

# INFORME DE SEGUIMIENTO AL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD ACUERDO 223 DE 2006

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD



2014

AC 13 No. 37 - 35  
Tel: 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Info: Línea 195

  
ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Secretaría de Movilidad

  
ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ**  
HUMANANA

## Tabla de contenido

1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2014 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro	2
2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2014 y recursos disponibles 2014, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro	2
3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2014, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.	2
3.1. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.	4
Capítulo VI. Ordenamiento de Estacionamientos - Estrategias.	23
<b>IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE ESTACIONAMIENTOS</b>	23
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.	24
5. Dificultades que se han presentado en la ejecución de los Planes Maestros y estrategias que se han implementado para superarlas	27
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 el Plan Maestro	28
7. Participación de las diferentes comunidades en la puesta en marcha de los Planes Maestros y Divulgación del Plan Maestro de Movilidad	32
a. Terceros Afectados por la Implementación del SITP:	32
b. Realizar campañas pedagógicas en seguridad vial	33
c. Formar docentes de colegios en seguridad vial escolar.	34
d. Pactos por la Movilidad	35
e. Programas Marco de la Enseñanza en Seguridad Vial	36
f. Intervención en vía.	36
8. Divulgación de los Planes Maestros a la sociedad.	39
9. Cuantificación de predios afectados por regularizaciones e implementaciones en cada Plan Maestro	40
10. Articular cada Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión	40

## INFORME DE SEGUIMIENTO PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD A 31\_12\_2014

### 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2014 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro

Cód.	Nombre del proyecto	Recursos asignados 2014 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2014 (En Precios Constantes)
339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá.	\$12.461.062.000	\$15.372.199.531
1165	Promoción de la Movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial.	\$7.795.000.000	\$7.369.319.262
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito.	\$68.081.317.000	\$62.458.385.468

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Oficina Asesora de Planeación 2014

### 2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2014 y recursos disponibles 2014, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro

Cód.	Nombre del Proyecto	Recursos Proyectados 2015	Recursos Disponibles 2015
339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá.	6.390.000.000	6.390.000.000
1165	Promoción de la Movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial.	8.380.000.000	8.380.000.000
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito.	86.433.000.000	86.433.000.000

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Oficina Asesora de Planeación 2014

Para dar continuidad a las actividades que fortalezcan la implementación del Plan Maestro de Movilidad en la vigencia 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad proyecta un presupuesto de \$13.219.804.618 para el proyecto 339- Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, el cual se complementa con las acciones que se realizan a través de otros proyectos de inversión, para los cuales se cuenta con una apropiación de \$ 104.448.703.966 millones, que cubrirán actividades relacionadas con los proyectos establecidos dentro del Plan Maestro.

### 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2014, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2014	Meta cumplida vigencia 2014	Cronograma
Realizar 100% el seguimiento a las actividades del Proyecto Metro Ligerero asignadas a la entidad – SDM	33,3%	33,33%	Enero – Diciembre 2014
Realizar 100% el Estudio de factibilidad para el Cable del sector Portal El Tunal-Mirador Paraíso y Portal 20 de Julio Moralba	17%	15,3%	Enero – Diciembre 2014

Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2014	Meta cumplida vigencia 2014	Cronograma
Estructurar y adjudicar el 100% de los equipamientos de los SITP	2,95%	2,95%	Enero – Diciembre 2014
Implementar 100% la estrategia de terceros afectados del SITP	21%	21%	Enero – Diciembre 2014
Implementar el 100% de la Estrategia de la Agenda Local de Movilidad	7%	7%	Enero – Diciembre 2014
Realizar 100% la Encuesta de Movilidad y medición del grado de Satisfacción de los usuarios del SITP	100%	100%	Enero – Diciembre 2014
Implementar 100% El Plan Integral alternativo y sustitutivo de vehículos de tracción animal	6,50%	6,50%	Enero – Diciembre 2014
Diseñar y promover 100% Alternativas Accesibilidad en el marco del SITP	18%	18%	Enero – Diciembre 2014
Formular el 100% el Plan Marco del SITUR	1%	1%	Enero – Diciembre 2014
Realizar el 100 % de los estudios para formular los distritos verdes.	36,45%	36,45%	Enero – Diciembre 2014
Formular 100% la Estrategia de Ordenamiento de Taxis en el marco del SITP	39,00%	39,00%	Enero – Diciembre 2014
Realizar 100% El análisis y reducción de amenazas y vulnerabilidades del sistema vial del Distrito Capital.	10,80%	10,8%	Enero – Diciembre 2014
Atender 100% conceptos y requerimientos para la gestión implementación del SITP98 Realizar 100% El análisis y reducción de amenazas y vulnerabilidades del sistema vial del Distrito Capital.	33,00%	33,07%	Enero – Diciembre 2014
Realizar el 100 % de las acciones para administrar el sistema de gestión del Riesgo.	53,24%	33,06%	Enero – Diciembre 2014
Realizar y promover el 100% de la implementación de los Centros Integrados de Mercancías y corredores de movilidad para el tránsito de vehículos de carga y plan piloto para el ordenamiento logístico de la carga en Bogotá	37,00%	32,80%	Enero – Diciembre 2014
Implementar 100% las Zonas de estacionamiento en vía	23,00%	25,30%	Enero – Diciembre 2014
Realizar 100% los estudios técnicos, financieros económicos y sociales para la implementación de medidas de gestión de la demanda de tránsito en BOGOTÁ D.C.	21,00%	21,00%	Enero – Diciembre 2014
Implementar 100% el Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP implementado	29,00%	24,00%	Enero – Diciembre 2014
Diseñar 100% la optimización de la red de ciclo Rutas	25,00%	25,01%	Enero – Diciembre 2014
Reducir a 2,8 la tasa mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	2,98	2,97	Enero – Diciembre 2014
Reducir a 77,90 la tasa de morbilidad por cada 10.000 vehículos (heridos hospitalizados más valorados)	85	70,66	Enero – Diciembre 2014
Diseñar 30 campañas en seguridad vial (intervención en vía)	7	7	Enero – Diciembre 2014
Formar 550 docentes en seguridad vial	225	225	Enero – Diciembre 2014
Revisar 100% planes de manejo de tránsito	100%	100%	Enero – Diciembre 2014

Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2014	Meta cumplida vigencia 2014	Cronograma
Reducir a 13,6 heridos hospitalizados el índice de morbilidad por cada 10.000 vehículos	14,5	6,51	Enero – Diciembre 2014
Implementar 150 programas marco de enseñanza en seguridad vial	45	45	Enero – Diciembre 2014
Diseñar 25 pactos de la movilidad con diversos actores institucionales y sociales	6	6	Enero – Diciembre 2014
Formar 200,000 niños en temas de seguridad vial	100.000	106.428	Enero – Diciembre 2014
Mantener en 99 por ciento la operación del sistema semafórico	99,00%	99,66%	Enero – Diciembre 2014
Instalar 80 intersecciones semaforizadas	30	34	Enero – Diciembre 2014
Demarcar 1700.21 Km/Carril de vías	510	508,22	Enero – Diciembre 2014
Instalar 28000 señales verticales de pedestal	10.000	7297	Enero – Diciembre 2014
Realizar seguimiento a 40% de los Planes de Manejo de Trafico aprobados	40%	42,5%	Enero – Diciembre 2014
Complementar 179 intersecciones semaforizadas	40	41	Enero – Diciembre 2014
Demarcar 8870 zonas con dispositivos de control de velocidad	3.370	3.370	Enero – Diciembre 2014
Mantener 210.000 señales verticales de pedestal	83.516	83.516	Enero – Diciembre 2014
Mantener 1.300 señales elevadas	451	451	Enero – Diciembre 2014
Realizar el 90% de conceptos de transporte público	90%	95,23%	Enero – Diciembre 2014
Realizar el 95% de las auditorías a empresas de transporte público	95%	122%	Enero – Diciembre 2014
Realizar 2245 acciones de monitoreo en la ciclo ruta	482	809	Enero – Diciembre 2014
Revisar 24043 vehículos del programa "Ruta Pila"	5.000	6.133	Enero – Diciembre 2014
Realizar 2728 diagnósticos en instituciones educativas	950	983	Enero – Diciembre 2014
Visitar 50 por ciento PMT recibidos en etapa de pre aprobación	50%	57,90%	Enero – Diciembre 2014
Realizar 100% de la toma de información de volúmenes de tráfico	30%	31,01%	Enero – Diciembre 2014

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad. Oficina Asesora de Planeación 2014

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

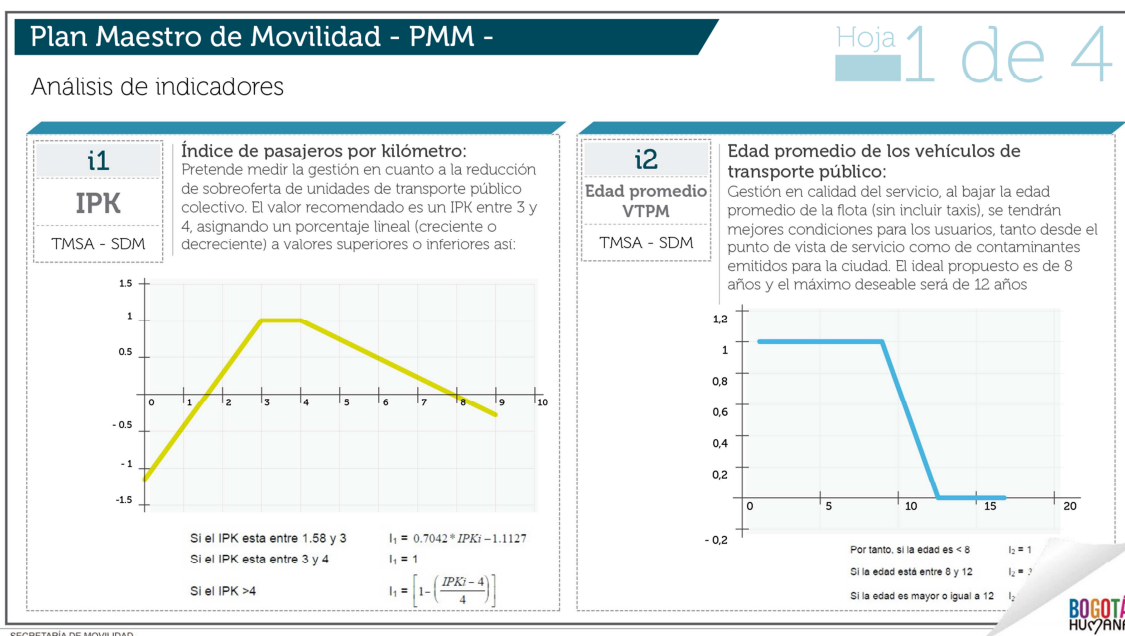
## Capítulo IV. Mecanismos De Evaluación, Control Y Seguimiento Del Plan. (*Plan Maestro de Movilidad*)

### Mecanismos de evaluación, control y Seguimiento del Plan.

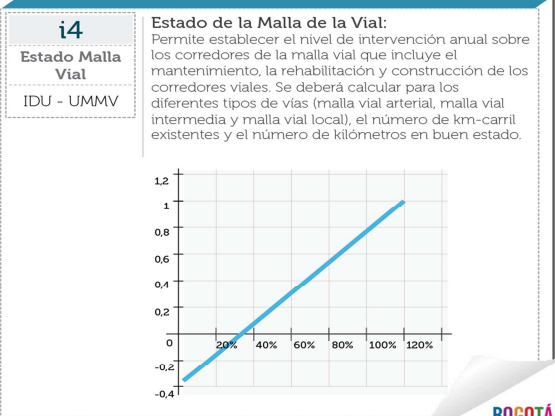
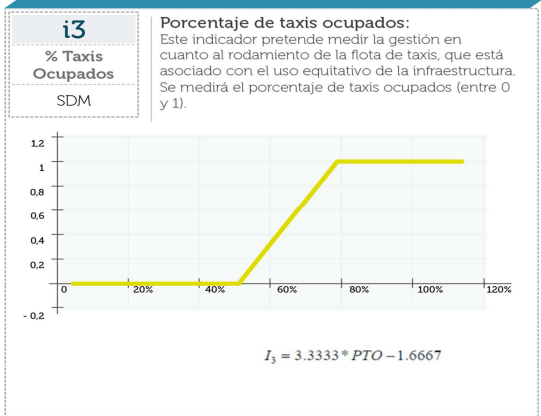
Conforme a lo establecido en los documentos de seguimiento del PMM, el control de la gestión es un método de evaluación de la administración de las entidades públicas, a las cuales se les asigna

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, así como 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 Plan Maestro de Movilidad, con corte a Diciembre de 2014, 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, entre otros.



