



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

INFORME DE SEGUIMIENTO AL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

ACUERDO 223 DE 2006

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

2015



Tabla de contenido

1.	Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2015 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro	4
2.	Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2016 y recursos disponibles 2016, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro	4
3.	Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2015, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.	4
3.1.	Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.	9
3.1.1.	TRANSPORTE NO MOTORIZADO	16
3.1.2.	TRANSPORTE PÚBLICO	25
3.1.3.	ACCIDENTALIDAD	47
3.1.4.	PROYECTO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR CABLE AÉREO DE BOGOTÁ	51
3.1.5.	TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL – TIPO TAXI	52
3.1.6.	TRANSPORTE DE CARGA	56
3.1.7.	ESTACIONAMIENTOS	59
3.1.8.	ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA CIM 80 - FINDETER	61
3.1.9.	MEDIDAS DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO	62
3.1.10.	SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE	62
3.1.11.	PORTAL SIMUR	64
3.1.12.	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO POLICÍA METROPOLITANA DE TRÁNSITO Y SDM.	65
3.1.13.	CURSOS PEDAGOGÍA POR INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	66
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.	67



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

5. **Dificultades que se han presentado en la ejecución de los Planes Maestros y estrategias que se han implementado para superarlas** 72
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** 73
7. **Participación de las diferentes comunidades en la puesta en marcha de los Planes Maestros y Divulgación del Plan Maestro de Movilidad** 76
8. **Divulgación de los Planes maestros a la sociedad** 81
9. **Cuantificación de predios afectados por regularizaciones e implementaciones en cada Plan Maestro.** 81
10. **Articular cada Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión** 81



1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2015 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro

Cód.	Nombre del proyecto	Recursos asignados 2015 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2015 (En Precios Constantes)
339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá.	13.303.593.066	10.067.447.440
967	Tecnologías de Información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	5.467.431.876	5.316.682.175
1165	Promoción de la Movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial.	13.287.193.570	10.296.938.029
7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito.	16.559.350.263	12.538.398.126
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito.	92.698.366.638	81.116.164.465

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2015

2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2015 y recursos disponibles 2016, 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	10.645.000.000
967	Tecnologías de Información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	4.807.000.000	4.807.000.000
1165	Promoción de la Movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial.	8.380.000.000	8.380.000.000
7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito.	10.000.000.000	10.000.000.000
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito.	86.433.000.000	90.803.000.000

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2015

3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2015, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Cód.	Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2015	Meta cumplida vigencia 2015	Cronograma
339	Realizar 100% el seguimiento a las actividades del Proyecto Metro Ligero asignadas a la entidad - SDM	27,57%	27,57%	Enero – Diciembre 2015
339	Realizar 100% el Estudio de factibilidad para el Cable del sector Portal El Tunal-Mirador Paraíso y Portal 20 de Julio Moralba.	4,30%	3,78%	Enero – Diciembre 2015
339	Estructurar y adjudicar el 100% de los equipamientos de los SITP	64,14%	58,50%	Enero – Diciembre 2015



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Cód.	Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2015	Meta cumplida vigencia 2015	Cronograma
339	Implementar 100% la estrategia de terceros afectados del SITP	21,36%	21,30%	Enero – Diciembre 2015
339	Realizar 100% la Encuesta de Movilidad y medición del grado de Satisfacción de los usuarios del SITP	100,00%	92,00%	Enero – Diciembre 2015
339	Diseñar y promover 100% Alternativas Accesibilidad en el marco del SITP	15,00%	14,10%	Enero – Diciembre 2015
339	Realizar el 100 % de los estudios para formular los distritos verdes.	20,00%	17,00%	Enero – Diciembre 2015
339	Atender 100% conceptos y requerimientos para la gestión implementación del SITP	25,93%	25,93%	Enero – Diciembre 2015
339	Realizar el 100 % de las acciones para administrar el sistema de gestión del Riesgo.	28,04%	26,04%	Enero – Diciembre 2015
339	Sustituir el 100% de beneficiarios asignados a las SDM en cumplimiento de la Directiva 003 de 2014 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, por orden judicial o por inclusión en ocasión a sucesión	100,00%	100,00%	Enero – Diciembre 2015
339	Realizar la contratación y recibir el 100% de los productos asociados con los análisis financieros, técnicos, legales y de mercado requeridos en el desarrollo e implementación de Asociaciones Público Privadas - APP.	60,00%	40,00%	Enero – Diciembre 2015
339	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	33,99%	33,99%	Enero – Diciembre 2015
339	Implementar el 100% de las acciones del observatorio de carga	62,00%	62,00%	Enero – Diciembre 2015
339	Implementar 100% las Zonas de estacionamiento en vía	26,66%	26,66%	Enero – Diciembre 2015
339	Implementar 100% el Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP implementado	36,60%	33,39%	Enero – Diciembre 2015
339	Diseñar 100% la optimización de la red de ciclo Rutas	20,82%	20,44%	Enero – Diciembre 2015
967	Formular y ejecutar 1 Plan Estratégico de Tecnología de Información y Comunicaciones Sectorial (PETIC)	0,40	0,40	Enero – Diciembre 2015



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Cód.	Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2015	Meta cumplida vigencia 2015	Cronograma
967	Integrar 2,15 Entidades del sector del Sistema Integrado de Información	0,50	0,50	Enero – Diciembre 2015
967	Integrar 100 Por ciento Información del sector para constituir la en una herramienta de apoyo para la toma de decisiones tanto para directivos como usuarios del común, la cual permitirá conocer en tiempo real el estado actual de condiciones de movilidad.	30,00%	30,00%	Enero – Diciembre 2015
967	Desarrollar 1,30 Proyectos con componente TIC	0,30	0,30	Enero – Diciembre 2015
967	Liderar 100 Por ciento La provisión, administración, soporte y actualización de la infraestructura tecnológica (hardware y (software) y sistemas de información, en el marco de los procesos estratégicos, misionales, de apoyo y de control	40,00%	40,00%	Enero – Diciembre 2015
967	Liderar 100 Por ciento La provisión, administración, soporte y actualización de los sistemas de información de la entidad	40,00%	40,00%	Enero – Diciembre 2015
967	Implementar 60,93% El canal de comunicaciones interactivo entre la SDM y la comunidad	20,00%	20,00%	Enero – Diciembre 2015
967	Promover 100 Por ciento La participación y representación ciudadana a través de la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (entidades del sector de movilidad, infraestructura, vehículos, empresas).	30,00%	30,00%	Enero – Diciembre 2015
967	Implementar y desarrollar 1 Estrategia de Redes Sociales Virtuales a través de la cual se difunda información en tiempo real relacionada con movilidad.	0,30	0,30	Enero – Diciembre 2015
1165	Reducir a 2,8 la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	2,80	2,52	Enero – Diciembre 2015
1165	Reducir a 77,90 la tasa de morbilidad por cada 10.000 vehículos (heridos hospitalizados más valorados)	77,90	68,35	Enero – Diciembre 2015
1165	Diseñar 30 campañas en seguridad vial (intervención en vía)	7,00	7,00	Enero – Diciembre 2015
1165	Formar 1200 docentes en seguridad vial	506,00	506,00	Enero – Diciembre 2015



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Cód.	Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2015	Meta cumplida vigencia 2015	Cronograma
1165	Revisar 100% planes de manejo de tránsito	100%	100,00%	Enero – Diciembre 2015
1165	Reducir a 13,6 heridos hospitalizados el índice de morbilidad por cada 10.000 vehículos	13,60	7,30	Enero – Diciembre 2015
1165	Implementar 150 programas marco de enseñanza en seguridad vial	50,00	50,00	Enero – Diciembre 2015
1165	Revisar el 90% de los estudios de tránsito	90,00%	100,00%	Enero – Diciembre 2015
1165	Diseñar 25 pactos de la movilidad con diversos actores institucionales y sociales	6,00	6,00	Enero – Diciembre 2015
1165	Formar 206,428 niños en temas de seguridad vial	100.000,00	100.000,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Implementar y hacer seguimiento a 160 procesos con intervención comunitaria.	54,00	54,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Conformar y fortalecer 20 comisiones de Movilidad.	4,00	4,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Formular y monitorear 80 Planes de Gestión local en fortalecimiento a la gobernabilidad local.	20,00	20,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Realizar 140 Audiencias públicas para la rendición de cuentas en las diferentes localidades.	42,00	42,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Realizar 820 encuentros con las comunidades de las localidades del Distrito.	227,00	227,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Informar y capacitar a 636,000 ciudadanos en normas de tránsito y responsabilidad social, previniendo los accidentes de tránsito y promocionando los actos seguros en la vía.	144.000,00	154.327,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Atender y orientar a 6.127.319 ciudadanos en los diferentes puntos de Contactos y canales de comunicación que tiene la Entidad	1.527.319,00	1.534.470,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Realizar 9,000 jornadas de intervención del grupo GUIA en dinámicas de movilidad.	2.083,00	2.092,00	Enero – Diciembre 2015
7253	Mantener en 80 por ciento el nivel de satisfacción de los actores viales frente al servicio prestado en la intervención del Grupo GUIA.	80%	92,00%	Enero – Diciembre 2015
7253	Informar a 1,000,000 actores de la vía en comportamientos adecuados de movilidad y en	223.050,00	223.550,00	Enero – Diciembre 2015



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Cód.	Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2015	Meta cumplida vigencia 2015	Cronograma
	cumplimiento de normas de tránsito a través de las intervenciones en vía del Grupo GUIA			
7253	Realizar 4,000 acciones de intervención, tendientes a la promoción y persuasión frente a la importancia del uso seguro y adecuado de la bicicleta.	2.310,00	2.310,00	Enero – Diciembre 2015
7254	Mantener en 99 por ciento la operación del sistema semafórico	99,00%	99,80%	Enero – Diciembre 2015
7254	Instalar 120 intersecciones semaforizadas	30	32	Enero – Diciembre 2015
7254	Demarcar 2,500 Km/Carril de vías	900	919,62	Enero – Diciembre 2015
7254	Demarcar 19.500 zonas con dispositivos de control de velocidad	11.621	11.625	Enero – Diciembre 2015
7254	Instalar 36.000 señales verticales de pedestal	14.713	14.713	Enero – Diciembre 2015
7254	Mantener 210.000 señales verticales de pedestal	42.410	44.451	Enero – Diciembre 2015
7254	Mantener 1.300 señales elevadas	20	20	Enero – Diciembre 2015
7254	Realizar seguimiento a 40 por ciento de los Planes de Manejo de Trafico aprobados	40%	48,93%	Enero – Diciembre 2015
7254	Visitar 50 por ciento PMT recibidos en etapa de pre aprobación	50%	56,67%	Enero – Diciembre 2015
7254	Realizar el 90 por ciento de conceptos de transporte público	90%	93,21%	Enero – Diciembre 2015
7254	Realizar el 95 por ciento de las auditorías a empresas de transporte público	95%	104,00%	Enero – Diciembre 2015
7254	Complementar 179 intersecciones semaforizadas	41	42	Enero – Diciembre 2015
7254	Revisar 25.000 vehículos del programa "Ruta Pila"	7.300	7.595	Enero – Diciembre 2015
7254	Realizar 3,200 diagnósticos en instituciones educativas	680	685	Enero – Diciembre 2015
7254	Realizar el 30 por ciento de modernización del sistema semafórico	5%	5,00%	Enero – Diciembre 2015



Cód.	Meta Proyecto	Meta fijada para la vigencia 2015	Meta cumplida vigencia 2015	Cronograma
7254	Realizar 100 por ciento de la toma de información de volúmenes de tráfico	40,6%	39,80%	Enero – Diciembre 2015
7254	Implementar el 100% de la Fase 1 del Sistema Inteligente de Tráfico SIT -	30%	30,00%	Enero – Diciembre 2015

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos SEGPLAN – Secretaría Distrital de Planeación 2015

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 2015, 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.

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



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
2010	1,61	0,0
2011	1,68	0,1
2012	2,1	0,4
2013	2,1	0,4
2014	1,8	0,2
2015	2.03	0.3

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
2015	13.23	0.00

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



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
2006	64%	0,47
2007	62%	0,40
2008	60%	0,33
2009	60%	0,33
2010	60%	0,33
2011	60%	0,33
2012	61,5%	0,38
2013	61%	0,37
2014	61,3%	0,38
2015	63.51%	0.45

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
2015*				

Periodicidad: Anual

*La información del Estado de la Malla Vial para 2015 se encuentra en construcción.

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	Nº Accidentes / 100000 Hab	I5
2003	596,84	-



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
2004	638,34	-
2005	523,88	0,22
2006	511,22	0,26
2007	531,33	0,19
2008	505,81	0,28
2009	434,76	0,53
2010	450,75	0,47
2011	456,83	0,45
2012	469,69	0,41
2013	447,28	0,48
2014	432,94	0,53
2015	397,66	0,66

Periodicidad: Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio de Viajes (km)	I6
2005	9,01	0,0
2012	15,71	0,0
2015*	19,12	0,0

Periodicidad: Quinquenal

*Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015.

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

RESULTADO HISTÓRICO	VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS km/hr	I7
2002	30,73	0,33
2003	32,12	0,33
2004	32,16	0,33
2005	32,29	0,33
2006	29,55	0,33
2007	30,57	0,33
2008	30,63	0,33
2009	25,43	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
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
2015	24,9	0.00

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
<ol style="list-style-type: none"> Diseñar una política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional. 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. Racionalizar el tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos (CLBR). Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas. 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 Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación 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 Controlar los pesos máximos por eje en los vehículos de carga.. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana. 	54%	

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
2015	ND	No calculado

Actualmente no se operan vehículos a gas en el Sistema

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
2015*	2.20	0

*Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015.

Periodicidad: Quinquenal

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

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio Recorrida en Bicicleta (Km)	I11
2005	5,9	0
2012	6,42	0,33
2015*	9.43	0.67

*Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015.

Periodicidad: Quinquenal

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

RESULTADO HISTÓRICO	Sostenibilidad Financiera	I12
2007	0,818356444	0,82



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

RESULTADO HISTÓRICO	Sostenibilidad Financiera	I12
2008	0,961158067	0,96
2009	0,648626929	0,64
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
2015	0,850865881	0,85

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%
2015	87%	87%

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
2015	33,00 %	-3

*Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015.

Periodicidad: Quinquenal

Observaciones:

3.1.1. TRANSPORTE NO MOTORIZADO

Las Políticas Públicas del Plan Distrital de Desarrollo son relevantes en el fomento del uso de la bicicleta, se enfocan en la optimización de la infraestructura existente para ciclistas y peatones, la generación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, el mejoramiento del espacio público y la integración e intermodalidad de la bicicleta y el peatón con otros medios de transporte; todo esto se evidencia en las propuestas, estrategias y proyectos definidos en el Programa Bogotá Humana, toda vez que la prioridad de los actores será en el siguiente orden: Peatón, Bicicleta, Transporte Público, Carga y Vehículo Particular.

Esta priorización pretende dar un cambio en el modelo de transporte de la ciudad, fortaleciendo de esta manera el ordenamiento territorial y apuntando a un modelo de movilidad sostenible enmarcado en las políticas establecidas en el Plan Maestro de Movilidad.

El objetivo es potencializar el uso de 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 seguridad y brindando los servicios complementarios necesarios que impulsen el uso, de acuerdo con las necesidades de movilidad. De esta manera, esta Secretaría está comprometida en fomentar el uso de los medios no motorizados de transporte, brindando las condiciones de conectividad, accesibilidad y seguridad para los usuarios.

AMPLIACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE CICLORRUTAS



El objetivo es potencializar el uso de 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 seguridad y brindando los servicios complementarios necesarios que impulsen el uso, de acuerdo con las necesidades de movilidad.

A principios de 2012, la malla de ciclorrutas de la ciudad contaba con aprox. 376 Km de red. Una de las metas de los sectores de Movilidad, Planeación, Ambiente y Cultura dentro del Plan de Desarrollo es realizar el mantenimiento a ciento por ciento de la red. Es por ello, que la SDM lideró el proyecto de evaluación de acciones de mantenimiento inmediato y de alto impacto sobre el 100% de la red de ciclorrutas.

**Un bogotano
promedio pierde 25
días del año en la
congestión**

A partir del 2014 a la fecha y con el fin de lograr mejorar el estado de la red de ciclorruta, fue necesario la coordinación y la articulación entre las entidades competentes y demás actores, para que la ejecución de acciones de ejecución de corto plazo y alto impacto sobre la red de ciclorruta. Entre dichas acciones se tienen el mantenimiento del pavimento, mantenimiento de señales verticales, demarcación horizontal sobre la ciclorruta, definición de pasos peatonales, definición de

islas canalizadoras, eliminación de obstáculos, suministro de las tapas de alcantarillado, acueducto, energía y ETB, entre otras.

Red de Ciclorrutas (Bicicarriles): Los estudios de la Red de Ciclorrutas adelantados en la SDM, se realizan con los siguientes objetivos trazados:

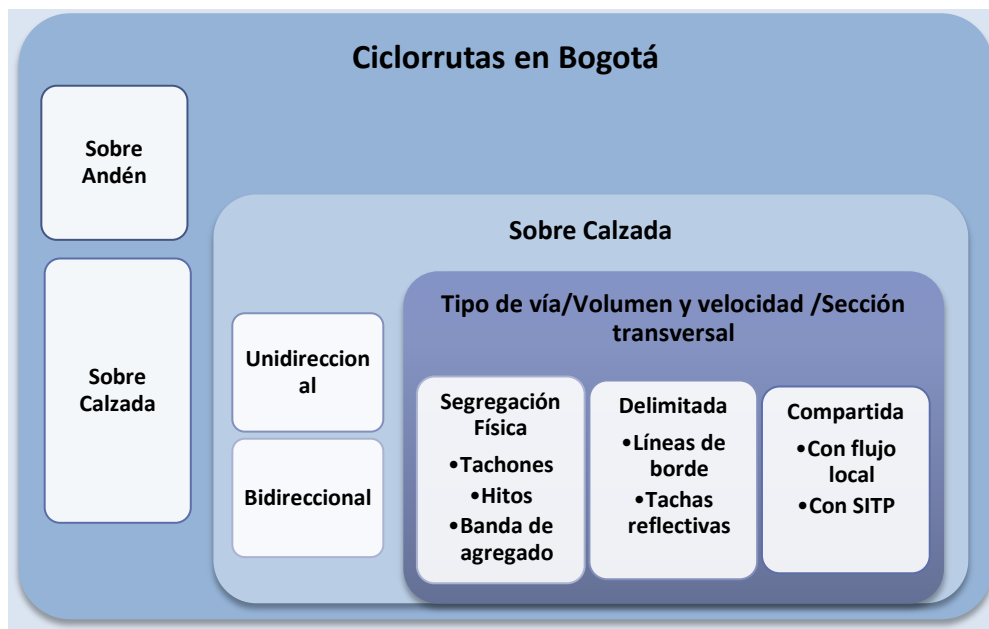
- Implementar ciclorrutas (en calzada y andén).
- Generar conexiones en la red existente.
- Permitir la optimización de la red de ciclorrutas.

La Bici es utilizada en su mayoría por personas entre 25 y 34 años. EM2015

La optimización de la oferta de espacio público de la ciudad a través del componente como las ciclorrutas en calzada (bicicarriles) buscan en la malla vial existente mejorar las condiciones de las mismas, democratizando los espacios de circulación para todos los usuarios en la vía, con el fin de mejorar las condiciones de las mismas, en tramos viales donde en la actualidad existe la circulación de ciclistas (demanda latente de ciclistas) y en tramos donde se genere una oferta de infraestructura y este sea una atractora de viajes (captura de viajes potenciales en bicicleta).

Ahora bien enmarcados en lo citado anteriormente, a partir de los estudios desarrollados conforme a los lineamientos establecidos en la normatividad se trabaja la siguiente tipología:

Ilustración 1 Tipología de Ciclorrutas



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Es importante anotar que en el marco del cumplimiento de la meta establecida en el Plan Distrital de Desarrollo para el aumento en 145.46 km de infraestructura cicloinclusiva, se estableció metodología de trabajo para la viabilización de los tramos de ciclorruta en calzada, en

coordinación con las dependencias de la entidad (Dirección Transporte e Infraestructura, Dirección Seguridad Vial, Dirección Control y Vigilancia) y el IDU.

CICLORRUTAS EN CALZADA (BICICARRILES) IMPLEMENTADOS

- Santa María del Lago
- Mundo Aventura
- Calle 85
- Bosa 1 y 2
- Tunjuelito
- CL 53 B Galerías
- Park Way
- Salitre Greco



De otro lado, la entidad ha avanzado en la implementación de Proyectos Estratégicos, los cuales tienen la pretensión de realizar una intervención integral donde se impactan diferentes aspectos de la zona como el transporte público, peatones, ciclistas, carga, seguridad vial, urbanismo, paisajismo, mobiliario urbano, espacio público y tienen influencia proyectos como Metro y el Sistema de Bicicletas Públicas en una zona que presenta una diversidad de usos, etc. Dentro de los proyectos estratégicos se cuenta:

- Proyecto “Rio Fucha”
- Intervención Integral Kr 13

Servicios Complementarios Cicloparqueaderos: A la fecha, la ciudad cuenta con los cicloparqueaderos que se relacionan a continuación:



Tabla 1 Cicloparqueaderos en Bogotá

Tipo	Troncal	Estación/ Portal	Capacidad
1	Autonorte	Alcalá	36
2	Américas	Tintal	36
3	Américas	Mundo Aventura	36
4	Jiménez	Aguas	94
5	Cr 7-10	Bicentenario	116
6	Cr 7-10	Portal 20 de Julio	216
7	Américas	Portal Américas	785
8	Américas	Marsella	64
9	Américas	Pradera	32
10	Américas	Banderas	101
11	NQS_SUR	Portal del Sur	220
12	NQS_SUR	General Santander	48
13	NQS_CENTRAL	Ricaurte	165
14	Calle 26	Quinta Paredes	48
15	Calle 26	Portal El Dorado	184
16	Calle 26	Av. Rojas	28
17	Suba	Portal Suba	324
TOTAL			2533

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM



Socializaciones Ciclorrutas en Calzada (Bicicarriles): De manera conjunta IDU – SDM realizan las socializaciones, en particular la SDM se encarga de informar a la ciudadanía el contexto de este tipo de intervenciones sobre espacio público, cuales son los objetivos desde la perspectiva de la condición de movilidad. La SDM comunica el soporte normativo sobre el cual se mueven los procesos de prefactibilidad y factibilidad, describe la base técnica que implica llegar al documento de viabilidad que luego se entrega al IDU para su implementación.

