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 2019, la cual mide las percepciones ciudadanas frente a diferentes temas, y consultó a los ciudadanos sobre la satisfacción del transporte.

Frente a la satisfacción con el transporte, si se observa la calidad de los viajes, el transporte público es el que presenta menores índices de satisfacción, particularmente el sistema Transmilenio. Con excepción del SITP, la bicicleta y los modos de transporte a través de plataformas digitales, la satisfacción ha mejorado frente a lo reportado en 2016, destacándose los altos niveles de satisfacción del vehículo particular y la moto.

**GRÁFICA 12. SATISFACCIÓN CON EL TRANSPORTE**



Fuente: Bogotá cómo vamos 2019

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 13. COMPARACIÓN PARTICIÓN MODAL 2011, 2015 Y 2019**

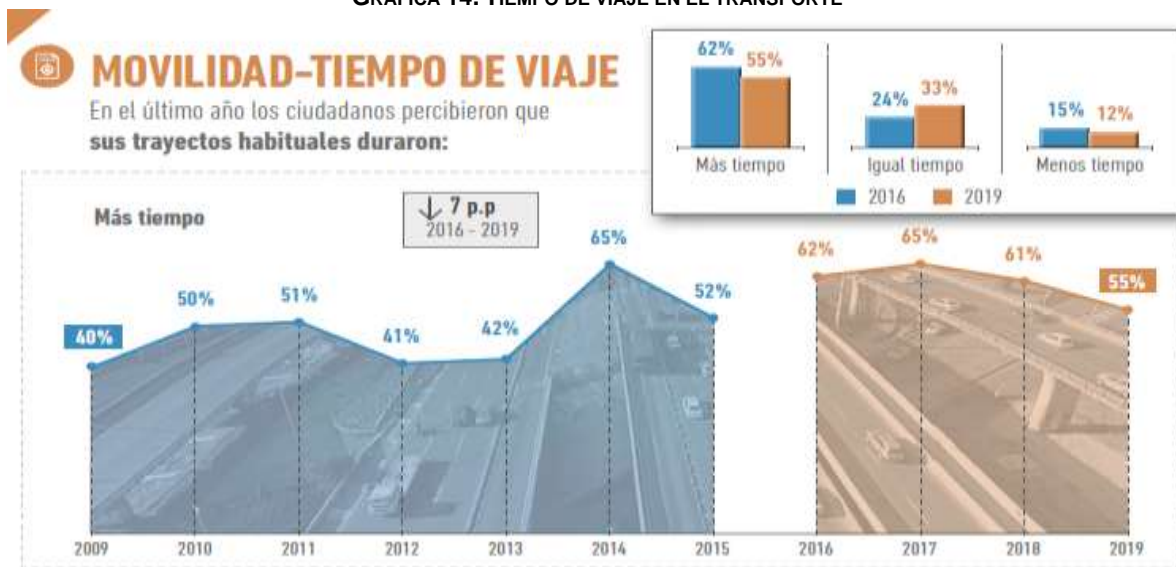


Fuente: Unión Temporal Steer-CNC. Encuesta de movilidad, 2019, con base en información suministrada por SDM para las encuestas 2011 y 2015

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.

La Encuesta de Bogotá Cómo Vamos 2019 estableció que la percepción de los ciudadanos en sus trayectos habituales ha venido decreciendo. No obstante, los ciudadanos perciben un alto grado de duración en su tiempo de viaje, como se muestra en la siguiente gráfica.

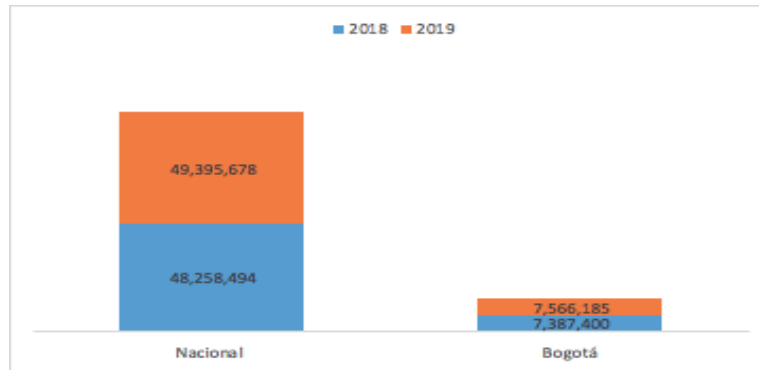
GRÁFICA 14. TIEMPO DE VIAJE EN EL TRANSPORTE



Fuente: Bogotá cómo vamos 2019

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. Bogotá está organizada en 20 unidades administrativas o localidades, divididas a su vez en 5.502 barrios y 112 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ).

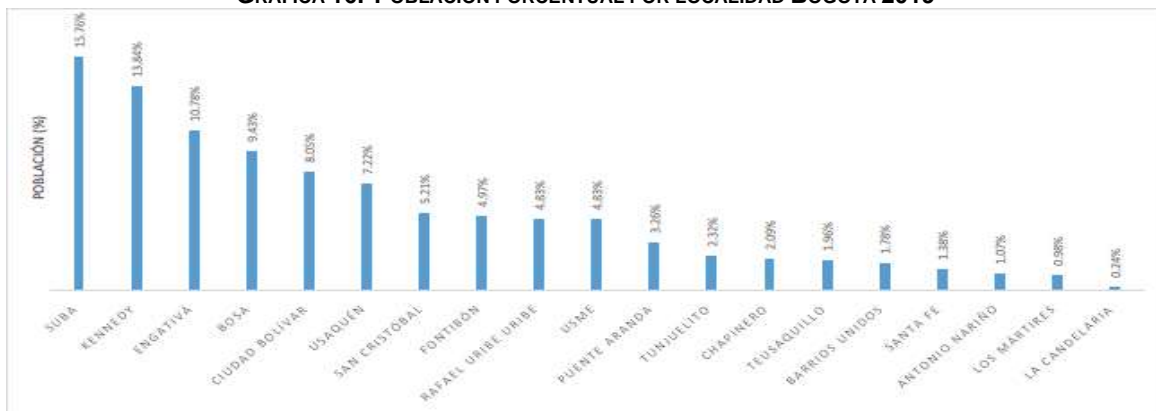
GRÁFICA 15. RELACIÓN POBLACIÓN COLOMBIA - BOGOTÁ 2018- 2019



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<sup>2</sup> 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 16. POBLACIÓN PORCENTUAL POR LOCALIDAD BOGOTÁ 2019**



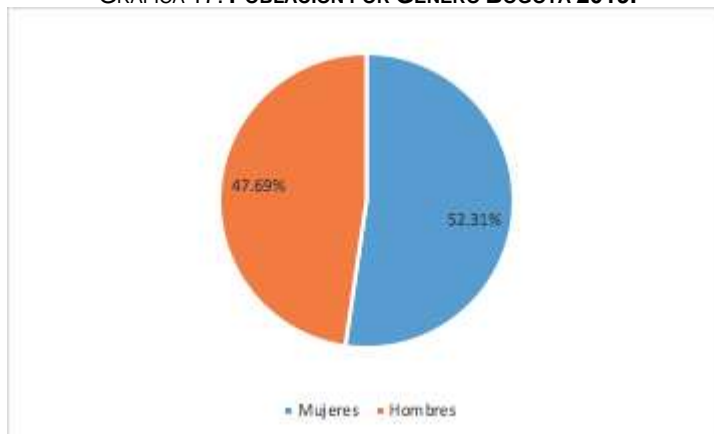
Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE para el 2019, la 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%.

<sup>2</sup> 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.



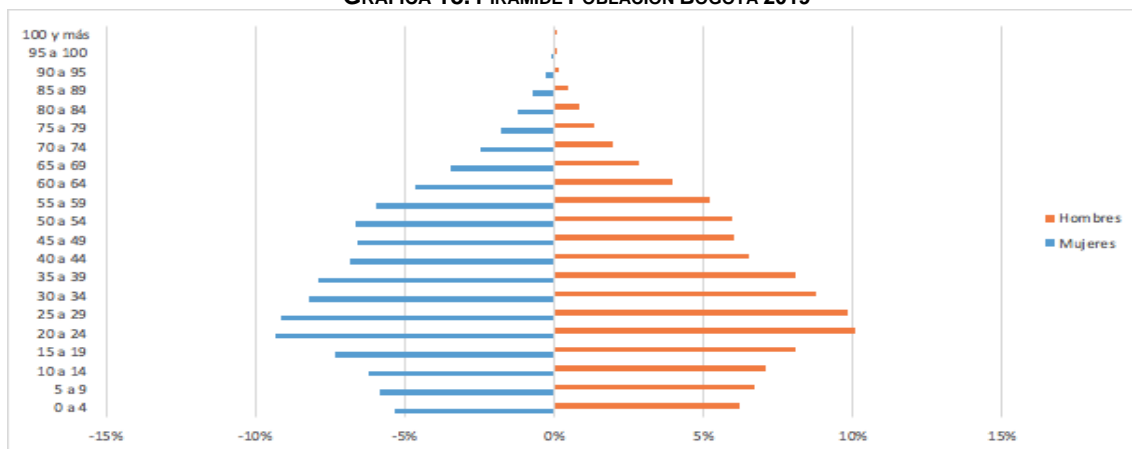
**GRÁFICA 17. POBLACIÓN POR GÉNERO BOGOTÁ 2019.**



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 etarios 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 etarios 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 18. 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
Total de la población	Región	1.466.090	DANE

Etaria (edad)	0 a 15 años	1,506,427	DANE
Etaria (edad)	15 a 39 años	3,389,651	DANE
Etaria (edad)	40 a 59 años	1,794,699	DANE
Etaria (edad)	Mayo de 60 años	875,408	DANE
Género	Masculino	3.958.139	DANE
Género	Femenino	3.608.046	DANE
Población con Discapacidad	Femenino	139.921	Ministerio de Salud y Protección Social
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.

Dentro de los impactos más relevantes se cuentan entre otros los siguientes:

- Se fortaleció la política basada en datos a través de la realización de modelaciones de transporte para los proyectos: i) Evaluación y priorización de proyectos de transporte público en el marco del CONPES 4034/21; ii) Evaluación y priorización de proyectos de transporte en el marco de la revisión general del POT; iii) optimización de la oferta futura de transporte del borde occidental; iv) evaluación de proyectos de regalías y de APP (en conjunto con el IDU); vi) evaluación preliminar de posibles carriles vehiculares de alta ocupación; vii) Barrio vital San Felipe (analizando el impacto en la movilidad en los diferentes modos de transporte, desde niveles de modelación microscópica y macroscópica); y viii) actualización de la estimación de demanda de los Cables (San Cristóbal, Usaqué y Potosí).
- 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 se realizó la primera fase en el proceso de participación durante mayo y agosto de 2021, mediante trece (13) talleres se recogieron cerca de 177 aportes ciudadanos, los cuales han permitido realizar una retroalimentación efectiva en la fase de formulación del PMSS. Se adelantó la etapa de diagnóstico, dentro de la cual se incluyó un análisis DOFA en

temas estratégicos donde se recibieron aproximadamente 418 aportes por parte de las entidades adscritas al Sector Movilidad. Por último, se adelantó la etapa de formulación del PMSS, avanzando en la definición del componente estratégico y el componente de ejecución con la elaboración del contenido programático y sus correspondientes programas y proyectos en articulación con las entidades que hacen parte del Sector Movilidad y en línea con el Decreto 555 de 2021.