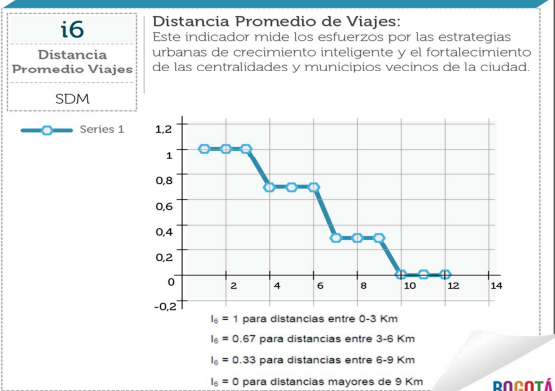
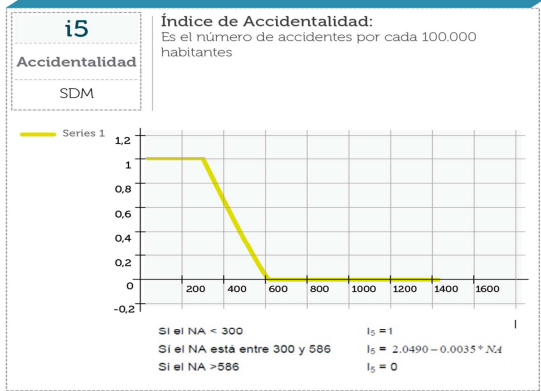
Análisis de indicadores



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



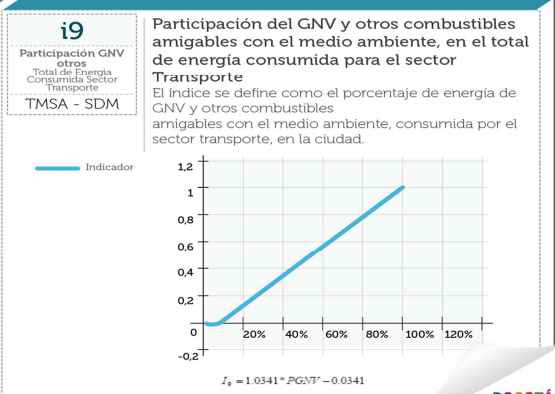
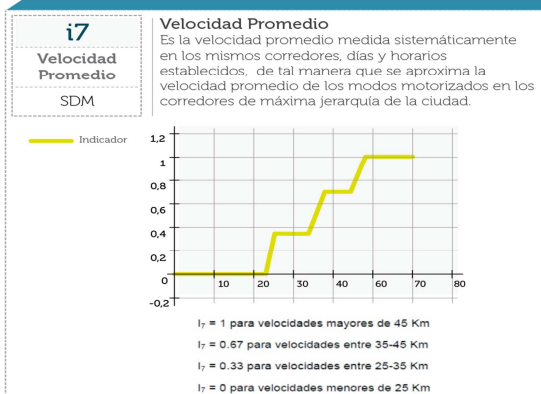
Análisis de indicadores



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Análisis de Indicadores



SECRETARÍA 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

Los datos se obtuvieron a partir de información suministrada por el ente gestor del Sistema TransMilenio. Se realiza promedio ponderado por el parque automotor (Troncal / SITP)

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 VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO	I2
2004	13,02	0,0
2005	12,49	0,0
2006	12,7	0,0
2007	13,01	0,0
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	8,28	1,00

SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) Registro Distrital Automotor y Registro de Tarjetas de Operación. Corte a diciembre de 2014 Cálculos: SPS-DESS/OIS

Fuente: RTO-SIM. Corte: 31 de diciembre de cada año. Elaboración: OIS-SDM. Nota: Vehículos de TPC y TM con TO vigente.

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

Los datos son obtenidos por medio del Contrato de Toma de Información de la entidad de la DCV. Cálculos SPS-DTI.

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
	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

2014\* Con corte a Junio

Periodicidad: Anual

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

Información obtenida con base a los registros de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito hechos por la Policía Metropolitana de Tránsito y datos poblacionales del DANE. SPS-DSV

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

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2011.

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

**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
2009	25,43	0,33
2010	23,67	0,00
2011	23,27	0,00
2012	24,22	0,00
2013	26,87	0,33
2014	27,1	0,33

Actualmente se cuenta con información para el año 2009, datos obtenidos a través de la Consultoría de Toma de Información de la entidad de la DCV. Se calcula con las velocidades del particular, individual y del TPC y con el parque automotor de cada período evaluado. Cálculos SPS-DTI

Periodicidad: Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	% EJEC ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO	I8
<p><b><u>Estrategias</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Diseñar una política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional.</li> <li>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.</li> <li>Racionalizar el tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.</li> <li>Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos (CLBR).</li> <li>Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.</li> <li>Organizar la zona industrial interna en centros de actividades logísticas internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de centros de actividad logísticos externos, situados en Municipios colindantes seleccionados</li> <li>Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.</li> <li>Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación</li> <li>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</li> <li>Controlar los pesos máximos por eje en los vehículos de carga..</li> <li>Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.</li> </ol>		

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	ND	No calculado
2010	ND	No calculado
2011	ND	No calculado
2012	ND	No calculado
2013	ND	No calculado
2014	ND	No calculado

La medición que realiza TransMilenio hace referencia a la reducción de gases de efecto invernadero por la operación del sistema de transporte masivo la cual fue de 49.010 ton CO<sub>2</sub>eq de acuerdo con el reporte de monitoreo del consultor externo para la vigencia 2013.

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
2012	1,09	0

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2011.

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

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2011.

Periodicidad: Quinquenal

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

RESULTADO HISTÓRICO	Sostenibilidad Financiera	I12
2007	0,818356444	0,82
2008	0,961158067	0,96
2009	0,648626929	0,64

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

RESULTADO HISTÓRICO	Sostenibilidad Financiera	I12
2010	0,794331474	0,79
2011	0,45616014	0,45
2012	0,652644818	0,65
2013	0,955005458	0,96
2014	0,857682225	0,85

Fuente: OAP. 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%	50%
2009	64%	64%
2010	68%	68%
2011	79%	79%
2012	82%	82%
2013	85%	85%
2014	85%	85%

Se elaboró la Agenda Regional de Movilidad, mediante acercamiento a los municipios de Cundinamarca, a las entidades del orden Distrital, departamental y nacional, para entender la problemática de movilidad Bogotá-Región en un marco amplio de análisis, generar una Agenda de Movilidad Regional y definir de manera concertada los lineamientos para la formulación de Plan Maestro de Movilidad Regional. SPS-DTI

Periodicidad: Anual

**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

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2011.

Periodicidad: Quinquenal

**Artículo 13 (PMM) Definición del sistema integrado de transporte público.**

**Artículo 14 (PMM) Componentes del Sistema Integrado de Transporte Público ¿SITP-.**

**Artículo 15 (PMM) Integración del Transporte Público.**

Observaciones:

### Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

#### Integración funcional

- Vinculación de Buses y Conductores Componente Zonal

La siguiente tabla muestra, la vinculación de vehículos al Sistema Integrado de Transporte Público componente Zonal, discriminados por tipología, servicio, zona y concesionario, con corte diciembre de 2014.

CONCESIONARIO	ZONA	SERVICIO	BUS (19)	BUS (40)	BUS (50)	BUS (80)	TOTAL POR CONCESIÓN
CONSORCIO EXPRESS	USAQUEN	URBANO	68	281	616	134	1193
		COMPLEMENTARIO	0	0	29	48	
		ESPECIAL	8	6	3	0	
	SAN CRISTOBAL	URBANO	11	40	285	16	408
		COMPLEMENTARIO	0	7	41	0	
		ESPECIAL	8	0	0	0	
COOBUS	FONTIBON	URBANO	0	0	96	0	102
		COMPLEMENTARIO	0	0	6	0	
EGOBUS	SUBA CENTRO	URBANO	0	0	43	0	43
	PERDOMO	URBANO	18	0	24	0	50
		ESPECIAL	8	0	0	0	
ESTE ES MI BUS	CALLE 80	URBANO	73	97	164	38	372
	TINTAL ZONA FRANCA	URBANO	90	1	65	30	198
ETIB	BOSA	COMPLEMENTARIO	0	2	10	0	946
GMOVIL	ENGATIVA	URBANO	182	43	577	144	648
		COMPLEMENTARIO	101	149	333	54	
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	URBANO	0	85	182	47	328
		COMPLEMENTARIO	0	3	8	0	
		ESPECIAL	3	0	0	0	
	KENNEDY	URBANO	31	115	545	109	807
COMPLEMENTARIO		0	0	7	0		
SUMA	CIUDAD BOLIVAR	URBANO	94	103	139	170	520
		ESPECIAL	14	0	0	0	
TRANZIT	USME	URBANO	11	63	464	94	632
Subtotales			720	995	3648	884	6247
TOTAL			6247				

El avance de chatarrización por parte de los operadores del SITP a 31 de diciembre de 2014 se presenta a continuación:

CONCESIONARIO	ZONA	TOTAL VEHICULOS A DESINTEGRAR 2014	VEHICULOS REPORTADOS POR DESINTEGRACION A NOVIEMBRE 21 DE 2014	PORCENTAJE DE AVANCE DESINTEGRACION A DICIEMBRE 31 DE 2014
ESTE ES MI BUS	CALLE 80 - TINTAL ZONA FRANCA	489	278	56,9%
GMOVIL	ENGATIVA	825	584	70,8%
EXPRESS	USAQUEN - SAN CRISTOBAL	2326	1364	58,6%
SUMA	CIUDAD BOLIVAR	562	238	42,3%
TRANZIT	USME	580	200	34,5%
ETIB	BOSA	928	303	32,7%
MASIVO CAPITAL	KENNEDY - SUBA ORIENTAL	1002	263	26,2%

CONCESIONARIO	ZONA	TOTAL VEHICULOS A DESINTEGRAR 2014	VEHICULOS REPORTADOS POR DESINTEGRACION A NOVIEMBRE 21 DE 2014	PORCENTAJE DE AVANCE DESINTEGRACION A DICIEMBRE 31 DE 2014
COOBUS	FONTIBON	914	162	17,7%
EGOBUS	PERDOMO - SUBA CENTRO	1348	247	18,3%
DESINTEGRADO SIN CONCESIONARIO		0	109	1,2%
<b>TOTAL</b>		<b>8974</b>	<b>3748</b>	<b>41,8%</b>

A 31 de diciembre de 2014, se han desmontado 260 rutas del Transporte Público Colectivo TPC: 246 rutas desmonte total y 14 rutas a desmonte parcial, estas últimas corresponden a rutas que en el SITP, han iniciado recortadas, es decir, solamente inicia un tramo del recorrido, por lo general rutas compartidas que son prestados solamente por uno de los dos operadores. Adicionalmente se expidieron los códigos de conducción a operadores presentados por los Concesionarios de operación, que cumplieron con los requisitos establecidos para tal fin, se implementaron 297 rutas, 5.724 paraderos y se vincularon 20.609 conductores.