El planteamiento del proceso de socialización busca permear la información a las diferentes instancias de la comunidad, empezando desde redes sociales institucionales y páginas web del sector movilidad, allí se logra ubicar la información planteada desde lo normativo, los proyectos, la ejecución de obras entre otros temas. Inicialmente se hace un trabajo con colectivos y grupos de interés sobre la bici, para conocer sus expectativas en relación a la ciclorutas en calzada (bicicarriles) y cuales corredores serían susceptibles, desde la visión de ciclousuario, de intervenir, esto sobre la base de uso y funcionalidad. Posteriormente se informa a la Alcaldía Local y a su equipo técnico sobre la proyección de este tipo de intervenciones en su territorio

CONCESIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Una de las metas de gestión previstas en el proyecto prioritario "*Ampliación y optimización de la Red de Ciclorrutas y promoción del uso de la bicicleta*" del Programa Movilidad Humana, consagrado en el artículo 28 del Plan de Desarrollo Distrital, consiste en: "*Implementar un Sistema de Bicicletas públicas en el marco del SITP*", por lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad contrató los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá, en los cuales se definen los principales componentes y lineamientos para su adecuada implementación.

Por medio del contrato 20121868 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y Steer Davies & Gleave, se adelantó la estructuración y formulación de un plan estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos. Los productos de dicho contrato de consultoría incluyeron, entre otros, la estructuración técnica, legal y financiera del sistema de bicicletas públicas de la ciudad de Bogotá D.C. y de sus servicios complementarios.

Cumplidas las obligaciones del contrato de consultoría 20121868, ejecutado por la firma Steer Davies & Gleave, en relación con los productos a entregables, la SDM inició el proceso Licitatorio SDM_LP_004-2014. Este proceso fue cerrado para modificar la figura legal por la cual se estaba licitando pasando de una Asociación Público Privada APP a un esquema de concesión. En ese sentido, la SDM dio apertura al proceso SDM-LP-026-2014, el cual conservó la misma estructuración técnica, legal y financiera del proceso Licitatorio original.

Para el proceso licitatorio SDM-LP-026-2014, se adelantaron todas las actividades conforme con lo establecido en la normatividad actual vigente y adicionalmente, se contó con el acompañamiento de manera permanente por parte de la Veeduría Distrital y la Procuraduría General de la Nación. El objeto de la licitación SDM-LP-026-2014 fue "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...”.

El proceso en mención se declaró desierto en el mes de Enero de 2015, mediante Resolución 001 de 2015. No obstante, teniendo en cuenta que los proponentes, Unión Temporal BICIBOGOTA y UNION TEMPORAL DE BICICLETAS SEGURAS PARA BOGOTA, presentaron Recursos de Reposición, la Secretaría resolvió contra la Resolución 001 de 2015 y mediante la Resolución 004 del 19 de Marzo de 2015 se adjudicó la licitación al proponente Unión Temporal BICIBOGOTA. El día 26 de Mayo de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Unión Temporal BICIBOGOTÁ suscribieron el Contrato de Concesión No. 20151042.


El contrato de concesión 20151042 estableció tres (3) requisitos fundamentales para la firma del acta de inicio, a saber:

- a. Presentación por parte del concesionario y aprobación por parte de la SDM de la Garantía Única del Contrato y de las demás garantías que deban ser entregadas como requisito para iniciar la ejecución del presente Contrato
- b. La entrega por parte del concesionario de una certificación expedida por su Representante Legal, o cuando se encuentre obligado a tenerlo, por éste y el Revisor Fiscal en la que conste estar al día en el pago de los salarios, prestaciones sociales y parafiscales de sus empleados, en los términos establecidos por el artículo 50 de la ley 789 de 2002; y
- c. La constitución del Patrimonio Autónomo establecido en la cláusula 19 del contrato y en el Anexo Técnico No. 5. del mismo.

A la fecha de elaboración del presente reporte, el concesionario había realizado el proceso de constitución del Patrimonio Autónomo del SBP. Los requisitos mínimos para la realización de ese proceso fueron establecidos en el Anexo Técnico No. 5 del Contrato de Concesión, el cual tuvo que ser modificado. Las revisiones necesarias para garantizar que el mencionado Patrimonio Autónomo cumpla con los requisitos mínimos establecidos se llevaron a cabo tanto por parte de la Universidad de Los Andes, en su calidad de interventoría, como por parte de funcionarios de la Secretaría. Una vez completada la constitución del Patrimonio Autónomo por parte de la Unión Temporal BICIBOGOTÁ, se procedió a dar inicio a la etapa de implementación del SBP, de acuerdo con las etapas establecidas en el contrato de concesión: Implementación, operación y reversión, el inicio de esa etapa se formalizó mediante la firma del Acta de Inicio del contrato de concesión No. 20151042, la cual se llevó a cabo el 05 de Octubre de 2015.

A lo largo del mes de Octubre se iniciaron las primeras actividades establecidas dentro del contrato para la etapa de implementación, como lo son la conformación definitiva del equipo de trabajo para la planeación del sistema y la presentación del programa detallado de trabajo por parte del concesionario, entre otras.

Durante el mes de Noviembre se lograron algunos avances puntuales descritos a continuación:

-  Delegación de miembros del Comité Fiduciario y revisión de documentación base para el establecimiento de su respectivo reglamento. El Comité Fiduciario es el órgano de orientación y control de la gestión de administración, y de decisión respecto de los aspectos que el Patrimonio Autónomo constituido para el manejo de los recursos del SBP requiera. Este Comité debe adoptar las medidas de coordinación necesarias para la correcta ejecución del contrato de fiducia que dio origen al mencionado Patrimonio Autónomo.



- 🚲 Aprobación por parte de la interventoría del equipo de trabajo que se hará cargo del desarrollo de la marca del SBP y de su identidad visual.
- 🚲 Inicio de talleres para el desarrollo de la marca del SBP y sondeo de opinión en calle para definición inicial del nombre que tendrá el sistema.

A pesar de los avances puntuales, se han presentado atrasos significativos, por parte del concesionario, en la conformación del equipo de trabajo y en la elaboración y presentación del programa de trabajo para la etapa de implementación del proyecto. El cumplimiento de estas obligaciones reviste una importancia altísima para el adecuado desarrollo de todas las actividades necesarias para implementar el SBP, por lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad desde sus competencias legales y jurídicas, por recomendación de la interventoría del proyecto y con su respectivo acompañamiento, adelantó las acciones necesarias para conminar a la Unión Temporal BICIBOGOTÁ al cumplimiento de sus obligaciones contractuales, en los términos que la ley y el contrato de concesión No. 20151042 establecen. Como resultado de dicho incumplimiento manifestado por la interventoría se adelantó el proceso sancionatorio a la Unión Temporal BICIBOGOTA dando como resultado la imposición de una sanción equivalente a 65 SMMLV, la cual fue ratificada en respuesta a los recursos de reposición interpuestos por la Unión Temporal BICIBOGOTA y la Aseguradora.

PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

El trabajo adelantado para la promoción del uso de la Bicicleta de despliega en una serie de programas proyectos, estrategias y campañas que se vienen desarrollando desde el 2014 y otras que se generan en el 2015 donde las actividades desarrolladas son:

Ilustración 2 Promoción Uso de la Bicicleta

MI ESTILO ES BICI			
ESTRATEGIAS	CAMPAÑAS	PROYECTOS	EVENTOS
Pasos Seguros	Monta & Suma	Al Colegio en Bici	Stand Foro Mundial de la Bicicleta
Juegos de Roles	Cambiando el Chip	Onda Bici Segura	Nominación Bogotá Bici Awards, mejor Proyecto Infantil "Semilleros de la Bici"
Socialización Bicicarriles Asesoría Cicloparqueaderos 1 +	Déjese Ver Actividades enfocadas a ciclousuarios	PEMMUS Semilleros de la Bici Guías de cicloruta	Ciclopaseos Semana de la Bicicleta Stands Eventos

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura - SDM

Campañas: A continuación e describen de manera rápida las diferentes estrategias, campañas y proyectos realizados desde la entidad:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



MI ESTILO ES BICI

Estrategia que pretende generar una tendencia de uso de la bicicleta, colocando la acción como un deseable social y mostrando sus atributos, beneficios y prelación como modo de transporte sostenible



MONTA Y SUMA

Campaña que pretende a partir de **4 pasos** incentivar a empleados públicos y privados a migrar a la bicicleta como medio de transporte cotidiano



DEJESE VER

Promoción del uso de la bicicleta en condiciones de seguridad, Proporciona los ciclistas material necesario para la circulación.



CAMPAÑA 1+

Consolidación de los valores Tolerancia, Corresponsabilidad, Pertenencia y Solidaridad, busca que las y los ciudadanos aporten su grano de arena para vivir y movilizarse en una ciudad más tranquila y amable.



ONDA BICI SEGURA

Realización de las rutas seguras en horas pico que conecten diferentes lugares de la ciudad con acompañamiento de guías de la SDM y entrega de material para ciclistas.



AL COLEGIO EN BICI

Préstamo de bicicletas a niños de colegios para que realicen sus viajes del colegio a la casa



SEMILLERO DE LA BICI

Impactar a la primera infancia en edad preescolar a través de la Cultura Bici, mediante el desarrollo del desarrollo de juegos y mucha diversión, formando hábitos saludables para su vida y a su vez sostenibles con el ambiente mediante el uso de la bicicleta.



El Manual de la Bici recoge información relevante para el ciclousuario, como tipos de bicicleta, beneficios de la bicicleta, infraestructura para el ciclousuario, consejos útiles, señalización y las maniobras seguras del tránsito, que hacer en caso de emergencia. El lanzamiento del manual se realizó **el 10 de noviembre de 2014**, en el marco de la Semana de la Bicicleta

El Mapa de la Red Bici, elaborado a escala 1:30.000, con información de ciclorrutas, cicloparqueaderos, puntos de encuentro, estaciones y Transmilenio, consejos útiles e información de los beneficios de salud, económicos, sociales, ambientales que proporciona la actividad ciclística, ejercicios para el antes y el después de realizar la actividad física y 14 mapas con la información de capacidad y ubicación de los cicloparqueaderos y puntos de encuentro. Lanzamiento del Mapa, miércoles 15 de octubre de 2014.



Pasos Seguros: Por medio del intervención del grupo guía, en vía se prioriza y regula el paso de los actores en mención, mejorado de esta manera los viajes en los modos no motorizados. Aunado a lo anterior se realiza entrega de material para ciclista que mejora la calidad de sus viajes (entrega de chalecos reflectivos, tobilleras reflectivas, cuello, silbatos, tulas reflectivas, termos, impermeables plásticos, entre otros materiales propios para ciclistas).

Tabla Puntos de Intervención Pasos Seguros

Puntos de Intervención "Pasos Seguros"	
1	Av. Ciudad de Cali con Av. Américas
2	Av. Américas con Av. Boyaca
3	AutoSur con Kr 50B (Escuela de Cadetes Gral. Santander)



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Puntos de Intervención "Pasos Seguros"	
4	Autosur con Cll 54 Sur
5	Autosur con Kr 73
6	Kr 71B (Av.Ciudad de Villavicencio) con Cll 57B Sur
7	Kr 71B (Av.Ciudad de Villavicencio) con Av. 1° de Mayo
8	Av. Ciudad de Cali con Kr 71B (Av.Ciudad de Villavicencio)
9	Av. Ciudad de Cali con Calle 66A
10	Cl 170 con Kr 15 (Canal Torca)
11	Cll 100 con Kr 15
12	Kr 11 con Cll 85
13	Kr 30 (NQS) con Cll 19 (Sobre las dos orejas)
14	Kr 19 con Cll 127BBis
15	Av. Boyaca con Cll 127A Bis
16	Cll 13 con Kr 103 (Almacen Éxito)
17	Av. Agoberto Mejia con Av. Américas

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Juego de Roles: Esta estrategia se viene desarrollando desde el 2014, proceso de sensibilización que consiste en montar en bicicletas a otros actores viales como: conductores, peatones, motociclistas, etc., con la intención de ponerlos en situación y que a través de la experiencia se concienticen de las dificultades del rol de los ciclistas en el sistema vial.

La SDM ya ha realizado 15 juegos de roles con distintos grupos y entidades como Taxi Expresss, DINA, Veeduría Distrital, SENA, Asocolflores y Secretaria de Integración Social,

En el marco de la VIII Semana de la Bicicleta, la Secretaria de Movilidad adelantó el "Juego de Roles en doble vía", en el que participaron aproximadamente 20 operadores de Consorcio Express y 10 ciclistas urbanos intercambiando su rol en la vía con el propósito de conocer de primera mano las situaciones de riesgo con las que se pueden encontrar en la vía.

Asesoría de Cicloparqueaderos: Dentro de los alcances de la Política Pública de la bicicleta, se busca la aplicación en las Entidades Distritales del Acuerdo 236 de 2006 "Por el cual se adecuan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital".

La Secretaría de Movilidad invita a las entidades distritales para que tengan espacios adecuados destinados a cicloparqueaderos y/o infraestructura para tal fin, para ello envió oficio a cada una de estas entidades y ofreciendo asesoramiento, poniendo de entrada el ejemplo que en la misma SDM se implementó.



Guías de Ciclorrutas: A través de los guías de Control y Vigilancia se realizan actividades propias de control y vigilancia, promoción, sensibilización, enseñanza y acompañamiento en el uso de la bicicleta.

Ciclopaseos y Charlas: Tiene como objetivo la Coordinación y acompañamiento para el desarrollo de ciclopaseos y charlas de cambiando el chip.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la entidad ha realizado los siguientes avances tanto en infraestructura como en viajes, como se establece a continuación:



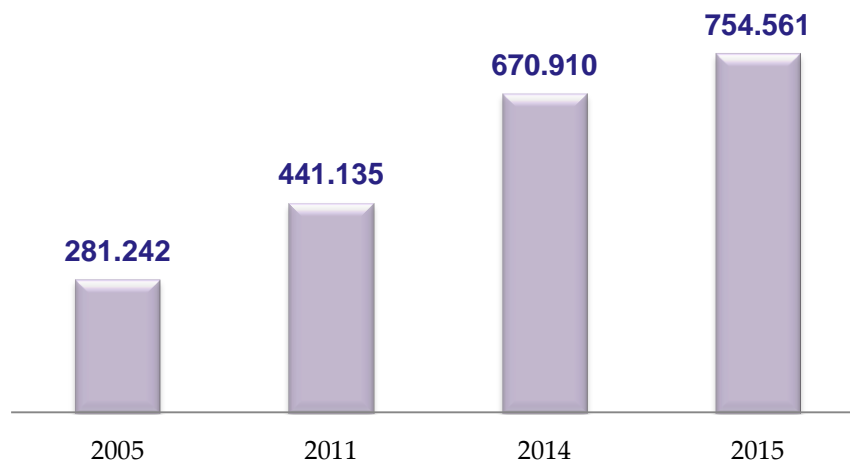
Ilustración 3 Avance Metas Red De Ciclorrutas



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Se determina un aumento del número de viajes en bici (71,05%) en los últimos 3 años, como se establece en la encuesta de Movilidad del 2015.

Ilustración 4 Avance Metas Red De Ciclorrutas

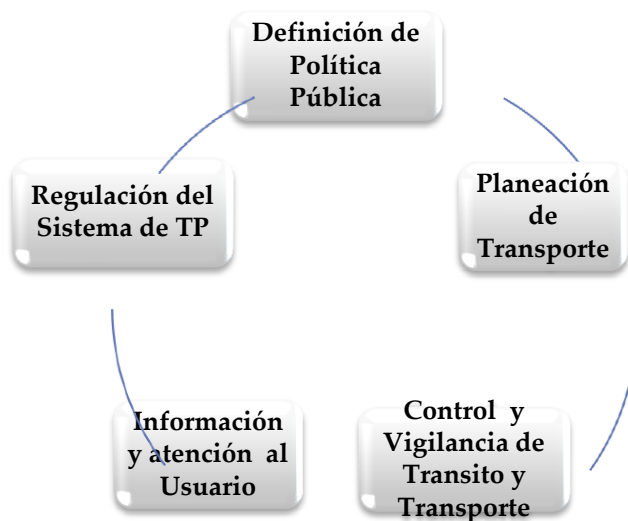


Fuente: DTI 2014/Encuesta de Movilidad 2005-2011-2015 – SDM

3.1.2. TRANSPORTE PÚBLICO

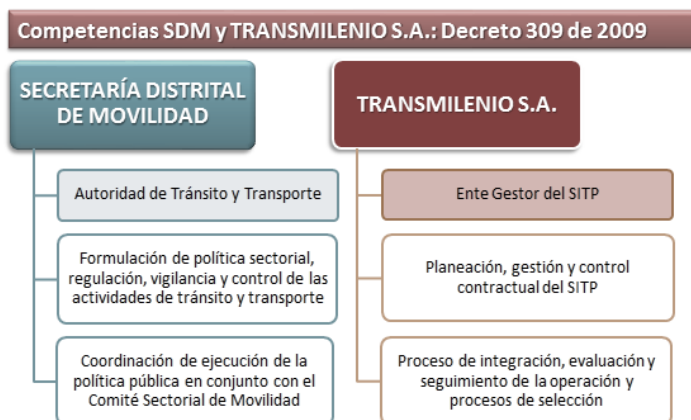
De acuerdo con el Decreto 567 de 2006, la Secretaría de Movilidad tiene como objetivo principal orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior. En este sentido funge como autoridad de tránsito y transporte y debe orientar y planear las políticas asociadas al servicio de Transporte Público Urbano y es actor fundamental dentro del proceso de Implementación del SITP.

Para garantizar la prestación del servicio de transporte público, la Autoridad de Transporte interviene en:



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Ahora bien, la coordinación interinstitucional entre SDM y TMSA en el proceso de implementación del SITP, se estableció en el Decreto 309 de 2009:



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM



La Secretaría Distrital de Movilidad a través del Contrato de Servicios de Consultoría No. 068 de 2010 (BID) “Diseño y acompañamiento del Plan de Implementación detallado Día a Día del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”, construyó la propuesta de Plan de Implementación y Cronograma de Actividades que permitiera poner en funcionamiento gradualmente y de manera exitosa los diferentes componentes del nuevo Sistema de Transporte Público de Bogotá - SITP. Desde el año 2012 con el inicio de operación del SITP, la SDM en coordinación con el Ente Gestor ha adelantado los análisis técnicos conducentes a la actualización del Plan de Implementación y Plan de Desmote de rutas e TPC, en concordancia con las condiciones de prestación del servicio y la oferta del SITP.

Los planes mencionados, responden a la coordinación de los componentes de infraestructura, SIRCI, alistamiento de la operación, plan de comunicaciones y elementos de información.

El plan de implementación define el momento en el cual ingresa cada una de las rutas del SITP, teniendo en cuenta la gradualidad en la implementación, esta implantación gradual significa la puesta en marcha por paquetes o grupos de rutas, que permitan mantener el control sobre la logística de la implantación y mitigar los impactos negativos que se puedan generar sobre los usuarios y la movilidad de la ciudad, garantizando el servicio a los usuarios. A fecha de 30 de octubre se presenta el avance del SITP del 83%, discriminado por los siguientes componentes y reportado por el ente gestor TRANSMILENIO S.A:

Tabla 2. Avance por componente del proceso de implementación

ITEM	TOTAL SITP	Oct.2015	Avance
RUTAS [No.]	450	335	74%
FLOTA [No.]	10550	7336	69%
CONDUCTORES [No.]	26715	20023	75%
ESTACIONES Y PORTALES [No.]	25	25	100%
PARADEROS [No.]	6737	6787	101%
PATIOS [Ha]	120	100,23	84%
PUNTOS DE VENTA Y RECARGA [No.]	4600	3651	7%
Porcentaje de avance global del proceso de implementación		83%	

Fuente: Transmilenio S.A.

Avance Desmote de Transporte Público Colectivo-TPC

El plan de desmote establecido por la SDM, especifica el mes (relacionado con el mes de implementación SITP) en el cual se tiene proyectado suspender la operación de cada una de las rutas del servicio de Transporte Público Colectivo autorizadas a las respectivas empresas. A 31 de diciembre de 2015, se desmontaron un total de 371 rutas del TPC. Al iniciar el proceso se contaba con 500 rutas autorizadas, las rutas restantes se operan en el esquema Provisional.

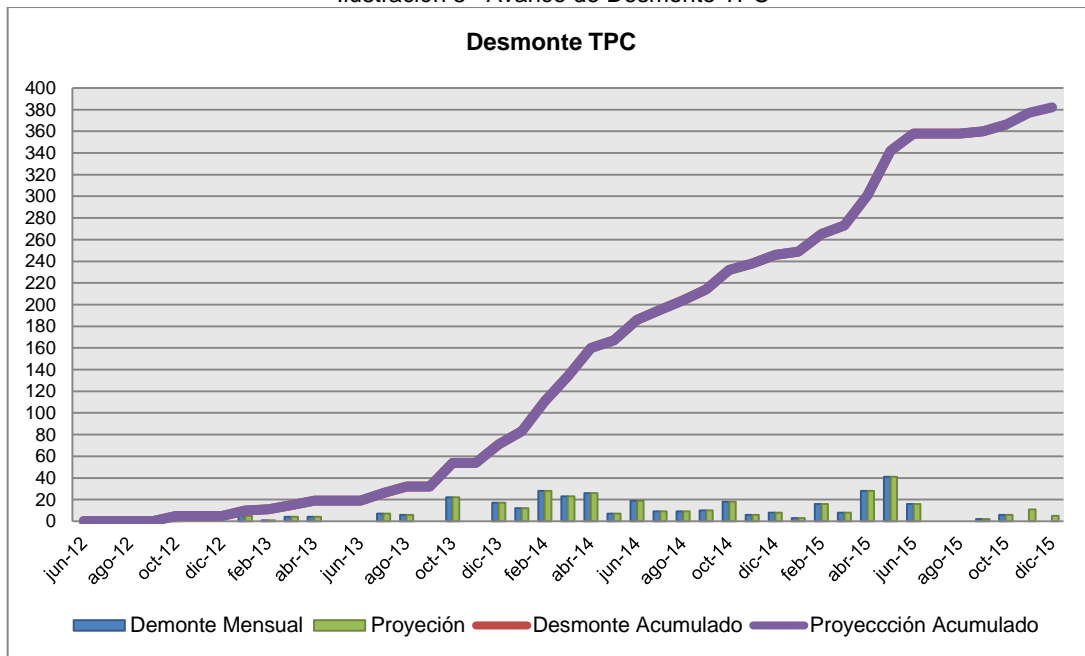
Por lo anterior, para iniciar el desmote de una ruta de transporte colectivo, TRANSMILENIO S.A. debe remitir a la Secretaría, la información necesaria y oportuna sobre los servicios que se implementarán en el SITP, de tal manera que se aplican los criterios establecidos y de manera coordinada, se inicie el proceso de desmote de las rutas del transporte colectivo, en los tiempos adecuados para garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte.