- Se adoptó la Política Pública de la Bicicleta para Bogotá, con el objetivo de mejorar entre el 2021-2039 las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.
- Se promovieron acciones asociadas a la movilidad limpia y sostenible a través de la formulación de la Política de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, las estrategias para el despliegue de infraestructura de vehículos eléctricos y las zonas urbanas por un mejor aire.
- Se promovieron acciones de mejora de la seguridad vial a través de programas de gestión de la velocidad, acciones integrales con motociclistas y el desarrollo de nuevas metodologías para priorizar controles de velocidad.
- Se generaron acciones en pro de mejorar la gestión de la información estadística y la gestión del conocimiento y la innovación en la entidad a través de capacitaciones, socializaciones y creación del equipo interno “Gestores del conocimiento y la Innovación”.

### **Gestión de tránsito:**

La SDM suscribió el Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación No. 1029 de 2010, entre la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá D.C. S.A. E.S.P – ETB como aliado y proveedor tecnológico y la Universidad Distrital Francisco José de Caldas como Interventor, cuyo objeto es “Con apego a los principios de la función administrativa previstos en el artículo 209 de la Constitución Política, de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad imparcialidad y publicidad, las partes suscribientes del presente convenio se comprometen a aunar esfuerzos y recursos técnicos, tecnológicos, humanos y administrativos requeridos para el diseño, implementación, operación, mantenimiento y expansión del Sistema Inteligente de Transporte (SIT) para la ciudad de Bogotá”, el cual se ha liderado desde la Dirección de Gestión del Tránsito y Control de Tránsito y Transporte – DGTCTT, y a través del cual se logró mantener la operación de los componentes del SIT durante el primer semestre del 2021, puesto que dicho convenio finalizó en agosto de 2021.

El 12 de agosto del 2021, se inicia el Convenio Interadministrativo Marco 2021-2237 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá D.C. S.A. E.S.P – ETB como aliado y proveedor tecnológico, cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos y recursos técnicos, tecnológicos, humanos y administrativos para la planificación, renovación, operación, mantenimiento y expansión del sistema inteligente de transporte para la ciudad de Bogotá”, y bajo el cual se desarrolla el Anexo Derivado 2021-2249 que tiene por objeto “Adelantar la renovación, operación, mantenimiento y expansión de los componentes del Sistema Inteligente de Transporte (SIT) en desarrollo del Convenio Interadministrativo Marco suscrito entre la SDM y ETB”.

Gracias a las contrataciones relacionadas anteriormente, se logró en el último año mantener la operación de los diferentes componentes del SIT, haciendo posible la obtención de la información necesaria para la toma de decisiones en tiempo real, contribuyendo a la mejora de la movilidad en la ciudad.

### **Motociclistas:**

- A través del desarrollo e implementación de acciones integrales con motociclistas, se ha logrado impactar directamente a más de 150.000 usuarios de moto, y se han generado nuevos espacios de diálogo y trabajo con actores claves como asociaciones de motociclistas y centros de enseñanza automovilística.
- Implementación del Centro de Orientación a Víctimas – ORVI desde la OSV y con apoyo y asesoría a su continuación a cargo de la Oficina de Gestión Social – OGS. Durante el año 2021 se brindó atención a 290 ciudadanos, con un total de 273 Citas Jurídicas, 178 Citas Sociales, 326 Citas Psicológicas, para un total de 1.067 citas. Los 290 usuarios corresponden a 16 biciusuarios, 140 conductores, 34 motociclistas, 50 pasajeros, 50 peatones.
- La creación del boletín informativo dirigido a motociclistas ‘Rodemos por Bogotá bien informados’ con información de interés para este público objetivo como: jornadas de conducción, jornadas de seguridad vial, recomendaciones para una conducción segura, noticias de interés, servicios de atención al ciudadano y mucho más, esto, para lograr una comunicación directa, eficaz y oficial con los más de 18 mil usuarios de moto que actualmente hacen parte de la base de datos de la entidad, con proyecciones a seguir creciendo.

### **Ciclorrutas:**

- Desde el 16 de marzo de 2020 la Administración Distrital de la ciudad de Bogotá (Colombia), teniendo en cuenta la alerta amarilla de salud y ambiental y con intención de reducir el número de viajes en transporte público, activó 22 kilómetros de CICLOVÍA TEMPORAL, los cuales se pueden utilizar en combinación con los 550 kilómetros de “ciclorrutas” ya existentes en la capital colombiana, como alternativa para que los residentes y visitantes puedan desplazarse de forma ágil, segura y sostenible a sus destinos y prevenir problemas de salud futuros.
- Evaluación y análisis técnicos con énfasis en temas de semaforización para estudios de prefactibilidad de cicloinfraestructura, redistribuyendo el ancho de la sección vial de los corredores definidos consolidando un área exclusiva para la circulación de ciclistas, situación que afecta directamente la capacidad y el nivel de servicio ofrecidos por el corredor vial y por las intersecciones semaforizadas que formen parte integral del mismo.

### **Grupo Guía:**

En 2021 se implementó un nuevo esquema de Gerencia en Vía sobre los 14 corredores principales, en el marco de esta estrategia se han ejecutado 27 intervenciones, todos en puntos cruciales para la movilidad de Bogotá destacándose las acciones en los corredores del PDD. Algunas intervenciones destacadas son: Carriles Escolares de Autonorte y Calle 80, el reversible de la CI 84 entre Ak 7 y Ak 1, Av. Boyacá con Calle 59ª Sur, Autopista Norte entre CI 103 y CI 94, entre otras. El objetivo principal de la gestión es mantener los tiempos de viaje aun cuando la ciudad se encuentra en un periodo donde la ejecución de obras públicas y de alto impacto afectan la movilidad, estas obras son: Troncal de la Av. Carrera 68, Proyecto Metro, Extensión Troncal Av. Caracas, entre otras.

### **Temas de Gestión Social:**

- Dentro de la vigencia 2021 los Centros Locales de Movilidad - CLM lograron descentralizar los planes, programas y proyectos de la Secretaría de Movilidad a nivel local, promoviendo y facilitando la incorporación de lineamientos de políticas y estrategias para la sostenibilidad social. Igualmente, se encargaron de implementar estrategias de participación que le permitieron a la ciudadanía organizarse alrededor de temas de movilidad, desde el principio de corresponsabilidad, en espacios de participación tales como: 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 3.689 actividades con la participación de 11.776 ciudadanos.
- Por otro lado, el procedimiento de Participación Ciudadana de la OGS pasó la revisión del Plan de Auditorías 2021 sin hallazgos, de acuerdo con el informe final de la Auditoría de Participación Ciudadana y Control Social desarrollado en la SDM, lo que evidenció el cumplimiento de la normatividad en estas materias. Asimismo, el resultado de la auditoría externa llevada a cabo por FOURTELCO S.A.S. determinó el cumplimiento de la OGS frente al sistema de Gestión Antisoborno en la Entidad y al proceso de Participación Ciudadana a cargo de esta Oficina, con los criterios de la norma 37001 de 2016, ello generó que dicha empresa recomendara la certificación de la SDM en la norma mencionada.
- Durante el 2021, la OGS logró desarrollar estrategias de gestión social capaces de promover la participación ciudadana incidente, promoviendo la toma de decisiones técnicas de acuerdo con las necesidades, problemáticas y potenciales de los grupos de interés. Logrando con esto la apropiación y transferencia ciudadana de los proyectos en los territorios, los proyectos que se destacan son: Barrios Vitales, especialmente en el barrio San Felipe, Circuitos de Cuidado, en la localidad de Kennedy, Carga y Descargue, Pactos de movilidad para personas mayores y MotoREC.
- Así mismo, en esta vigencia, 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: Mujer y Equidad de Género - PPMYEG, LGTBI, Infancia y Adolescencia, y Juventud, entre otras; igualmente, se realizaron aportes en la sensibilización, visibilización y consolidación de compromisos por una movilidad incluyente, desde los enfoques diferenciales poblacionales, así como de género y étnico desde la comunidad Gitana Rom, indígena, negra y afrocolombiana, palenquera y raizal. Cabe mencionar los avances que se realizaron en las jornadas de mesas intersectoriales e interinstitucionales para la implementación de dichas políticas, lideradas desde la Secretaría de Gobierno, y adelantadas en espacios de concertación desde el artículo 66 del Plan Distrital de Desarrollo.
- Esta oficina logró en el 2021 socializar la estrategia de participación del Plan Maestro de Movilidad, hoy Plan de Movilidad Sostenible y Segura, en su fase diagnóstica, así como en su formulación, a partir de aportes, tales como: documentos técnicos y lineamientos asociados a la importancia de apropiar los enfoques de género, diferencial, y de derechos, y a alimentar la planeación, a través de estrategias y procesos participativos con incidencia para lograr la sostenibilidad social.
- Respecto al Centro de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales – ORVI, a lo largo de 2021 se lograron consolidar los servicios entre los ciudadanos, e incrementó el número de usuarios de sus servicios, con un total de 290 personas atendidas. Igualmente, se realizaron 290 citas de acogida, 273 de orientación jurídica, 178 de orientación social y 326 de orientación psicológica, que suman en total 1.067 citas realizadas en el año. De manera transversal se han generado acciones para la incorporación del enfoque de género a través de capacitaciones dirigidas al equipo que brinda las atenciones, así como con la creación de una línea de investigación en género. Respecto a la gestión del conocimiento, como parte

del contrato 2020-1904 se culminaron 3 investigaciones y para el presente contrato 2121-2149 se iniciaron 2 investigaciones más.

- Adicionalmente se hizo articulación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, quienes tomando como referente al Centro ORVI establecieron mesas de trabajo para la transferencia de conocimiento con otros departamentos de la SDM en la creación, consolidación e implementación del Centro. Finalmente, como parte del fortalecimiento de comunicación y visibilización del Centro, se socializaron los servicios de ORVI en 166 espacios locales y distritales, en los que 3.049 ciudadanos recibieron la información.
- 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 450 mujeres, de una convocatoria donde se inscribieron más de 4.000, y se suscribió el contrato que permitirá la re categorización de licencias de conducción.
- Como solución a las necesidades sociales ejemplarizadas a partir de las protestas sociales, se constituyó un equipo de resolución de conflictos en vía, que se articula internamente con la Oficina de Gestión en Vía y las áreas técnicas, y hacia afuera con el Equipo de diálogo social de la Secretaría de Gobierno, y el equipo de la Secretaría de Seguridad. Esto articulado desde el protocolo de atención de eventos en vía.
- Para fortalecer la estrategia de terceros afectados, se firmó el convenio con el SENA, a partir del cual abrimos la oferta formativa que permitió atender a cerca de 300 ciudadanos en ofertas técnicas, tecnológicas y cursos cortos, que permiten generar estrategias de fortalecimiento de habilidades y de reconversión laboral en otros casos, especialmente en la estrategia direccionada a los terceros afectados por el desmonte total del SITP provisional.