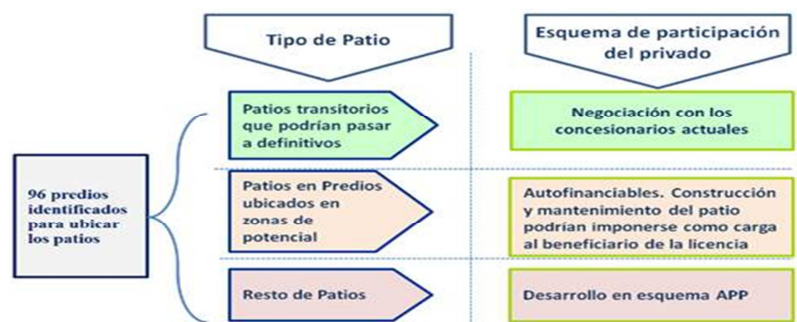
**Gestión de Infraestructura:**

- Patios Transitorios SITP

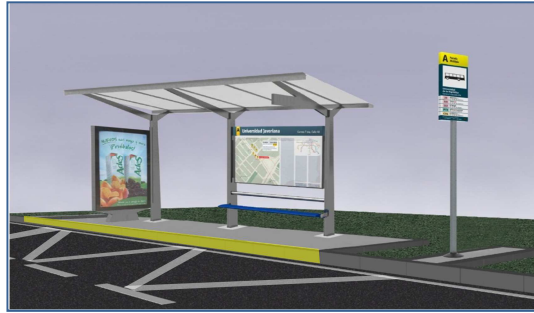
En el año 2014 el avance en la implementación de patios transitorios del SITP llegó al 83% que corresponde a 100.23 Ha.

- Patios definitivos del SITP

La Secretaría Distrital de Movilidad contrató un estudio de Consultoría para “La realización del diseño conceptual del sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Publico SITP”, dicho estudio de consultoría identificó tres esquemas diferentes con la participación del sector privado:



Para la implementación del SITP, se identificó la necesidad de ejecutar un total de 6.737 paraderos, los cuales están compuestos por una línea amarilla y la señal vertical, como se muestra en la siguiente figura:



Adicionalmente, en algunos paraderos de la Malla Vial Arterial, y Malla vial intermedia dónde el espacio público lo permita, se instalaron módulos M-10.

	Programado	Ejecutado a la fecha	%
Banderas	6737	5306	79
Líneas Amarillas	6737	5724	85
Módulos M-10	1655	1322	80

Paraderos instalados en 2014

Cabe resaltar, que el número de paraderos previsto, ha aumentado debido a solicitudes de la comunidad, y condiciones encontradas en el momento de la implementación, así como la entrada en operación de rutas que no se encontraban en el Plan de Implementación inicial.

#### - Mantenimiento y Actualización

A través del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, mediante la modificación bilateral al contrato de concesión 001 de 2001 suscrito con EUCOL S.A., se contempló la implementación de 5.520 señales, la actualización se efectúa de acuerdo con la entrada en operación de nuevas rutas, así mismo realizan el mantenimiento y sostenibilidad de las instaladas, al igual que el mantenimiento de los módulos M-10 de los paraderos. A continuación, se presenta un cuadro con el resumen de las actividades de los paraderos:

IMPLEMENTACIÓN SUMINISTRO E INSTALACIÓN		MANTENIMIENTO PREVENTIVO		MANTENIMIENTO CORRECTIVO		OPERATIVIDAD ACTUALIZACIÓN - TRASLADO	
IDU	2190	TM S.A.	979	TM S.A.	2190	TM S.A.	2190
DADEP	5520	DADEP	6737	DADEP	5520	DADEP (Por definir)	5520
<b>TOTAL</b>		<b>7710</b>					
<p><b>Nota:</b> La proyección de paraderos se tenía prevista en un total de 6.737, sin embargo por las diferentes solicitudes allegadas, además de las nuevas rutas implementadas, se cuenta con una holgura para estas señales.</p>							

Actividad paraderos

#### - Modos Alternativos

Actualmente la Ciudad a través de entidades como la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación y Transmilenio S.A., se encuentran trabajando en el estudio y desarrollo de proyectos que fomenten el uso de la bicicleta, con el fin de dar alcance a uno de los objetivos planteados en el Artículo 28 del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” (*Ampliación y optimización de la red de Ciclo rutas y promoción del uso de la bicicleta*).



En el marco de ésta política, y teniendo en cuenta las necesidades actuales de Integración modal en estaciones y portales del Sistema troncal, Transmilenio viene trabajando en la exigencia de infraestructura que permita la implementación de ciclo parqueaderos en proyectos nuevos, y promocionando el uso de los existentes por medio de pendones, campañas en redes sociales y mejoramiento en el control de acceso a los mismos para disminuir el tiempo de entrada y registro de los bici usuarios.

Desde noviembre de 2014, el Sistema Transmilenio opera en total con 2331 cupos lo que equivale a un aumento del 6,6%, debido a la inauguración de los cicloparqueaderos en las Estaciones de Pradera, Marsella y Quinta Paredes.

Dichos cupos se distribuyen de la siguiente manera:

<b>CICLOPARQUEADERO</b>	<b>PUESTOS DISPONIBLES</b>
Portal Sur	220
Portal Américas	785
Portal 20 de Julio	216
Portal El Dorado	184
Portal Suba	324
Estación Banderas	101
Estación Ricaurte	165
Estación General Santander	48
Estación Av. Rojas	28
Estación Bicentenario	116
Estación Pradera	32
Estación Quinta Paredes	48
Estación Marsella	64
<b>TOTAL CUPOS</b>	<b>2331</b>

Cicloparqueaderos del Sistema Transmilenio.

### **Capítulo III. El Transporte No Motorizado- Estrategias. (Plan Maestro de Movilidad)**

#### **Artículo 26 Promoción del Transporte No Motorizado.**

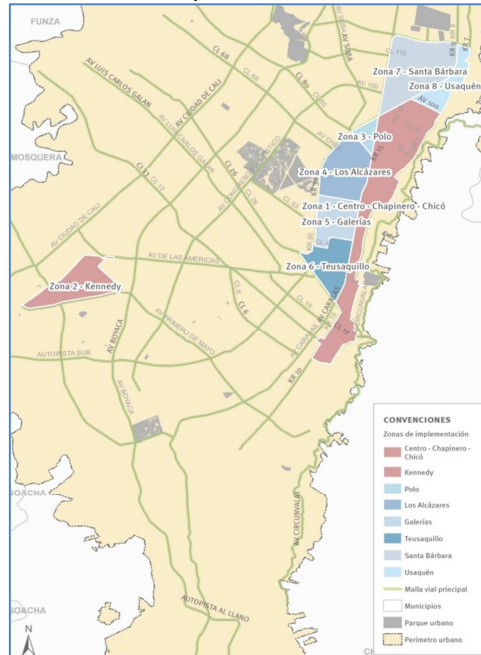
La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

#### Observaciones:

#### **Sistema de Bicicletas Públicas**

En el mes de abril del 2014, la Secretaria Distrital de Movilidad publicó el proceso de licitación “*Seleccionar la propuesta más favorable para la adjudicación del contrato de concesión para la implementación y operación por su cuenta y riesgo del sistema de bicicletas públicas en Bogotá – SBP- en los términos dados en los documentos del proceso de selección, la oferta y sus anexos*”.

## Zonas de Implementación de SBP



Fuente: Zonas Sistema de Bicicletas Públicas - DTI-SDM

En conjunto con el consultor Steer Davies & Gleave en el marco del contrato 20121868, se adelantó la promoción y apoyo a la licitación, realizando un Road Show el día 21 de Abril de 2014, donde se contó con la participación de aproximadamente 86 asistentes con empresas como: Banco de Bogotá, Citibank, Davivienda, Banco Agrario, Coca Cola, Alta Bicycle Share, Bicycle Transit Systems, Eucol, MetroCali, Data Tools, entre otras.

### Red de vías cicla y carriles cicla (bicicarriles);

Tal y como lo establece el MEPOT la red de vías cicla (bicicarriles) es “*el conjunto de infraestructura para el uso extensivo de la bicicleta privada o pública como medio individual alternativo de transporte a nivel urbano*” (Art. 182).<sup>1</sup>

La implementación de infraestructura segregada sobre calzada vehicular se destina exclusivamente a la circulación de ciclistas, lo que se convierte en una novedosa alternativa para que las personas que viven en el Distrito Capital puedan hacer sus desplazamientos en bicicleta, evitando así la congestión del transporte particular y la saturación del transporte público. Por tratarse de una infraestructura diferente a la que se viene instalando en los últimos 14 años, se requiere de un componente especial de diseño, educación, sensibilización y socialización para que tanto ciclistas como demás actores de la movilidad aprendan a utilizar de manera adecuada la nueva infraestructura, la cual permitirá ampliar la cobertura de la red existente y conectar estratégicamente polos generadores y atractores de viajes en bicicleta.

La implementación de bicicarriles implica un conjunto de acciones a adelantar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad que den viabilidad para la implementación de la infraestructura a disponer, mediante estudios técnicos que previamente viabilicen las acciones que se vayan a adelantar y requieren espacios de coordinación Distrital.

<sup>1</sup> A la fecha el Decreto 364 de 2012 se encuentra suspendido provisionalmente, por tal razón y conforme a la Circular 071 del 3 de Junio de 2014 emitida por la Secretaría Distrital de Planeación, suspendido el Decreto en mención, la norma aplicable es el Decreto 190 de 2004.

Del procedimiento para lograr la implementación de bicarriles en vía<sup>2</sup>, se han viabilizado aproximadamente 131,02 km, 30.6 km se encuentran en estudio y se encuentran implementados en vía aproximadamente 11 km, apuntando de esta manera al cumplimiento de la meta del Plan Distrital de Desarrollo.

Estado Bicarriles Viabilizados

<b>131.02 KM VIABILIZADOS</b>	<b>KM</b>	<b>CONDICION</b>
	1.71 KM	Implementados por la SDM
	9.70 KM	Conexiones de ciclorrutas
	17.42 KM	Asociados a RAPS
	35.90 KM	Enviados a IDU para Diseño (incluido Tintal 9.5 km)
	32.73 KM	Diseñados SDM para implementación IDU
	17.72 KM	Diseñados SDM (en envió a IDU)
	15.86 KM	En diseño SDM



<b>30.6 KM EN ESTUDIO SDM</b>	<b>CONDICION</b>
	Tramos de bicarril que se encuentran en estudio de prefactibilidad por parte de la SDM

Fuente: Grupo Transporte no Motorizado DTI- DCV - Corte 31/12/2014



Bicarril Mundo Aventura Diseño SDM – Implementación IDU 2014

<sup>2</sup> Ya sea implementados por la SDM por medio de los contratos de señalización y demarcación o que estos diseños sean remitidos al IDU de requerirse cualquier otra intervención que diferente a las competencias de la SDM.



Bicicarril CL 85 - Diseño e Implementación SDM-2014



Bicicarril Santa María del Lago - Diseño e Implementación SDM-2014

## Promoción del Uso de la Bicicleta

El Distrito tiene como prioridad la promoción del uso de la bicicleta en Bogotá como una manera de resolver o mitigar diferentes problemáticas que tiene la ciudad como las relacionadas a la movilidad, al medio ambiente, a la salud y a la seguridad. Para lograr que aumenten los viajes en bicicleta y a pie, el Distrito debe hacer diferentes campañas de sensibilización y de pedagogía que logren pacificar el tráfico de la ciudad y así incentivar a que las personas prefieran hacer viajes en bicicleta o caminando y así contribuir con mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad.