El desmonte de rutas TPC es informado también a las comunidades, para lo cual se remiten oficios a las Juntas de Acción Comunal de los barrios cabeceras con Origen y Destino de las rutas. Así mismo, se realiza socialización directa a las comunidades conjuntamente entre TRANSMILENIO S.A. y esta Secretaría.

Rutas desmontadas del TPC: La gestión realizada por la Secretaría para el desmonte de rutas del TPC, se resume en la siguiente gráfica que presenta el avance de desmonte desde julio de 2012, teniendo 371 rutas desmontadas de manera total:

Ilustración 5 –Avance de Desmonte TPC



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Socialización e Información al Usuario: Desde la adopción del SITP para Bogotá, la SDM ha promovido los mecanismos de participación ciudadana, no sólo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 30 del Decreto 309 de 2009, sino con la claridad, de que este tipo de cambios, requieren de una participación activa de la ciudadanía, que debe modificar sus comportamientos de marras, adquirir nuevas conductas y ajustarse a los nuevos modelos de transporte en la ciudad.

Desde el año 2010, se impulsó la conformación de los Comités de Movilidad Local- SITP, con los voceros de las diferentes UPZ's, ciudadanos que participaron en diversos espacios sociales, comunitarios e institucionales de la Localidad con el objetivo de revisar, en una primera etapa, el diseño de rutas y paraderos del Sistema, verificando la cobertura que éste ofrecía en cada localidad y de manera consensuada, realizar los ajustes correspondientes para garantizar, la cobertura de transporte en toda la Ciudad.



Dado que la implementación del SITP, se ha venido realizando en forma gradual, de acuerdo al Plan de Implementación y al Plan de Desmonte de las rutas del transporte público colectivo TPC; la participación de la comunidad ha sido fundamental, para el ajuste de los trazados y la implementación de las rutas y los servicios.

Con el Acuerdo Distrital 239 de 2006, se crearon los Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá D.C, como instancia institucional de participación y control ciudadano.

El 1 de junio de 2015, mediante Resolución 446, de la Secretaría Distrital de Movilidad, reconoce al Comité Distrital de Desarrollo y Control Social de Usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Masivo, Colectivo e Individual de Pasajeros en Bogotá, D.C., mecanismo de participación que ha jugado un papel preponderante en la socialización del proceso de implementación del modo Zonal, complementario, auxiliar y provisional del SITP, en las diferentes Localidades.

Bajo esquemas similares, la SDM fortalece los enlaces con las comunidades de todas las localidades, desde los Centros Locales de Movilidad – CLM - lo cual cumple también los objetivos establecidos en el Plan Institucional de Participación (PIP)

En el proceso de desmonte gradual del Transporte Público Colectivo y su transformación al SITP, los CLM realizaron diversas acciones, como:

- Asesorar a la comunidad en todos los componentes, que implicaron la puesta en marcha de los modos zonales, auxiliares, complementarios y provisionales: recorridos, rutas, paraderos, uso, tarjetas, entre otros
- Identificar junto con la comunidad, problemas prioritarios de las rutas.
- Involucrar a las autoridades locales, brindándoles conocimiento respecto al modelo implementado con el SITP
- Promover la participación y la organización de la comunidad en torno a la movilidad y al SITP
- Proponer acciones sostenibles y colectivas para mejorar la movilidad en las localidades.
- Apoyar en la ejecución de los planes y programas de educación vial
- Realizar recorridos con las comunidades para reconocimiento de la problemática en el territorio y gestionar las solicitudes que requieren de alguna intervención.
- Atender las solicitudes de los habitantes y autoridades de la localidad en materia de información sobre el SITP
- Coordinar la realización de la feria de servicios para personalizar tarjetas, capacitar, informar y socializar con las comunidades los cambios del modelo de transporte y la implementación del SITP en las localidades.
- Asistir a todos los espacios generados por las comunidades para resolver todas las inquietudes planteadas por los ciudadanos, las instituciones, o los sectores organizados en las localidades



Tanto la SDM como TMSA realizaron de forma permanente jornadas de difusión, información, socialización del SITP en distintos territorios y zonas de la ciudad de manera focalizada y en corredores de mayor impacto y con la participación de organizaciones sociales, entidades, empresas, en conjuntos residenciales, Centros Comerciales, centros educativos y Religiosos, entre otros.

Dentro de las actividades más relevantes, se han desarrollado treinta y tres (33) Mesas de Trabajo, para mejorar las condiciones de cobertura y servicio de transporte en el marco del SITP y de su puesta en marcha, los resultados generales se detallan en el Informe de Gestión 2015, el cual se anexa a este documento.

Durante el primer semestre del año 2015, la SDM firma el Convenio de Asociación No. 20141438 de 2014 con la Federación de Juntas de Acción Comunal, que tenía como objetivo, apoyar la implementación de las estrategias de socialización, divulgación, promoción y sensibilización del SITP, a líderes comunales y comunitarios de los sectores priorizados previamente en la ciudad de Bogotá; de manera que se favorezca la multiplicación de la información entre los ciudadanos residentes en estos mismos sectores para mejorar el uso adecuado del SITP. Con este Convenio se capacitaron 2.400 líderes entre comunales y comunitarios en las Localidades de Usaquén, Engativá, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe y Ciudad Bolívar.

Para favorecer la multiplicación de la información recibida por parte de los líderes, se firmó con ellos un PACTO DE COMPROMISO POR EL USO ADECUADO DEL SITP, con el cual los líderes asumen una serie de compromisos como ciudadanos y veedores del proceso de implementación del SITP, en sus territorios. Estos líderes, siguen apoyando las estrategias de socialización en sus localidades y son soporte fundamental para los equipos de SDM y TMSA. A lo largo de este proceso de socialización, se tienen los siguientes resultados:

Tabla 3. Resultados socialización

TIPO DE ACTIVIDAD	TOTAL 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2013 - 2015
Apoyo a grupos de interés	423	92	175	690
Atención en vía por contingencia y preventiva por información focalizada	79	201	141	421
Audiencia Pública	24	37	34	95
Comité de Gestión	22	26	16	64
Divulgación SITP	0	203	189	392
Eventos Zonales	66	110	6	182
Mesa de trabajo	36	184	95	315
Socialización en barrios y vía	1465	1346	496	3613
Reunión	312	1327	673	2006
Recorridos	168	258	95	521
TOTAL	2595	3784	1920	8299

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

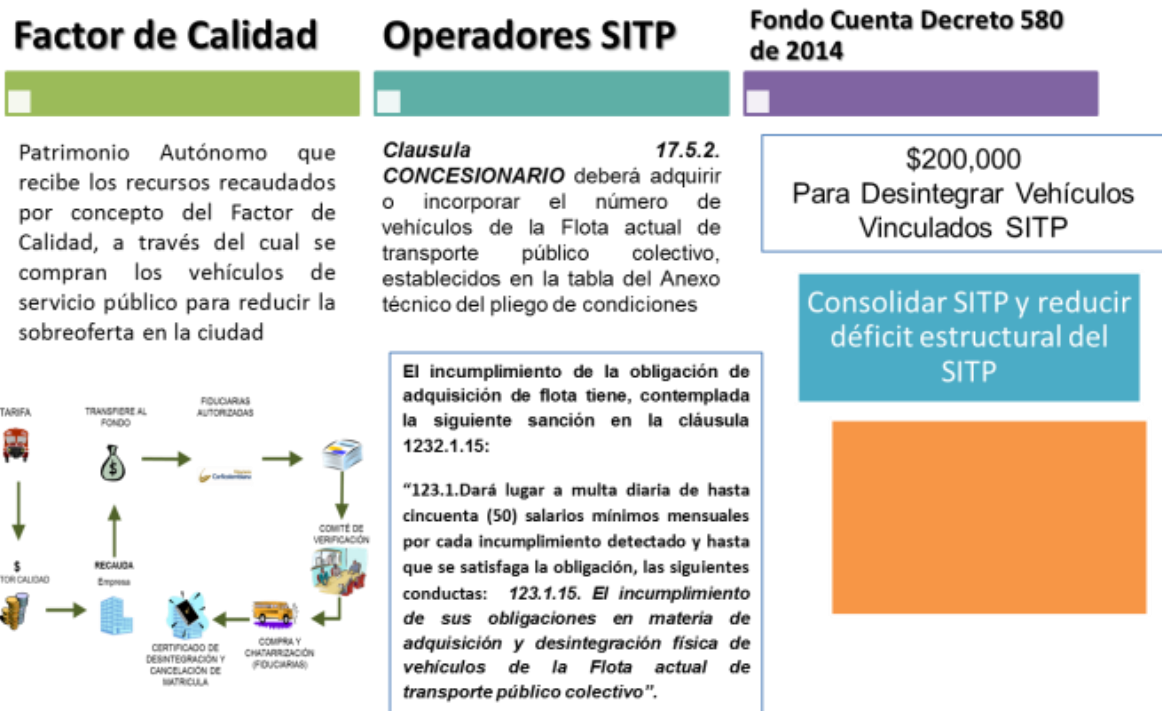


Avance Desintegración de vehículos de TPC

El proceso de chatarrización, corresponde al retiro de los vehículos del TPC que no hacen parte de los vehículos operativos en el SITP. Este proceso hace parte de las obligaciones contractuales de los operadores del SITP, establecida en la Licitación y los contratos firmados conjuntamente con TMSA.

El avance de chatarrización de vehículos se ha realizado a través de los operadores. Por Factor de Calidad y por el Fondo Cuenta.

Ilustración 6 –Factor de Calidad, operadores SITP –Fondo Cuenta



Planes de desintegración y avance a cargo de los operadores SITP: En el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público y con el objeto de ir migrando la flota del transporte público colectivo al SITP, se estableció en la cláusula 12 de los contratos de concesión la obligación a cargo de los operadores:

Conforme con los pliegos de la licitación y los contratos de concesión del SITP, la flota proveniente del TPC que no sea usada como flota referente o flota de reserva en la operación del Sistema Integrado, debe ser desintegrada o sacada de operación del transporte público colectivo. De igual forma, la cláusula 79 establece la *vinculación de la flota requerida para el inicio de la operación del sistema*.

Frente a estas cláusulas, algunos concesionarios han manifestado que no tienen la obligación de realizar la desintegración en este momento, alegando que la cláusula 12 del contrato, establece



que la obligación del desintegrar el 90 % de la flota a cargo solo deberá *realizarse cuando se logre “la finalización de la integración total del sistema”*.

Es necesario precisar la concurrencia entre la Chatarrización y la implementación del SITP, ya que en los estudios de estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público, desde un primer momento, señalaron que la migración de los vehículos del transporte público colectivo al SITP, ya sea para su operación o desintegración, solo sería posible en la medida en que el servicio se encuentre garantizado en el nuevo esquema.

De esta manera, el proceso de desintegración de la flota del transporte público colectivo, depende de la implementación de las rutas del SITP, toda vez que solo en la medida en que el SITP brinde cobertura en determinada ruta, es posible retirar un número equivalente de vehículos del transporte tradicional.

Ante esta realidad, la Secretaría Distrital de Movilidad, ha remitido a TRANSMILENIO S.A., desde el año 2014, tres cronogramas de desintegración, los cuales fueron cumplidos solo parcialmente por algunos concesionarios. Por lo anterior y teniendo en cuenta que el Decreto 309 de 2009, dispone que la integración del transporte público colectivo al SITP, es decir, la migración de los vehículos del TPC al SITP, ya sea para su operación o para su desintegración, se realizará de conformidad con el cronograma que establezca para el efecto la SDM y TRANSMILENIO S.A., el Alcalde Mayor expidió el Decreto distrital 190 de 2015, mediante el cual ordenó a la Secretaría, adoptar, en coordinación con TRANSMILENIO S.A., un cronograma de desintegración de la flota del TPC.

Por otro lado, la flota no operable en el SITP ha venido incrementando año a año, en la medida que no se completa la implementación del SITP en el tiempo previsto inicialmente. A continuación se presenta la flota no operable por años:

Tabla 4 –Flota no operable por años 2012-2015

AÑO	FLOTA NO OPERATIVA
2012	7653
2013	7766
2014	8794
2015	10185

Fuente: Elaboración Propia

Si bien la competencia para establecer el cronograma de integración del transporte público colectivo al transporte masivo de la ciudad (ya sea para su operación o desintegración), ya estaba concebida en el Decreto 309 de 2009, norma que hace parte del marco jurídico de los contratos del SITP, como se dijo anteriormente, y en virtud de ella la administración ha venido estableciendo cronogramas de desintegración de los vehículos del TPC a través de lo que se conoce como el “Plan de Chatarra”, se consideró necesario resaltar nuevamente dicha competencia y establecer un plazo para su adopción, dado el incumplimiento de algunos operadores frente a dicho cronograma, así como para establecer la posibilidad de escuchar las propuestas de los concesionarios.



En cumplimiento de lo previsto en el Decreto 309 de 2009, el Decreto 156 de 2011 y el Decreto 190 de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad mediante oficio SDM-DTI-85709-15, adoptó el tercer Plan de Desintegración de Vehículos no operativos en el SITP, elaborado en coordinación con TRANSMILENIO S.A., y aprobado en el Comité de Transición del día 2 de Julio de 2015.

De acuerdo con todo lo expuesto el cronograma de desintegración de flota del TPC a cargo de los operadores del SITP es el siguiente:

Tabla 5. Plan de desintegración

OPERADOR	Jul 15	%	Ag 15	%	Sep. 15	%	Oct 15	%	Nov 15	%	Dic 15	%	Ene 16	%
ETIB	89	38%	136	50%	84	58%	84	65%	112	75%	112	85%	167	100%
MASIVO CAPITAL	164	36%	215	55%	80	61%	80	68%	107	77%	107	86%	160	100%
GMOVIL	18	65%	15	67%	47	72%	47	77%	63	83%	63	90%	95	100%
ESTE ES MI BUS	32	71%	20	74%	20	78%	20	82%	27	87%	27	93%	40	100%
CONSORCIO EXPRESS	232	67%	46	69%	117	74%	117	78%	157	84%	157	91%	235	100%
TRANZIT	84	53%	21	57%	35	64%	35	70%	47	79%	47	87%	70	100%
SUMA	196	71%	18	74%	25	78%	25	82%	33	87%	33	92%	51	100%

Fuente: Transmilenio S.A.

La columna de porcentaje de avance acumulado de implementación, corresponde al porcentaje que cada operador del SITP debe cumplir mes a mes respecto al total de la desintegración a su cargo.

Atendiendo lo dispuesto en el Decreto 190 de 2015, este cronograma de desintegración de vehículos al igual que los anteriores es de obligatorio cumplimiento por parte de los concesionarios de operación del SITP, situación que será vigilada y controlada por TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público

Vale la pena resaltar, que previo a la adopción de este cronograma, se surtió un proceso de diálogo con los concesionarios del SITP, en el cual se escucharon las propuestas y contrapropuestas de las partes. Para el efecto se realizaron cinco mesas de trabajo entre el 4 y el 24 de Junio, con todos los operadores y una o dos reuniones individuales por cada operador.

No obstante lo anterior, dada la imposibilidad de conciliar los criterios de todos los concesionarios, el cronograma fue adoptado autónomamente por la administración distrital, consultando las necesidades del servicio, toda vez que se trata de un tema que debe tener un tratamiento inmediato, dada su afectación a los usuarios y al erario público.

Así, el cronograma tuvo en cuenta algunas de las preocupaciones de los operadores, pero se orientar a garantizar la salida controlada de la flota del TPC del servicio, evitando la sobreoferta en la ciudad, brindando una alternativa a los propietarios de dichos vehículos, fortaleciendo el SITP y en general, dando cumplimiento al mandato de integrar la totalidad de la flota del TPC al sistema masivo.

Conforme con la base de datos del SITP, de los vehículos del TPC que deben ingresar al Sistema, se estima que sólo para el año 2014, se deben desintegrar 8.974 vehículos, para el año 2015 10.722 vehículos teniendo en cuenta que ingresan a la base los vehículos de TPC con modelos 2004 que ya no se consideran operativos en el Sistema Integrado de Transporte Público, de los cuales a fecha 11 de diciembre de 2015 se encuentran desintegrados 5.416, equivalente al 53% de la obligación contractual.



El avance en la desintegración de los vehículos que vienen del servicio de transporte público colectivo ha sido el siguiente: Avance proceso desintegración física Operadores Zonales SITP:

Tabla 6 Avance proceso desintegración física Operadores Zonales SITP

ZONA / CONCESIONARIO	TOTAL FLOTA A DESINTEGRAR 2015	FLOTA DESINTEGRADA A 11 DE DICIEMBRE DE 2015 TMSA	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DESINTEGRACION A 11 DE DICIEMBRE DE 2015
ETIB	1.156	557	41,83%
COOBUS	1.048	236	23,30%
ESTE ES MI BUS	602	342	65,77%
SUMA	684	372	54,38%
GMOVIL	953	659	69,15%
MASIVO CAPITAL	1.261	382	31,29%
EGOBUS	1.686	627	28,94%
CONSORCIO EXPRESS	2.638	1.720	66,69%
TRANZIT	694	271	45,79%
SIN CONCESIONARIO		187	1,84%
TOTAL	10.722	5.416	53%

Fuente: Transmilenio S.A. Corte Nov. 03/2015

Sobre este aspecto vale la pena resaltar los múltiples problemas sociales que ha afrontado la Administración con los propietarios de buses del TPC, dado que la recepción de vehículos para chatarrizar por parte de los operadores no se ha dado en las condiciones pactadas en los contratos, lo que ha significado que existan vehículos que se quedan sin tarjeta de operación por cumplimiento de vida útil o por cancelación por parte de la autoridad y estos no son recibidos por los concesionarios para proceder a la chatarrización y pago de los derechos económicos conforme a lo estipulado en los contratos de concesión. A corte 20 de diciembre de 2015 existen 1.224 vehículos sin tarjeta de operación de los cuales el 38% están vinculados a los operadores activos, el 17% hacen parte de los operadores Egobus y Coobus y 33% no vinculados al SITP.

Desintegración y avance por parte del Fondo de mejoramiento de la calidad del servicio: Al adoptar para la ciudad el Sistema Integrado de Transporte Público, previó la administración en el artículo 24 del Decreto 309 de 2009 lo pertinente a los Recursos del Factor de Calidad del Servicio. El ingreso de las rentas cedidas al Distrito Capital, se deben utilizar para impactar de la menor manera posible la tarifa del SITP.

Es necesario hacer claridad con relación a los recursos por recaudar por parte del Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio-FMCS durante la fase restante de la implementación del SITP, en los que se soporta la compra; en el siguiente sentido: Los mismos se recaudan de acuerdo al procedimiento de reliquidación del Factor de Calidad del Servicio, el cual se realiza con base en el Registro de Tarjetas de Operación - RTO vigente con que cuenten las Empresas de Transporte Público Colectivo en cada liquidación, sin embargo, dado el dinamismo y cambio constante del parque automotor no es factible para esta Secretaría determinar los posibles cambios o una cantidad concluyente de novedades, para de esta manera realizar los respectivos descuentos afectando así las liquidaciones subsiguientes y por ende los valores a recaudar hasta la fase final de implementación del SITP.

Por otra parte, se encuentra la desintegración paulatina de los vehículos que una vez cumplida su vida útil no son operativos para el nuevo Sistema y que por ende se hace necesario sacar de



circulación, de los cuales algunos deben ser adquiridos y desintegrados por los respectivos operadores y los no vinculados, de ser posible, se viabiliza la compra a través del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, dependiendo de los recursos disponibles.

Es preciso tener en cuenta que los vehículos considerados **NO** aptos para entrar en operación al nuevo sistema y que soportan su operación bajo la figura de un contrato de renta con las diferentes operadoras; los cuales deben pasar por un proceso de alistamiento que administrativamente hace parte del proceso de liquidación explicado anteriormente.

Otro aspecto importante, se observa en la adquisición de los vehículos que tras cumplir una serie de requisitos, sus propietarios deciden postularlos para ser comprados por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad de Servicio.

Del procedimiento el cual se dispone en el Reglamento, se colige que no se puede definir un número de vehículos que puedan ser adquiridos por parte del FMCS, ya que entre otros aspectos, depende del modelo y valor del mismo; así, éstos deben postularse cumpliendo los requisitos informados, y dicha postulación debe ser aprobada por el Comité de Verificación del FMCS, para de esta forma proceder a la compra efectiva de los mismos.

A continuación se presenta el balance de los recursos del fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio, total recursos liquidados e invertidos, así como el número de vehículos adquiridos:

Tabla 7. Consolidado Recaudo 2007 – 2015

FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO "FACTOR CALIDAD"				
PERIODO	Valor	Transferido	Pendiente por transferir	%
	liquidado(\$)			Transferido
Hasta				al FMCS
31/12/2006	\$ 119.832.608.613,00	\$ 36.785.849.860,00	\$ 83.046.758.753,00	30,70%
31/12/2007	\$ 138.598.276.395,50	\$ 65.609.522.333,20	\$ 72.988.754.062,30	47,34%
31/12/2008	\$ 157.562.955.019,10	\$ 96.453.028.431,70	\$ 61.109.926.587,40	61,22%
31/12/2009	\$ 175.664.287.999,10	\$ 152.427.084.352,60	\$ 23.237.203.646,50	86,77%
31/12/2010	\$ 190.652.471.184,40	\$ 175.730.435.196,50	\$ 14.922.035.987,90	92,17%
31/12/2011	\$ 208.055.847.837,40	\$ 194.099.780.269,90	\$ 13.956.067.567,50	93,29%
31/12/2012	\$ 224.097.017.456,90	\$ 209.740.486.824,80	\$ 14.356.530.632,10	93,59%
31/12/2013	\$ 236.885.521.766,87	\$ 222.882.612.443,77	\$ 14.002.909.323,10	94,09%
31/12/2014	\$ 246.510.959.466,87	\$ 233.253.447.926,24	\$ 13.257.511.540,63	94,62%
31/08/2015	\$ 251.404.952.203,87	\$ 238.019.199.139,93	\$ 13.385.753.063,94	94,68%

Fuente: Dirección de Control y Vigilancia – SDM. Corte Ago. 31/2015



Tabla 8. Total vehículos adquiridos por año

Año	Vehículos desintegrados		TOTAL
	GNB (HSBC)	Corficolombiana	
2003 - 2006	913	359	1272
2009	380	5	385
2010	270	44	314
2011	54	12	66
2012	343	29	372
2013	56	10	66
2014	22	2	24
2015	251	110	361
Total	2289	571	2860

Fuente: Dirección de Control y Vigilancia – SDM. Corte Oct. 31/2015

Tabla 9. El detalle de los vehículos adquiridos por Factor de Calidad reportado es el siguiente:

	GNB	COR	TOTAL
TOTALES	2289	571	2860
Antes de la Reactivación del Año 2003 al 2006	32	1	33
Después de la reactivación-Vehículos desintegrados Año 2007	140	185	325
Vehículos desintegrados durante el Año 2008	741	173	914
Vehículos desintegrados durante el Año 2009	380	5	385
Vehículos desintegrados durante el Año 2010	12		12
Vehículos Nvo proceso 2010	258	44	302
Vehículos Nvo proceso 2011	54	12	66
Vehículos Nvo proceso 2012	41	6	47
Vehículos Reglamento Mayo- 2012	52	4	56
Vehículos Reglamento Octubre de 2012-Rentas	244	17	261
Vehículos reglamento octubre de 2012 sin operador chatarrizados en 2012	6	2	8
Vehículos Reglamento Octubre de 2012-Rentas-Chatarrizados en el 2013	36	8	44
Vehículos Reglamento Octubre de 2012- Sin OperadorasChatarrizados en el 2013	20	2	22
Vehículos Reglamento Octubre de 2012- Sin OperadorasChatarrizados en el 2014	5	1	6
Vehículos Reglamento Octubre de 2014- Sin OperadorasChatarrizados en el 2014	17	1	18
Vehículos Reglamento Octubre de 2014- Sin OperadorasChatarrizados en el 2015	251	110	361

Fuente: Dirección de Control y Vigilancia – SDM

De la tabla anterior es importante resaltar que el fondo para el mejoramiento de la calidad adquirió en el periodo 2012 – 2015, 415 vehículos clasificados como “Sin Operador”, es decir que al momento de la postulación al fondo y aprobación, no se encontraban vinculados a ningún operador del SITP, sin embargo, estos vehículos deben ser asumidos en su totalidad por las concesiones del SITP conforme a las cláusulas contractuales que establecen que se debe adquirir el 100% de la flota de TPC, en este sentido se solicitó a TMSA hacer las gestiones pertinentes

para establecer en los términos de la cláusula 79 de los contratos de concesión el pago del valor de dichos vehículos.