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

- El desconocimiento de los tomadores de decisión sobre el funcionamiento de las nuevas tecnologías genera barreras culturales para poder transferir el conocimiento.
- 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.
- 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.

## **6. 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), 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) Transmilenio y SITP**

### **a. Renovación flota de transporte público a tecnologías cero emisiones**

Frente a los procesos de renovación de flota que se vienen adelantando para finalizar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, TRANSMILENIO S.A. (TMSA) viene estructurando procesos orientados a renovar la flota del sistema con tecnologías de cero o bajas emisiones. Durante el primer semestre de 2021 se adjudicaron los procesos de provisión y operación para el componente zonal denominado fase V Etapa 3 que dio como resultado la adjudicación de 596 buses eléctricos para completar un total de 1485 buses eléctricos concesionados entre 2019, 2020 y 2021. En ese sentido, de manera anticipada a los requisitos de norma, el sistema viene realizando sus procesos de renovación de flota con tecnologías de cero emisiones.

Actualmente se tienen en operación 4 patios eléctricos y se cuenta con una flota de 655 buses eléctricos de los 1485 contratados en estos procesos. Otros frentes que se están trabajando tienen relación con la planeación de las futuras troncales, en donde se están gestionando los siguientes proyectos:

- Con el gobierno nacional el documento CONPES para la troncal de la Av. CI 13 que está planificada como un corredor de cero emisiones.
- Se conformó un equipo de trabajo interinstitucional con la participación de la SDM, TMSA y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) para la planificación e implementación del corredor verde de la Carrera Séptima, el cual también será cero emisiones.
- Se está adelantando el proceso de evaluación de la etapa de factibilidad para la APP 623 que contempla la renovación del remanente de la flota de fase II y la extensión a Soacha (esta APP tiene contemplada la incorporación de buses eléctricos).
- En el marco de la aprobación del Proyecto del Metro de Bogotá se incluyeron las troncales alimentadoras del metro (Ciudad de Cali, AC 68).

Así mismo, y en línea con el Plan Distrital de Desarrollo se trabajó en la estructuración del operador público que operará en un futuro la flota de la UF 8 adjudicada a principios de 2021, la cual contempla una flota de 195 busetones eléctricos. En el segundo semestre de 2021, se adelantó el proceso de contratación para el inicio de la operación de la UF8.

Finalmente, se vienen adelantando gestiones interinstitucionales para la implementación de pilotos de pruebas para buses eléctricos (articulados, padrones) y buses de mediana capacidad a H2 en el marco de la hoja de ruta del hidrógeno verde que se está impulsando en el país en el que se cuenta con el apoyo de Ecopetrol y el gobierno nacional.

### **b. Renovación flota de transporte público a tecnologías de bajas emisiones**

Con ocasión de la terminación de los contratos de concesión con las empresas prestadoras del servicio de transporte en las troncales de las Fases I y II del Sistema TransMilenio, se adelantaron las licitaciones públicas No. TMSA LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018 y como procesos complementarios, las selecciones abreviadas TMSA-SAM-20-2018 y TMSA-SAM-21-2018, por medio de los cuales se dio inicio al proceso de renovación de flota del sistema troncal. Dicha renovación consistió en la desvinculación de 1.152 buses articulados y 10 biarticulados, pertenecientes a 6 concesionarios y la posterior vinculación de 477 articulados y 964 biarticulados a través de 6 nuevos concesionarios provisión de flota y sus respectivos concesionarios de operación, de acuerdo con el nuevo modelo de negocio estructurado.

La renovación inició su implementación en el mes de junio de 2019 y con corte a 31 de diciembre de 2019 se habían desvinculado 791 buses e ingresado a la operación 945. Durante el año 2020 se continuó el proceso, logrando en el mes de septiembre culminar la implementación de la renovación de flota de las Fases I y II, con el ingreso total de 1.441 buses nuevos. Así, el sistema troncal quedó con un total de 2.364 buses en su flota, alcanzando un incremento del 39% en la cantidad de sillas ofertadas

También resulta importante destacar que, como resultado de los procesos licitatorios de 2018, el componente troncal del sistema surtió un proceso de evolución tecnológica particularmente, frente a los estándares de emisión y la diversificación de la matriz energética. Esto, toda vez que de los 1.441 buses adjudicados, se logró la incorporación de un 51 % buses de gas Euro VI y el 49% restante en diésel Euro V con filtro de partículas.

Entre otras actividades complementarias para mejorar las condiciones ambientales y de salud pública se generaron acuerdos entre TMSA, Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), SDM con Ecopetrol y otros actores para gestionar las acciones orientadas para mejorar la calidad del diésel para la ciudad. Lo anterior, anticipándose a las fechas y compromisos del CONPES de Calidad del Aire.

Para valorar los beneficios de las mejoras tecnológicas en el servicio de transporte público, en el marco del acuerdo de voluntades con Ecopetrol se desarrolló el Proyecto: Renovación de la Flota de Transmilenio: Resultados del impacto sobre la Calidad del Aire en el Sistema. (Ejecutor Técnico —Universidad de los Andes).

Para este proyecto se adelantaron dos campañas de medición: una en 2019 finalizando la primera etapa de renovación de la flota troncal y una segunda en 2020 cuando finalizó la implementación de la flota renovada. Dentro de los resultados del estudio se destaca lo siguiente: la renovación de la flota troncal con 700 buses diésel con filtro de partículas y 741 buses a GNV Euro VI, generó una reducción del 78% en la concentración de material particulado (PM2.5) y en 80% las concentraciones de Block carbón (Hollín) presente en el aire al interior de los buses del Sistema frente a las concentraciones medidas en estudios previos a la renovación.

Complementariamente, en el marco de la cooperación establecida entre CALAC (Cooperación, Suiza) y el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y en cuyo comité de gestión y beneficiarios participan la SDA y TMSA, se adelantó el proyecto: Levantamiento Línea base de número partículas flota troncal y alimentación del sistema procesos de renovación de flota y Estandarización Protocolo Medición. (Ejecutor Técnico — Universidad de Antioquía). Su



objetivo era: Establecer línea base número de partículas flota troncal del sistema, y probar bajo las condiciones operacionales del sistema el protocolo de medición estandarizado con miras a ser adoptado en la normatividad nacional que reglamenta los controles de emisiones.

Entre otros, se destacan los siguientes resultados:

- La flota diésel sin filtro -DPF por sus siglas en inglés-(de Euro II a Euro V) revisada en el estudio, presentó niveles de partículas en promedio cercanas a 1.500.000 part/cm<sup>3</sup> comparadas con las 5.000 partículas o menos que presenta la flota EURO V con DPF y EURO VI. Esto indica que la renovación de la flota genera una reducción del número de partículas emitidas cercanas al 99%.
- En el estudio se evidencia que, en promedio, hay una reducción del número de partículas superior al 99% en las emisiones de buses EURO V con DPF comparadas con las de los buses EURO V sin DPF.

Adicionalmente, resulta importante mencionar que TMSA. como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) ha generado las acciones conjuntas con otras entidades distritales para dar inicio a la consolidación de la red multimodal de transporte público en donde se destacan los procesos de integración modal del sistema con los cicloparqueaderos y el Sistema TransMicable. Así mismo, se cuenta con 22 puntos con ciclo-parqueaderos con una capacidad total de 6.059 sitios de parqueo para bicicletas en el Sistema TransMilenio.

Por la operación del cable aéreo "TransMiCable" de Ciudad Bolívar, se han logrado resultados como:

- Reducción en tiempos de viajes.
- Ahorro en cerca de \$8.800 millones de pesos al año por ahorros de tiempo de viaje.
- 3.000 toneladas anuales menos de CO<sub>2</sub>.
- 60,7 toneladas anuales menos de contaminantes locales PM, NO<sub>x</sub>, CO, THC.
- Aumento del turismo en la localidad.
- Generación de oferta de equipamientos en el área de influencia de las estaciones (SuperCade, Centros día, Parques, Centros Culturales, Centros Día, entre otros)
- De acuerdo con cifras del año 2018, cerca de 700.000 personas de la localidad se vieron beneficiadas indirectamente y 80.000 en el área de influencia del cable (500 m alrededor de las estaciones).

Finalmente, se resalta que a corte de febrero de 2022, el SITP cuenta con 655 vehículos eléctricos en operación, 1.793 GNV Euro VI, 238 Diésel Euro VI, 336 Híbridos eléctricos-diésel Euro V, 700 Diesel Euro V con filtro, 4.079 Diésel Euro V, 1.083 Diésel Euro IV y 1.460 Diésel con tecnologías inferiores a Euro IV.

## **b) 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 socializó 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.

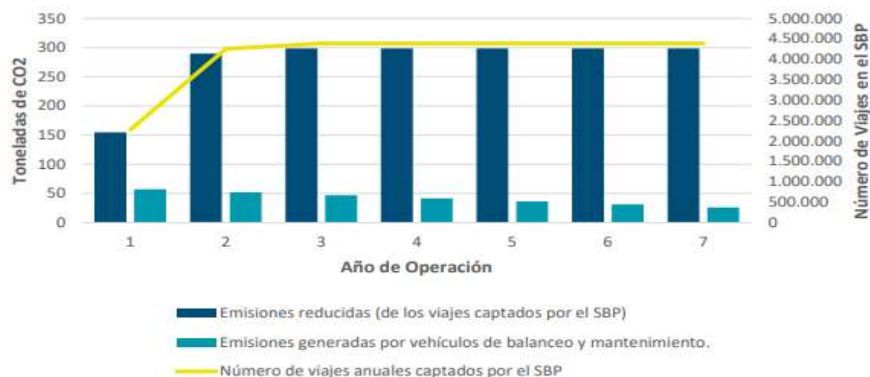
### **Sistema de Bicicletas Compartidas**

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%3dlwAR3vDAoCjYf8m-xWcDtTeD6tTfq4uG8c6PF\\_mWO1xWh8spS47bCRjapZIPU](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%3dlwAR3vDAoCjYf8m-xWcDtTeD6tTfq4uG8c6PF_mWO1xWh8spS47bCRjapZIPU)

### **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 PM<sub>2.5</sub> 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.

### **c) 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](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 Decretos 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 ciclogística de última milla**

El primer piloto de ciclogística 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 (CO<sub>2</sub>) 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 ciclogística 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 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 ciclogística. 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<sub>2</sub>eq por el transporte de mercancía, y una reducción de 163 Kg CO<sub>2</sub>eq 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**

Por último, 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.

Actualmente, ya se cuenta con el Plan formulado y hace falta su publicación. En esta actividad se involucraron diferentes actores con el fin de promover acciones para que los gobiernos locales logren reducir las emisiones de GEI del sector de logística de carga urbana.

Igualmente, dentro de este programa, Bogotá fue ganadora de un proceso de convocatoria y se ha venido adelantando el proyecto piloto para "Evaluar alternativas de desconsolidación utilizando vehículos de cero emisiones para la distribución de última milla de paquetes en tres zonas de Bogotá D.C.". Actualmente, en conjunto con ICLEI y Despacio se adelanta la estructuración de los términos de referencia, que permita la contratación de los servicios para el diseño del proyecto y la ejecución del mismo.