En el marco de la promoción de los medios de transporte no motorizado y de manera especial el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, se ha desplegado una serie de estrategias, programas y proyectos que pretenden generar una gran estrategia de cambio cultural cuyo principal valor está en la protección y respeto de la vida e integridad de los actores más vulnerables en la vía (Campaña Conmuévete, juego de roles, mapa sobre la infraestructura y servicios complementarios asociados a la bicicleta, Manual de la Bici, campaña Monta y Suma),



Así mismo se ha incentivado el uso de la bicicleta a las entidades del Distrito: mediante las estrategias “Cambiando el CHIP”, “Primer pedalazo”, “Experiencia sobre ruedas” y “Monte y Suma”, logrando que cuatro Secretarías Distritales se unieran al programa: Hábitat, Hacienda, General y de Salud.

El IDU estructuró el programa de conservación de espacio público que busca mejorar con condiciones de habitabilidad y movilidad peatonal en las zonas de mayor concentración de población tales como: el centro tradicional, el centro ampliado, las centralidades y el espacio público asociado a la red de ciclorrutas definiendo los siguientes programas para la identificación y priorización de tramos a intervenir: Revitalización del Centro tradicional, Intersecciones de mayor flujo peatonal de la ciudad y los tramos identificados por la SDM de mayor uso por Personas con Discapacidad en 18 ejes SITP y 9 rutas alimentadoras, Conexiones al transporte público, Conexiones a áreas de servicio y equipamientos en centralidades, Proyectos asociados a Plan de Desarrollo Distrital (para la vigencia 2014 se han identificado las áreas de conservación RAPS) y puentes peatonales. Implementando las acciones de conservación tendientes a rehabilitar con estándares óptimos las rampas en cruces viales, construcción de pompeyanos, demarcación y señalización, restablecimiento o nivelación de tapas, tanto en ciclorruta como en cruces viales.

El programa de conservación de la red de ciclorrutas busca optimizar la red óptima de ciclorrutas teniendo en cuenta su interrelación con los demás medios de transporte existentes. La red sirve principalmente como medio de alimentación de usuarios al Sistema integrado de Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras, como también las Ciclorrutas ambientales y recreativas, solucionando los puntos críticos desde la visión del bici-usuario contemplando los siguientes aspectos base: Coherencia, Confort, Atractivo, Seguridad y Rutas directas.

Con el programa de espacio público y ciclo rutas durante el 2014 se ejecutaron 12.418 m<sup>2</sup> de espacio público y 13.77 km de ciclo ruta, con una inversión de \$6.677.034.972 mejorando las condiciones de movilidad de la red peatonal, garantizando el acceso y seguridad de peatones. Adicionalmente con los contratos de mantenimiento de troncales y de malla vial arterial no troncal se realizaron intervenciones al espacio público asociado a la malla vial en 32.748m<sup>2</sup>.



INTERVENCIÓN ESPACIO PÚBLICO – FRENTE ALAMEDA EL PORVENIR



INTERVENCIÓN CICLORRUTA FRENTE SIMÓN BOLÍVAR – VIRGILIO BARCO

Dentro de los proyectos que ha ejecutado el IDU en materia de bicirrailes se encuentran los proyectos de Mundo Aventura y Avenida Carrera 50 los cuales están generando un espacio independiente a favor de los ciclistas, sin perjudicar al peatón.

El proyecto Avenida Carrera 50 se ejecutó desde la Calle 63 hasta la Avenida de Las Américas con una longitud 4.549 metros y para el proyecto Mundo Aventura de 2.000 metros aproximadamente, conectando con la infraestructura existente y cubriendo importantes equipamientos recreativos y comerciales de cada sector, así como la conexión con el Sistema de Transporte Masivo.



BICICARRIL CARRERA 50 DESDE LA CL 59 Y AV LAS AMERICAS

Adicionalmente se estructuró y adjudicó el programa de bicirrailes por valor de \$30.490.885.132 con los cuales se pretende realizar 100.03 km.

De acuerdo con la información tomada en campo como línea base en el primer semestre de 2013 para el proyecto de Bici-carril de la Avenida Carrera 50, el volumen de bici-usuarios registrados en las 14 horas de medición sobre este corredor fue de 1.300 bici usuarios para el día típico y de 1.000 para el día atípico, con una hora pico que en general mueve entre 120 y 235 ciclistas en la hora de mayor circulación.

La evaluación de seguimiento realizado en el segundo semestre de 2014, arroja un aumento en el número de bici-usuarios del 7%, es decir, un valor diario en día típico de 1.572 bici usuarios en 13 horas de medición, lo cual significa un aumento en la hora pico con un movimiento entre 195 y 379 ciclistas en la hora de mayor circulación.

Así mismo, para el caso de la infraestructura de Mundo Aventura, ésta ha significado un mejor uso de la vía y de la seguridad vial, dado que la pre-existencia de bici-taxis utiliza dicha infraestructura por lo que tanto usuarios de este medio como del modo vehicular manifiestan una mejor percepción de su seguridad.

Estas infraestructuras brindan mayor seguridad vial, pues con fundamento en los registros del último año frente al histórico que viene desde el año 2009, se registran menos accidentes en los cuales se involucra la bicicleta, no se registran accidentes fatales.

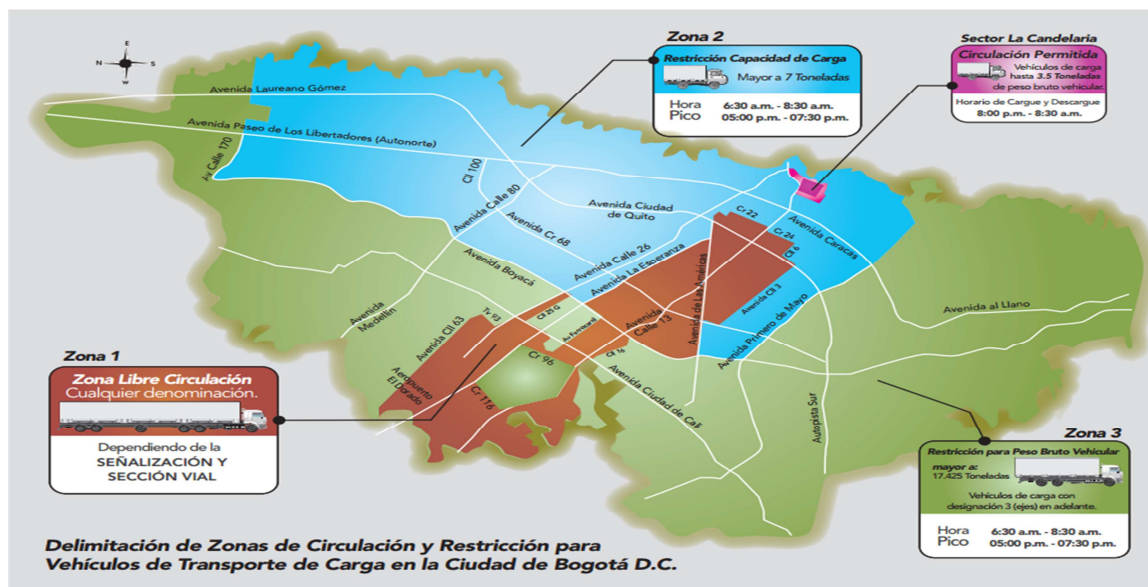
**Capítulo IV. El Ordenamiento Logístico de Mercancías y de Carga - Estrategias. (Plan Maestro de Movilidad)**

**Artículo 31 Intervención en el Ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga.** La intervención de las entidades distritales en el sector estará orientada a propender por una mejor organización del transporte de carga con el fin de lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura que permita reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional.

Observaciones:

**INTEGRACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE DE CARGA**

El Decreto 520 de 2013, "Por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones", está orientado a generar ventanas de tiempo adecuadas para distribuir la demanda (ocasionada por el aprovisionamiento y distribución de mercancías) de manera equitativa por los corredores viales de la ciudad, considerando las zonas presentadas en la siguiente imagen:



Con el fin de

contribuir con soluciones al problema de cargue y descargue que tiene la ciudad, se encuentra en ejecución contrato con la Universidad Nacional cuyo objeto es el de caracterizar, analizar, diagnosticar, y formular alternativas de gestión de las operaciones logísticas asociadas al cargue y

descargue de mercancías en 10 zonas de Bogotá D.C. Dentro de los objetivos estratégicos se cuenta:

- ✓ Analizar las condiciones actuales de la logística de carga urbana de Bogotá, con base en los estudios previos y los antecedentes.
- ✓ Diseñar y aplicar la metodología para la priorización, caracterización y evaluación de diez (10) zonas de estudio en la ciudad.
- ✓ Caracterizar y evaluar las operaciones de cargue y descargue en las diez (10) zonas identificadas teniendo en cuenta aspectos logísticos, normativos y de infraestructura.
- ✓ Formular estrategias para la gestión del cargue y descargue de mercancías, en el marco de buenas prácticas logísticas que vinculen tecnologías de información y comunicación y automatización de procesos y procedimientos.
- ✓ Gestionar procesos de transferencia de conocimiento tanto a los agentes distritales de seguimiento y control como a la comunidad impactada por las propuestas realizadas.

## **Capítulo VI. Ordenamiento de Estacionamientos - Estrategias.**

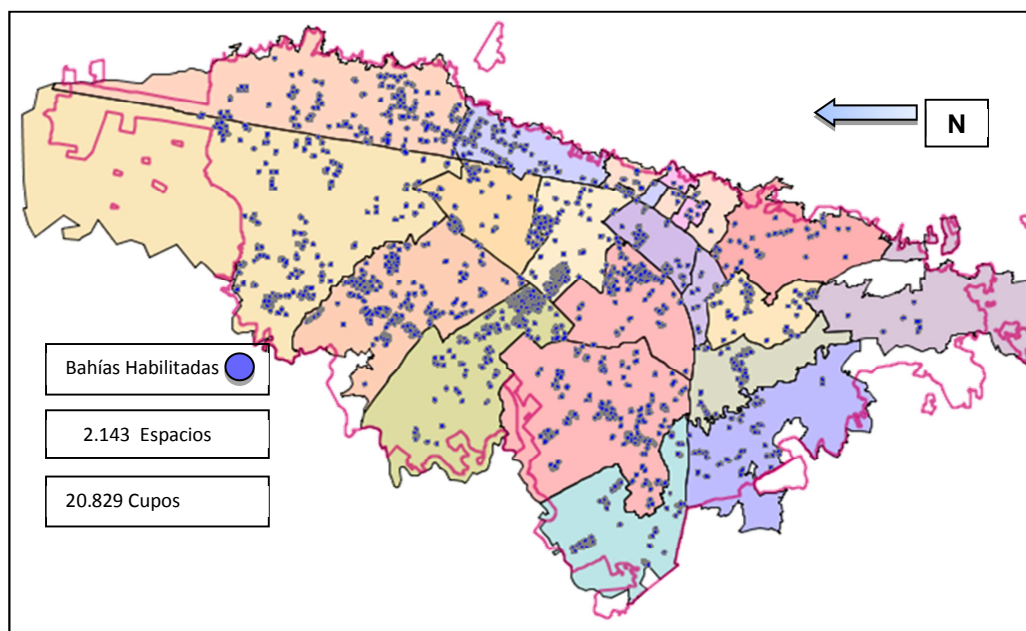
### *IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE ESTACIONAMIENTOS*

La implementación de la Red de Estacionamientos consiste en el ordenamiento del estacionamiento en vía, en el marco de la política de movilidad y desarrollo sostenible, y la implementación del SITP, mediante su regulación, la reglamentación de la operación y el establecimiento de un cobro por la utilización de las vías públicas para estacionar vehículos particulares.