Desintegración y avance por fondo cuenta: El Acuerdo 04 del 4 de febrero de 1999 autorizó al Alcalde para constituir, reglamentar y destinar “los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y **facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo**, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A”

El Alcalde Mayor, mediante Decreto Distrital 542 de 1999, creó y organizó el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, asignándole la administración del mismo a la Secretaría Distrital de Movilidad.

El Decreto 206 de 2003, reglamentó dicho fondo y posteriormente, el Decreto 309 de 2009, por medio del cual se adoptó el SITP, estableció en el artículo 25 lo pertinente al Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público. Posteriormente, el Acuerdo 575 de diciembre 17 de 2014 dispuso: que la Administración Distrital con el objetivo de consolidar el proceso de implementación del SITP asignará los recursos apropiados en el rubro "Aceleración implementación del SITP, chatarrización" al Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, dicha asignación fue presentada y aprobado por el Concejo Distrital en un monto de 200.000 millones de pesos a través del Acuerdo 575 de 2014.

La administración expidió el Decreto 580 de 2015, mediante el cual se dictan medidas orientadas a la consolidación de la implementación del SITP de Bogotá D.C., en su etapa de integración del transporte público colectivo al transporte masivo (ver artículo 4). La finalidad de este Decreto es apoyar el proceso de desintegración de los vehículos como una estrategia para sacar vehículos de los vía y mejorar los indicadores operacionales del Sistema que logren generar una reducción de déficit en el FET, adicionalmente brindar alternativas para los propietarios que desean recibir su ingreso en el inmediato plazo ante la imposibilidad de algunos operadores de asumir dicha obligación en este momento.

El balance de postulaciones, aprobaciones y contratos firmados y pagados se relaciona a continuación:



Tabla 10. Vehículos postulados Fondo Cuenta Decreto 580 de 2014

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL	
Egobus	858	\$ 104.125	15	\$ 1.682	873	\$ 105.808
Coobus	473	\$ 61.955	57	\$ 9.567	530	\$ 71.522
Consortio Express	10	\$ 1.424	169	\$ 20.129	179	\$ 21.554
Etib	37	\$ 4.231	119	\$ 12.931	156	\$ 17.162
Tranzit	23	\$ 2.513	81	\$ 8.943	104	\$ 11.456
Masivo Capital	59	\$ 7.350	78	\$ 9.638	137	\$ 16.987
Suma	63	\$ 6.850	37	\$ 3.505	100	\$ 10.355
Este es mi Bus	22	\$ 2.583	0	\$ -	22	\$ 2.583
Gmovil	4	\$ 522	4	\$ 669	8	\$ 1.191
Total general	1549	\$ 191.555	560	\$ 67.064	2109	\$ 258.619

Fuente: Transmilenio S.A. Corte dic. 24/15

Tabla 11. Vehículos aprobados Fondo Cuenta Decreto 580 de 2014

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL	
Egobus	638	\$ 68.031	10	\$ 1.108	648	\$ 69.139
Coobus	278	\$ 31.548	22	\$ 2.657	300	\$ 34.204
Consortio Express	7	\$ 976	155	\$ 18.518	162	\$ 19.493
Masivo Capital	53	\$ 6.503	75	\$ 9.357	128	\$ 15.860
Tranzit	21	\$ 2.299	77	\$ 8.427	98	\$ 10.727
Etib	33	\$ 3.654	116	\$ 12.591	149	\$ 16.246
Suma	54	\$ 5.857	37	\$ 3.505	91	\$ 9.362
Este es mi Bus	19	\$ 2.121	0	\$ -	19	\$ 2.121
Gmovil	2	\$ 273	2	\$ 312	4	\$ 586
Total general	1105	\$ 121.262	494	\$ 56.474	1599	\$ 177.736

Fuente: Transmilenio S.A. Corte dic. 24/15

Tabla 12. Derechos económicos contratos firmados y pagados Fondo Cuenta Decreto 580 de 2014

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL		% VR
Egobus	504	\$ 54.731	10	\$ 1.062	514	\$ 55.792	41,10%
Coobus	175	\$ 18.924	15	\$ 1.597	190	\$ 20.521	15,12%
Consortio Express	0	\$ -	147	\$ 17.644	147	\$ 17.644	13,00%
Etib	22	\$ 2.460	107	\$ 11.330	129	\$ 13.790	10,16%
Masivo Capital	38	\$ 4.738	62	\$ 5.348	100	\$ 10.086	7,43%
Tranzit	19	\$ 2.032	71	\$ 6.769	90	\$ 8.800	6,48%
Suma	44	\$ 4.766	34	\$ 2.616	78	\$ 7.382	5,44%
Este es mi Bus	12	\$ 1.269	0	\$ -	12	\$ 1.269	0,93%
Gmovil	1	\$ 171	2	\$ 276	3	\$ 448	0,33%
Total general	815	\$ 89.090	448	\$ 46.642	1263	\$ 135.733	100,00%



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

CONCESIONARIO	RENTA		VENTA		TOTAL		% Vr.
Egobus	310	\$ 33.467	6	\$ 732	316	\$ 34.199	40,2%
Coobus	53	\$ 5.486	0	\$ -	53	\$ 5.486	6,4%
Consortio Express	0	\$ -	125	\$ 14.884	125	\$ 14.884	17,5%
Masivo Capital	26	\$ 3.292	48	\$ 4.063	74	\$ 7.355	8,6%
Tranzit	9	\$ 991	49	\$ 4.493	58	\$ 5.484	6,4%
Etib	14	\$ 1.451	95	\$ 10.014	109	\$ 11.465	13,5%
Suma	28	\$ 2.971	27	\$ 2.069	55	\$ 5.039	5,9%
Este es mi Bus	7	\$ 712	0	\$ -	7	\$ 712	0,8%
Gmovil	1	\$ 171	2	\$ 276	3	\$ 448	0,5%
Total general	448	\$ 48.541	352	\$ 36.531	800	\$ 85.072	100,0%

Fuente: Transmilenio S.A. Corte dic. 24/15

Desde el inicio del proceso, la Administración Distrital ha superado algunas dificultades, razón por la cual a la fecha, aunque se tienen postulaciones superiores al monto de recursos disponibles, el proceso entre la postulación y el pago de los derechos económicos puede llevarse entre 60 y 90 días, tiempos atribuibles a todos los actores. No obstante lo anterior, en la medida que el proceso avanza, los procesos tienden a tomarse menores tiempos y avanzar en el propósito principal de la política que es desintegrar vehículos de TPC para consolidar la operación del SITP.

De acuerdo con la Resolución 733 de 2015, Transmilenio S. A. continuará con el proceso de ejecución de los contratos hasta el pago de los mismos. El saldo de la cuenta de destinación específica podrá ser utilizado para los nuevos contratos que se celebraren en el 2016 desde la Secretaría de Hacienda y se pagará a los cedentes desde la cuenta de destinación específica, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 526 de 2015.

Implementación esquema SITP Provisional: Transcurridos más de tres (3) años desde la expedición del Decreto 156 de 2011, por medio del cual se adopta la etapa de transición del TPC al SITP y logrado un avance importante en el proceso de implementación del SITP, superior al 81%, y según comunicación 2015EE3813 efectuada por TRANSMILENIO S.A. a la Secretaría Distrital de Movilidad, el –SITP de Bogotá se encontraba en un estado de desarrollo que ya le permite atender la demanda de toda la ciudad, se inicia un proceso de análisis y coordinación con el Ente Gestor para definir las acciones asociadas al diseño de la recta final de la etapa de transición del TPC al SITP.

De otro lado, se debe tener en cuenta factores que afectaron el proceso de implementación; entre otros:

Remanente de vehículos del TPC que no han migrado al SITP (COOBUS y EGOBUS), empresas adjudicatarias de las zonas SITP Fontibón, Perdomo y Suba Centro, intervenidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, desde el año 2014, que impide que éstos puedan ser adquiridos en el plazo inmediato.

Los concesionarios del SITP presentan retrasos en la desintegración, puesto que algunas empresas han manifestado que no tienen la obligación de realizar la desintegración de la flota del TPC a su cargo, dado que aún no se ha dado la finalización de la integración total del Sistema, alegando que la cláusula 12 del contrato, anteriormente citada, establece que la obligación del



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

desintegrar el 90 % de la flota a cargo se realizará *“desde el inicio de la operación regular hasta la finalización de la integración total del sistema”*.

Esto ha ocasionado muchas dificultades en la implementación del sistema, toda vez que si estas empresas no desintegran la flota del servicio de transporte público colectivo, los propietarios de dichos vehículos se ven obligados a seguir trabajando en dicho servicio, compitiendo con el SITP.

Lo anterior exigió a la Administración tomar dos decisiones, que se encuentran estipuladas en el Decreto Distrital 190 de 2015, en concordancia con las decisiones tomadas a través de la expedición del Decreto 580 de 2014. La primera, diseñar el mecanismo final de operación del remanente de vehículos del servicio de transporte público colectivo, bajo la premisa de una complementariedad con los servicios del SITP de la ciudad minimizando los impactos que el TPC genera sobre la demanda del SITP, el cual estaría gobernado por TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del SITP y la segunda adoptar un cronograma de desintegración de vehículos el cual deben dar cumplimiento los operadores, en marco del seguimiento que el Ente Gestor efectuó.

Para garantizar la adecuada finalización de la etapa de transición del TPC, establecida mediante Decreto 156 de 2011, el Decreto 190 de 2015 ordena terminar los permisos de operación temporal actualmente asignados a las empresas de transporte público colectivo, de tal manera que las rutas y el esquema operativo que venían utilizando para prestar el servicio, finalice durante el transcurso del mes de Junio. Para ello, a partir del primero de Junio de 2015, se enviaron las comunicaciones de finalización de los permisos temporales existentes.

Se invitó a las empresas con vehículos con Tarjeta de Operación para hacer parte del esquema provisional y las empresas interesadas solicitaron a la SDM autorización para operar las rutas provisionales, en el marco de un convenio de colaboración empresarial, según lo dispuesto en el artículo 36 del Decreto 170 de 2001 y la Resolución 17 de 2013, modificada por la Resolución 513 de 2015, por lo que esta entidad autorizó el permiso de operación especial y transitorio a dichas empresas por medio de la Resolución 518 del 08 de julio de 2015, la cual fue modificada con la resolución 652 de septiembre de 2015.

Las Resolución 652 de 2015, otorga un permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del Sistema Integrado de Transporte Público, a las empresas que voluntariamente mostraron su interés en participar en el nuevo esquema a través de un Convenio de Colaboración Empresarial, según lo previsto en la Resolución 347 de 2015, mediante la cual se adopta el Reglamento Operativo en el marco del Decreto 190 de 2015.

A continuación se presenta un balance general del SITP provisional a fecha de corte 30 de diciembre de 2015:

Ilustración 7 Balance General del SITP provisional 30 Noviembre 2015

Esquema Inicial SITP Provisional	<ul style="list-style-type: none"> • 152 Rutas Previstas • 5720 vehículos
Revisión de Servicios (Cobertura SITP, Vacancia, Optimización de Servicios, flota fuera de Convenio)	<ul style="list-style-type: none"> • 18 Rutas descartadas • 702 vehículos no requeridos
Servicios Provisionales a Implementar Etapa 1	<ul style="list-style-type: none"> • 136 Rutas • 5.018 Vehículos
SITP Provisional Etapa 2 1er Trimestre 2016	<ul style="list-style-type: none"> • 108 Servicios • 3800 Vehículos operativos

Tal como se indica en la figura anterior, inicialmente se incluyeron en el esquema provisional un total de 152 rutas. En el proceso de implementación y seguimiento se adelantó un análisis en donde se definió la necesidad de eliminar 18 rutas del esquema provisional por contar con cobertura en SITP, vacancia en TPC, optimización de servicios, razón por la cual se implementaron un total de 136 rutas en el esquema provisional para una flota aproximada de 5000 vehículos.

Etapa de transición: En el marco de la etapa de Transición se han desarrollado, entre otras, las siguientes actividades en busca de garantizar una adecuada prestación del servicio de transporte:

- Mesas Técnicas con TRANSMILENIO S.A., para revisar modificaciones para mejorar la operación y cobertura del SITP y el avance en el retiro de rutas TPC.
- Análisis para la cancelación de Tarjetas de Operación de vehículos del TPC.
- Proceso para puesta en marcha e implementación y seguimiento del esquema provisional de manera conjunta con TMSA.
- Elaboración estudio para implementación del esquema provisional.
- Elaboración de actos administrativos que soportan el esquema provisional, tales como: Decreto 190/2015, Resoluciones 513, 518, 652 de 2015, Resolución 347/15 (TMSA), circular informativa 04 y 010/2015.
- Ajuste capacidad global de la ciudad, a través de la Resolución 728 de 2015
- Elaboración estudio de Análisis de Operación de rutas del SITP (frecuencia y Ocupación), el cual fue enviado para TMSA, para tomar las medidas correctivas del servicio.
- Apoyo estudios de Carriles Preferenciales en: Cra 7ª entre Calles 100 y 170, Av Calle 72 entre Cra 7 y 15, Cra 15 entre Calle 72 y 127, Av. NQS entre Cra 68 y Calle 92.
- Acompañamiento a operativos a vehículos que operan de manera ilegal rutas ya desmontadas.
- Implementación Par vial Engativá Pueblo.
- Diseño y viabilidad del retorno en Antigua Vía al Llano vereda los Soches. Se remitió al IDU para obra y adecuación.
- Mesas de Trabajo con el Ministerio para revisar cobertura de sectores fuera del perímetro del Distrito que era servido por el TPC, y que no está diseñado en el SITP.

Sobre este particular se debe llamar la atención en la necesidad de avanzar en la chatarrización de los vehículos vinculados a los operadores del SITP, garantizando el servicio a los usuarios al igual que la recepción efectiva de dichos vehículos y por ende el pago de las obligaciones pactadas entre los concesionarios y los propietarios (renta o venta). Con corte a 20 de diciembre de registra en el RTO un total de 6.514 vehículos, de los cuales 5.290 tienen tarjeta de operación y están rodando en el esquema de operación provisional y 1.224 sin tarjeta de operación vigente que deben ser priorizados para chatarrización.

Plan de movilidad accesible al SITP: En el contexto de la política general de movilidad del Distrito, se desarrolla el SITP, cuyo objetivo es estructurar e implementar un sistema de transporte integrado, a través de todos sus componentes, atendiendo las necesidades de demanda y calidad del servicio de todos los usuarios, incluidas las personas en condición de discapacidad PcD. Esto quiere decir que, a partir de lo estipulado en el Plan Maestro de Movilidad, en el Decreto 309 de 2009 y en el Decreto 324 de 2014, el SITP debe generar soluciones accesibles que integren a la PcD en los diferentes modos de transporte público que lo componen.



Dentro del SITP se requiere construir una alternativa para garantizar que las personas en condición de discapacidad puedan acceder de la mejor manera al SITP, en cumplimiento de lo previsto en el decreto 470 de 2007 y, en especial, en el Decreto 324 de 2014 *“Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*.

Con base en los resultados de la consultoría 20121789, cuyo objeto fue el Diseño y Evaluación de Alternativas de Accesibilidad para los Usuarios del SITP en Condición de Discapacidad, se definieron 5 líneas de trabajo que componen el Plan de Movilidad Accesible al SITP, con base en la lógica de la trayectoria o cadena de movilidad de las PcD.

- Adecuación espacio Público: Adecuación de Espacio Público Accesible para facilitar Itinerarios a pie hacia paraderos y estaciones del SITP, con intervención en malla vial arteria y local.
- Adecuación de Paraderos: Adecuación de Infraestructura fija en paraderos y estaciones del SITP.
- Rutas Accesibles: Servicios del SITP con vehículos adecuados, de acuerdo a necesidades de la PcD de la ciudad.
- Adecuación de tecnología y señalización: Diseño de soluciones tecnológicas y accesibles a diferentes tipos de discapacidad, para brindar información y facilitar los viajes de la PcD.
- Medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral, que integren e involucren a la PcD, a los operadores del SITP ya la población en general.

Los avances son los siguientes:



 Ejes de Acción	 Avance	 Entidad a Cargo
1. Permeabilidad Espacio Público Itinerarios a pie accesibles a paradas y estaciones SITP	58 Km - 70% Senderos peatonales accesibles	IDU Instituto de Desarrollo Urbano
2. Accesibilidad Infraestructura Fija Paradas y estaciones SITP Accesibles	Avance Documento Técnico de Paraderos Accesibles 149 Diagnostico de 149 paraderos a intervenir según estudios técnicos - Consultoría ETC -	DADEP Departamento Administrativo de la Defensa del Espacio Público SDM Secretaría Distrital de Movilidad
3. Servicio y Gestión del T.P. Vehículos Accesibles y Servicio	17 - 62% Rutas Priorizadas 8 Rutas Urbanas 9 Alimentadoras	SDM Secretaría Distrital de Movilidad TransMilenio Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.
4. Señalética e Información Diseño / Contenido / Visibilidad / Facilidad	TIC Adecuación de paraderos con soportes en nuevas tecnologías	ACDTIC Alta Consejería Distrital de TIC SDM Secretaría Distrital de Movilidad TransMilenio Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. RB Recreabi Bogotá S.A.S.
5. Medidas Sociales y Culturales para Accesibilidad Integral Medidas Informativas y Sensibilización	Capacitación Formador de Formadores Taller de los Sentidos Convocatoria Capacitación: Actores del SITP en manejo de PcD	SDM Secretaría Distrital de Movilidad TransMilenio Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.



Componente social del SITP: En el artículo 16 del Decreto 309 de 2009 por medio del cual se adopta el SITP, establece: 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.

En el 2015, las personas que se encuentran registradas en las bases de la SDM identificadas como “terceros afectados por la implementación del SITP” pueden participar de las capacitaciones y formación que la entidad ha . Las actividades han estado enfocadas en:

Población	Descripción de las actividades que realiza el grupo poblacional	Número de personas registradas
Las personas que trabajan en las denominadas “playas” y paraderos del TPC Registro por: SDE Y SDM	Ofrecen servicios de mantenimiento a los vehículos TPC como latonería y pintura, mecánica y soldadura cambio de aceite, monta llantas, lavado y aseo de buses, entre otros.	5.876
Los vendedores ambulantes del TPC Registro por: UNAL	Ofrecen servicios y/o productos en los buses del TPC	3.972
Los calibradores en las rutas del TPC Registro por: UNAL	Personas que miden los tiempos entre los vehículos en servicio del TPC.	514
Los Bicitaxistas Registro por: UNAL	Personas que prestan servicio informal de desplazamiento de pasajeros.	3054
Total población	Estos registros han venido siendo actualizados en las convocatorias para la capacitación	13.416



Estrategias Mitigación: Lo que permitió generar condiciones laborales a los ciudadanos de este sector con la finalidad de vincularse formalmente con los concesionarios del SITP o iniciar otras labores.

Convenios para Capacitación. Vigencia 2011, 2012 y 2013

“Capacitar en áreas específicas a las personas que trabajan informalmente en las llamadas “playas”, paraderos, vendedores y calibradores de ruta”.

Centro Juan Bosco Obrero

Instituto San Pablo Apóstol

- ✓ 1910 graduados en formación básica de 400 horas en el 2011 -2012
- ✓ 286 graduados en formación técnico laboral 1240 horas en el 2013

Convenios y Contratos para Capacitación. Vigencia 2014 y 2015

- ✓ 248 Personas - \$500 millones

Formación Vial (conductores) 2015

- ✓ 196 Personas - \$402 millones

Problemas Identificados con los propietarios del SITP

- Propietarios que entregaron sus Vehículos a Coobus Egobus y a la fecha no han recibido pago de Renta.
- Operadores SITP no avanzan en la Desintegración, no reciben los vehículos de TPC para chatarrizar.
- Un grupo de propietarios no atienden el llamado para entregar los vehículos,
- Propietarios se arriesgan a trabajar de forma ilegal
- Con implementación de SITP, se requiere desmontar rutas donde están propietarios de las empresas intervenidas
- Empresas de TPC aprovechan para hacer cobros indebidos a propietarios

Acciones implementadas

- Normatividad para facilitar la implantación y chatarrización en el SITP
- Cancelación Tarjetas de Operación para impulsar Chatarrización
- Adquisición Derechos Económicos vehículos a través de Fondo Cuenta para impulsar Chatarrización
- Desintegración de vehículos no vinculados por intermedio del factor de calidad
- Operativos de Control a empresas prestando rutas ilegales
- Diseño Nuevo Esquema de Operación SITP Provisional
- Adopción Plan de Chatarrización – Incumplimiento recurrente de los Operadores

Sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público SITP de Bogotá D.C.: Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto Distrital 309 de 2009, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó el estudio que definió el "*Diseño conceptual del sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público SITP de Bogotá D. C.*" que contempla la red equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP y la



estructuración técnica, legal y financiera del esquema contractual para la adquisición, construcción, operación, mantenimiento y administración de la red definitiva de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, incluyendo las terminales de fin de ruta y patios de operación definitivos para la operación y mantenimiento en las catorce (14) zonas de operación del Sistema Integrado de Transporte Público, con usos complementarios y soporte.