Dentro de la estructuración de los términos de referencia se resalta que, se ha incluido lo siguiente: el contratista seleccionado, propondrá una zona de intervención en la ciudad que se caracterice por presentar alta contaminación y alta concentración en la demanda del servicio de paqueteo, así como también cumpla con los criterios técnicos solicitados en los términos de referencia para implementación entre los cuales se destaca, la articulación con proyectos distritales como, el Programa "Zonas de Cargue y Descargue de Mercancías", Barrios Vitales y Zonas Urbanas por un Mejor Aire -ZUMA; previamente realizará el levantamiento de la línea base, así como la metodología para la medición de indicadores y el alistamiento de vehículos, personal, infraestructura y todos los requisitos necesarios para la puesta en marcha de la operación del piloto; posteriormente se ejecutará el proyecto, periodo durante el cual se realizará todas las actividades de desconsolidación y distribución de última milla con vehículos de cero emisiones, del mismo modo realizará el monitoreo y seguimiento del proceso. Finalmente, consolidará los indicadores, realizará el análisis de resultados y a partir de ellos, desarrollará una herramienta que permita analizar y evidenciar los resultados para mejorar la replicabilidad del proyecto que será entregada a la ciudad para su escalamiento. El tiempo previsto de implementación de este proyecto es de 6 meses, una vez sea surtido el proceso de selección y contratación por parte de ICLEI, y el valor estimado máximo del contrato es de 118.000 € (ciento dieciocho mil euros).

### **d) Taxis eléctricos**

En el año 2019 la SDM realizó el estudio DIM-T-008-2019 sobre la evaluación del piloto de taxis eléctricos de Bogotá, adoptado por el Decreto Distrital 677 de 2011. Se encontró que por medio de este piloto, 43 taxis eléctricos han recorrido más de 10 millones de kilómetros y se ha logrado evitar

la emisión aproximadamente de 3.350 toneladas de CO<sub>2</sub> y de 40 kg de material particulado. El estudio se basó en encuestas a los conductores del piloto de taxis, la características y el desempeño de los taxis reportado por BYD, información reportada por Enel Codensa frente a la infraestructura de recarga disponible y su uso por parte de la flota de taxis eléctricos, y un estudio sobre la conveniencia para reemplazar la flota de taxis de la ciudad por eléctricos elaborado por C40.

De acuerdo a los resultados del piloto, se concluyó que es necesario ampliar la flota de taxis eléctricos de tal manera que se alcancen como mínimo 500 taxis de cero emisiones. Esta necesidad fue elevada al Ministerio de Transporte y se incluyó la autorización para expandir la flota de taxis en un 1% con taxis eléctricos en el Borrador de Actualización del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Conforme a la información más reciente, este proyecto decreto ya surtió el proceso de observaciones ante la Superintendencia de Transporte y estaría próximo a ser expedido. En la última publicación del Ministerio de Transporte del Proyecto de Modificación del Decreto 1079 del 04 de marzo de 2021, se menciona en el *Parágrafo 4 del Artículo 2.2.1.3.8.2. Ingreso de los vehículos*, lo siguiente:

*“(…)se autoriza con la expedición del presente Decreto, por una única vez en la jurisdicción, a las autoridades competentes de transporte, para incrementar la capacidad transportadora global de la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de su jurisdicción, hasta máximo en un uno por ciento (1%), sin el estudio técnico de que trata el presente artículo. “*

Una vez sancionado este Proyecto Decreto, la SDM podrá aumentar en 1% la capacidad transportadora global de la flota de transporte público individual con taxis eléctricos, y adicionalmente incorporará en este porcentaje a los los vehículos del piloto de taxis eléctricos, teniendo en cuenta que el literal a) de este parágrafo indica:

- a) *“Si a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, existen vehículos matriculados y operando dentro de la jurisdicción, al amparo de programas especiales o pruebas pilotos autorizados por el Ministerio de Transporte para estimular el uso de vehículos eléctricos de fábrica, que no hacen parte de la capacidad transportadora global de la jurisdicción, estos adquieren el derecho a ser incorporados a la capacidad transportadora global de la jurisdicción dentro del porcentaje de incremento de que trata el presente artículo. “*

En efecto, la SDM ha establecido mesas de diálogo con los representantes del piloto de taxis eléctricos en la ciudad, durante 2021 se realizaron más de 10 mesas de trabajo en las que se identificaron las necesidades del gremio que se resumen en mejorar y aumentar las estaciones de recarga, facilitar los traspasos de los vehículos que han completado sus pagos, asegurar la continuidad del servicio y promover la demanda del servicio de taxi eléctrico por parte de los usuarios. A partir de entonces se inició un trabajo intersectorial con entidades del sector público y privado (tales como Enel-Codensa, BYD, Motorysa, Muverang, Sura, Terpel, Banco Itaú, MarketMedios, La Terminal de Transporte, Opain, CityBest, y Radio Taxi Aeropuerto) para generar soluciones a las necesidades planteadas, de las cuales se resaltan las siguientes:

- A. Infraestructura de recarga:** actualmente, el servicio de recarga continúa gratuitamente para los taxis eléctricos del piloto. En el corto plazo (2022-2023) se espera contar con 20 cargadores rápidos (potencia superior a 50kW) de acceso público (actualmente hay 5 rápidos). Complementariamente, en el marco del proyecto de estacionamiento en vía se están incluyendo el 2% de cupos preferenciales para vehículos eléctricos (la primera hora de estacionamiento es gratuita para los vehículos eléctricos), con la posibilidad de instalación de cargadores en estos espacios. Complementariamente, existen iniciativas privadas de empresas como CityBest que ha informado su plan de instalar 30 cargadores en hoteles de la ciudad y Motorysa también instalará 24 cargadores en centros comerciales, clínicas, grandes superficies y otros sitios de interés. Por último, BYD ha avanzado en el cambio gratuito de los conectores de los taxis eléctricos por el conector de estándar europeo (tipo 2).
- B. Traspasos:** se realizó reunión con el Banco ITAÚ para tratar los casos de los traspasos de los vehículos que ya cumplieron con sus pagos y tienen dificultad para liberar los carros, al respecto los propietarios se comprometieron a enviar la documentación respectiva al banco para que éste analizará cada caso individual y realizar el traspaso. El día 9 de diciembre de 2021, en reunión de seguimiento con representantes del piloto se socializó el procedimiento para tramitar el traspaso ante el Banco Itaú.
- C. Demanda del servicio:** por medio de la Resolución 38 del 18 de agosto 2021, expedida por La Terminal de Transporte S.A, se excluye del ámbito de aplicación de la Resolución 82 del 28 de junio de 2018, a los taxi eléctrico que hagan uso de la zona de taxi, es decir que estos vehículos quedan exentos del pago de \$500 pesos por el ingreso para la prestación del servicio en La Terminal.

Adicionalmente, se le solicitó al Concesionario Opain la operación de taxis eléctricos en el Aeropuerto El Dorado. Solicitud que fue aceptada y ahora los taxis eléctricos vinculados al grupo Taxi Imperial pueden prestar el servicio en el Aeropuerto el Dorado.

Complementariamente, como apoyo en la demanda del servicio, se acordó con la empresa Radio Taxi Aeropuerto que los taxis eléctricos puedan prestar servicios en los centros comerciales (Titan Plaza, Unicentro, Salitre Plaza, Supermercados Exito, Plaza de las Américas) donde tienen convenios. Así mismo, la plataforma tecnológica Taxis Libres accedió a realizar el desarrollo tecnológico para que en su plataforma los clientes puedan elegir taxi eléctrico.

Así mismo, empresas como Citybest y Muverang están desarrollando aplicaciones móviles para la solicitud de taxis eléctricos en el entorno empresarial y hotelero.

- D. Servicios complementarios:** Como ingreso adicional para este sector, se planteó la opción de exponer Publicidad Exterior Visual (PEV) en los taxis eléctricos. Al respecto, la SDM solicitó a varias empresas de medios la estructuración de una propuesta de modelo de negocio para los taxis eléctricos, teniendo como resultado el día 04 de junio de 2021 una reunión entre los representantes del piloto y la empresa MarketMedios la cual presentó el detalle de la propuesta y el modelo financiero de la misma. Por último, vale la pena destacar que, por medio de la Resolución 0056 del 19 de febrero de 2021 de la Secretaría Distrital de Ambiente, se ampliaron a 1.357 los permisos de PEV para taxis eléctricos. La decisión de

incluir PEV en el taxi eléctrico corre por cuenta de cada propietario, quién debe tramitar el permiso en articulación con la empresa de medios.

- E. Finalmente, como valor agregado adicional y muestra del trabajo articulado con los representantes del piloto de taxi, se contó con la participación de Ruben Vargas en la inauguración del Mes del Taxista y pacto por la Movilidad incluyente. Y en el cierre del Mes del Taxista Dilia Puerto, una mujer conductora y representante del piloto fue premiada como taxista del año.

Adicionalmente, vale recordar que de la mano del Concejo de Bogotá se logró aprobar un descuento del 70% en el impuesto vehicular para los taxis eléctricos por un periodo de 5 años, además del beneficio de estar exentos de las medidas de restricción de circulación (pico y placa).

Por último, se ha trabajado en conjunto con el Gobierno Nacional y Findeter en la estructuración de la Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada de movilidad eléctrica (más conocida como NAMA MoVE) que busca definir mecanismos financieros y fondos de reposición para la renovación de flotas de transporte, en las que se ha identificado a los taxis como segmento prioritario. Complementariamente vale la pena destacar que junto con SDA se estructuró un proyecto para solicitar financiamiento para renovación de flota de taxis al Fondo Verde del Clima.

#### **e) Formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones**

**Descripción:** Formular la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones que será la hoja de ruta de largo plazo para promover el uso de tecnologías de cero y bajas emisiones en todos los modos motorizados de la ciudad y fomentar prácticas de conducción ecológica. Esta Política, ayudará a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, reducir las emisiones de gases contaminantes y material particulado relacionadas con la movilidad y preservar la salud de los bogotanos a través de la conversión tecnológica de todo tipo de vehículos que circulan en el distrito capital.

#### **Principales logros:**

- La SDM realizó el concurso de méritos abierto SDM-CMA-025-2019 que tenía por objeto “Formular la Política Pública de Movilidad Eléctrica y Demás Tecnologías de Cero Emisiones Directas de Material Particulado para Bogotá D.C”. Esta consultoría se adjudicó a través del contrato 2019-1775 a la empresa J.A.H Ingeniería Industrial SAS, sin embargo dicho contrato, no inició su etapa de ejecución por presunción de falsedad pública de los documentos entregados y se encuentra denunciado en la fiscalía.
- La SDM inició en 2019 el proceso de formulación de la política pública de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Secretaría de Planeación, obteniendo la aprobación de la fase preparatoria por parte de dicha entidad en el primer semestre de 2020.
- Durante el 2020 y 2021 se trabajó en la construcción de la Política, cumpliendo con los requisitos de la fase de agenda pública y trabajando en la fase de formulación del plan de acción. El documento resultado de la fase de Agenda Pública, obtuvo concepto favorable el 23 de junio de 2021, el cual contiene el diagnóstico de la movilidad de cero y bajas emisiones, incluyendo análisis cuantitativo y cualitativo del tema en Bogotá, identificaron barreras, mejores prácticas internacionales y el marco jurídico sobre el tema.