Durante el Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” se han presentado los siguientes avances:

- ✓ Aplicación de la política del componente de estacionamientos del subsistema de transporte en la gestión de la estructuración de la red de estacionamientos públicos, componente en vía, en el marco de los lineamientos del ordenamiento territorial de la ciudad.
- ✓ Evaluación y georreferenciación con atributos asociados de bahías, espacios con morfología semejante a bahía, segmentos viales, volteaderos y gestión ante el DADEP de espacios con morfología de parqueaderos en espacio público.
- ✓ Lineamientos para la prefactibilidad y factibilidad de Conceptos APP's parqueaderos subterráneos fase II: CAD, CI 97 y Parque 93. En Junio se revisó y emitió concepto de la propuesta ajustada de la iniciativa de parqueaderos subterráneos Fase II.
- ✓ Concepto de estacionamiento a las propuestas de aprovechamiento económico del espacio público de los proyectos: ZAERT, puntos ecológicos, enlaces peatonales, programa Museo a Cielo Abierto, Rutas turísticas (IDT) y al documento del DADEP de excepción de retribución económica.
- ✓ Evaluación de estacionamiento en corredores viales propuestos para trazado de 71 tramos para la red de bicarriles del Distrito, sumando una longitud total de bicarriles evaluados de 130.9 Km.
- ✓ Evaluación de estacionamiento en corredores viales propuestos para carriles preferenciales (corredores de la Avenida Primero de Mayo, Avenida Carrera 7, Avenida de Las Américas, Avenida Carrera 68, Avenida NQS, Avenida Caracas y Avenida Carrera 15).
- ✓ Presentaciones a diferentes usuarios de la oferta de bahías de estacionamiento y conceptos de ordenamientos zonales.





Fuente: DTI - SDM

#### 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.

En el marco del Plan de Desarrollo, las entidades que hacen parte del sector movilidad, a través de los proyectos de inversión, han diseñado y desarrollado estrategias orientadas a atender los diferentes grupos poblacionales y la ciudadanía del Distrito en general. Dentro de las acciones que se han adelantado en beneficio de grupos como adultez, vejez, juventud, discapacidad, LGBTI, grupos étnicos, se resaltan la entrega de 169.056 tarjetas “Tu Llave con incentivo SISBÉN”, Integración del medio de pago, socialización y divulgación del SITP, Beneficios SISBEN, vagones preferenciales para Mujeres, campañas como “No violencia hacia la mujer”, “Cultura TM”, “Tu vida vale más”. De igual manera y en aras de mejorar las condiciones de movilidad de la red peatonal, garantizar el acceso y promover la seguridad vial, en materia de infraestructura se adelantaron obras como la ampliación y conservación del espacio público (12.418 m<sup>2</sup> aprox.) y de la red de ciclorrutas, que incluyen rehabilitación con estándares óptimos las rampas en cruces viales, construcción de pompeyanos, demarcación y señalización y restablecimiento o nivelación de tapas. A lo anterior se suma el mantenimiento realizado al 100% de la red de ciclorutas (aprox. 396 Km)

Actualmente se cuenta con la implementación de bicirreles en vía, de los cuales se viabilizaron 131,02 km aprox. y se encuentran implementados 11 km. aprox., como es el caso de Mundo Aventura (2.000 mts) y Avenida Carrera 50 (4.549 mts), generando un espacio independiente a favor de los ciclistas.

Es importante resaltar que mediante Decreto 596 de 2014 se adoptó el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad.

Por otro lado, la Secretaría Distrital de Movilidad en desarrollo de la política pública, ha adelantado diferentes campañas, pactos y programas encaminados a mejorar y fortalecer la seguridad de los ciudadanos y por ende consiguiente reducir los índices de mortalidad y morbilidad. En este sentido, se ha promovido la formación, información y sensibilización de los actores viales frente al cumplimiento normas de tránsito y seguridad vial. Estas son algunas de las principales campañas: Mi Estilo es Bici, Guías de Ciclorruta, Cambiando el Chip, Déjese ver, Uso adecuado de espacio público paraderos SITP, Seguridad vial para patones, seguridad vial Mujeres que se encuentren en vulnerabilidad de accidentes de tránsito, seguridad vial-puntos críticos de accidentalidad, Pacto por la Movilidad segura de las personas mayores, Pacto por la Seguridad Vial de la Población con Movilidad Reducida, entre otras.

Frente al grupo poblacional de infancia y adolescencia, se adelantan programas de apoyo y formación en temas de seguridad vial a niños y niñas, docentes, y conductores. Así mismo, se realizan diagnósticos en instituciones educativas que buscan identificar necesidades educativas que promuevan el uso correcto de recursos como señalización, vehículos escolares e infraestructura peatonal. En cuanto el grupo poblacional de discapacidad, se adelanta la meta denominada “Diseñar y promover alternativas de accesibilidad en el marco del SITP”, que se desarrolla mediante la ejecución del Plan de Movilidad Accesible. Esta está compuesta por 5 ejes de acción, a través de los cuales se desarrollan actividades relacionadas con el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en el SITP, mediante el trabajo coordinado entre ésta Secretaría con TransMilenio S.A., Instituto Desarrollo Urbano, Secretaria Distrital de Integración Social, Fondos Locales de Desarrollo, Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

Adicionalmente, se participa de manera activa en cada una de las mesas de trabajo convocadas por las entidades que lideran la política pública en el Distrito Capital.

De otro lado, y teniendo en cuenta los indicadores de impacto de ciudad, a continuación se determinan el tiempo promedio de desplazamiento, cuyo principal objetivo es captar la percepción que se forman los usuarios de la infraestructura de transporte de la ciudad, sobre los tiempos empleados durante las diferentes fases y los modos de desplazamiento que deben utilizar para completar su viaje de mayor frecuencia en el sistema de transporte de la ciudad, así como la velocidad la cual se construye sobre los datos promedios analizados para los corredores de la ciudad, lo cual sirve como marco de referencia para verificar el comportamiento de los vehículos sobre la infraestructura vial. Esta información se obtiene a través de un monitoreo permanente que la entidad realiza por medio del contrato de Toma de Información de campo para el programa de monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y el transporte de Bogotá D.C.:

**Tiempo promedio de desplazamiento:** La Administración Distrital se ha fijado como meta de ciudad reducir los tiempos de viaje de los ciudadanos dando continuidad a la ejecución de medidas para mejorar la movilidad de la ciudadanía, tales como la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP que inició operaciones en 2012 y que en 2014 cuenta con

un avance del 68%. Para la vigencia 2014 la percepción de la duración promedio del viaje de mayor frecuencia en minutos es de 62,5 min, lo que equivale a una reducción de 2,3 min con respecto a la vigencia inmediatamente anterior.

De esta forma, las iniciativas y acciones adelantadas por el sector propenden por el mejoramiento de las condiciones de vida de los bogotanos, pues permite el aprovechamiento del uso de la infraestructura y el impulso de un transporte intermodal, estrategias enmarcadas dentro del ordenamiento territorial del Distrito, lo cual a largo plazo se verá reflejado en los indicadores de la ciudad.

Mediante la adopción del Plan Distrital de Desarrollo para el período 2012-2016, en el año 2014 se avanzó en temas estratégicos como el uso de medios no motorizados, como la bicicleta, como un medio alternativo de transporte orientado al intercambio modal en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público mejorando las condiciones de conectividad, accesibilidad y seguridad para los usuarios, de acuerdo con las necesidades de movilidad, dichos proyectos se enmarcaron en componentes como: Red de vías cicla, carriles cicla (bicicarriles), campañas de sensibilización y de pedagogía que logren pacificar el tráfico de la ciudad y así incentivar a que las personas prefieran hacer viajes en bicicleta o caminando. Así mismo, la Administración lidera proyectos en cultura integral para la movilidad, la seguridad vial y pactos por la movilidad, acciones articuladas con las diversas entidades, organizaciones de la sociedad civil, instituciones públicas y el sector privado, que incentiven los cambios comportamentales asociados a la movilidad de la Ciudad.

Es imprescindible por lo tanto, desencadenar las estrategias que la actual administración se ha propuesto para dar un tratamiento integral al problema de movilidad, mejorando la velocidad en las vías mediante medidas de administración de la demanda como: cobros por congestión, pico y placa, tráfico calmado, estacionamientos, carriles preferenciales, regulación y control del tránsito y promoción y fomento de la cultura vial y seguridad vial, así como el impulso a proyectos de gran envergadura como son las obras de transporte masivo, el SITP, nueva infraestructura de transporte, promoción del uso de la bicicleta, lo que permitirá ver a futuro un cambio en la movilidad de Bogotá, mediante la construcción de una ciudad amable y sostenible.

**Velocidad promedio ponderada general (Km/Hora)** Como insumo del programa de monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y del transporte de la ciudad, la Secretaría de Movilidad contrata la realización de un estudio que, a través de la toma de información de campo, realiza la medición de tiempos de recorrido en los principales corredores de la ciudad, caracterizando el transporte público colectivo e individual y el transporte particular (sólo automóvil).

Cabe señalar que para los años 2007-2008 los ensayos se realizaban por el método de registro de placas, lo cual permitía medir parámetros de velocidad de marcha por tramo calculando la velocidad para un tamaño de muestra con mayor confiabilidad, esto es, se calculaba la velocidad con todos los datos obtenidos, sin discriminar el tipo de vehículo; este ensayo resultaba demasiado costoso por la cantidad de datos válidos que se debían tomar, por lo que fue necesario cambiar la metodología a partir del año 2009.

Esta metodología busca determinar la velocidad media de recorrido por tipo de servicio y se define como la medición de las velocidades de recorrido para cierto número de vehículos que recorren

una distancia dada, resultando de ésta el promedio ponderado de las velocidades por tipo de vehículo. Debido a que no se miden las demoras o los tiempos de parada, los tiempos de desplazamiento resultan mayores y por ende se genera una reducción significativa en el indicador de velocidad<sup>3</sup>. Cambio que es de suma importancia para la interpretación de los datos.

La velocidad promedio general estimada aumentó al pasar de 26.9 Km/h en 2013 a 27.1 Km/h en 2014.

Así mismo, y realizando una evaluación al indicador de la velocidad promedio en la ciudad se puede apreciar que a partir del 2009 dicho indicador tuvo un decrecimiento que fue asociado en su momento a variables relacionadas con el incremento del parque automotor, malla vial local, arterial e intermedia en mal estado, impacto de las obras viales desarrolladas y hasta el estado invernal que atravesó la ciudad en algunas temporadas, no obstante a partir del 2013, se ve un cambio en la cual se muestra un crecimiento que puede verse asociado a factores como la implementación del SITP, el uso de los paraderos del SITP, desmonte del transporte público tradicional, mejoramiento de parte de la infraestructura de la ciudad, medidas de tráfico calmado, que han incidido en este resultado.

También se desarrollan estrategias con el fin de articular de manera eficiente los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico, garantizar la inversión en la ampliación del subsistema de vías, de espacio público, en el mantenimiento vial y la sostenibilidad del sistema, priorizando las inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial y el sistema de espacio público para mejorar la conectividad a nivel urbano y regional y por esta vía la productividad y competitividad.

Así mismo, y dentro de la promoción e incentivo al uso del Transporte Público, se han desarrollado estrategias para la implementación de Carriles preferenciales que pretenden mejorar el servicio público y en consecuencia los tiempos de viaje de los ciudadanos, este tipo de medidas busca reducir las externalidades negativas generadas por los medios de transporte urbano, tales como accidentalidad, contaminación del aire y del medio ambiente, congestión vehicular y gasto de consumo energético.

## 5. Dificultades que se han presentado en la ejecución de los Planes Maestros y estrategias que se han implementado para superarlas

Dificultad	Estrategia para superarla	Resultado
Teniendo en cuenta la dinámica del Sector Movilidad y los grandes retos que se deben afrontar para dar respuesta a las necesidades de la comunidad, es indispensable fortalecer la gestión interinstitucional entre las entidades adscritas y vinculadas a la Secretaría Distrital de Movilidad	Durante la vigencia 2014 se ha realizado, desde el Comité Sectorial, el seguimiento al avance de los proyectos que tiene a cargo cada una de las entidades, y se creó el procedimiento PE01-PR14 SEGUIMIENTO A LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD, para fortalecer la rendición de informes y consolidación de la información.	Como resultado de las reuniones del Comité Sectorial y el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el procedimiento PE01-PR14 SEGUIMIENTO A LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD, se dispone de información consistente para rendir los informes periódicos solicitados a la SDM como cabeza del sector.