En el año 2014, la Secretaría de Movilidad recibió los resultados de dicha consultoría, la cual identificó la necesidad de 96 predios en la ciudad para garantizar una respuesta satisfactoria a la problemática de infraestructura de soporte (patios) del SITP, que responden a las condiciones de viabilidad técnica, legal, urbanística y administrativa necesarias con una correcta inserción en el entorno urbano. Sobre estos predios, cómo estrategia de gestión para el desarrollo de equipamientos de transporte se proponen tres posibles esquemas que involucran de manera distinta al sector privado en la planeación, gestión y financiación requeridos para implementar cada uno de los proyectos:

- Patios situados en predios ubicados en zonas de desarrollo urbanístico.
- Patios transitorios que podrían pasar a definitivos.
- Patios a desarrollar bajo un esquema de Asociación Público Privada (APP).

Se estableció un grupo de trabajo conformado por la Secretaría de Movilidad, IDU, TransMilenio, Secretaría de Hábitat y Secretaría de Planeación, el cual adelantó actividades con el fin de definir la estrategia para la gestión integral del proyecto de Estructuración e Implementación el Sistema de Equipamientos de Transporte e Infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público. Entre estas actividades, se han desarrollado algunos proyectos de decreto, con el fin de aclarar la naturaleza de infraestructura de los estacionamientos asociados al SITP, las condiciones de localización, la suspensión de las declaratorias de desarrollo prioritario en predios en los que operan los estacionamientos, y la definición de una fuente de financiación. Entre estos proyectos de decreto se desarrollaron, además del decreto 305 de 2015, los siguientes:

- ✓ Proyecto de decreto "Por el cual se modifica el artículo 2º y se adiciona un literal al artículo 7º del Decreto Distrital 323 de 2004 *"Por medio del cual se reglamenta el Fondo para el Pago Compensatorio de Cesiones Públicas para Parques y Equipamientos y el Fondo para el Pago Compensatorio de Estacionamientos"*
- ✓ Proyecto de decreto *"Por el cual se adiciona al Plan Maestro Decreto 319 de 2006 para la adecuación y puesta en funcionamiento de la red de estacionamientos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D. C. y se dictan otras disposiciones."*
- ✓ Proyecto de decreto *"Por medio del cual se modifica el Decreto 090 de 2013 "Por el cual se adoptan normas urbanísticas para la armonización de las Unidades de Planeamiento Zonal – UPZ- con los Planes Maestros de Equipamientos y se dictan otras disposiciones teniendo en cuenta que este es un tema transversal".*

Del trabajo de este grupo se logró por tanto, la expedición del Decreto 305 de 2015, que permite controlar los precios del suelo antes de la implementación de un proyecto, programa u obra en la ciudad y de recuperación de plusvalías. La expedición del Decreto 305 de 2015, permitió levantar también la declaratoria de desarrollo prioritario que tenían algunos predios que la actualidad operan como patios, siempre y cuando se cumpla con lo procedimientos previstos en el mismo Decreto.

El decreto identificó los predios para la localización de los patios del SITP, luego del trabajo con Transmilenio, IDU, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Distrital de Hábitat y Secretaría Distrital de Ambiente, que incluyeron áreas adicionales a las identificadas por la consultoría realizada mediante Contrato BID 2013 – 710. “*Diseño conceptual de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP*”. Resultado de lo anterior, el Decreto 305 contiene los predios localizados en el plano y tablas que se encuentran en el informe de gestión 2015.

Actualización de tarifas del SITP: En atención a lo establecido en el artículo 20, 21, y 22 del Decreto Distrital 309 de 2009 y a la Resolución 0012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, esta secretaría durante la vigencia 2014 y 2015 realizó la gestión de su competencia para evaluar los cambios requeridos en las tarifas del SITP que permitiera la suficiencia financiera del sistema, a continuación se detallan las actividades realizadas en cada uno de los años mencionados.

En el año 2014 se realizaron las gestiones encaminadas a aumentar las tarifas del SITP en \$100 pesos y a aumentar el número de viajes y el porcentaje de beneficio para el incentivo SISBEN adoptado mediante Decreto Distrital 603 de 2013, dichas medidas buscaban fortalecer la suficiencia financiera del SITP debido a que la demanda del sistema no alcanzaba su nivel óptimo y convivía con el servicio de transporte colectivo el cual mantenía una tarifa al usuario de \$1.450 pesos desde el año 2011, razón por la cual se revisó el estudio presentado por Transmilenio, se solicitó la evaluación de impacto fiscal de mediano plazo por parte de la Secretaría de Hacienda, se solicitó la discusión de la modificación tarifaria en Confis, todo esto a fin de garantizar la costeabilidad del sistema en relación al impacto fiscal de la medida tarifaria a implementar. Las anteriores gestiones permitieron cumplir con los requisitos establecidos en la norma y dieron origen al Decreto Distrital 442 de Octubre de 2014, el cual decreto un aumento de tarifas en \$100 pesos para el SITP y un incremento de cubrimiento del incentivo Sisben a 40 viajes mensuales y descuento del 50% sobre la tarifa al usuario tomando como referencia la tarifa más alta del sistema.

Adicionalmente se hicieron las gestiones necesarias para expedir el Decreto Distrital 595 de 2014 el cual garantizaba los recursos para que el incentivo Sisben se mantuviera durante la vigencia fiscal 2015, ya que los mismos habían sido apropiados en el presupuesto general del distrito de dicha vigencia.

En el año 2015 se realizaron las gestiones para la modificación tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público, revisando los documentos presentados por Transmilenio S.A., a fin de evaluar la posibilidad de la nivelación tarifaria entre hora pico y hora valle para el sistema troncal. Una vez realizada la evaluación correspondiente se estimó que dicha medida era viable, razón por la cual se tramitó la solicitud para la modificación tarifaria que dio origen al Decreto Distrital 329 de agosto de 2015.

Se mantuvo el beneficio al transporte Sisben evitando que la modificación de la tarifa modificara el costo de los viajes de esta población en el sistema troncal en las horas valle. En este año también se hicieron las gestiones necesarias para la expedición del Decreto Distrital 557 de diciembre de 2015 el cual garantiza los recursos para que el incentivo Sisben se mantuviera para la vigencia fiscal de 2016, ya que los mismos habían sido apropiados en el presupuesto general del distrito de dicha vigencia.



Desde noviembre de 2015 se viene revisando la solicitud de parte del ente gestor de una modificación tarifaria para el año 2016 que consiste en un aumento tarifario de \$150 pesos, los estudios que soportan dicha solicitud han sido revisados generando observaciones a los mismos que han sido comunicadas a Transmilenio S.A., la última radicación del estudio fue realizada por Transmilenio S.A., el 28 de diciembre de 2015 mediante Radicado SDM 164264, dicho estudio fue revisado encontrando que las recomendaciones realizadas por la SDM inicialmente no fueron atendidas por lo que se devolvió al ente gestor nuevamente con observaciones. Dado que el estudio debe ser revisado por la SDM como por la Secretaría de Hacienda, se hace necesario que el Ente Gestor acoja las recomendaciones al mismo a fin de agilizar la evaluación del documento y las gestiones antes otras entidades para su revisión.

3.1.3. ACCIDENTALIDAD

Reduciendo los índices de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito por cada de 10.000 Vehículos.

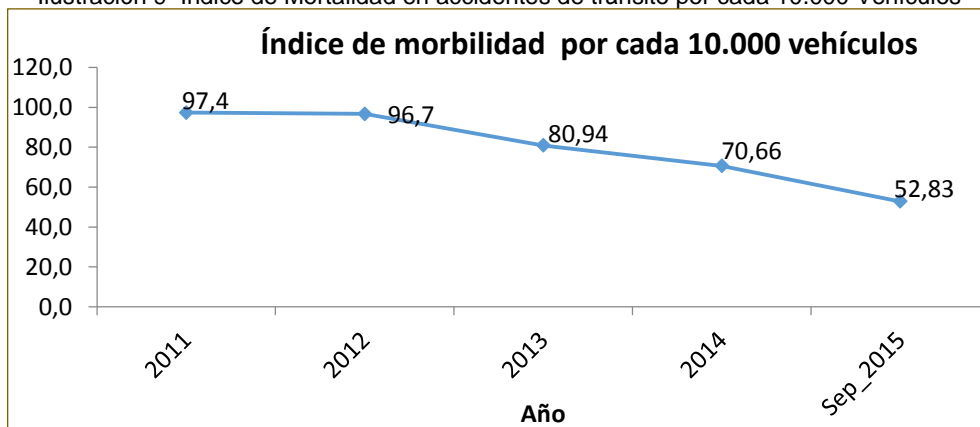
Ilustración 8 Índice de Mortalidad en accidentes de tránsito por cada 10.000 Vehículos



Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM

Durante el periodo (2011 a 2014) el índice de mortalidad en accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos ha disminuido en un 17%.

Ilustración 9 Índice de Morbilidad en accidentes de tránsito por cada 10.000 Vehículos

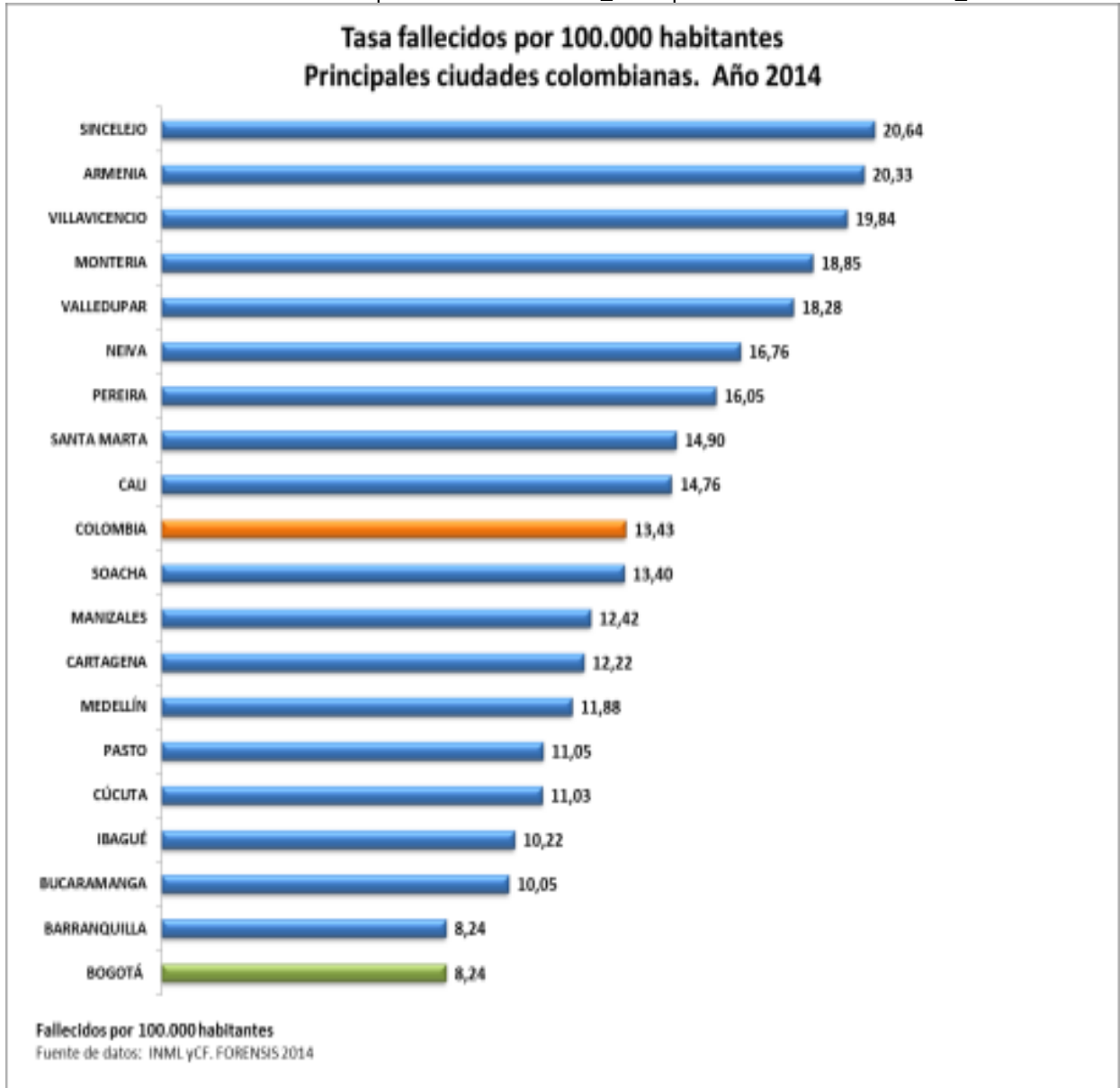




Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM

Durante el periodo 2011 – 2014 el índice de morbilidad (hospitalizados + valorados) en accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos ha disminuido en un 27%.

Ilustración 10 Tasa de fallecidos por 100.000 Habitantes_ Principales ciudades Colombianas _ Año 2014



Fuente: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito – SDM

- Entre las principales ciudades colombianas Bogotá registra la tasa más baja de mortalidad por cada 100.000 habitantes **(8,24)**
- Bogotá posee el 33% del parque automotor del país

- En el Distrito Capital habita el 16% de la población nacional

Reconociendo, primero, la importancia de dar cumplimiento a las metas asignadas por la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito al grupo de pedagogía y, segundo, los alcances y potencial que tiene el mismo en el desarrollo de actividades adicionales que permitan dar cumplimiento al objeto misional de la entidad por avanzar en estrategias que permitan mitigar los índices de accidentalidad en todo el territorio distrital, el grupo de pedagogía ha avanzado en el diseño e implementación de estrategia adicionales que apuntan en esta dirección.

Frente a la meta de diseño de campañas, es importante reconocer que no solo el equipo pedagógico se encarga de su diseño, sino además, de la intervención en ciertos espacios en los que se requiere un apoyo profesional y especializado, a las labores de intervención en vía adelantadas por otras unidades organizacionales de la entidad. Respecto a esto, a continuación se presenta el número de actividades de campaña desarrolladas, con apoyo de profesionales del grupo pedagógico, durante la vigencia 2015 y el acumulado para las vigencias anteriores, diferenciadas por actor vial.

Ilustración 11 Campañas de intervención en Vía_2015

ACTOR VIAL	PERIODO			
	2012	2013	2014	ENE-AGO 2015
CICLISTAS	42	56	48	47
CONDUCTOR Y PASAJERO	10	65	14	0
CONDUCTOR Y PEATON	1	10	0	0
CONDUCTORES	305	16	17	14
MOTOCICLISTA	25	52	71	42
PASAJERO	95	14	6	0
PEATON	328	164	308	159
PEATON ESCOLAR	0	24	15	3
TODOS LOS ACTORES VIALES	29	157	190	130
TOTAL ACTIVIDADES DE CAMPAÑA EN VIA	835	558	669	395

Fuente: Elaboración Propia

En la siguiente tabla, se presenta un balance general de los resultados de gestión del grupo de pedagogía, en varios frentes, incluyendo los que apuntan al cumplimiento de las metas programadas por la dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito, que entran en el ámbito de sus competencias.

De lo anterior, es necesario precisar que las actividades de formación a niños, niñas y adolescentes, la implementación de programas marco y el diseño de campañas, se alimentan de procesos e intervenciones adicionales ejecutadas en instancias múltiples, como el sector empresarial o en vía, atendiendo a los propósitos de la dirección por disminuir el número de eventos viales en Bogotá, los cuales no solo involucran a niños y niñas, sino además, a una multiplicidad de actores viales de los que su formación, no se incluye en las metas.



Tabla 13 Número de adultos abordados 2015.

Tipo de Actividad	2012				2013				2014				ENERO-OCTUBRE DE 2015			
	PERSONAS FORMADAS		PERSONAS INFORMADAS		PERSONAS FORMADAS		PERSONAS INFORMADAS		PERSONAS FORMADAS		PERSONAS INFORMADAS		PERSONAS FORMADAS		PERSONAS INFORMADAS	
Formación a Docentes (Programa Marco de Enseñanza en Educación Vial - Ley 1503 de 2011)	0	130	0	0	NA	5301	NA	42	0	4551	0	349	0	4539	0	228
Formación a Padres de Familia	0	0	0	0	NA	2700	NA	0	0	8233	0	2232	0	4669	0	300
Formación en Seguridad Vial (Estrategia Plan Aula / Mi colegio - Mi Ciudad)	7064	0	0	0	128565	2793	174	77	102175	595	136	588	73092	4963	0	1338
Promotores Escolares en Seguridad Vial (PESVI)	0	0	0	0	3322	104	0	0	3106	11	0	0	1639	2	0	0
Campaña Pasos Seguros a Peatones en alto riesgo	0	883	0	240	0	802	258	5514	12	707	307	14164	387	604	17	13422
Formación a funcionarios SDM	0	138	0	0	0	345	0	14	0	501	0	0	0	638	0	0
Formación a conductores de Tte. Escolar	0	651	0	0	NA	1898	0	0	0	2776	0	0	0	2716	0	0
Formación a conductores de Tte. Institucional	0	78	0	0	NA	243	0	0	0	152	0	0	0	449	0	0
Formación a conductores de Tte. De Carga	0	291	0	0	NA	53	0	160	0	405	0	0	10	456	0	0
Proceso Sustitución VTA (Formación a nuevos conductores)	0	0	0	0	NA	1992	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0
Formación a Monitoras Tte. Escolar	0	211	0	0	NA	1049	0	0	0	1660	0	0	0	2975	0	0
Formación a Motociclistas	0	342	0	0	NA	6163	0	359	0	7215	0	0	0	3405	0	1525
Campaña Ciclistas	0	496	0	0	351	3414	0	5508	200	5408	617	5127	732	3805	0	2826
Campañas consumo responsable de alcohol	0	0	0	0	NA	0	NA	8630	0	1554	0	174	225	2877	0	446
Acciones de formación e información a comunidad	247	7412	0	120	2411	4819	1628	29388	935	4180	481	21223	8397	6614	7970	58942
Formación a Agentes de tránsito / Auxiliares Bachilleres en materia de seguridad vial y cultura democrática.	0	0	0	0	NA	3991	0	66	0	500	0	0	0	56	0	0
Formación en Seguridad Vial y Cultura Democrática a Conductores de Tte. Público Individual	0	0	0	0	NA	3145	NA	0	0	204	0	0	0	6964	0	13
Campaña a Pasajeros	0	0	0	0	0	499	3796	24587	0	0	390	100	100	559	0	1039
Funcionario empresa o entidad	0	0	0	0	NA	376	0	0	0	2370	0	23877	231	4678	0	387
Formación a Cuidadores y Cuidadoras (PMR)-Adulto Mayor o con discapacidad	0	2298	0	0	NA	64	NA	0	0	1058	0	3	0	3895	0	597
Formación a Miembros de las Fuerzas Militares	0	0	0	0	NA	20	NA	0	0	120	0	2	0	231	0	0
Formación en Seguridad Vial y Cultura Democrática a Conductores de Tte. Público Colectivo / SITP	0	1066	0	0	0	1011	0	0	0	1533	0	2560	0	4692	0	0
Guías de Misión Bogotá Formación (PMR)	0	0	0	0	0	589	0	0	0	421	0	0	0	0	0	0
TOTAL GENERAL	7311	13996	0	360	134649	40782	5856	74345	106428	44154	1931	70399	84813	59823	7987	81063
PERSONAS FORMADAS	21307				175431				150582				144636			
PERSONAS INFORMADAS	360				80201				72330				89050			

Fuente: Elaboración Propia



En la tabla se observa cómo la formación de todo tipo de poblaciones en temas de seguridad vial, adquiere una importante relevancia y representa un importante porcentaje de esfuerzo de las actividades adelantadas por el grupo. Se formaron 144.636 personas, en procesos de educación en seguridad vial.

Con relación a esto, las actividades de formación e información del grupo de pedagogía, se han extendido por la inclusión de las siguientes poblaciones: conductores de Transporte Público Colectivo -TPC, Sistema Integrado de Transporte Público- SITP, transporte de carga, Transporte Público Individual - TPI, transporte especial, ciclistas, funcionarios de empresas y entidades, personal de fuerzas militares, padres de familia, docentes, personal administrativo de instituciones educativas, motociclistas, cuidadores y cuidadoras, personas en condición de discapacidad, adultos mayores y comunidad en general.

3.1.4. PROYECTO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR CABLE AÉREO DE BOGOTÁ

El Plan de desarrollo 2012-2016 Bogotá Humana, definió como proyectos prioritarios del programa de movilidad la construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del sistema de transporte público. El sistema de transporte público se complementará con la construcción de dos líneas de cable que integren las zonas de la ciudad donde las condiciones topográficas de alta pendiente dificultan la operación de los sistemas tradicionales de transporte; mientras que la tecnología de Cable Aéreo es una opción factible de implementar en este tipo de terrenos; La tecnología de cable aéreo resulta ambientalmente amigable, reduce la emisión de agentes contaminantes; reduce la necesidad de adquisición predial y el reasentamiento involuntario de la población.

Dentro de los principales resultados se cuenta:

Cable Ciudad Bolívar

- Estudios Factibilidad
- Adjudicación construcción (\$164.881.298.011)
Proceso de selección cuyo objeto es "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCION DE OBRA CIVIL, SUMINISTRO, MONTAJE Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL COMPONENTE ELECTROMECAÁNICO, DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS POR CABLE AÉREO TIPO MONOCABLE DESENGANCHABLE, EN LA LOCALIDAD DE CIUDAD BOLÍVAR, EN BOGOTÁ D.C." se adjudicó el 26 de junio de 2015.

El contrato IDU 2015-1630, inició el 4 de septiembre de 2015 y se viene ejecutando conforme al siguiente cronograma:

Componente	Avance	Fecha Inicio	Fecha Final
Ajustes a los diseños	17%	2015-09	2016-02
Construcción y montaje electromecánico	0%	2016-02	2017-08
Mantenimiento	0%	2017-08	2018-08

- En etapa de ajuste a los diseños hasta febrero 2016.
- Avance adquisición predial 68%
- Unidades sociales Trasladas 54%



- 15 proyectos asociados al entorno del Cable aéreo

Cable San Cristóbal

- Estudios Factibilidad
- Inversión estimada: \$186.551.000
- Esquema Financiación se proyecta por el Sistema de Regalías (Predios Distrito cuenta con recurso)
- Elaboración documento técnico soporte Proyecto Urbano Integral



3.1.5. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL – TIPO TAXI

A continuación, se relacionan las actividades realizadas para lograr el ordenamiento y mejoramiento del Servicio de Transporte Público Individual durante el año 2015.

1. Aplicación de las recomendaciones realizadas por la *“Consultoría Técnica, Jurídica y Financiera para el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público individual “Taxi” en el marco de la operación del SITP”*.