- En el marco de la fase de Formulación (fase actual), se definió el objetivo general, los objetivos específicos, así como las estrategias y el plan de acción a realizar. Como objetivos específicos se definieron los siguientes:
  - Desarrollar y promover incentivos y desincentivos económicos y no económicos en toda la cadena de valor.
  - Promover un modelo de economía circular de baterías eléctricas innovador, sostenible y colaborativo.
  - Establecer un ecosistema de generación de información, investigación, desarrollo e innovación frente a la cadena de valor.
  - 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.
- Durante el proceso de diagnóstico y formulación de la Política se han realizado más de 80 espacios de participación en total (alrededor de 40 por cada fase) con diferentes actores del sector privado, público, académico y de la sociedad civil para fortalecer este proceso e incluir diferentes visiones y necesidades en la Política.
- Se está construyendo también un micrositio que permitirá brindar mayor información a la ciudadanía con respecto a los avances de la Política y de la movilidad eléctrica en la ciudad.
- Actualmente Bogotá cuenta con 50 cargadores públicos instalados y operados por Enel-Codensa, en 12 electrolineras ubicadas en distintos sitios de la ciudad. En menor instancia existen cargadores de otros operadores, como Celsia que tiene puntos de carga en Multiplaza y en el Carulla de la CLL 140. Actualmente, la energía es gratuita en las estaciones que opera Enel Codensa y otros operadores como Terpel Voltex y Celsia, entre otros. Sin embargo es un beneficio temporal para incentivar la movilidad eléctrica y de acuerdo a la normatividad nacional la tarifa del servicio se fija de manera libre. Vale la pena mencionar que cinco de estos cargadores, ubicados en Unicentro y en la bolera el salitre, tienen una potencia de salida de 50kW, es decir que corresponde a carga rápida de acuerdo a las disposiciones nacionales establecidas en la Ley 1964 de 2019.
- Durante 2021 se adelantó el proceso de construcción del marco normativo que permite instalar infraestructura de recarga en espacio público a través del Decreto Distrital 552 de 2018 que regula este tipo de aprovechamientos económicos en el espacio público. La solicitud de la creación de la actividad de recarga de vehículos eléctricos en espacio público fue presentada en el primer semestre de 2021 ante la Unidad Técnica de Apoyo (UTA) de la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP). Dicha actividad fue incluida en el marco del aprovechamiento económico del espacio público bajo la Resolución 218 de 2021 expedida por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP).
- Adicionalmente, por medio del Decreto 555 de 2021, se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial, en los artículos 212 y 213 se definieron los parámetros generales que deben cumplir las estaciones de recarga de acceso público y los espacios en los que se puede desarrollar dicha actividad. Adicionalmente se definió que todas las edificaciones nuevas de usos residenciales, comercio y servicio deben contar con la acometida eléctrica para la carga o repostaje de vehículos eléctricos. Igualmente en el POT, el artículo 120 define las Zonas Urbanas por un Mejor Aire, que buscan mejorar la calidad del aire en zonas más contaminadas y con vulnerabilidad social y económica. Éstas áreas concentrarán medidas para reducir las emisiones del transporte, promoviendo modos sostenibles y tecnologías más limpias, así como medidas de reducción de emisiones por parte de industrias y material resuspendido.

- Complementariamente, se realizaron dos asistencias técnicas con GIZ y Asociación sustentadora para la definición conceptual de los criterios, factores y metodología para la priorización de las zonas para habilitar puntos de carga públicos.
- Adicionalmente, se realizó el de cooperación MotoRec con la Unión Europea que incluye acciones contempladas a promover la movilidad de cero y bajas emisiones en la ciudad. Esta cooperación iniciará a mitad del 2022.
- Se realizó un acercamiento con el Programa de las Naciones Unidas por el Medio Ambiente -PNUMA, a quienes se les presentó el avance en la formulación de la Política, obteniendo el respaldo de esta entidad. Asimismo, Bogotá se comprometió y adhirió a su estrategia MoveTo Zero, que busca generar compromisos en la Región en cuanto a la promoción de la movilidad eléctrica, visibilizando los esfuerzos y las estrategias existentes. Esta estrategia fue lanzada en el segundo semestre de 2021, invitando al sector privado a realizar compromisos puntuales por la movilidad eléctrica alrededor de 5 ejes, y como resultado se han comprometido más de 30 organizaciones con más de 50 acciones concretas.
- Como parte de la estrategia de ascenso tecnológico de la flota escolar, la SDM logró obtener una Asistencia Técnica por parte del GAP Fund, con aprobación del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y GIZ, la cual busca evaluar la pre-viabilidad del ascenso tecnológico de la flota escolar.
- Asimismo, se han tenido acercamientos con la Embajada del Reino Unido. Con su apoyo, se realizará un curso de capacitación en temas de la aplicación del hidrógeno como energético para vehículos cero emisiones, dirigido a representantes de diferentes entidades públicas. En este sentido, se elaboraron los términos de referencia del apoyo y se espera que el curso inicie en abril de 2022.

#### **f) 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

<p><b>OPERATIVOS CONTROL AMBIENTAL EN VÍA EJECUTADOS AÑOS 2016 A 2021</b></p>
---



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 VÍA -INFRACCIÓN 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

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

### a) Jornadas de gestión en vía

Durante la vigencia 2021, se realizaron 52,774 jornadas, logrando atender todos los requerimientos que, en temas de gestión temporal de tránsito, eventos de emergencia, encuestas y aforos, campañas de seguridad vial, campañas del buen uso de la infraestructura, recuperación de espacio público, apoyo en servicio al ciudadano y apoyo en el proceso de implementación de semáforos inteligentes, en todos los puntos que se presentaron estos en la ciudad; sin embargo en el mes de junio se realizó la adjudicación de un contrato que tercerizó la contratación de personal a través de un outsourcing de manera que mientras se realizó el empalme con dicha empresa se presentaron algunos retrasos en la programación establecida; sin embargo, esta acción permitiría que la carga administrativa en la entidad se reduzca dejando lugar prioritario a la planeación operativa y técnica, permitiendo una mejor respuesta en la operación.

### b) Comunicaciones externas

Para la SDM la comunicación cumple un papel preponderante para mantener informada a la ciudadanía sobre la gestión de la entidad, así como contribuir con los comportamientos ciudadanos que favorezcan la movilidad y la seguridad vial. A través de su quehacer misional la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad – OACCM se constituye como un sistema ordenado de suministro y alimentación de información veraz, clara, oportuna y transparente, que debe ser entregada a la ciudadanía respondiendo a las necesidades de información que la dinámica de la ciudad requiere del sector movilidad, y a su vez responsable de la definición e implementación de estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial.

TABLA 9. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS

ACTIVIDAD REALIZADA	TOTAL AÑO
RUEDAS DE PRENSA	56
BOLETINES DE PRENSA	296
SOLICITUDES PRENSA, RADIO , TV, INTERNET	7.392
CAMPAÑAS EXTERNAS	5
ACCIONES PEDAGÓGICAS EN VÍA	2.020

Fuente: Informe de Gestión, Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

### c) MODELO DE COMUNICACIÓN Y CULTURA PARA EL CAMBIO

En línea con el enfoque de Cultura para la Movilidad incluido en el Plan de Desarrollo Distrital, la OACCM desarrolló un modelo de comunicaciones y cultura para el cambio que reconoce que los comportamientos ciudadanos son multi motivados, es decir, obedecen a razones, intereses y emociones basados también en dinámicas informales. Por esta razón, las estrategias que



implementamos reconocen los factores culturales y sociales que moldean las actitudes y comportamientos de los ciudadanos, y por ende implementa elementos que desde el entretenimiento hasta las ciencias del comportamiento nos permitan incidir en cambios de creencias, hábitos y comportamientos por parte de los ciudadanos. Estas acciones son aplicadas de manera transversal a las diferentes líneas de acción estratégica de la Secretaría frente a temas como la seguridad vial, el uso de modos sostenibles o la gestión del tránsito en la ciudad, así como los trámites y servicios disponibles para los ciudadanos.

Así mismo, en el marco de las acciones de comunicación se realizaron 5 campañas y estrategias de cultura ciudadana que están enfocadas en fortalecer, promover y prevenir siniestros viales, generando un mejor comportamiento entre los diferentes actores.

Entre las acciones realizadas se encuentran: Un Pedido Por la Vida, Tú Eres el Corazón de la Nueva Movilidad, 50 km/h, Curso virtual: La Nueva Movilidad, Actores en la Vía y Échale Ojo a los Carriles Preferenciales.

**Seguridad Vial:** Con el propósito de dar cumplimiento al Plan de Desarrollo Distrital, se fortaleció la comunicación a través de diferentes acciones y campañas de cara a los motociclistas, ciclistas y peatones por ser los actores viales más vulnerables en las vías, esto, con el principal objetivo de reducir las fatalidades en el tránsito y lograr cambios de comportamiento que cuiden la vida en las vías, como no exceder los límites de velocidad, principal factor de riesgo vial en la capital.

La OACCM a través de la campaña 'Un pedido por la vida' logró capacitar en seguridad vial en 2021 a 2.087 domiciliarios en moto, realizando una intervención en más de 20 zonas estratégicas de la ciudad para este actor vial.

De igual manera, se realizaron varios eventos dirigidos a medios de comunicación y a la ciudadanía en general, en coordinación con otras entidades del orden nacional y distrital como la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Educación, la Secretaría de Cultura, Transmilenio, la Policía de Tránsito y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para visibilizar la problemática de la siniestralidad vial en Bogotá.

Con el equipo de pedagogía, se logró impactar a más de 12.000 actores viales (motociclistas, peatones y ciclistas) con el desarrollo de más de 150 acciones en vía en puntos estratégicos de la ciudad, con las que se buscó un cambio de comportamiento para generar conciencia sobre la importancia de la vida y la adopción de buenas prácticas en la vía.

Así mismo, durante 2021 se creó el boletín informativo dirigido a motociclistas 'Rodemos por Bogotá bien informados' con información de interés para este público objetivo como: jornadas de conducción, jornadas de seguridad vial, recomendaciones para una conducción segura, noticias de interés, servicios de atención al ciudadano y mucho más, esto, para lograr una comunicación directa, eficaz y oficial con los más de 18 mil usuarios de moto que actualmente hacen parte de la base de datos de la entidad, con proyecciones a seguir creciendo.

A través de la Red Empresarial de Seguridad Vial también se fortaleció la comunicación, logrando que se unieran 318 organizaciones, cerrando el año con 1.338 empresas miembro de la iniciativa que le apuestan a trabajar de la mano con la SDM para mejorar la seguridad vial en sus operaciones, favorecer el tráfico en la ciudad y cuidar la vida en la vía, 122 empresas registraron cero



comparendos y cero siniestros viales, 186 empresas fueron reconocidas por su compromiso con la seguridad vial y más de 11.118 personas fueron capacitadas gracias a la oferta formativa de la entidad.