<sup>3</sup>Contrato 1226-11 Monitoreo de Información

<p>El adecuado avance en el desarrollo de los proyectos, eventualmente, se ve afectado por las dificultades propias de la gestión en el Distrito; principalmente dificultades relacionadas con la estructuración jurídica precontractual de los procesos.</p>	<p>La entidad ha fortalecido los procesos de contratación para reducir los tiempos de gestión y garantizar oportunidad en los contratos de los proyectos.</p>	<p>En la vigencia 2014 la gestión de contratos tuvo una mejora significativa, lo que se puede evidenciar con el avance positivo que tuvieron los proyectos .</p>
<p>Frente a la implementación de proyectos del PMM se encuentran contradictores de las medidas, planes, proyectos que se interponen en la realización o el buen desarrollo de los mismos.</p>	<p>La Secretaría para superar dichos eventos, fundamenta las decisiones en estudios técnicos robustos, que permiten solventar los desacuerdos de los diferentes actores. Así mismo, la entidad se ha propuesto adelantar acciones para lograr el Fortalecimiento institucional que permita el buen desarrollo de los proyectos de la entidad.</p>	<p>Actualmente, los proyectos avanzan conforme a las estrategias planeadas tanto en el PDD como en el PMM y demás normatividad que nos rige.</p>

## **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 el Plan Maestro**

Mediante la adopción de la política distrital de movilidad - Decreto Distrital 319 de 2006, por el cual se acoge el Plan Maestro para éste sector se ha hecho evidente la preocupación y compromiso con la competitividad, la accesibilidad y el desarrollo sostenible regional; el cual ha incluido de manera transversal las preocupaciones sociales y medioambientales de los proyectos a desarrollar. Ello lo hace de varias maneras: define su filosofía y estrategias dejando evidencia de su inquietud con el desarrollo técnicamente planeado, sectorialmente equilibrado, y con justicia y equidad social; así mismo entre sus objetivos específicos establece la reducción de los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorpora criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.

Efectivamente, en el modelo de movilidad se define entre otros aspectos la forma como contribuir a mejorar la calidad de vida de las personas y, que los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos ambientales que deben ser asumidos por el actor causante. Define el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como un gran universo compuesto de subsistemas complementarios entre sí tales como el Sistema TransMilenio, el Sistema Metro, la red de ciclorutas, las redes ambientales peatonales seguras así como la organización y ordenación de todo el sistema de transporte público colectivo e individual.

El componente ambiental se establecen estrategias para controlar y reducir la contaminación del aire y la contaminación auditiva, y el mejoramiento integral del ambiente de los ciudadanos en general y de los usuarios del sistema de movilidad; las intervenciones en infraestructura se deben subordinar a la estructura ecológica principal, regional y local y contribuyen a aumentar la

cobertura forestal de la ciudad; define que los proyectos serán social y económicamente eficientes, equitativos y costo efectivos, incluyendo los costos y beneficios ambientales y de salud.

Además los proyectos propenden y desarrollan los modos de transporte ambientalmente más sostenibles, posibilita el desarrollo de los modos no motorizados y prioriza el transporte público colectivo.

#### Proyecto Piloto de taxis eléctricos en el Distrito Capital

Gracias al **Decreto Distrital 677 de 2011**, "Por medio del cual se adoptan medidas para incentivar el uso del vehículo eléctrico en el Distrito Capital, **se autoriza una operación piloto** y se dictan otras disposiciones", dispone la operación piloto, de cincuenta (50) vehículos automotores de transporte público individual de propulsión exclusivamente eléctrica, con una temporalidad de tres (3) años, estos vehículos serán exentos de la medida de pico y placa, posteriormente, con el **Decreto Distrital 407 de 2012** " se amplía la temporalidad del proyecto piloto de tres a cinco años.

Mediante la **Resolución 280 de 2012**, de las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad, se definen los criterios objetivos y el procedimiento para la selección, en sorteo público, de las empresas habilitadas en el modo transporte público individual en el Distrito Capital, que estén interesadas en participar en la operación piloto de los vehículos automotores de propulsión exclusivamente eléctrica y de cero emisiones en ruta

**Resoluciones 324 y 338 de 2012**, de las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad "Por la cual se asignan los derechos de matrícula temporal de vehículos eléctricos de servicio público individual tipo taxi para la realización de la operación piloto autorizada en los Decretos Distritales 677 de 2011 y 407 de 2012". Se asignan 31 y 17 matrículas temporales de vehículos de servicio público individual tipo taxi, propulsados exclusivamente por energía eléctrica y de cero emisiones en ruta, respectivamente por cada Resolución.

La relación de cantidad de matrículas por empresa se muestra a continuación:

#### **Número de matrículas por empresa**

<b>Empresa</b>	<b>No. de matrículas</b>
Taxatelite	26
Taxi Roxi	10
Teleclub	7
Radio Taxi Aeropuerto	5

Fuente: Resoluciones 324 y 338 de 2012

Con el **Decreto Distrital 376 de 2013** "Por el cual se extiende la temporalidad de la operación piloto de taxis eléctricos autorizada por los Decretos Distritales 677 de 2011 y 407 de 2012 y se dictan otras disposiciones". Se amplía la temporalidad de la operación piloto de cincuenta vehículos automotores de transporte público individual de propulsión exclusivamente eléctrica, a diez años contados a partir de la matrícula del vehículo.

La operación de estos vehículos inició el 2 de septiembre de 2013, al 30 de diciembre de 2014 se encuentran con tarjeta de operación 43 taxis eléctricos correspondientes a los cupos asignados a las empresas Taxatelite, Taxi Roxi y Teleclub, sin embargo, durante en mayo y noviembre del año 2014, dos vehículos sufrieron accidentes que fueron catalogados por pérdida total por la aseguradora, por lo que se acudió al reemplazo de la carrocería para disponer de los vehículos de nuevo.

Uno de los incentivos económicos utilizado para atraer inversionistas al proyecto piloto es la contratación de los taxistas como “Promotores ambientales”, por parte de la Alcaldía Mayor, a través de la Agencia en Casa, este trabajo consiste en llevar en la parte de atrás del asiento del conductor información sobre las ventajas ambientales de estos vehículos, además de contarles a los pasajeros tal información, otro incentivo consiste en permitir que los vehículos cuenten con publicidad exterior visual (PEV) reglamentada por la Secretaría Distrital de Ambiente, sin embargo ningún vehículo ha implementado PEV.

Por otra parte, un pequeño grupo de taxistas solicitaron el cambio de empresa afiladora, una vez realizada la consulta jurídica, la DAL respondió que *“no es factible la migración de vehículos vinculados con las empresas Taxatelite y Taxi Roxi a otras empresas de transporte publico individual, toda vez que esta última no se le adjudicaron derechos de matrícula temporal de vehículos de servicio público individual tipo taxi propulsados por energía eléctrica dentro de la implementación del Plan Piloto de Taxi Eléctrico en el Distrito Capital. De permitirse se incurriría en la violación de los principios de debido proceso, igualdad, imparcialidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad y demás contenidos en la Resolución 280 de 2012 expedida por las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad, en desarrollo de lo ordenado por el Decreto 677 de 2011”*. Esta solicitud se realizó por la posibilidad de que estos vehículos prestaran sus servicios en el Aeropuerto El Dorado, servicios otorgados a través de licitación al grupo empresarial Taxi Imperial S.A.S., ante esto se realizó la solicitud a OPAIN y a la Aeronáutica Civil mediante los oficios SDM-DESS-123497-14 y SDM-DESS- 141815 -14 para que incluyeran los e-taxis en sus servicios, a esto OPAIN respondió que ya se encontraban operando los siete (7) vehículos de Tele Club, por lo cual daban por satisfecha la solicitud.

La empresa Radio Taxi Aeropuerto (RTA) no ha iniciado su participación en el proyecto piloto a pesar de la solicitud realizada por esta Secretaría, por lo cual se realizó la consulta jurídica a la DAL a través del memorando SDM-DESS- 166201-2014 para definir las acciones necesarias para que la empresa RTA con las cinco (5) matriculas temporales en el proyecto piloto de taxis eléctricos, ponga en funcionamiento la operación de estos vehículos o de lo contrario desista de las mismas de modo tal que la operación del piloto se pueda completar.

### **Plan de Ascenso Tecnológico para el Sistema Integrado De Transporte Público – SITP**

El 21 de octubre de 2013, las Secretarías Distritales de Movilidad y Ambiente, adoptaron mediante Decreto 477 de 2013 el **Plan de Ascenso Tecnológico**, articulado con Transmilenio S.A., con el cual se adopta y estructura dicho plan para el Sistema Integrado de Transporte Público; donde a través de cuatro líneas de acción se permitirá *“la sustitución progresiva de tecnologías*

tradicionales de combustión interna a tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta” (Art. 1 Dec. 477/2013). Dichas líneas de acción son:

1. Bogotá ciudad laboratorio y banco de pruebas para nuevas tecnologías del transporte, con lo que se pretende “posicionar a la ciudad como un laboratorio permanente de pruebas para autobuses con tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta” (Art. 6)
2. Corredor verde de la Carrera Décima – Séptima, cuyo objetivo es “estructurar una solución en la transicionalidad al proyecto del tren ligero o Tranvía, permitiendo iniciar el proceso de organización del transporte sobre esta vía con el uso de vehículos de cero o bajas emisiones en ruta” (Art. 7)
3. Ascenso tecnológico en el Componente Zonal, con el cual se logrará “la vinculación y operación de buses con tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, en el Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público”, adicionalmente “Mediante la reposición de vehículos usados, se pretende generar un sistema de ascenso tecnológico continuo para garantizarle a la ciudad que el proceso de renovación es progresivo dentro de los componentes del SITP, en particular de los vehículos automotores usados” (Art. 8)
4. Ascenso tecnológico en el Componente Troncal, donde a través de la “Fase de Movilidad Limpia Troncal”, se espera realizar a mediano plazo, “el reemplazo de la flota de operación troncal de las Fases I y II del sistema de transporte masivo con buses de tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta” (Art. 9)

Avances por líneas de acción:

1. Bogotá ciudad laboratorio y banco de pruebas para nuevas tecnologías del transporte. Desde 2012 se han realizado pruebas de los vehículos con carga simulada en las pistas de pruebas de Transmilenio con el acompañamiento de los operadores del sistema. Volvo realizó las pruebas del bus híbrido que actualmente está en operación en el año de 2012. Por su parte, BYD con su bus eléctrico a baterías realizó pruebas en agosto de 2013, que dieron como resultado el bus que actualmente se encuentra en la ciudad, esperando a pertenecer a la flota del operador Masivo Capital para circular las rutas pioneras establecidas por TM. Finalmente, Siemens – Higer cuenta con un bus híbrido en serie, que está esperando dar inicio al programa de pruebas. Proveedores de tecnología como BYD y Siemens – Higer, han traído por cuenta y riesgo propios buses para la realización de pruebas con operadores del SITP.

**Corredor verde de la Carrera Décima – Séptima**

A la fecha se han vinculado 196 buses híbridos padrones duales con capacidad para 80 pasajeros operando en los servicios M80-L80, M81-H81, M82-L82 y M86-K86; discriminados de la siguiente forma:

Operador	Cantidad Buses
CONSORCIO EXPRESS S.A.S. - SAN CRISTÓBAL	70
CONSORCIO EXPRESS S.A.S. - USAQUÉN	82
GMOVIL S.A.S. - ENGATIVÁ	44
<b>Total general</b>	<b>196</b>



Estos buses han demostrado una reducción de combustible del 30%, respecto a sus pares de combustión exclusiva diésel.