La SDM elaboró y propuso el Decreto *“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”*. Este Decreto incluye un capítulo de tecnología, un capítulo de responsabilidad empresarial frente a la calidad del servicio basado en un esquema operacional a un sistema por indicadores de nivel de servicio así como la implementación del esquema de sustitución ambientalmente responsable o por vehículos eléctricos.

La implementación de las medidas establecidas por el Decreto Marco serán financiadas a través del incremento de la tarifa autorizada que pagaran los usuarios por el servicio de transporte público individual, atendiendo la Resolución 4350 de 1998. En este Decreto se incluye lo establecido por el Acuerdo 101 del 2014, el cual establece la necesidad de tomar medidas con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros.

Como resultado de la Consultoría y de la política ambientalmente sostenible, se realizó el Decreto de mejoramiento de servicio de transporte público individual, a continuación, se encuentra relacionados los componentes:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



2. La Consultoría recomendó implementar el Sistema de Información de Registro de Conductores (SIRC), atendiendo el Decreto 1047 de 2014.

Implementación de Sistema de Información y registro de conductores en línea del Sistema De Transporte Público Individual: Se realizó la elaboración y expedición de la Resolución 020 de 2015, con el fin de adaptar, ajustar e Implementar un sistema de información y en tiempo real (ajustando el actual), para conductores y vehículos, para libre consulta de los diferentes actores (Instrumentos de Control).

La entidad a través de la OIS realizó la adecuación del software adoptado mediante la Resolución 647 de 2007, con la finalidad de realizar el cargue de la información masiva de los maestros de las empresa de transporte público individual, haciendo énfasis en los maestros de conductores y de tarjetas de control, para la implementación de la Resolución 020 de 2015 por medio de la cual se adoptó la implementación del sistema de información y registro de conductores en línea del Sistema de Transporte Público Individual.

La Dirección de Control y Vigilancia realizó las capacitaciones a las empresas de Transporte Público Individual para realizar el cargue de la información de conductores en el Sistema de Información y Registro de conductores en línea.

En el mes de Agosto de 2015 la Dirección de Control y Vigilancia, solicitó a la Subdirección de Investigaciones al Transporte Público la apertura de las investigaciones de las empresas de Transporte Público Individual que no han realizado el cargue de la información correspondiente a conductores.



3. La Consultoría recomendó la creación de una aplicación móvil para el usuario. La aplicación móvil se plantea como funcionalidades adicionales que se exigirían a las aplicaciones de asignación de taxis existentes con el fin de mejorar el servicio. Estas funcionalidades le darían mayor información al usuario acerca del taxi y taxista, le permitiría verificar la totalidad de la carrera, le ofrecería un contacto con el sistema NUSE para reporte de emergencias y, finalmente, le direccionaría las preguntas, quejas y reclamos al responsable de emitir respuesta.



Aplicación para el usuario SIMUR: Se realizó el desarrollo de la aplicación gratuita SIMUR en (modo prueba), para el sistema operativo android. Esta aplicación se encuentra desarrollada en lenguaje nativo y se logró gracias a los desarrollos realizados por la fábrica de software contratada por la entidad. Funcionalidades:

- Consulta de las zonas amarillas en vía más cercanas en donde se encuentra ubicado el usuario.
- Verificación de la información de conductores autorizados, en donde el usuario digita el número de placa inmediatamente aparece la información del vehículo, marca, línea, carrocería, clase y color. En la pestaña de conductores el usuario podrá realizar la consulta de los conductores.
- Se realiza el seguimiento y control a la base de datos de los requerimientos y quejas de los ciudadanos con el aplicativo SIMUR en período de prueba, bajo el sistema operativo android por parte de la entidad (DCV).

Solicitud a la Superintendencia sobre la reglamentación del taxímetro: El día 28 de Enero de 2015, se realizó la consulta a la Superintendencia de Industria y Comercio sobre la aplicación del Decreto 1471 de 2014, por el cual se *reorganiza el Subsistema Nacional de Calidad*. La Superintendencia de Industria y Comercio emitió respuesta en Mayo de 2015 a los representantes del gremio de taxistas.

4. Asistencia a las reuniones periódicas entre la Secretaría Distrital de Movilidad con los representantes de las empresas de transporte individual y la Secretaría de Gobierno, para buscar una estrategia de orientación, concientización y acompañamiento que derive de la actividad de las entidades responsables, que redunde en la seguridad de los usuarios y conductores. Se realizaron dieciséis (16) reuniones con empresas de transporte público individual, sindicatos, la Secretaría de Gobierno y el Ministerio de Transporte.

5. Continuar desarrollando una estrategia integral que contribuya a mejorar las condiciones de accesibilidad al servicio público individual (taxi) mediante zonas de acopio y despacho en vía y fuera de ella, gestionar la posibilidad para la operación de zonas amarillas fuera de vía en equipamientos con alto potencial de demanda como centros comerciales, terminales, hospitales, Cades donde el generador tenga el control sobre la operación de dichas zonas.

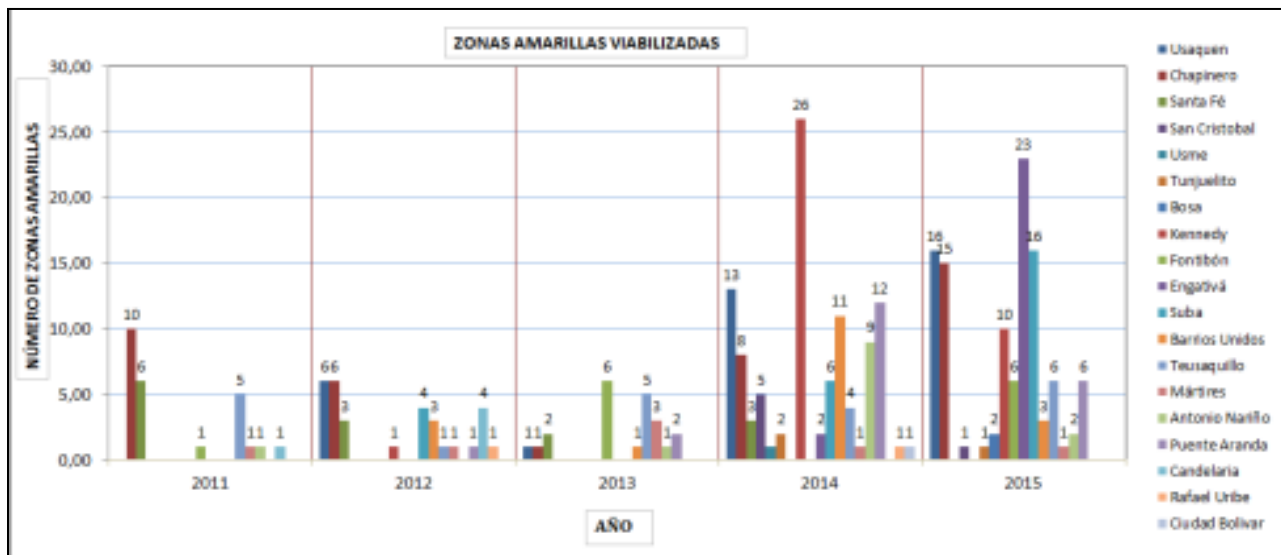
La Secretaría Distrital de Movilidad actualmente tiene contemplado a corto plazo (fase 1) la integración del Servicio de Transporte Público Individual con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) por medio de la utilización de las zonas amarillas (zonas de estacionamiento de taxis o integración física), de acuerdo con lo contemplado en el Artículo 58 de los proyectos en



Ordenamiento de Estacionamientos del Decreto 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”, según el cual se establece Implementar una red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte publico individual).

Actualmente se cuentan con 291 zonas amarillas en vía que poseen concepto técnico, las cuales se originaron por solicitudes realizadas por la comunidad, como oferta institucional para racionalizar el servicio de transporte público individual evitando viajes en vacío.

Ilustración 12 Ubicación de las Zonas Amarillas en vía



Localidad	Total N° Zonas amarillas viabilizadas
Usme	1
Ciudad Bolívar	1
Bosa	2
Rafael Uribe	2
Tunjelito	3
Candelaria	5
San Cristobal	6
Mártires	7
Fontibón	13
Antonio Nariño	13
Santa Fé	14
Barrios Unidos	18
Puente Aranda	21
Teusaquillo	21
Engativá	25
Suba	26
Usaquen	36
Kennedy	37
Chapinero	40
TOTAL ZONAS AMARILLAS	291
TOTAL CUPOS	1213

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

3.1.6. TRANSPORTE DE CARGA

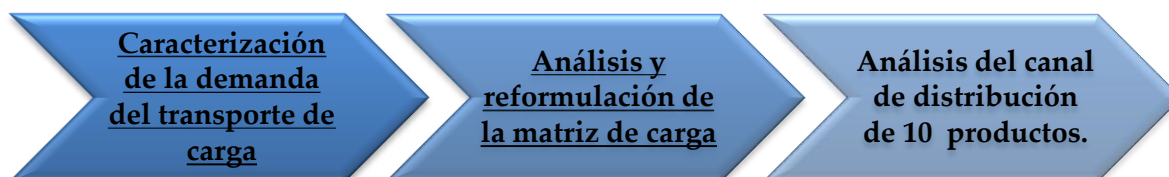
Implementación primera fase de habilitación de infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue: La Secretaría Distrital de Movilidad suscribió con la Universidad Nacional de Colombia el Contrato Interadministrativo N° 2013-1714, el cual tuvo por objeto: “*Caracterizar, analizar, diagnosticar, y formular alternativas de gestión de las operaciones logísticas asociadas al cargue y descargue de mercancías en 10 zonas de Bogotá D.C.*” en el cual se formularon seis alternativas de gestión, acotando las alternativas en el ámbito público – privado y en una temporalidad de: corto y largo plazo, a los niveles operativos y estratégicos.

La Secretaría conformó un equipo para implementar la primera fase para la HABILITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA PARA OPERACIONES DE CARGUE Y DESCARGUE, con el fin de obtener un mayor nivel de información para la formulación de indicadores cualitativos y cuantitativos que permita a la Entidad enunciar la factibilidad que tendría un proyecto de participación público – privado, además de replicar el ejercicio en otras zonas de la ciudad.

La primera fase se desarrolló en cinco etapas: (i) planeación de la primera fase, (ii) estrategia de socialización y educación, (iii) estrategia de habilitación e implementación, (iv) estrategia de operación y control y (v) retroalimentación de la primera fase. Ver detalle del desarrollo de las etapas en el Anexo Informe de gestión 2015

Dentro de los principales avances frente al tema de carga se enuncian:

Actualización matriz de carga 2015: La SDM contrató la firma consultora Steer Davies Gleave para adelantar la “*Actualización y ajuste de la matriz origen destino del transporte de carga en la ciudad de Bogotá D.C.*”, presentando como resultado los siguientes productos:



Implementación primera fase de habilitación de infraestructura pública para operaciones de cargue y descargue:

- Definición Zonas de cargue y descargue: En tres polígonos ubicados de las UPZ Galerías, La Sabana y Chicó Lago
- Diseño e impresión de Instructivo para vehículos de carga:



Ilustración 13- Instructivo para vehículos de carga

Buenas prácticas en operaciones de carga y descarga

- Identifique las zonas de carga y descarga en el sector al cual se dirige.
- Planifique la ruta eficiente al distribuidor la hora en que realizará cada entrega o carga.
- Antes de iniciar la ruta diligencie todos los documentos para la entrega o carga.
- Planee el uso de zonas de carga y descarga de acuerdo con la siguiente jerarquía:
 - Las zonas propias de la empresa.
 - Plataformas logísticas o plataformas propias que tenga contratada la empresa.
- Evite las zonas de carga y descarga en espacios públicos en horas valle.
- Realice un análisis de riesgo y tome las medidas de prevención necesarias en las operaciones de carga y descarga.
- Utilice espacios, herramientas, sistemas de protección personal y protección organizacional adecuados para el carga, descarga y manipulación de mercancías.

Nota: Transparencia: tenga en cuenta que el cumplimiento de las buenas prácticas operativas de carga y descarga, optimiza las operaciones logísticas, reduce los tiempos de entrega y mejora la movilidad de la ciudad.

INSTRUCTIVO PARA VEHÍCULOS DE CARGA

USO DE ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE

Secretaría Distrital de Movilidad
Dirección de Transporte e Infraestructura

Teléfono 364 94 00 | Ext. 1000
cargabogota@movilidadbogota.gov.co

SIMUR

¿Cómo reconocer una zona de carga y descarga?

Señal reglamentaria S-042 ZONAS DE CARGUE Y DESCARGUE

Características de uso:

- Horario de operación: 06:00 a 18:00
- Se aplica exclusivamente en las calles de circulación de tránsito.

Tanto con las palabras "ZONA CARGUE"

Tenga en cuenta en operaciones de carga y descarga

- La duración recomendada de la operación es de 20 minutos.
- No realice el carga y descarga en zonas y horarios prohibidos.
- Reservar espacios diferentes a carga y descarga en las zonas prohibidas.
- No usar el espacio público de estacionamiento para realizar la operación pública.
- No utilizar espacios, herramientas y sistemas de protección personal en mal estado.
- No consumir bebidas embriagantes con todos, bebidas o sustancias en la vía.
- No afectar a los demás miembros de la vía.

Sector Chidó Lago

CALLE	SEMAFORO	SEMAFORO	SEMAFORO
206	206010000000	206010000000	206010000000
207	207010000000	207010000000	207010000000
208	208010000000	208010000000	208010000000
209	209010000000	209010000000	209010000000
210	210010000000	210010000000	210010000000
211	211010000000	211010000000	211010000000
212	212010000000	212010000000	212010000000
213	213010000000	213010000000	213010000000
214	214010000000	214010000000	214010000000
215	215010000000	215010000000	215010000000

Sector Galerías

CALLE	SEMAFORO	SEMAFORO	SEMAFORO
216	216010000000	216010000000	216010000000
217	217010000000	217010000000	217010000000
218	218010000000	218010000000	218010000000
219	219010000000	219010000000	219010000000
220	220010000000	220010000000	220010000000
221	221010000000	221010000000	221010000000
222	222010000000	222010000000	222010000000
223	223010000000	223010000000	223010000000
224	224010000000	224010000000	224010000000
225	225010000000	225010000000	225010000000

Sector La Sabana

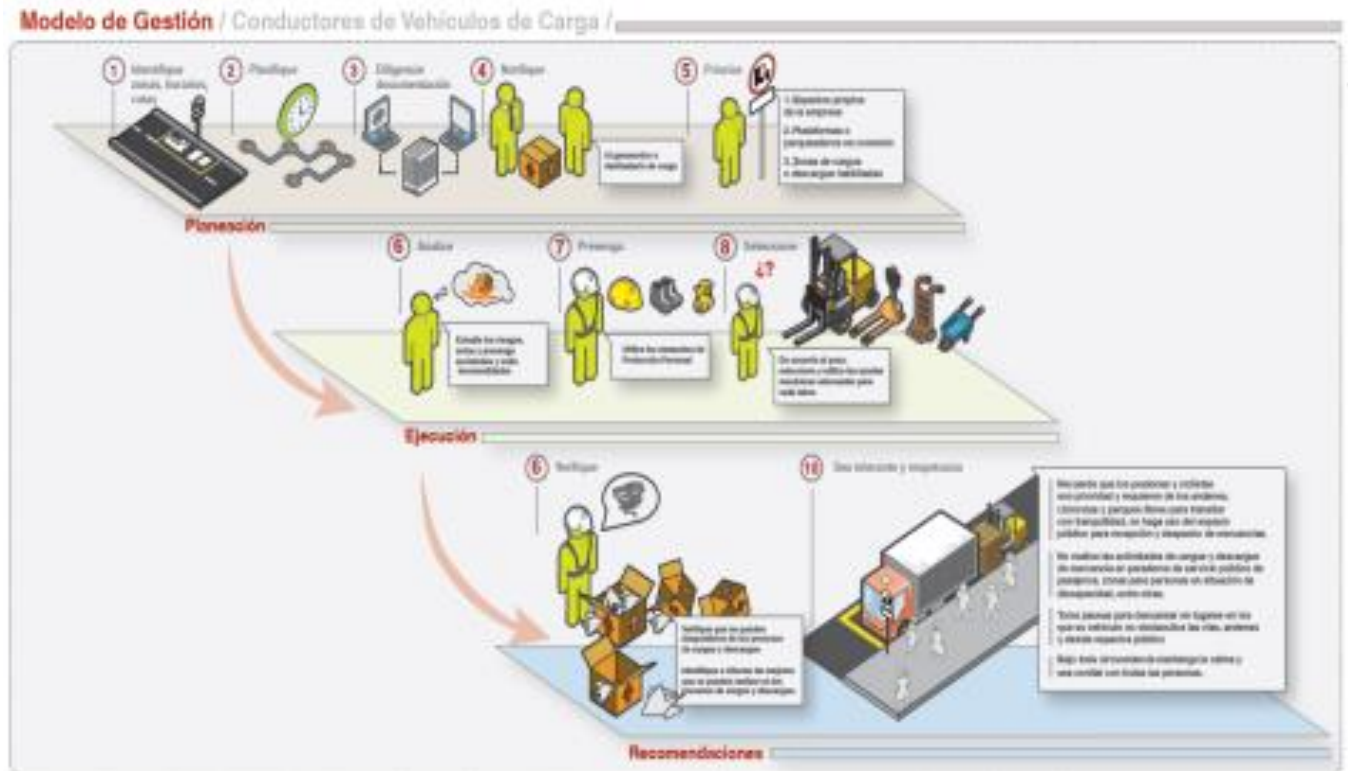
CALLE	SEMAFORO	SEMAFORO	SEMAFORO
226	226010000000	226010000000	226010000000
227	227010000000	227010000000	227010000000
228	228010000000	228010000000	228010000000
229	229010000000	229010000000	229010000000
230	230010000000	230010000000	230010000000
231	231010000000	231010000000	231010000000
232	232010000000	232010000000	232010000000
233	233010000000	233010000000	233010000000
234	234010000000	234010000000	234010000000
235	235010000000	235010000000	235010000000

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

- Capacitación Gremios, Empresas, Comunidad y Grupo Guía
- Manual de Buenas Prácticas BPO C/D



Ilustración 14 Manual BPO C/D



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Participación del convenio de asociación 291 de 2014: Desde el 2007, en el marco de la Comisión Regional de Competitividad, escenario de concertación público privada para la competitividad de la región, se decidió avanzar en la elaboración de un Plan de Logística Regional, como una alianza público privada que busca el mejoramiento de la logística. La iniciativa se estructuró en 3 fases: Diagnóstico, formulación e implementación. El Plan identificó un portafolio de 26 proyectos, atendiendo el diagnóstico de las necesidades logísticas en las áreas de planeación, infraestructura, tecnología y gestión. De estos proyectos se priorizaron 10, entre los que se encuentran proyectos asociados al desarrollo de Plataformas Logísticas.

En 2014, concluida la Fase II y para la implementación de los proyectos y recomendaciones del Plan, se consideró relevante avanzar en la creación de la Unidad de Coordinación Público Privada para el mejoramiento de la Logística Bogotá Región, por sus siglas UCPPL, que coordinará los esfuerzos de los diferentes actores para la ejecución de los proyectos.

En junio de 2015 la Secretaría Distrital de Movilidad se adhirió al convenio y actualmente las entidades aliadas al proyecto son la Gobernación de Cundinamarca, las Secretarías de Desarrollo Económico y Movilidad de Bogotá, la Cámara de Comercio de Bogotá e Invest in Bogota, como la Agencia que promueve la inversión extranjera para la ciudad, y ejecutor del Convenio 291 de 2014, que hizo posible esta alianza.

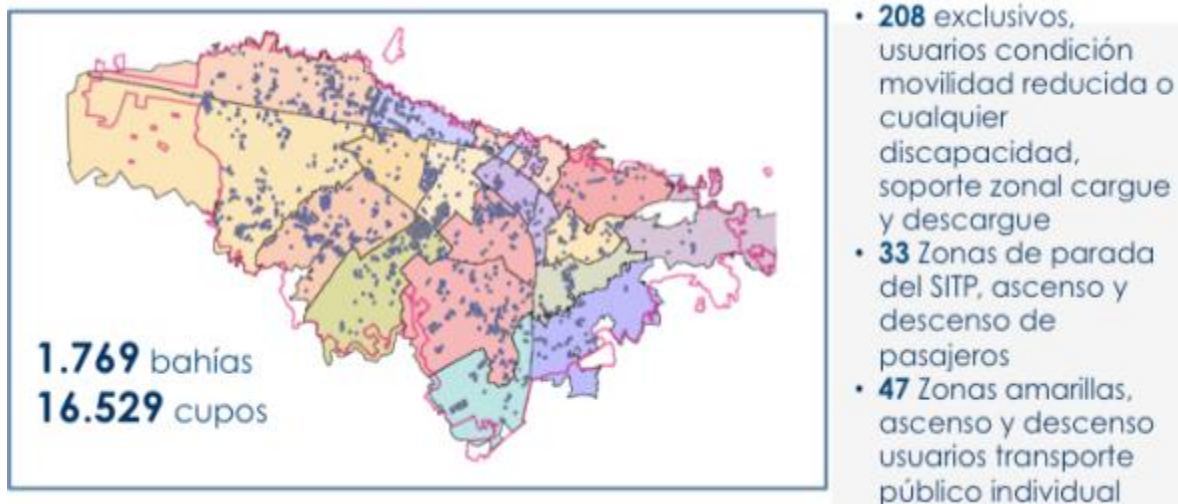
Uno de los proyectos primordiales que se promovió dentro del convenio fue la alternativa propuesta por la Universidad nacional (Contrato 2013-1714), denominado cargues nocturnos, por ello se contrató el estudio: Prueba Piloto de Cargue y Descargue Nocturno.

3.1.7. ESTACIONAMIENTOS

El sistema de movilidad está conformado por el subsistema vial, de transporte y de regulación y control del tráfico. A su vez, el subsistema de transporte, tiene como uno de sus componentes, la red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta. En este orden, son componentes de la red, los estacionamientos de propiedad pública, privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público, y los estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Bahías de estacionamiento habilitadas: 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.

Ilustración 15 Bahías habilitadas



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

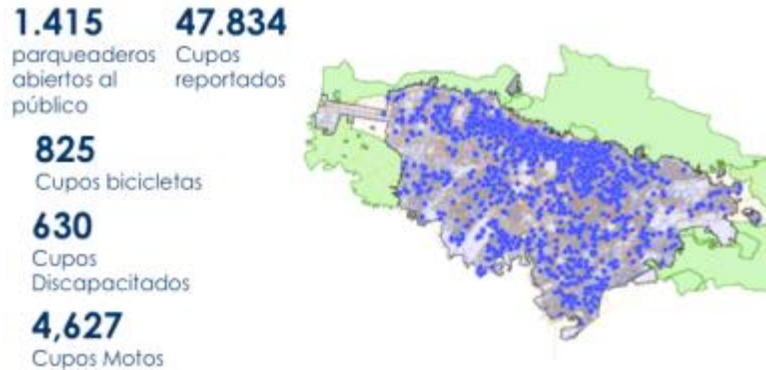
Total bahías Habilitadas 775

Años 2012- 2015

Oferta de Parqueaderos Fuera de Vía: Inventario Alcaldías Locales de Parqueaderos Abiertos al Público, con base en la información suministrada Secretaria de Gobierno y Secretaria de Planeación.