Se desarrollaron acciones de cultura ciudadana, pedagogía y comunicación con operadores del SITP para la reducción de fatalidades con ciclistas y otros actores viales y se adelantaron numerosas jornadas de capacitación virtual a conductores de taxi en diferentes temáticas para el mejoramiento de la calidad en el servicio.

**Promoción de modos sostenibles:** Uno de los principales componentes de la movilidad, se asocia con la promoción de la sostenibilidad y por ello, se desarrolló una estrategia de divulgación de las diferentes iniciativas llevadas a cabo por la SDM para beneficiar a los usuarios de bicicleta. En ese sentido se desarrollaron estrategias de comunicación para los siguientes proyectos:

1. Registro Bici: Las acciones de comunicación se centraron en informar a la ciudadanía las principales novedades del Registro Bici: 1. La optimización del proceso para hacerlo completamente virtual y 2. La obligatoriedad del proceso de acuerdo al Decreto 242 de 2021. Se realizó divulgación a través de los canales digitales de la SDM, pauta en radio de Bogotá y envío de varios boletines de prensa a medios de comunicación recordando sobre el tema.

2. Semana de la Bicicleta: Las acciones de comunicación se centraron en dar a conocer a la ciudadanía la conexión que se genera entre Bogotá y los municipios aledaños gracias al uso de la bicicleta. En ese sentido, se destacaron las cifras y acciones clave para incentivar el uso de este medio de transporte sostenible en Bogotá- Región.

3. Ciclo infraestructura: Se informó a la ciudadanía las nuevas ciclorrutas implementadas por la SDM y las recomendaciones de Seguridad Vial para realizar un viaje en bicicleta seguro.

En este sentido, se realizaron piezas digitales para los canales de comunicación de la SDM, videos y boletines de prensa informando sobre las novedades en términos de ciclo infraestructura.

**Servicio al ciudadano y novedades en las vías:** Con el propósito de mantener informados a los ciudadanos que requieren soluciones en trámites y servicios, se desarrollaron acciones que permitieron fortalecer la comunicación, teniendo como enfoque: Déjenos trabajar para usted.

A través de videotutoriales, con recomendaciones y piezas para mostrar el paso a paso de trámites, logramos mostrarles a los ciudadanos los beneficios de realizar los trámites directamente con la SDM sin requerir intermediarios.

Se planteó la socialización de los avances de la estructuración de la licitación de la Concesión de Trámites y Servicios de Movilidad – Ventanilla Única de Servicios, a través de un ejercicio de transparencia se generó una bitácora pública en la página Web de la Entidad, en la se publicaron los documentos de interés sobre la licitación. Así mismo se realizaron tres Ruedas de Negocios virtuales y dos Audiencias Públicas virtuales que contaron con la asistencia de más de 400 personas. Esta participación fue apalancada con el envío de mailings informativos, boletines de prensa y piezas informativas en redes sociales. Además, se generaron materiales como el Abecé de la licitación y el video promocional que permitieron contextualizar el alcance de la nueva concesión ante medios de comunicación, actores claves y tomadores de decisión.

Según las dinámicas de la nueva realidad, se utilizaron de manera efectiva las diferentes plataformas virtuales con las que cuenta la Entidad para brindar a los ciudadanos información útil en movilidad y en conjunto con la Secretaría de la Mujer se hicieron alianzas para realizar capacitaciones sobre mujer – movilidad con perspectiva de género.

Desde el Centro de Gestión del Tránsito – CGT de la SDM y bajo la coordinación de la OACCM se mantuvo informado a los periodistas como fuente y a la ciudadanía en general sobre los estados de movilidad, planes de manejo de tránsito, novedades viales, así como cifras de siniestralidad en la ciudad. Se utilizaron piezas, gráficas para mostrar señalización, zonas escolares, cebras, senderos peatonales y señales de tránsito implementadas y demarcadas en Bogotá.

Dentro de las propuestas implementadas, se encuentran:

- Divulgación de jornadas gratuitas de higienización y entrega de kits de bioseguridad a conductoras y conductores de taxis.
- Promoción entre los grupos de interés sobre la segunda apertura de postulaciones de propietarios y propietarias de vehículos del SITP Provisional para adquisición por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, a través de piezas informativas de atención al ciudadano.
- En cuanto a Regulación y Control del Tránsito y Transporte se realizaron Paradas de Movilidad en coordinación con la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, la Policía de Tránsito, el Grupo Operativo de Gestión en Vía, el Grupo de Pedagogía y el Grupo de Transporte Público Individual (Taxi) como parte de la estrategia de comunicación.
- Para Gestión de Cobro se diseñó e implementó la estrategia de comunicaciones de recuperación de cartera, con base en la Ley 2027, con descuentos para los ciudadanos que tenían multas de tránsito.
- Con respecto a Bicicarga se le dio una identidad al piloto de ciclogística propuesto por el área y se estableció la imagen de Bicicarga, con su respectivo lanzamiento a medios de comunicación.

## REDES SOCIALES

Las redes sociales de la SDM están alineadas estructuralmente con la visión y misión de la Entidad, las cuales deben reflejarse en todos los canales de comunicación. Las redes sociales son uno de los medios de mayor impacto en la divulgación destinada a la ciudadanía. La emisión de mensajes, campañas y eventos se plasman en las siguientes cifras:

TABLA 10. REDES SOCIALES

RED SOCIAL	MÉTRICAS
<p><u>@SectorMovilidad</u> Twitter: <a href="https://twitter.com/SectorMovilidad">https://twitter.com/SectorMovilidad</a></p>	<p>Número de tweets en total: 126.714 Número de tweets 2021: 5.515 Número de seguidores: 1.478.581 Número de seguidores ganados: 26.963 Impresiones 2021: 37.890.000</p>
<p><u>@BogotaTransito</u></p>	<p>Número de tweets en total: 206.006</p>

<a href="https://twitter.com/BogotaTransito">https://twitter.com/BogotaTransito</a>	Número de tweets 2021: 35.835 Número de seguidores: 215.022 Seguidores ganados: 38.369 Impresiones: 122.950.000
<u>Secretaría de Movilidad</u> <a href="https://www.facebook.com/secretaria.movilidad.bogota">https://www.facebook.com/secretaria.movilidad.bogota</a>	Número de seguidores: 80.415 Número de seguidores ganados: 5.963 Publicaciones: 661 Alcance en el 2021: 95.474.460
<u>Sector Movilidad</u> <a href="https://www.instagram.com/sector.movilidad/">https://www.instagram.com/sector.movilidad/</a>	Publicaciones: 227 Alcance: 9.974.563 Seguidores totales: <b>18.769</b> Seguidores ganados : 4.597

Fuente: Informe de Gestión, Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

## 8. Divulgación de los planes maestros a la sociedad.

En la implementación del Plan Maestro de Movilidad en la ciudad, se ha identificado, la necesidad de introducir el componente de participación ciudadana en las políticas, planes y programas del Sector por lo que se desarrollan ejercicios de información, divulgación, formación y consulta liderados desde la Oficina de Gestión Social, quien prioriza aquellas temáticas que resultan de alto interés e impacto para los y las habitantes de la ciudad y todas las poblaciones, sectores sociales y comunidades; 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:

### ➤ Participación ciudadana en modos de transporte no motorizado:

Las acciones que se desarrollan han buscado dar respuesta a dificultades y retos como: siniestralidad de ciclistas y peatones, seguridad personal frente a la violencia física y afectación a bienes, condiciones de acceso para grupos poblacionales y sectoriales diferenciales, además de las dinámicas particulares en contextos rurales de la capital.

Se diseñan acciones que permitan a cierta escala del proyecto la toma de decisiones y respuestas conjuntas entre la entidad y la comunidad frente a la intervención, mejora o habilitación de ciclo-infraestructura y espacio peatonal bajo perspectivas diferenciales universales y de género.

En este aspecto, es de resaltar para el año 2021 las siguientes acciones adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad:

Abordaje de la estrategia participativa en la formulación de la política pública de la Bicicleta (CONPES 015 del 22 de febrero de 2021), la cual busca que la ciudad tenga “*Más seguridad personal*” a través de la optimización de las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá, por lo tanto, el plan de acción de la política contiene el producto



denominado “1.1.1.Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido”, con el que se pretende reducir el número de hurtos de bicicletas.

Este producto de la política está a cargo de la SDM con corresponsabilidad de la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia y la Secretaría Distrital de Gobierno, en consecuencia “Registro Bici Bogotá” es una prioridad de ciudad, y para el fortalecimiento del mismo a la fecha han sido desarrolladas las siguientes estrategias o acciones:

- Registro Obligatorio de Bicicletas.
- Simplificación y virtualización del proceso de registro.
- Servicios de Registro Bici.
- Aumento de jornadas en vía, visita de establecimiento y puntos fijos de registro.

A continuación se realiza la descripción a cada una de las estrategias o acciones:

#### *1. Registro Obligatorio de Bicicletas:*

En cumplimiento del artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024, la SDM en conjunto con la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y la Secretaría Distrital de Gobierno gestionaron la normativa para reglamentar mediante el Decreto Distrital 242 de 2021 la obligatoriedad del registro.

De igual manera gestionaron la normativa para el Decreto Distrital 082 de 2021 el cual incluye el Registro Bici obligatorio para los domiciliarios que trabajen con empresas de intermediación tecnológica:

#### *2. Simplificación y virtualización del proceso de registro.*

La Secretaría Distrital de Movilidad inició un proceso para facilitar el registro de bicicletas por parte de la ciudadanía en cumplimiento del Artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024.

En primera instancia reorganizó el proceso de registro permitiendo simplificar el registro y lo más importante que el usuario entrega la información completa de su bicicleta.

Para el 1 de agosto de 2020 “Registro Bici” tenía 41.324 bicicletas inscritas, sin embargo solamente 15.664 tenían la totalidad de la información requerida, es decir que el 62% de los registros no eran completos. A partir de este cambio metodológico se han registrado 116.808 bicicletas y solamente 421 bicicletas han faltado por información o han tenido algún error de carga.

Adicionalmente a partir del 3 de octubre del año 2021 y en cumplimiento del Decreto 242 de 2021 que determina como evidencia del “Registro Bici” el “Comprobante de Registro Bici”, el proceso fue implementado totalmente virtual.

### 3. Servicios de Registro Bici.

La SDM como estrategia de fortalecimiento de “Registro bici” incluyó los siguientes servicios en la plataforma con el objetivo de brindar a la ciudadanía una mayor utilidad al mismo:

**Consulta información de Bicicleta:** Asocia cada bicicleta con su propietario y adicionalmente permite conocer las bicicletas que tienen reporte de hurto, con la finalidad de que tanto autoridades como ciudadanía en general puedan identificar cuáles de ellas tienen algún reporte de hurto y así combatir el uso y comercialización de las mismas.

En el enlace <https://registrobicibogota.movilidadbogota.gov.co/rdbici/#/consultarEstado> al incluir el serial único de “Registro Bici” se desplegarán datos que permiten identificar el propietario, las características de la bicicleta y si se encuentra reportada o no como hurtada.