### **Ascenso tecnológico en el Componente Zonal**

Transmilenio, junto con los proveedores de tecnología, están en negociaciones con los operadores del SITP para la implementación de buses con nuevas tecnologías.

El operador Masivo Capital presentó a TMSA la propuesta para incluir buses 100% eléctricos dentro de su flota, en las rutas pioneras.

### **Ascenso tecnológico en el Componente Troncal**

Se está realizando la evaluación y validación de la factibilidad de la APP Bogotá Elektrika que contempla la implementación de tecnologías de transporte limpio, entre otros aspectos sociales, ambientales y económicos de la operación troncal de las Fases I y II de Transmilenio.

En el caso que la evaluación de la APP resulte negativa, Transmilenio está preparando los pliegos de condiciones para el proceso de contratación de la implementación de nuevas tecnologías en las Fases I y II.

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

### **a. Terceros Afectados por la Implementación del SITP:**

El Plan Maestro de Movilidad estableció en el artículo 16 del Decreto 309 de 2009 elaborar programas de capacitación, actualización, recalificación o reconversión laboral para aquellas personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema.

Las acciones adelantadas para mitigar el impacto generado por la implementación del SITP en la vigencia 2014 fueron:

- Licitación pública para capacitar terceros afectados en conducción:

A través del contrato 1133 del 8 de octubre de 2014 se han otorgado 13 licencias y en proceso de estudio se encuentra 7 del primer grupo, 18 del segundo y 4 del tercer grupo. Se sigue presentando casos de personas que quieren recategorizar licencia C1 a C2 para trabajar en el transporte intermunicipal, escolar, de carga entre otros. Para estas personas, se le hace diligenciar un formato donde manifiestan el compromiso de terminar el curso y expresamente claramente en que modalidad de transporte van a desempeñarse.

- Convenio SENA:

El SENA realiza convocatoria para formar a personas en conducción de Buses. Una vez surtido el proceso de filtro con los concesionarios y la formación con el CEA, se enviarían al SENA los aspirantes que superaron dichos procesos.

- Mesa Interinstitucional para la inclusión y la atención:

Se adelantó la mesa de trabajo, cuyo objetivo es: “Desarrollar estrategias productivas y de empleo, inclusión en salud, educación, entre otros programas propios del Distrito, para la atención integral a las personas registradas por la Secretaría Distrital de Movilidad como terceros afectados por la implementación del SITP y Bitaxistas”.

- MESA DE TRABAJO EMPLEABILIDAD EN EL SITP:

La SDM adelantó reuniones directas con los concesionarios para tratar de vincular terceros de la base perfilada según los perfiles requeridos por los concesionarios, tarea que no ha sido fácil toda vez que los convocados prefieren mantener el trabajo informal, no les interesa los sueldos, un jefe, un horario. No atienden los llamados y visitas al lugar de trabajo (paraderos y playas) para reclutar mecánicos y eléctricos, perfil que más requieren. Esta entidad también está realizando el acompañamiento a los terceros afectados y bici-taxistas con licencia de conducción C1 y C2 para que el concesionario realice el filtro (exámenes), con el fin de determinar quién es apto para recibir la re-categorización, formación SENA y posterior vinculación con el concesionario que hizo el filtro. Esta actividad fue reforzada con la firma del Convenio 010 entre la SDM y en SENA, cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos técnicos, económicos, académicos y administrativos para el desarrollo de programas de formación técnica y certificación de competencias laborales de población afectada por la implementación del SITP y bicitaxistas”.

- Atención a propietarios en punto de atención:

El Distrito para mantener la “política de democratización del sistema”, y garantizar la continuidad en la prestación del servicio al usuario de la ciudad, en reuniones sostenidas con la Superintendencia de Puertos y Transporte en días pasados, acordó que los nuevos gerentes de las empresas, nombrados por dicha entidad, presentarían un Plan de Salvamento de las operadoras, con el fin de verificar si éstas están en capacidad de asumir obligaciones en el mediano y largo plazo.

Una vez se cuente con dicho Plan, se creará un fondo, administrado por TRANSMILENIO S.A., en el cual se dispondrán recursos para brindar apoyo financiero para el pago de las rentas a partir del mes de octubre de 2014, así como la compra de vehículos de los propietarios que quieran acogerse a dicha medida y entregar sus vehículos del transporte colectivo para la operación del SITP. Durante este proceso en el punto de atención en la avenida calle 13 número 37-35 piso1, se han recibido 1145 propietarios interesados en los acuerdos y han postulado 584.

#### **b. Realizar campañas pedagógicas en seguridad vial**

Durante la vigencia 2014

**Campaña uso adecuado de espacio público paraderos SITP.** Informar y sensibilizar a los conductores privados y pasajeros acerca del uso de los paraderos SITP por parte de los buses de este sistema y del transporte público, teniendo en cuenta que dicha infraestructura está al servicio de los pasajeros, y que además el uso inadecuado de estos espacios por parte de los conductores

privados puede generar represamientos en el tráfico vehicular, así como retrasos en la óptima prestación del servicio del SIPT a la ciudadanía; asimismo, y según la zona a intervenir se abordara a los peatones para promover el uso de los pasos seguros y respeto a la señalización reglamentaria, preventiva e informativa alemana, así como el reconocimiento de la señal informativa SI- 08 de los paraderos del SITP, como herramientas para la movilidad y de autoprotección de la vida.

**Campaña de seguridad vial para peatones “en casa no esperan estas noticias:** Cuyo objetivo es disminuir las cifras de peatones lesionados y fallecidos en accidentes de Tránsito. La Secretaría Distrital de Movilidad en asocio con el Automóvil Club de Colombia –FIA; esto como un aporte a la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 el cual busca reducir en un 50% las muertes por accidentes de tránsito entre el 2010 y el 2020. dio sostenibilidad a la ejecución de las campañas ya instauradas enmarcadas dentro de los pactos por la movilidad, puntos críticos de alta accidentalidad

**Campaña de seguridad vial Mujeres que se encuentren en vulnerabilidad de accidentes de tránsito:** Contribuir en la construcción de la cultura ciudadana para la movilidad segura y la prevención de la accidentalidad, en atención a las necesidades de educación vial, para fomentar comportamientos adecuados en los usuarios de la vía entendidos como sujetos de derechos y deberes, en los diferentes escenarios de formación.

**Campaña de seguridad vial-puntos críticos de accidentalidad-** Cuyo objetivo principal realizar un acompañamiento a ciudadana con el fin de hacer uso adecuado de la vía teniendo en cuenta el mobiliario urbano y las condiciones del entorno que lo rodea; además del auto cuidado y la corresponsabilidad ciudadana, logrando hacer adquirir conciencia acerca de la situación de riesgo a la que se enfrenta en la vía y la posibilidad de solucionar estos comportamientos

**Campaña Celebra la vida usa bien la vía:** sensibilizar a los actores viales sobre los hábitos y comportamientos que deben tener en cuenta en sus desplazamientos para mejorar la movilidad y disminuir los índices de lesionados y fallecidos en accidentes de tránsito.

**Campaña “Sensibilización y socialización carril Preferencial carrera 7:** Cuyo objetivo es sensibilizar a la ciudadanía sobre el uso adecuado del carril preferencial implementado sobre el corredor vial de la carrera 7 en el tramo comprendido entre las calles 31 y 100 en ambos sentidos. Campaña “Sensibilización No Inventes Maromas: Esta campaña de la Secretaría Distrital de Movilidad tiene como objetivo principal contribuir en la disminución de lesionados y fallecidos en eventos viales en peatones, motociclistas y ciclistas, buscando que la ciudadanía tome conciencia en cuanto al cumplimiento de las normas de tránsito, demostrando cómo la imprudencia de los ciudadanos los lleva a inventar recursos para movilizarse en la ciudad que ponen en riesgo su vida de manera innecesaria, teniendo en cuenta que existen y pueden ser utilizados diferentes estructuras para movilizarse de manera segura.

**c. Formar docentes de colegios en seguridad vial escolar.**

A través de Convenio suscrito con la Universidad de Cundinamarca durante la vigencia 2014, se formaron en temas de Seguridad Vial 225 docentes de los colegios públicos de las localidades de Bosa, Ciudad Bolívar, Engativá, Suba, Kennedy y San Cristóbal.

El objetivo general es desarrollar acciones, planes y/o programas de formación materia de seguridad vial para la Secretaria Distrital de Movilidad.

#### **d. Pactos por la Movilidad**

Durante la vigencia 2014: Se firmaron los siguientes Pactos por la Movilidad:

**Pacto Mujeres.** Cuyo objetivo principal es: Reducir los índices de morbilidad y mortalidad en las mujeres como víctimas de accidentes de tránsito en su condición de usuarias del transporte público, peatonas, conductoras y pasajeras; por medio de acciones articuladas con las diversas entidades, organizaciones de la sociedad civil, instituciones públicas y el sector privado, que incentiven los cambios comportamentales basados en un enfoque de empoderamiento y protección

**Pacto por la Movilidad Sostenible del entorno de la Carrera 13 y 14 entre Calle 85 y 86A:** Cuyo objetivo es cimentar estrategias y acciones enfocadas en mejorar la movilidad de la zona, disminuir la congestión vehicular, generar mejores comportamientos en los ciudadanos y hacer de este escenario en un modelo de referencia y un ejemplo de soluciones de movilidad sostenible para sus áreas de influencia y para la ciudad.

**Pacto por la movilidad Calle 116 "Cruce seguro: Todos somos un peatón.** Cuyo objetivo es mejorar progresivamente las condiciones de seguridad vial y los comportamientos de los peatones usuarios de los tramos viales que son influencia del pacto y a su vez, promover la sana convivencia entre los demás actores del sistema de movilidad.

**Pacto por la Movilidad segura de las personas mayores:** Cuyo objetivo es Implementar una estrategia integral que incluya acciones pedagógicas, de autorregulación, control e intervención en la infraestructura vial, involucrando a los actores responsables de diferentes aspectos relacionados con el envejecimiento y la vejez, contribuyendo a ofrecer condiciones óptimas de seguridad vial y reducir la accidentalidad en las personas mayores de 60 años, en sus desplazamientos a sus lugares de destino.

**Pacto Movilízate por la Ruta del respeto:** El cual se concibe como una herramienta de articulación y gestión entre la administración y los ciudadanos, para mitigar los índices de mortalidad y morbilidad relacionadas con eventos viales generados por el consumo del alcohol y demás conductas de riesgo asociados a la movilidad de la Ciudad.

**Sistema Solidario Pacto por la Seguridad Vial de la Población con Movilidad Reducida:** Implementar una estrategia integral, a partir del "Pacto Sistema Vial Solidario", que involucre a diferentes actores relacionados con el tema de Movilidad Reducida, que incluya acciones pedagógicas, de autorregulación, control e intervención en la infraestructura, que contribuyan con

la seguridad vial y faciliten los desplazamientos de las y los ciudadanos, especialmente con aquellos que presentan limitaciones de movilidad, de manera que favorezca la prevención de accidentalidad de esta población.

#### **e. Programas Marco de la Enseñanza en Seguridad Vial**

Durante la vigencia 2014 se implementaron 45 programas marco de la enseñanza en seguridad Vial en las diferentes instituciones educativas de la ciudad (60 colegios implementados), y se realizó la fase acompañamiento y seguimiento de los mismos, con el fin de generar el proceso sostenible en el marco de lo estipulado en la Ley 1503 de 2011.

#### **f. Intervención en vía.**

En el marco del fortalecimiento de la participación y el planteamiento de contar con la participación de la ciudadanía en pro del mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, aumentando la seguridad en el espacio público, a través de acciones de promoción, coordinación y concertación, diálogo directo con la ciudadanía, concertación de agendas, fomentar el proceso de formación y capacitación con respecto al cumplimiento de las normas de tránsito, los Centros Locales de Movilidad desarrollaron 54 procesos de participación comunitaria encaminados a incidir en el mejoramiento de hábitos y comportamientos de las comunidades en temas de movilidad en las localidades, dando cumplimiento a los objetivos del programa Movilidad Humana. Las problemáticas a solucionar se centraron en Señalización, pasos seguros, capacitaciones y semilleros en seguridad vial, SITP, uso de la bicicleta, entre otros.