Ilustración 16 Oferta Parqueaderos Fuera de Vía



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

Proyecto Estacionamiento en Vía: El proyecto de cobro por estacionamiento 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. Es así que se debe realizar la evaluación de la habilitación o no de espacios en la infraestructura vial para uso vehicular con destinación al estacionamiento, de manera articulada con el SITP, el sistema de equipamientos y el sistema de servicios públicos, en función de la demanda, la oferta de parqueaderos fuera de vía, la cobertura del SITP, los niveles de congestión, la jerarquización vial, las condiciones del tránsito y la regulación, el transporte y la seguridad vial, así como el componente urbanístico y las respectivas dinámicas económica y social de sectores de la ciudad.

Comparación Procesos 2012 – 2015

PROCESO 2012	PROCESO 2014	PROCESO 2015
Se estructuró como una concesión en el marco del Acuerdo 34 de 1991 de Zonas Azules	Se previó como un componente integrado al proyecto del Sistema Inteligente de Transporte –SIT	Licitación inicialmente estructurada como una concesión (Acuerdo 34 de 1991)
Gestión con la Procuraduría	Las evaluaciones técnicas, financieras y legales, no priorizaron este componente en la etapa inicial del SIT	En el marco de la política de estacionamientos de la ciudad: POT, PMM (potestad definición red de estacionamientos públicos) y con la opción normativa del PDD Acuerdo 489 del 12 de junio de 2012 y bajo condiciones actuales de movilidad [1991 – 2006 (PMM) – 2015] se ajustó el proceso
Se revocó la apertura: Revisión y ajuste de requerimientos para garantía de pluralidad de oferentes	Licitación independiente del SIT en la vigencia siguiente	Se estructuró una licitación pública cuyo objeto es la gestión del servicio de estacionamiento en vía
Reinicio del proceso licitatorio en la vigencia siguiente		Implica la inversión en la plataforma tecnológica de la operación efectiva del servicio y seguimiento al mismo

Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM



Estructuración 2015:



Fuente: Dirección de Transporte e Infraestructura – SDM

3.1.8. ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA CIM 80 - FINDETER

El Plan Maestro de Movilidad de Bogotá (Decreto 319 de 2006) señala como uno de sus objetivos “*articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.*” Estos intercambiadores son parte fundamental del SITP y están contemplados para aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora en las condiciones de movilidad de la población, El Plan Maestro de Movilidad establece que estos se implantarán dentro del Distrito Capital como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje. Estos constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la ciudad y en la ciudad región. En este marco, la unión de varios intercambiadores modales constituye un Complejo de Integración Modal (CIM) para el transporte de pasajeros, bien sea en la periferia o al interior de la ciudad el cual debe tener interconexión entre sus diferentes componentes.

La firma P3 Infraestructura conformada por Cointer Concesiones, Constructora Colpatría, Inversiones Prodesa y Juan Carlos Saavedra, cuyo objetivo es la estructuración, desarrollo y gestión de proyectos de APP, presentó al Distrito una propuesta de Asociación Público Privada que consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento, y posterior reversión del Complejo de Intercambio Modal de la Calle 80 – CIM 80 con obras complementarias de estaciones del sistema masivo y modificaciones puntuales en intersecciones y vías. A dicha propuesta se le otorgó concepto favorable para iniciar con la etapa de Factibilidad a través de la Resolución 293 de 4 de julio de 2014. De la misma manera, la Firma P3 radicó el proyecto en Factibilidad en la Secretaría Distrital de Movilidad a través del radicado No. 52310 de 2015 del 30 de abril de 2015.



Luego de recibir dicho proyecto en etapa de Factibilidad se elaboró un contrato interadministrativo con la Financiera de Desarrollo Territorial – FINDETER quien en este momento se encuentra haciendo la revisión de la Factibilidad.

3.1.9. MEDIDAS DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO

Las evaluaciones técnicas en conjunto con las inspecciones viales permiten determinar la viabilidad de la implementación de medidas de pacificación del tránsito o tráfico calmado con el objetivo principal de reducir el riesgo de accidentes de tránsito en puntos o tramos de concentración de accidentalidad. Reducir el número y gravedad de los accidentes de tránsito en la ciudad, al reducir la velocidad de los vehículos y disminuir el flujo vehicular especialmente en zonas donde prevalece el tránsito de peatones, es el objetivo principal de las acciones que desarrolla el grupo de gestión, sumado a esto es importante resaltar que este tipo de medidas ofrecen el mejoramiento ambiental local de las zonas de estudio.

Año	No De Medidas de Gestión
2013	55
2014	89
2015	97

Algunas acciones:

No.	Dirección	Reducción de la Accidentalidad
1	Calle 97A con Carrera 9A	64%
2	Calle 122 con Carrera 45A	33%
3	Calle 65 Sur con Carrera 80	40%
4	Calle 48C Sur con Carrera 28	100%
5	Carrera 24 con Calle 17 Sur	60%
6	Calle 65B con Carrera 112	100%
7	Calle 52 con Carrera 16	100%
8	Carrera 60 con Calle 22B	33%
9	Carrera 50 con Calle 103B	67%
10	Calle 22 con Carrera 4	75%
13	Calle 74 con Carrera 28	100%
15	Calle 82 con Carrera 13	40%
16	Calle 53B con Carrera 27	88%

3.1.10. SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE

Proyecto Estratégico para mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, su objetivo se centra en “*gestionar, de manera integral, todos los factores medibles que afecten o intervengan en las condiciones de movilidad de la ciudad... disponer de información en línea y en tiempo real que permita la correcta toma de decisiones así como poder dar respuesta rápida a incidentes y emergencias...*” (Empresa Telecomunicaciones de Bogotá S.A., 2015).

Para la implementación de la Fase I con sus cuatro componentes: Centro de Gestión, Detección Electrónica de Infracciones, Modernización Semafórica, Paneles de mensaje Variable, se



conformó un grupo con la participación de profesionales de la Subsecretaría de Servicios a la Movilidad, Oficina de Información Sectorial y Despacho.

Como resultado de la gestión se logró estructurar el documento de funcionalidades en cada uno de los cuatro componentes, recibir y aprobar propuesta del componente “Centro de Gestión”, cuyo objetivo general es: *“Gestionar el sistema de movilidad de Bogotá y su área de influencia para la toma de decisiones y divulgación en torno a la accidentalidad, congestión, medio ambiente y percepción ciudadana, a partir de la integración de información, conocimiento, tecnologías y procesos”*

La implementación del Centro de Gestión inició el 1 de agosto del 2015, con cronograma de entrega para el 18 de diciembre de 2015. Las funcionalidades que se efectuarán mediante este componente son: Monitoreo del tránsito vehicular de la ciudad de Bogotá, Información y divulgación permanentemente de las condiciones de tránsito de la ciudad, Integración de los sistemas de información disponibles en la SDM, Integración de los centros de control y subsistemas al centro de gestión, Integración de los sistema externos a la SDM, Integración de la información, para la gestión, administración y disminución de los tiempos de respuesta a los incidentes de la movilidad.

Para el cumplimiento de las funcionalidades se implementan los siguientes componentes: hardware, software, conectividad, data center, operacionales. Se incluye además una funcionalidad relacionada con la adaptación del espacio físico que conlleva el despliegue de las siguientes salas: Sala de monitoreo y visualización, Sala de modelización y estadística, Sala de medios y prensa, Sala de Crisis, Sala D.E.I - Detección electrónica de infractores.

Ilustración 17. Funcionalidades Centro de Gestión

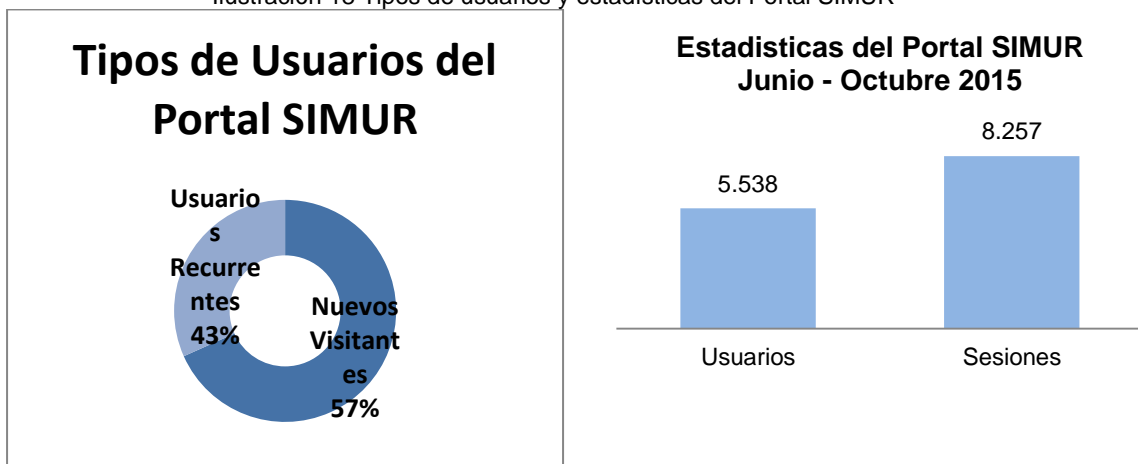
1. Monitoreo del tránsito vehicular de la ciudad de Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Software:</u> <i>Bitcarrier</i>. La plataforma para captura de datos determina, tiempos de recorrido, velocidad promedio en la ciudad, volúmenes de tráfico, análisis de flujo, predice patrones del tráfico. <i>Fastrak</i>: Gestión de sensores de conteo. • <u>Hardware:</u> Sensores de conteo y cámaras • <u>Conectividad:</u> Avanzada IP – CAIP • <u>Datacenter:</u> ETB
2. Información y divulgación permanentemente de las condiciones de tránsito de la ciudad.	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Software:</u> <i>Bitcarrier</i> • <u>Hardware:</u> Sensores de conteo y cámaras • <u>Conectividad:</u> Avanzada IP – CAIP • <u>Datacenter:</u> ETB • Paneles de Mensaje Variable
3. Integración de los sistemas de información disponibles en la SDM	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Software:</u> <i>Bitcarrier</i>. • <u>Conectividad:</u> Avanzada IP – CAIP • <u>Datacenter:</u> ETB
4. Integración de los centros de control y subsistemas al centro de gestión	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Software:</u> <i>Bitcarrier</i> • <u>Hardware:</u> 3 monitores para reportar incidencias. • <u>Conectividad:</u> Avanzada IP – CAIP • <u>Datacenter:</u> ETB
5. Integración de los sistema externos a la SDM	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Software:</u> <i>Bitcarrier</i> • <u>Conectividad:</u> Avanzada IP – CAIP • <u>Datacenter:</u> ETB
6. Integración de los sistema externos a la SDM	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Software:</u> <i>Bitcarrier</i>. • <u>Conectividad:</u> Avanzada IP – CAIP • <u>Datacenter:</u> ETB



3.1.11. PORTAL SIMUR

El mes de mayo de 2015 después de dos años de estructuración y ejecución del proyecto fue lanzado al público el portal del SIMUR (www.simur.gov.co), que tiene como objetivo principal llegar al público o usuario de la ciudad de Bogotá con la información más importante del sector, presenta información de cómo movilizarse en Bogotá, información del estado de los terminales de transporte intermunicipales, alguna información estadística de movilidad y enlaces en línea con los principales tramites sectoriales.

Ilustración 18 Tipos de usuarios y estadísticas del Portal SIMUR



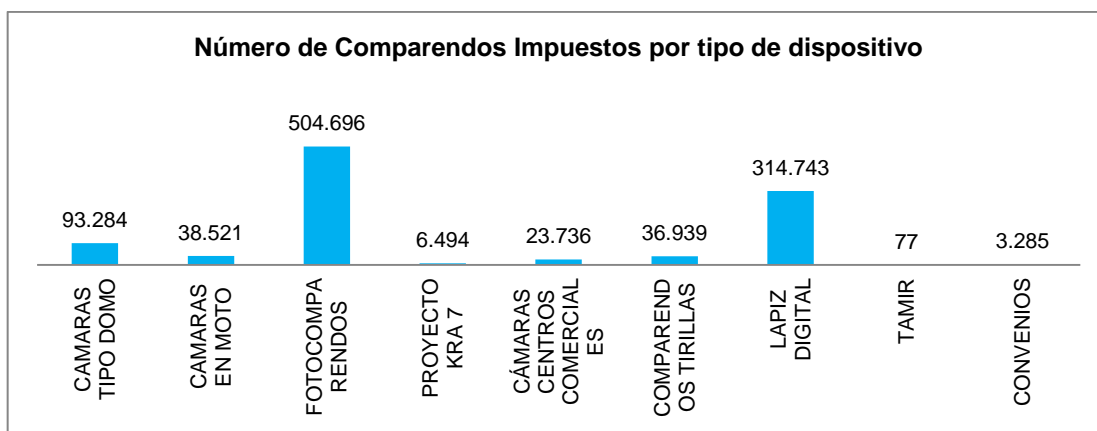
Fuente: Oficina de Información Sectorial – SDM

Utilizando la herramienta Siebel de ORACLE la Oficina de Información Sectorial desarrollo un sistema para la gestión de infractores al tránsito que cuenta con 3 módulos principales:

1. Ubicabilidad: Que consiste en la creación de una base de datos que concentra la información de ubicación de todos los ciudadanos, este módulo está conectado a SIMUR, SICON, SIM y a los diferentes proveedores de información de ubicabilidad de la entidad.
2. Cobro Persuasivo: Apoya la gestión y control de las acciones realizadas por el call center de la entidad en las labores de cobro persuasivo.
3. Cobro Coactivo: Permite el apoyo de la gestión en los temas de investigación de bienes y embargos.

El sistema fue entregado para entrar en operación el 6 de octubre de 2015, con capacitación a los usuarios de la misma, sin embargo se está a la espera de la entrega de información por parte del sistema Contravencional – SICON este servicio permitirá mejorar las gestiones de ubicación de los infractores y de cobro coactivo y persuasivo.

Un componente fundamental del Sistema Contravencional es la Detección Electrónica de **Infracciones – DEI** que viene operando desde el año 2011.



Fuente: Proyecto Detección Electrónica de Infracciones –Oficina de Información Sectorial – SDM

3.1.12. CONVENIO INTERADMINISTRATIVO POLICÍA METROPOLITANA DE TRÁNSITO Y SDM.

La SDM como cabeza del sector Movilidad, tiene dentro de sus obligaciones y competencias la regulación y el control del tránsito y el transporte en la ciudad. Es así como en aras de dar cumplimiento a esta obligación debe fungir como autoridad de tránsito, la Secretaría a través del proyecto de inversión 6219 – Apoyo Institucional en Convenio con la Policía, ha venido adelantando Convenio Interadministrativo con la Policía Nacional – Policía de Tránsito y Transporte; quién dada su naturaleza y las competencias a ella atribuidas, permite justificar legalmente la suscripción del convenio, con el fin de aunar esfuerzos de cooperación para desarrollar el control y la regulación del tránsito y el transporte urbano en Bogotá propendiendo igualmente por el fortalecimiento de las condiciones de seguridad en el Distrito Capital.

En este sentido, las dos entidades han aunado sus esfuerzos humanos, técnicos, financieros y administrativos a favor de la seguridad vial en la ciudad y la seguridad ciudadana en general.



Dentro de la reseña de los últimos convenios interadministrativos se pueden mencionar los siguientes: No.011 de 2007; 032 de 2008, 611 de 2009, 971 de 2011, 1032 de 2012, 1586 de 2013 y 0008 de 2015. De manera adicional y en el desarrollo de estos, la SDM provee los recursos económicos para la provisión de los elementos tecnológicos para la ejecución de las actividades que debe ejecutar la policía en la regulación y control del tránsito y transporte de la ciudad; obteniendo en este proyecto de inversión, entre otros logros los siguientes:

- Ejecutar y controlar las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital
- Vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte
- Velar por el cumplimiento de las normas sobre registro de vehículos automotores.
- Regular y controlar el transporte público de pasajeros y las modalidades de transporte no motorizado y peatonal.
- Ejecutar los planes y programas en materia de educación vial y adelantar campañas de seguridad vial.
- Asumir las funciones reguladoras y de control que sean transferidas al Distrito Capital por el Gobierno Nacional en materia de tránsito.
- Implementar, en materia operativa y de ejecución, el cumplimiento de los lineamientos que adopte la Subsecretaría de Política Sectorial en materia de control de tránsito y transporte, comportamientos de tránsito y seguridad vial y prestación de los servicios.
- Dirigir y orientar la prestación de servicios a la ciudadanía, suministrados directa o indirectamente por la Secretaría de Movilidad, velando por el cumplimiento de la finalidad, por la atención y por la satisfacción de los usuarios.

3.1.13. CURSOS PEDAGOGÍA POR INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Se realizó la auditoria de seguimiento para el Certificado de Calidad ISO 9001:2008 al procedimiento de cursos de pedagogía, logrado en octubre de 2014, cuyo resultado permite a la Secretaría Distrital de Movilidad continuar con la prestación de éste servicio. Es importante aclarar que el ciclo de certificación es de tres años y comienza con la decisión de certificación o de renovación de la misma anualmente, cuyo vencimiento en este caso es en 2017.

Se adquirieron elementos tecnológicos, audiovisuales y mobiliarios, con fin de mejorar la calidad de los cursos de pedagogía y compra de Kit Rut para la validación de identificación de los ciudadanos ante el Sistema RUNT (Registro Único Nacional de Tránsito.)

Se realizaron mejoras en el diseño de las estrategias pedagógicas y técnicas didácticas utilizadas en los cursos de pedagogía, lo cual permite reforzar en los asistentes procesos de reflexión y sensibilización frente a la seguridad vial.

En la vigencia no se presentó rotación del personal que conforma el equipo de trabajo de cursos de pedagogía, lo que favorece el procedimiento y la estabilidad en las actividades, debido al conocimiento y experiencia de los funcionarios.

Se estableció el pago de la multa previa a la realización del curso de pedagogía. Lo anterior teniendo en cuenta las dificultades que se presentaban en la asociación del pago del curso vs. El

Organismo de Tránsito o Centro Integral de Atención CIATRAN S.A. donde se realiza el mismo, lo cual generaba cruce de cuentas entre carteras y la no aplicación oportuna del descuento correspondiente

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.

La Administración Distrital mediante Decreto Distrital 603 de 2013 implementó el Incentivo al transporte para las personas de menores ingresos residentes en la ciudad de Bogotá. Dicho incentivo busca dar accesibilidad a quienes por el costo de pasaje tenían que realizar grandes recorridos a pie al igual que pretende incentivar el uso del transporte público.

La medida comenzó a operar en marzo del 2014, logrando a Diciembre de 2015 una colocación de 499.795 tarjetas con un total de 76.651.463 validaciones, lo que representa la cantidad de viajes realizados por la población beneficiaria, demostrando que la medida ha contribuido a dar mayor accesibilidad al transporte público.

De otra parte, a través de las acciones encaminadas a la atención de poblaciones, se han alcanzado los siguientes logros:

- La conformación de un grupo de jóvenes, en el marco del pacto mujeres en seguridad vial, en conjunto con el SENA, los cuales multiplicaron la información en aproximadamente trescientos (300) nuevos estudiantes, para la prevención de accidentes y personas coladas, con énfasis en mujeres estudiantes.
- En Transmilenio se dieron los tres vagones preferenciales, en el marco de la campaña “Las violencias contra las mujeres son un delito” y “Transmilenio rechaza la violencia contra las mujeres”, a través de diversos canales, se produjeron 80.150 piezas de comunicación.
- Conjuntamente con la Policía Nacional, la Secretaría de Gobierno y la Secretaría de la Mujer se adelantaron quince (15) jornadas de formación en Seguridad y Convivencia Ciudadana dirigidas a:
 - Actores del Sistema
 - Operadores Componente Troncal
 - Operadores Componente Zonal
 - Supervisores y Vigilantes
 - Personal de Servicios Generales
 - Auxiliares de Recaudo y Taquilleros
 - Personal de Misión Bogotá

Programa De Sustitución de Vehículos de Tracción Animal



El Plan Distrital Integral de Sustitución de los Vehículos de Tracción Animal (PIAS) fue una respuesta a un problema que involucró variables diversas. En el tema de movilidad, los vehículos de tracción animal generaban múltiples riesgos y efectos negativos para la movilidad urbana. Se trata de vehículos que se movilizaban a niveles menores de velocidad para las exigencias de movilidad de una gran urbe contemporánea, en comparación con los vehículos automotores de alta velocidad, para los que están diseñadas las avenidas y calles de una gran urbe como Bogotá. La circulación simultánea de ambos tipos de vehículos generaba riesgos para todos los actores: conductores, caballos, pasajeros, vehículos y peatones. La malla vial de las ciudades modernas ha sido diseñada para desarrollar grados de agilidad, fluidez, celeridad y dinamismo que los vehículos de tracción animal no podían cumplir.

La realización de la caracterización socio económica de la población que manejaba vehículos de tracción animal en la ciudad de Bogotá para estructurar propuestas alternativas desde un enfoque social, económico y financiero en procura de mejorar su calidad de vida, permitió que se realizara el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal con el ánimo de tecnificar, cambiar o modernizar la herramienta de trabajo de los conductores de vehículos de tracción animal, situación que llevó a mejorar el desempeño de las vías capitalinas a disminuir el maltrato animal y la accidentalidad, así como alargar la durabilidad de la carpeta asfáltica.

Atención de equinos en Universidades



El proceso contempló dos fases: La primera el estudio socio-demográfico que caracteriza la población con VTA, así como los escenarios alternativos que podrían sustituir estos VTA por otro medio de transporte o por una labor acorde con el interés de los carreteros y la capacidad del Distrito para ejecutarla. En la segunda fase, una vez definido y estructurados los proyectos de sustitución, se coordinó con las distintas entidades públicas del Distrito para intervenir en el tema y proceder a su ejecución.

Así las cosas, se logró que 2684 personas se beneficiaran con vehículo automotor, 124 personas quisieran cambiar su oficio y se decidieran por plan de negocios y vivienda, y se recibieron 2914 equinos, los cuales se dieron en adopción y se encuentran en mejores condiciones.

Adicionalmente, gracias al seguimiento realizado a la población beneficiada del Programa de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal, se ha podido validar el impacto que ha tenido el cambio en la dignificación de la herramienta de trabajo valorado frente a sus nuevas capacidades económicas, el cambio en su calidad de vida y mejoras tanto ergonómicas como económicas.