**Consulta de bicicletas recuperadas:** La SDM en alianza con la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia armonizar la plataforma de Registro Bici Bogotá con el enlace <https://scj.gov.co/es/secretaria-de-seguridad/aqu%C3%AD-puede-estar-tu-bici> en el que la ciudadanía puede consultar que bicicletas a recuperado la Policía, identificarlas e iniciar el proceso de entrega.

**Comprobante de Registro Bici:** En cumplimiento del Decreto 242 de 2021 la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló el “Comprobante de Registro bici” documento que evidencia la realización del registro.

Este documento es un instrumento que permite a la ciudadanía y autoridades verificar el propietario de una bicicleta, cuenta con un código QR que asocia a cada bicicleta con el portal de consulta de “Registro Bici”, de esta manera es posible comprobar si ha sido o no adulterado, brindando a las autoridades un medio de control en vía al poder revisar a quién pertenece cada bicicleta que circula en la ciudad y si esta se encuentra reportada como robada.

GRÁFICA 20. Ejemplo comprobante de registro bici



**COMPROBANTE REGISTRO BICI BOGOTÁ**

Nombre: Juan José Jiménez Jiménez | Teléfono: 3299589794  
Fecha de registro: 12/05/2021 | Serial: 10254588  
Correo electrónico: juanj@trial.com | Dirección: calle 12 #14-25

**DETALLE DE BICICLETA**

DETALLE DE BICICLETA	TIPO DE BICICLETA
SERIAL: 10254588	OTRO
MARCA: SALOMONSON	MARCA: SALOMONSON
COLOR: EDIADO	COLOR: EDIADO
TIPO: NÚMERO SERIE DE MARCA: 154DFG45	TIPO: NÚMERO SERIE DE MARCA: 154DFG45

**COMPROBACIÓN DE ESTADO**

La Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con el artículo 10 del Decreto 242 de 2021, garantiza que el comprobante de registro de la bicicleta, emitido por la Secretaría Distrital de Movilidad, es válido y tiene plena validez jurídica, por lo tanto, cualquier ciudadano que posea un comprobante de registro de una bicicleta emitido por la Secretaría Distrital de Movilidad, podrá utilizarla libremente en la ciudad de Bogotá.

Fuente SDM



#### 4. Aumento de jornadas en vía, visita de establecimientos y puntos fijos de registro.

En la estrategia de fortalecimiento de “Registro Bici” la SDM con el fin de acercar más este servicio a la ciudadanía ha aumentado las jornadas de registro en vía, de esta manera no solo se le permite a cualquier ciudadano acceder más sencillamente al registro, sino hacer pedagogía de su utilidad.

Tabla 11. Jornadas de Registro en Vía

Mes	Año			
	2018	2019	2020	2021
Enero	--	19	0	3
Febrero	--	6	6	55
Marzo	--	4	3	70
Abril	--	14	0	67
Mayo	--	17	4	63
Junio	--	4	9	87
Julio	--	0	32	90
Agosto	--	11	29	111
Septiembre	--	13	41	120
Octubre	--	14	56	113
Noviembre	--	14	47	53
Diciembre	13	12	54	56
Subtotal anual	13	128	281	888
Total consolidado	1310			

Fuente: SDM/SBP 14/01/2022.

Adicionalmente se identificaron a los establecimientos de venta de bicicletas como espacios estratégicos para promover el registro de bicicletas por ello desde septiembre de 2021 a la fecha se han visitado 282 establecimientos, capacitando sobre el registro obligatorio de bicicletas, el procedimiento y sus beneficios.

Finalmente la estrategia de fortalecimiento incluyó a partir de abril de 2021 los siguientes puntos fijos de atención presencial los cuales están disponibles de lunes a viernes con horario de atención de 8 am a 12 pm y de 1 pm a 5 pm:

- Punto de atención IPES (Costado Oriente de la Estación de Transmilenio Alcalá)
- Punto de atención IPES (Al lado de la Estación de Transmilenio Biblioteca Tintal)

Además, y de acuerdo con su disponibilidad, los Centros Locales de Movilidad (CLM) programan semanalmente jornadas de registro en diferentes puntos de las localidades, con el fin de apoyar a los ciudadanos en el proceso de registro.

GRÁFICA 21. Punto fijo de registro bici Alcala



Fuente: SDM

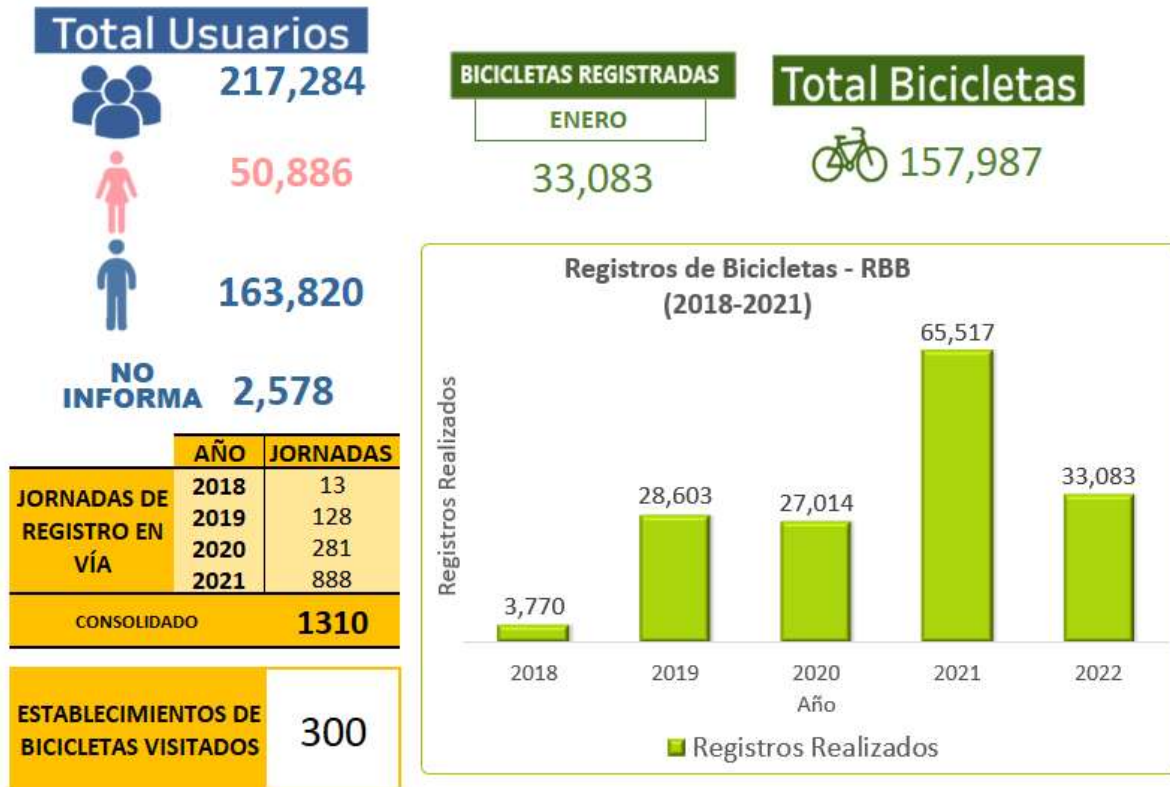
A continuación, presentamos tabla resumen de cifras consolidadas de Registro Bici Bogotá.

GRÁFICA 22. REGISTROS ACTUALES REGISTRO BICI

## REGISTROS ACTUALES EN PLATAFORMA

### Registro de usuarios

viernes, 14 de enero de 2022



Fuente: SDM-SBP-SIMUR



Por otro lado, en acompañamiento en la formulación de la PPB se logró incorporar el enfoque diferencial y de género en el que se resalta la importancia del abordaje de los temas de prevención de violencias y delitos en corredores de ciclorrutas, con especial énfasis en la violencia ejercida contra las mujeres ciclistas.

Por último el Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas para la ciudad, ha contado con acompañamiento en todas sus etapas, desde su formulación hasta la implementación (en proceso actual).

➤ **Participación incidente en el control del tránsito, transporte y señalización:**

La SDM, a través de la Oficina de Gestión Social, realiza la ejecución de jornadas informativas, las cuales 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 entre tanto a brindar información de carácter normativo.

En ese sentido, a través de los Centros Locales de Movilidad, durante el año 2021, se realizaron 1167 jornadas informativas, en el Distrito Capital, sensibilizando a la comunidad con relación al uso adecuado del espacio público y socializando directamente a 2405 ciudadanos y ciudadanas en el Código Nacional de Tránsito.

identificar y facilitar mediante ejercicios de veeduría social e instancias de participación local, las necesidades de mecanismos de control del tránsito y señalización que redunden en seguridad vial y calidad de vida con enfoque diferencial (niños/as, personas mayores, personas con discapacidad, entre otros). Durante el 2021, se realizaron entre junio y octubre de audiencias públicas locales donde se socializaron ante la ciudadanía (799 personas participantes) los resultados de gestión del Sector en esta vigencia, que para el caso de señalización se centró en el cumplimiento de metas territorializadas a nivel local y que para el control de tránsito se centró en evidenciar los operativos realizados para resolver las problemáticas más sentidas como invasión al espacio público; también se expuso el tema de comparendos y la concentración de solicitudes de operativos.

Por otro lado, desde el enfoque diferencial en el segundo semestre del 2021 se implementó una estrategia piloto de participación incidente con personas mayores de las UPZ Las ferias, Suba y Santa Bárbara para mejorar aspectos de movilidad como peatones y peatonas y mitigar factores de riesgo en seguridad vial para esta población. Como resultado se logró un proceso de articulación institucional con ciudadanía en estos tres territorios que derivó en la firma de 3 micro-pactos por la movilidad y el cuidado de las personas mayores.

**Participación incidente en la planeación y operación del transporte Público individual y colectivo:**



Inclusión de la ciudadanía en alternativas para los procesos de financiación del SITP; fomento a escenarios de cultura ciudadana y buenas prácticas dentro del sistema integrado. Mecanismos de prevención y atención a violencias, especialmente las referidas a género.

Generación y concertación de tarifas diferenciales, considerando enfoques diferenciales y de género. En el transcurso del 2021 se realizaron diferentes análisis con el fin de dar cuenta de la posibilidad de priorizar a la comunidad Gitana dentro de los beneficios de la nueva política tarifaria, algunos de los análisis fueron:

-Cruces entre el Censo de población 2018 y la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019.

-Consultoría Diseño de la estrategia técnica, financiera, jurídica e institucional para reducir las barreras de asequibilidad para acceder al sistema integrado de transporte público con el fin de avanzar hacia la inclusión social y productiva de la población vulnerable de Bogotá.

-Cruce de la base de datos de la comunidad con las tarjetas personalizadas del Sistema de Transporte Público - SITP- con la intención de saber el porcentaje de personas de la comunidad que hacían uso de esta tarjeta

-También se llevó a cabo una reunión el día 21 de julio de 2021 con la Subdirección de Asuntos Étnicos de la Secretaría de Gobierno, con el objetivo de iniciar el proceso de articulación de los posibles listados censales para la asignación de beneficios en la tarifa. Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra en proceso de expedir el nuevo decreto que reglamenta la transición al SISBÉN IV para la asignación de incentivos tarifarios, en el cual se tiene en cuenta la posibilidad de focalizar a población étnica que, no necesariamente se encuentra en SISBÉN, pero que ha sido previamente identificada en los listados censales del Ministerio del Interior.