Se identificaron 166 puntos críticos de Movilidad distribuidos en treinta y seis tramos viales de la ciudad, la labor operativa y pedagógico-persuasiva efectuada por GUIA, que se ha concentrado principalmente en los corredores de la **Calle 13** entre av. ciudad de Cali y carrera 68, **Calle 100** entre av. Suba y Carrera 11, **Carrera 7ª** entre calle 92 y calle 45; ha contribuido a mejorar de manera notoria las velocidades de desplazamiento y seguridad de actores vulnerables, además de la reducción de episodios conflictivos entre los diversos actores viales que transitan por los corredores mencionados.

Las acciones adelantadas por los GUIAS, han contribuido a mitigar significativamente el impacto potencial que múltiples afectaciones viales puedan generar sobre la dinámica habitual de la ciudad:

#### **Estrategia “Borde Norte 2014”**

Conjuntamente con la Seccional de Tránsito y Transporte, se adelanta la estrategia “Borde Norte” que busca generar movilidad sobre el corredor de la Autopista Norte entre las Calles 170 y 225, a través de acciones a corto, mediano y largo plazo.

Dichas acciones se complementan con elementos de señalización temporal así como con gestión temporal del tráfico, logrando impedir un uso indebido de la infraestructura, con ocasión de las dobles filas al ingreso de los retornos. Por otra parte, se ha logrado controlar el ascenso y descenso de pasajeros, y con esto, el estacionamiento temporal de vehículos de transporte público intermunicipal.



### **Estrategia Calle 13**

Las acciones realizadas en el operativo del corredor Calle 13 se vienen desarrollando en aras de impedir el ascenso y descenso irregular de pasajeros, la operación irregular de vehículos de carga, y promover el uso de cruces peatonales seguros. Esto, a través de personal del grupo GUIA (a pie – motorizados- mecánicos) y la seccional de tránsito y transporte de la Policía metropolitana, en el tramo de la Av. Calle 13 comprendido entre la carrera 65 y el sector del Río Bogotá.



### **Intervención Calle 100**

En función de la alta demanda del corredor de la Av. Calle 100, especialmente en horas pico de la mañana, se ha venido realizando acciones de tipo informativo y de gestión temporal del tránsito sobre dicho corredor, la intervención ejecutada por personal de GUIA (a pie – motorizados- mecánicos y bicicletas), ha sido complementada con material logístico, con lo que se busca impedir el ascenso y descenso de pasajeros en sitios no permitidos y el control de estacionamiento irregular, a la vez que busca brindar información sobre pasos seguros, así como agilizar la dinámica vehicular, especialmente en el tramo de la Calle 100 entre la Av. Suba hasta la carrera 11.



### **Plan Radares (Intervención puntos alta accidentalidad)**

Con el fin de mitigar el incremento de muertes por accidentes de tránsito se ha sensibilizado e informado a los peatones acerca del uso de los pasos seguros en función de la infraestructura del sector para tal fin, así como a los conductores y su corresponsabilidad para con el peatón como actor vulnerable de la movilidad. Con esto, se busca disminuir las cifras de peatones lesionados y fallecidos en accidentes de tránsito en la ciudad. Entre los vehículos que son objeto de dicho control se encuentran Bi-articulados de Transmilenio S.A, motocicletas, transporte público y vehículos particulares en general.



### **Ejecución programa “Ruta Pila”**

El operativo consiste en realizar una verificación integral a las rutas de transporte especial, diligenciando el formato establecido para esto, en donde se encuentran relacionadas las condiciones básicas que debe cumplir este tipo de vehículos para operar.

### **Ciclopaseos y promoción de uso de modos no motorizados de transporte**

Se han venido organizando y ejecutando una serie de ciclopaseos con los que se presente al ciudadano una propuesta de movilidad alternativa, en el 2014 se realizaron a la fecha, un total de 55 Ciclopaseos en los que se han tratado temas como el cambio de enfoque del grupo de motorizados GBR, las Ciclo expediciones de la Secretaría de Educación en diferentes colegios de la ciudad, ciclopaseos con ocasión del día sin carro, la semana del medio ambiente en entidades como el ICBF, centros locales de Movilidad, taller de la bicicleta en universidades como los Andes y la Cooperativa de Colombia así como en colegios como el Colombo Americano. De igual manera, se apoyó el ciclo-paseo de la Secretaria de la mujer al igual que múltiples actividades de colectivos que promueven el uso de la bicicleta.



### Operativos en centros comerciales

Teniendo en cuenta los impactos generados sobre la movilidad por la Afluencia de personal a diversos centros comerciales de la ciudad y sus áreas de influencia, se ha venido realizando actividades de tipo pedagógico-persuasivo sobre la importancia de adoptar conductas tendientes a minimizar dichos impactos, entre los que se encuentran el ascenso y descenso de pasajeros del Transporte Público Colectivo en zonas destinadas para tal fin, el uso adecuado de parqueaderos autorizados para el estacionamiento de automotores así como de pasos seguros y puentes peatonales.



### 8. Divulgación de los Planes Maestros a la sociedad.

Los Centros Locales de Movilidad se adelantaron actividades y acciones con el objetivo de capacitar en espacios comunitarios a los ciudadanos de las diferentes localidades en temas como Plan Maestro de Movilidad, Movilidad Segura, Responsabilidad Social; se formaron 52.231 ciudadanos a través de talleres, jornadas lúdico pedagógicas y conversatorios entre otros.

#### NÚMERO DE PERSONAS CAPACITADAS POR LOCALIDAD DURANTE EL AÑO 2014

LOCALIDAD DONDE SE REALIZÓ	PROYECTADO ANUAL	TOTAL AÑO	% CUMPLIMIENTO
USAQUEN	2600	2674	103%
CHAPINERO	1690	1772	105%
SANTA FE	1360	1601	118%
SAN CRISTOBAL	1690	1971	117%
USME	1690	2113	125%
TUNJUELITO	1690	2913	172%
BOSA	2600	5285	203%
KENEDY	2600	4294	165%
FONTIBON	2600	2616	101%
ENGATIVA	2600	3373	130%
SUBA	2600	2456	94%
BARRIOS UNIDOS	2600	3091	119%
TEUSAQUILLO	2600	4479	172%
MARTIRES	1600	2626	164%
ANTONIO NARIÑO	1690	1693	100%



LOCALIDAD DONDE SE REALIZÓ	PROYECTADO ANUAL	TOTAL AÑO	% CUMPLIMIENTO
PUENTE ARANDA	1690	1870	111%
CANDELARIA	700	772	110%
RAFAEL URIBE	2600	3057	118%
CIUDAD BOLIVAR	2600	3575	138%
SUMAPAZ	200	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>40000</b>	<b>52231</b>	<b>131%</b>

Así mismo, se implementaron estrategias de control social a través de la participación de 4.632 líderes comunitarios en Desarrollo Urbano Sustentable, desarrollo del componente social TM Troncal Boyacá en etapa de Estudios y Diseños con la participación de 1822 ciudadanos y acompañamiento a la gestión social en 68 proyectos los cuales desarrollaron 252 Comités CREA.

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

En este momento no aplica para la Secretaría Distrital de Movilidad.

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

COMPONENTE PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN DE DESARROLLO	INDICADOR PDD
Infraestructura Vial	189 Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público	327 Construir el 56% de la red férrea (44,1 Km.)	575 Porcentaje de seguimiento realizado a las actividades del proyecto Metro Ligerito asignados a la SDM
Infraestructura Vial	191 Construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público	328 Construir 7 Km. de la red de líneas de cable aéreo	523 Porcentaje del estudio de factibilidad para el Cable realizado
Plan de Ordenamiento Logístico	193 Estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad	335 Construir un 0,4% de vías y 3 intersecciones viales en zonas de abastecimiento y áreas de actividad industrial y comercial de la ciudad (10,4 Km. y 3 intersecciones)	525 Porcentaje de la estrategia para la integración regional del transporte de carga y movilidad implementada
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	191 Implementación de la red de estacionamientos en el marco del SITP	333 Implementación de zonas de estacionamiento en vía	352 Zonas de estacionamiento implementadas
Transporte No Motorizado	194 Ampliación y optimización de la red de ciclorutas y promoción del uso de la bicicleta	341 Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP	360 Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP implementado

COMPONENTE PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN DE DESARROLLO	INDICADOR PDD
Plan de Seguridad Vial	196 Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial	353 Reducir el Índice de mortalidad por accidentes de tránsito a 2.8	372 Índice de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos
		354 Reducir el Índice de morbilidad (hospitalizados másvalorados) a 77.9	373 Índice de morbilidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos
		355 Reducir el Índice de morbilidad (hospitalizados) a 13.6	374 Índice de morbilidad (hospitalizados) por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos
		356 25 Pactos sobre problemas claves de movilidad que sean abordados con los diferentes componentes de intervención (Pedagogía en seguridad vial y dinámicas de movilidad, contingencias y emergencias, eventos)	375 Número de pactos implementados sobre número de pactos planeados
		357 160 procesos de intervención comunitaria	376 Número de procesos de intervención comunitaria con enfoque local, que incidan en las dinámicas sociales, implementados por los Centros Locales de Movilidad (CLM)
Logística de Movilidad	197 Movilidad humana informando y participando	358 Fortalecer la interacción entre la Secretaría de Movilidad y la ciudadanía mediante los proyectos asociados a tecnología y/o producción de información. Cada proyecto presentado incorporará y hará explícito el mejoramiento o la generación de canales de comunicación o interacción	377 377 Entidades del Sector integradas en SIMUR
		359 Incorporar, en cada uno de los proyectos presentados, el uso de programas libres dentro de la estructura de desarrollo de los mismos. Lo anterior, acompañado de la participación en los proyectos de estructuradores y programadores	378 Implementación del sistema de gestión documental en Software libre

COMPONENTE PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	PROYECTO PRIORITARIO	META PLAN DE DESARROLLO	INDICADOR PDD
		asociados a programas libres	
		360 Crear un canal de comunicación interactivo entre la Secretaría y la comunidad que permita informar el estado de los macro indicadores asociados a la movilidad en la ciudad Movilidad Humana Informando	379 Implementación del portal del SIMUR y el observatorio de movilidad urbano regional virtual
Plan de Seguridad Vial	198 Red de soporte para la prestación de servicios para una movilidad humana	361 Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y de señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	380 90% del sistema modernizado

#### Base de datos del grupo técnico Plan Maestro

Nombre	Profesión	Cargo	Teléfono	Email
Julieth Zulima Rojas Rodríguez	Administradora de Negocios	Profesional OAP	3649400 Ext. 4120	<a href="mailto:jzrojas@movilidadbogota.gov.co">jzrojas@movilidadbogota.gov.co</a>
Sonia Gaona Uscátegui	Ingeniera Transporte y Vías	Asesora de Despacho	3649400 Ext. 4111	<a href="mailto:sgaona@movilidadbogota.gov.co">sgaona@movilidadbogota.gov.co</a>
Julieth Rojas Betancour	Administradora de Empresas – Magister en Ingeniería Industrial	Jefe Oficina de Asesora de Planeación	3649400 Ext. 4122	<a href="mailto:jrojas@movilidadbogota.gov.co">jrojas@movilidadbogota.gov.co</a>

*Por una Bogotá Humana,*

**MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**  
Secretaria Distrital de Movilidad

Aprobó: Julieth Rojas Betancour – Jefe Oficina Asesora de Planeación

Revisó: Sonia A. Gaona Uscátegui. – Asesora de Despacho

Proyectó: Julieth Zulima Rojas Rodríguez. – Profesional OAP