Por último, la DIM se ha enfocado en buscar distintas estrategias para conseguir los listados censales certificados por una entidad estatal y el próximo año se centrará en encontrar la mejor forma de obtenerlos.

Se espera en el siguiente trimestre del año 2022 dar continuidad al proceso que se viene adelantando para cumplir las acciones concertadas en el Artículo 66 del Plan Distrital de Desarrollo y promover espacios de escucha a las necesidades de la comunidad que vayan con la misionalidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

En coordinación con otras áreas como la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad en 2021 realizó 48 capacitaciones mediante el taller Mujer y transporte "Un deseo de esperanza" que tiene como objetivo generar procesos de reflexión frente a las conductas de acoso sexual, discriminación, subordinación, exclusión y tocamientos que enfrentan las mujeres durante los desplazamientos que realizan en la ciudad e incentivar decisiones de comportamientos cuidadores para garantizar la igualdad, respeto y valoración de las mujeres en la movilidad. Las capacitaciones se desarrollaron en diferentes localidades, con los consorcios de SITP.

Por otra parte, la Subdirección de Transporte Público desarrolla la Estrategia integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de transporte público individual (Taxi), en la cual se avanzó en dos frentes. El primero, un proceso de articulación interinstitucional para la futura implementación de un botón de reporte de hechos de violencia que le permita a las mujeres víctimas, usuarias del servicio, tener la orientación

y atención que requieren; el segundo, la realización de un semillero de capacitación con conductores y conductoras de taxi para promover en el gremio habilidades y actitudes de respeto por los derechos de las mujeres usuarias y hacer así de este medio de transporte un espacio más seguro para las mujeres.

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

Promoción de pactos ciudadanos, frente al respeto al peatón (especialmente orientado a programas que involucren a niños y niñas), frente a dinámicas de priorización del transporte público (carriles preferenciales), y acciones de carga y descarga.

Promoción de pactos ciudadanos con enfoque diferencial, con el propósito de disminuir la discriminación por orientación sexual, e identidad de género diversa para con el sector social LGBTI, en las localidades de Mártires, Chapinero, San Cristóbal, Usme; estos se realizaron durante el año correspondiente al 2021, y se contó con jornadas de sensibilización a la par en estas mismas localidades. En algunas de estas jornadas se contó con el sketch teatral por la movilidad incluyente en algunas de las estaciones de Transmilenio.

Adicionalmente, se desarrollaron durante la vigencia 2021 estrategias de participación incidente con población mayor en las UPZ Las Ferias, Suba y Santa Bárbara con la firma de 3 micro-pactos en las que se esperan desarrollar acciones articuladas entre los sectores del distrito para mitigar los factores de riesgo frente a la seguridad vial de esta población en estos territorios.

➤ **Participación incidente en estrategias de mitigación de impactos socio-económicos**

Inclusión de grupos poblacionales vulnerables socioeconómicamente, frente a la implementación de proyectos diseñados por la SDM, en procura de la salvaguarda de sus derechos económicos y laborales.

**Implementación de la estrategia de atención social a la población del SITP Provisional:**

Socialización de la oferta de formación, emprendimiento y empleabilidad: De acuerdo con los compromisos adquiridos en las mesas de diálogo celebradas entre la SDM y los representantes del SITP Provisional durante los meses de mayo y junio de 2021, se diseñaron e implementaron acciones dirigidas a los actores del Sistema Provisional eventualmente afectados con ocasión de la implementación definitiva del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): como conductores, mecánicos, despachadores, personal administrativo, trabajadores informales, frente a la oferta institucional disponible en temas de formación, empleabilidad, emprendimiento, evaluación y certificación de competencias laborales, por medio de la ejecución del convenio interadministrativo suscrito con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y del portafolio de servicios que ofrece la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) y la Secretaría de Educación del Distrito (SED); la socialización de la oferta de servicios, se realizó por medio de visitas constantes a los



terminales de las rutas a desmontar, de igual manera con la programación de sesiones virtuales y jornadas presenciales en la sede de la Calle 13.

Bajo el marco del “Pacto por la Empleabilidad” establecido entre la SDM, Transmilenio y las empresas operadoras del SITP, se remitieron bases de datos y hojas de vida, filtradas de acuerdo a la localidad de residencia y cargo para consideración de las ofertas de empleo reportadas por las empresas operadoras del SITP. Para lo anterior, en el correo electrónico de [componentesocial@movilidadbogota.gov.co](mailto:componentesocial@movilidadbogota.gov.co), se recibieron directamente las hojas de vida y estas fueron remitidas a los enlaces de Talento Humano de cada empresa operadora del SITP. En total se recibieron 94 hojas de vida.

Adicionalmente desde la Oficina de Gestión Social se avanzó en la caracterización del personal del SITP provisional; al mes de diciembre se actualizaron los datos personales de 1.813 personas que desempeñaban una ocupación en el servicio provisional, en 65 visitas a terminales de ruta, 18 sesiones virtuales y 13 jornadas presenciales, permitiendo ofrecer opciones personalizadas para los diferentes actores implicados en el proceso.

De manera complementaria al desarrollo de estas actividades, se realizó la inscripción del personal interesado en los diferentes programas, para un total de 2.025 personas preinscritas principalmente en los programas de formación en los niveles de complementaria y titulada, empleabilidad y emprendimiento.

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

Inclusión de los enfoques diferenciales, de género, poblacionales y territoriales en la estructuración de la política pública de movilidad y en los instrumentos de planeación que competen a la entidad.

Para la inclusión del enfoque de género en 2021 la SDM desde sus diferentes dependencias trabajó alrededor de 10 productos de la Política Pública de Mujer y Género, dos de ellos a cargo de la Oficina Asesora de Comunicaciones; tres de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad; uno de la Subdirección de Bicicleta y peatón; uno bajo responsabilidad de la Subdirección de Transporte Público y tres de la Oficina de Gestión Social. Los tres productos de la OGS son: el diseño y desarrollo de una estrategia de género en los servicios del ORVI, la participación en el Sistema Distrital de cuidado a partir de la consultoría de viajes de cuidado y el desarrollo de procesos de formación con enfoque de género sobre temas asociados a movilidad. Así mismo la SDM cumplió con ocho compromisos en el Plan de Igualdad de Oportunidades para la Equidad de Género, uno de ellos a cargo de la Subdirección de la bicicleta y peatón, otro de la Subdirección de Transporte Público, uno realizado por la Oficina de Seguridad vial y cinco realizados por la OGS, referidos a la conmemoración de fechas emblemáticas de los derechos de las mujeres, la realización de diferentes jornadas de sensibilización y la participación en una encuesta sobre discriminación por parte de funcionarios y funcionarias del distrito.

Además, en 2021 la SDM se comprometió y cumplió con tres Logros de Transversalización (acciones estratégicas), como fue: la realización del Congreso de la Bici con participación paritaria; el diseño de "Más mujeres en Bici" y la selección e inicio de capacitación de 450 mujeres para ser operadoras de la nueva flota de buses en la ciudad.

### 9. 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 3 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 María 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)

### 10. 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 Maestro	Plan	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 Semaforica En 95 Intersecciones De La Ciudad	7578. Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad



Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB	
		No. Meta	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
1. Logística de Movilidad		1	Implementar 5.150 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico
1. Logística de Movilidad		2	Realizar el mantenimiento a 400.000 señales verticales de pedestal
1. Logística de Movilidad		3	Intervenir 400 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito mantenidos
1. Logística de Movilidad		4	Implementar 26.000 señales verticales de pedestal
1. Logística de Movilidad		5	Intervenir 800 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas.
1. Logística de Movilidad		6	reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal."
1. Logística de Movilidad		7	Intervenir 12.000 pasos peatonales
1. Logística de Movilidad		8	Demarcar 2.200 km-carril en vía
1. Logística de Movilidad		9	Mantener señalizados de manera integral 150 km de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías del



Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB	
		No. Meta	Nombre de Proyecto de Inversión
		área de influencia	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
1. Logística de Movilidad		2	Racionalizar ocho (08) trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad.
1. Logística de Movilidad		1	Implementar 1 estrategia de información constante con la ciudadanía.
1. Logística de Movilidad		2	Implementar 1 estrategia de formación ciudadana
1. Logística de Movilidad		3	Implementar 1 estrategia para el fortalecimiento de procesos de consulta y co-gestión participativa
1. Logística de Movilidad		3	Desarrollar el 100% de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar 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
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, interoperabilidad y mayor interacción con los usuarios y ciudadanos de Bogotá Región.
1. Logística de		3	Asegurar el 100% de funcionamiento del Sistema Integrado de

Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB		
		No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
Movilidad			Información sobre Movilidad Urbano Regional y la disposición de la información de manera accesible, confiable y oportuna.	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	7588. Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región

Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB	
		No. Meta	Nombre de Proyecto de Inversión
			movilidad urbano-regional
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.
5. Plan de Seguridad Vial		2	Realizar 410.000 viajes de acompañamiento en el proyecto Ciempiés para el cuatrienio
5. Plan de Seguridad Vial		3	3. Visitar 380 instituciones educativas en el proyecto de Ruta Pila
5. Plan de Seguridad Vial		4	4. Realizar el control de 24.000 vehículos escolares en el proyecto Ruta Pila.
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
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
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%
5. Plan de Seguridad Vial		7	Realizar 100.000 jornadas de gestión en vía
5. Plan de Seguridad Vial		8	Realizar 40 inspecciones de seguridad vial a los puntos más críticos de siniestralidad con el fin de

Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB	
		No. Meta	Nombre de Proyecto de Inversión
			que sean un insumo para la toma de decisiones y/o acciones a realizar
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.
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
5. Plan de Seguridad Vial		1	Implementar el 40% del Plan Distrital de Seguridad Vial (adicionales a lo implementado hasta el momento)
5. Plan de Seguridad Vial		1	Diseñar y evaluar el 100% de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad
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.
5. Plan de Seguridad Vial		3	Implementar y evaluar el 100% de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas
5. Plan de Seguridad Vial		4	Ejecutar y evaluar el 100% de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas
5. Plan de Seguridad Vial		5	Desarrollar el 100% del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad.
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.
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

Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB		
		No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
			siniestros viales.	
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

Meta Maestro	Plan	Plan de Desarrollo UNCSAB		
		No. Meta	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
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
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 2021

## 11. 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 –Magister en Ingeniería Industrial	Jefe Oficina de Asesora de Planeación Institucional	3649400 Ext. 4401	jrojas@movilidadbogota.gov.co
Susana Morales Pinilla	Arquitecta- Especialista en Diseño y Magister en Planeamiento Urbano y Políticas Territoriales	Subsecretaría de Política de Movilidad (e)	3649400 Ext. 8101	jsmorales@movilidadbogota.gov.co
Deyanira Ávila Moreno	Ingeniera Catastral y Geodesta- Especialista en Gestión Ambiental Urbana	Directora de Planeación de la Movilidad (e)	3649400 Ext. 8201	davila@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.