A continuación se relaciona el número de beneficiarios por localidad y el tipo de equipamiento. Se precisa que no se cuenta con información de la edad. (Se anexa archivo con información detallada frente a los beneficiarios – Anexo 1).

Localidad	No. De Beneficiarios	Tipo de Equipamiento					
		Vehículo		Plan de Negocio		Vivienda	
		Género Femenino	Género Masculino	Género Femenino	Género Masculino	Género Femenino	Género Masculino
Usaquén	22	4	18				
Chapinero	64	21	40		3		
Santa Fe	174	69	98	6	1		
San Cristóbal	43	16	26		1		
Usme	34	9	23	1	1		
Tunjuelito	32	9	18	4	1		
Bosa	432	160	244	10	18		
Kennedy	603	205	375	12	10	1	
Fontibon	60	19	36	2	2	1	0
Engativá	282	105	171	4	2		
Suba	417	153	248	5	11		
Barrios Unidos	25	9	12	1	3		
Los Mártires	5	1	4				
Puente Aranda	26	9	17				
La Candelaria	5		5				
Rafael Uribe Uribe	35	15	17		3		
Ciudad Bolívar	392	139	238	3	12		
Funza	7	5	2				
Calera	1		1				
Mosquera	36	11	25				
Soacha	101	42	54	2	2		1
Otro	12	4	7		1		
TOTAL	2808	1005	1679	50	71	2	1

Secretaría Distrital de Movilidad – Subsecretaría Política Sectorial 2015 (Vehículos).

Secretaría de Desarrollo Económico 2015 (Plan de Negocio).

Secretaría Distrital de Hábitat 2015 (Vivienda).

Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

De otro lado el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., formaliza la necesidad de resolver problemas propios de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros relativos a la sobreoferta, la falta de cobertura del servicio, la accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros.



El objeto del SITP es garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

Ahora bien, teniendo en cuenta que nos encontramos en un estado de avance de implementación del SITP superior al 82%, podemos decir que el impacto generado por dicho avance hoy se concentra en los siguientes aspectos:

- Mejoramiento de la seguridad en la prestación del servicio
- Reducción los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e inclusión de criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
- Disminución de la congestión vial y de los tiempos de desplazamiento.
- Reducción de los costos de transporte a los usuarios.
- Generación de nuevos empleos derivados de las actividades directas e indirectas al SITP.
- Reducción de la denominada guerra del centavo y sus consecuencias negativas frente a la prestación del servicio.
- Mejora en las condiciones de accesibilidad y uso del transporte para las personas con discapacidad física.
- Reducción de la oferta ilegal del transporte.
- Contar con vehículos de transporte con menor edad. Los vehículos viejos, más contaminantes, gozan de una normatividad permisiva en términos de contaminación.
- Contar con un sistema de recaudo de la tarifa más eficiente y seguro.
- Se cuenta con paraderos que reúnan las condiciones técnicas para la espera y el abordaje de pasajeros a los vehículos de transporte público.

Terceros Afectados

La Administración Distrital con el fin de garantizar la consolidación del proceso de implementación del SITP y mejorar las condiciones de prestación de servicio de transporte público para Bogotá a través del Decreto 580 de 2014 brinda una alternativa a aquellos propietarios que estando vinculados con algún operador del SITP y deseen salir del sistema. Se trata de la cesión “voluntaria” al Distrito Capital de sus derechos en el SITP.

Asimismo para los conductores del TPC estuvo abierta la posibilidad de re categorizar en forma gratuita la licencia de conducción C1 a C2. Para aquellos conductores que pertenecen al TPC y que no quieren migrar al SITP, se hicieron campañas en paraderos del TPC, aviso en prensa y llamadas telefónicas para los que presentaban en la base de datos del SIM licencia de conducción C1 vigente y activa en el RUNT. Se beneficiaron 122 personas de re-categorizar en el desarrollo del contrato 20141133.

Frente a las personas que trabajan prestando servicio indirecto a los buses del TPC, como mecánicos en playas y paraderos del TPC, talleres, restaurantes, cafeterías, calibradores de ruta, vendedores del TPC entre otros, se beneficiaron 248 personas en formación técnica mediante el desarrollo de los convenio de asociación 2014010 y 20141379.



A continuación se relaciona de manera detallada el número de beneficiarios discriminados por grupo etario, así como el detalle por localidad, tipo de equipamiento y género. (Anexo 1).

Grupo Etario (años)	Formación Técnica	Re-categorización de Licencia
20-24	0	12
25-29	0	7
30-34	6	17
35-39	12	19
40-44	7	16
45-49	5	21
50-54	3	15
55-59	3	9
60-64	0	6
Sin Datos	212	0
Total	248	122

Localidad	No. De Beneficiarios	Tipo de Equipamiento			
		Formación Técnica		Re categorización de licencia	
		Género Femenino	Género Masculino	Género Femenino	Género Masculino
Usaquén	4		1		3
Chapinero	1	1			
Santa Fe	4	2	1		1
San Cristóbal	23	3	6	2	12
Usme	35	3	11	12	9
Tunjuelito	11	4	1		6
Bosa	20	2	10		8
Kennedy	18	2	3	3	10
Fontibon	5			1	4
Engativá	14	1	2	1	10
Suba	11		3	1	7
Teusaquillo	1	1			
Antonio Nariño	8	3	4		1
Puente Aranda	9	2	2	1	4
Rafael Uribe Uribe	94	42	47		5
Ciudad Bolívar	83	23	44	3	13
Soacha	3	1	2		
Otro	26	15	6		5
TOTAL	370	105	143	24	98

Secretaría Distrital de Movilidad- Subsecretaría Política Sectorial 2015



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
<p>Demora en los tiempos de desplazamiento por el deterioro de la malla vial arterial principal, complementaria, intermedia y local.</p>	<p>Además de las actividades de mantenimiento y rehabilitación de la Malla Vial están se han planteado varias alternativas relacionadas con la construcción de infraestructura sostenible, otras con el desarrollo de proyectos de transporte público –nuevas troncales, metro, tranvía, tren de cercanías, cable y otras incluso, han propuesto la masiva utilización de bicicletas y esquemas de promoción en torno al uso de estos vehículos, con el fin de disminuir el impacto en la movilidad de la ciudad.</p>	<p>En los últimos años, la movilidad para la ciudad de Bogotá D.C. ha tenido un avance frente a las velocidades y percepción en los tiempos de viaje, aun cuando la ciudad se enfrenta a un déficit de infraestructura dada la falta de capacidad en las vías y una red de transporte, en la cual, la integración debe seguir fortaleciéndose para facilitar el intercambio modal y disminuir los tiempos de viaje, todo esto sumado a una escasa cultura vial que acentúa el congestionamiento en la ciudad. Así mismo, se identifica que el buen estado de la malla vial, en general, ha incrementado su porcentaje resultado de las inversiones del Instituto de Desarrollo Urbano en mantenimiento y acciones de movilidad en la malla vial arterial e intermedia, así como corredores de movilidad y los recursos invertidos en la malla vial local de la ciudad.</p>
<p>Ineficiencia en la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo en la ciudad de Bogotá D.C.</p>	<p>Las actividades ejecutadas por parte del Sector Movilidad, bajo la coordinación de la Secretaría Distrital están enfocadas en lograr la coordinación interinstitucional necesaria para avanzar en cada una de las acciones necesarias para dar cumplimiento al plan de implementación del SITP en sus diferentes componentes y etapas. En la actualidad, se adelanta la fase 2 “Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)” establecida en el Decreto 309 de 2009, teniendo en cuenta los lineamientos del contrato 068 de 2010.</p>	<p>Al cierre de la vigencia 2015 se tienen los siguientes logros: Se han implementado 333 rutas del SITP en total, que representan el 74% de las rutas programadas; en el componente zonal se han puesto en funcionamiento 238 rutas urbanas, 30 rutas complementarias y 16 rutas especiales; entre tanto, en el componente troncal operan 26 servicios troncales y 23 rutas alimentadoras, correspondientes a la Fase III de TransMilenio. Adicional a lo anterior, se han vinculado 20.023 operarios de bus a los diferentes concesionarios del SITP.</p> <p>A la fecha, el avance general del proyecto de implementación es del 83% y en términos de cobertura del servicio de transporte público, definida por el porcentaje de rutas implementadas, se tiene un avance de 74%.</p>
<p>Altos niveles de accidentalidad vial en Bogotá.</p>	<p>La Secretaría Distrital de Movilidad adelanta acciones, a través de un equipo de pedagogos, que promueven medidas de autoprotección y corresponsabilidad en seguridad vial para reducir los niveles de accidentalidad en a accidentes de tránsito. Dentro de las estrategias empleadas se encuentran las Campañas, Pactos por la Movilidad, formación a docentes y niños, formación de Auxiliares Bandereros, Implementación de Programas Marco de la Enseñanza en Seguridad Vial, revisión de Estudios de Tránsito, de Planes Estratégicos de Seguridad Vial y de Planes de Manejo de Tránsito.</p>	<p>En 2015 se obtuvieron los siguientes resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se presentaron 657 accidentes de tránsito menos que el año anterior, lo que representa 2% de reducción. • El índice de mortalidad por cada 10.000 vehículos, fue de 2,52, comparado con el año 2014 fue de 2.97 teniendo un reducción del 15% • El índice de morbilidad (hospitalizados + Valorados) por cada 10.000 vehículos, fue de 68,35, comparado con el año 2014 fue de 70,66 teniendo una reducción del 3 %.



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

Los Impactos ambientales generados por la adopción del PMM en cabeza del lineamiento, el cual hace referencia a establecer estrategias y políticas para controlar y reducir la contaminación del aire y el mejoramiento integral del ambiente de los usuarios del sistema de movilidad, se han identificado los siguientes impactos:

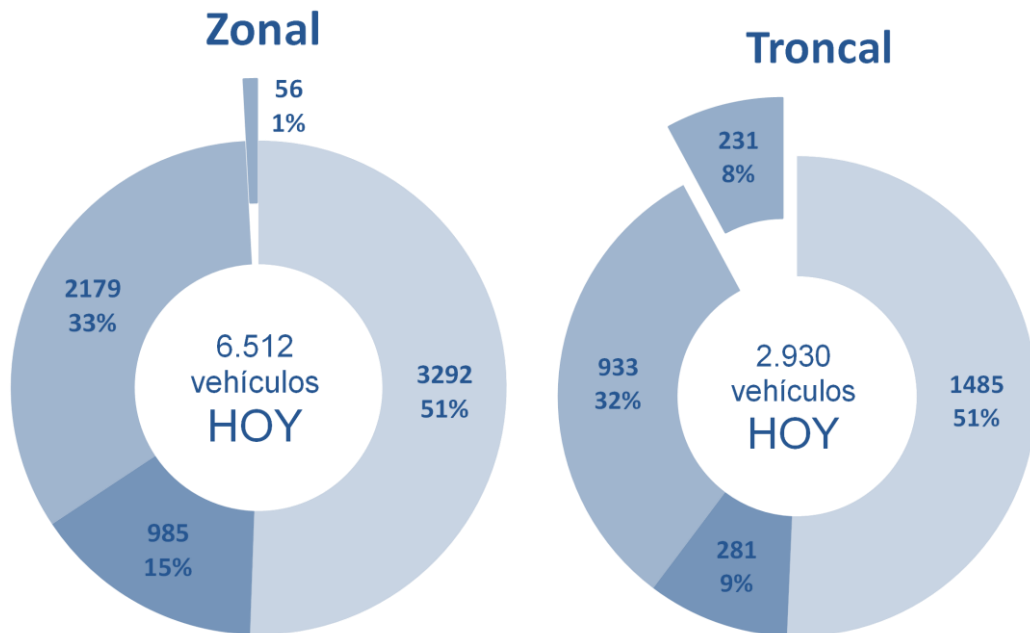
- a) **SITP, Plan de Ascenso Tecnológico -PAT:** Mediante el Decreto Distrital No. 477 del 21 de octubre de 2013 se adoptó el Plan de Ascenso Tecnológico para el SITP, el cual tiene como objetivo la reducción de las emisiones y del consumo de combustible en el sector transporte a través de la implementación de tecnologías limpias.

Se deja al servicio de la ciudad más de 280 buses híbridos en los corredores verdes y en el componente zonal que ahorrarán un 30 % de combustible en comparación con un vehículo diésel convencional y por consiguiente ha disminuido el material articulado generado por la combustión del ACPM.

Actualmente la ciudad ya cuenta con oportunidades reales de implementar tecnologías de bajo carbono y bajas emisiones en diferentes tipologías del transporte de la ciudad, con una oferta tecnológica importante y amplia para iniciar procesos de masificación de la misma.

Adicionalmente en cuanto a la composición tecnológica del transporte público para vehículos zonales y troncales se evidencia un aumento en tecnologías con mejor desempeño ambiental ya que cerca del 34% del total de la flota zonal está compuesta por vehículos con tecnologías EURO V e Híbrido y en el componente troncal, cerca del 40 % está compuesto por tecnologías cero o bajas emisiones en ruta.

Composición tecnológica del transporte público a 2015. (TMSA, SDM, SDA, 2015)



Vehículos totales

■ Euro II y III ■ Euro IV ■ Euro V ■ HBP

- b) **Programa de conducción ecológica en Bogotá:** Se estableció el Programa de Conducción Ecológica en Bogotá, el cual tiene como objetivo fundamental establecer lineamientos que favorezcan la promoción de patrones de conducción menos agresivos ya que unos buenos patrones representan un ahorro significativo debido al menor consumo de combustible y los beneficios en costos asociados al mantenimiento y los indicadores de accidentalidad muestran un comportamiento favorable.

En conjunto con la SDA se han podido identificar los siguientes impactos:

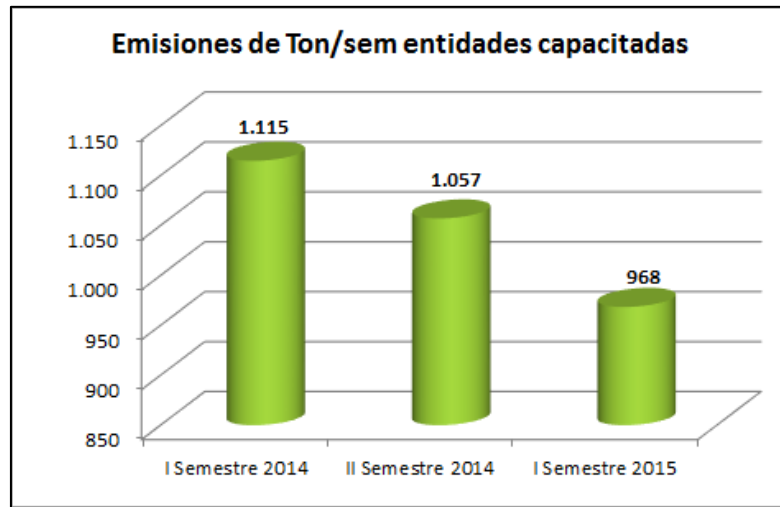
- Estructuración del programa general para capacitación a conductores, el cual establece las estrategias de implementación, los temas enfocados en los cuales se debe centrar las capacitaciones, tiempo de duración de las mismas, presentación de un esquema evaluativo para los conductores y otros instrumentos técnicos para el seguimiento y monitoreo de la forma de conducir.
- En busca de mejorar el desempeño ambiental por parte de las entidades, incorporando las técnicas de eco-conducción al interior de la flota vehicular, desde al año 2013 se han llevado a cabo distintos escenarios de capacitación a más de 1100 conductores



pertenecientes a 27 entidades (30 % del total de entidades del distrito) a diciembre de 2015 además de esto.

- Ahorro en combustible por las entidades del distrito capacitadas cerca al 15 % y ahorro económico cercano al 150 millones de pesos en costos asociados al consumo de combustible (SDA–SDM, 2015).

Ton/CO₂ Evitadas en el proyecto (SDA–SDM, 2015)



c) **Emisiones:** La figura anterior presenta las emisiones de CO₂ provenientes de las 27 entidades capacitadas en los 3 semestres evaluados, se evidencia una reducción de las emisiones a lo largo de la implementación de la medida, pasando de 1115 toneladas/semestrales en el primer semestre de 2014 hasta 968 toneladas/semestrales para el primer semestre de 2015.

d) **Operación piloto de taxis eléctricos en Bogotá:** Desde 2012 se inició un trabajo conjunto con entidades de los sectores privado y público para poner en marcha el proyecto de taxis eléctricos que consiste en el desarrollo de un piloto con vehículos eléctricos alimentados por baterías internas recargables, en una modalidad altamente exigente como es el servicio de taxi, con el objeto de obtener información y constituir elementos técnicos, económicos, financieros para la generación de estrategias que promuevan la masificación de la movilidad eléctrica, el desarrollo de infraestructura de recarga y por ende, la reducción de la dependencia de combustibles fósiles y de emisiones generadas por el sector transporte en la ciudad de Bogotá.

Los impactos del proyecto se han identificado como:

- 5 Millones de km recorridos, 1,5 GW/h consumidos y 1250 Ton/CO₂ de emisiones evitadas a la atmósfera por la operación del piloto de taxis eléctricos.
- 5 estaciones de recarga con 46 cargadores operando para 450 vehículos eléctricos.
- Como parte de las estrategias de políticas públicas, se adoptó el Decreto 600 de 2015 "Por medio del cual se establecen medidas para mejorar la calidad, seguridad, vigilancia



y control en la prestación del servicio del transporte público individual, establecer el uso de tecnologías limpias y se dictan otras disposiciones"

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

7.1. Estrategias de Participación - Pactos por la Movilidad

No.	Actividad de participación	UPZ donde se realizó	Fecha de realización
1	PACTO PARQUE LA 93. <i>Objetivo:</i> Aunar esfuerzos y cimentar estrategias intra e inter institucionales enfocadas en convertir la zona del Parque de la 93, en un modelo de referencia de cultura ciudadana; mejorando la movilidad de peatones, ciclistas, pasajeros y conductores, a través de la generación ordenada y conciliada de acciones que propendan en el marco de la corresponsabilidad: prevenir la accidentalidad, promover comportamientos ejemplares en la vía y disminuir los fenómenos de congestión vehicular.	Localidad CHAPINERO	12 de Febrero - 2015
2	PACTO CHICO. <i>Objetivo:</i> Este pacto propende en el marco de la corresponsabilidad público-privada, convertir esta zona en un hito de cultura ciudadana y movilidad sostenible; mejorando las condiciones de movilidad y seguridad vial en el sector y promoviendo la sana convivencia entre peatones, ciclistas, pasajeros y conductores.	Localidad CHAPINERO	19 de Marzo - 2015
3	PACTO ZONA G. <i>Objetivo:</i> Disminuir los índices de accidentalidad y los fenómenos de congestión vehicular a través de la generación de acciones corresponsables y de autorregulación entre los actores, en conjunto con la SDM, mejorando así la movilidad de peatones, ciclistas, pasajeros y conductores.	Localidad CHAPINERO	24 de Julio 2015
4	PACTO CEBRAS POR LA VIDA. <i>Objetivo:</i> Este pacto pretende re-significar el espacio público como un espacio seguro, inclusivo y amable para el peatón, a través de un ejercicio de corresponsabilidad público-privada que exalte la importancia del respeto a la vida en la vía.	BOGOTÁ Todas las Localidades	30 de Agosto - 2015
5	PACTO SENA. <i>Objetivo:</i> Promover estrategias en seguridad vial, por medio de la generación de acciones corresponsables y de autorregulación entre los centros de formación del SENA de la regional Bogotá, en conjunto con la Secretaria Distrital de Movilidad; mejorando así la movilidad y seguridad vial de todos los actores viales que hacen parte del SENA.(peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas, conductores)	BOGOTÁ Todas las Localidades	5 de octubre - 2015
6	PACTO AMÉRICAS. <i>Objetivo:</i> En el cual, a	PUENTE ARANDA	4 de Diciembre - 2015



No.	Actividad de participación	UPZ donde se realizó	Fecha de realización
	través de la generación de sinergia entre diferentes organizaciones, públicas, privadas y de la sociedad civil, se busca generar acciones de corresponsabilidad que permitan convertir la zona de Outlets de las Américas, en un modelo de referencia de cultura para la movilidad, mejorando las condiciones de seguridad y movilidad de peatones, ciclistas, pasajeros y conductores del sector, en procura de la prevención de accidentalidad, la promoción de comportamientos ejemplares en la vía y disminución de fenómenos de congestión vehicular.		

7.2. Estrategias de Participación - Campañas pedagógicas en seguridad vial

Durante la vigencia 2015 se diseñaron siete (7) campañas pedagógicas con énfasis en los actores vulnerables en la vía.

No.	Actividad de participación	UPZ donde se realizó	Fecha de realización
1	CAMPAÑA TODOS SOMOS 1+	BOGOTÁ Todas las Localidades	Febrero - 2015
2	CAMPAÑA SENSIBILIZACIÓN Y SOCIALIZACIÓN MEDIDAS DE GESTIÓN DE TRÁFICO UPZ CHICO-EL LAGO	Localidad CHAPINERO	Marzo - 2015
3	CAMPAÑA POR EL AIRE LIMPIO	BOGOTÁ Todas las Localidades	Abril - 2015
4	CAMPAÑA PASOS SEGUROS Y RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO PARQUE 93	Localidad USAQUEN	Junio – 2015
5	CAMPAÑA EN VÍA "CUIDA TUS MOMENTOS	BOGOTÁ Todas las Localidades	Julio - 2015
6	CAMPAÑA ALCOHOLEMIA: PLANEA TU REGRESO A CASA (CARPA-BAR)	BOGOTÁ Todas las Localidades	Julio - 2015
7	CAMPAÑA PASOS SEGUROS Y RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO PACTO ZONA G	Localidad CHAPINERO	Octubre - 2015

Adicionalmente, se ejecutaron 659 campañas en vía, las cuales se ejecutaron con énfasis en los siguientes actores viales:

ACTOR VIAL	Año 2015
CICLISTAS	106
CONDUCTORES	21
MOTOCICLISTA	55
PEATON	187
PEATON ESCOLAR	4
TODOS LOS ACTORES VIALES	286
TOTAL ACTIVIDADES DE CAMPAÑA EN VÍA	659



7.3. Formar docentes de colegios en seguridad vial escolar.

En el año 2015 a través de un Contrato Interadministrativo celebrado con la Universidad de Cundinamarca se realizó el Seminario de Formación a docentes en Seguridad Vial, donde durante de 24 horas de formación se busca que los docentes comprendan como se realiza la transversalización de la educación vial en el currículo, basándose en el documento del Ministerio de Educación, “Saber moverse”. Durante 2015 se formaron 506 docentes y se diseñó la cartilla “Educación vial con énfasis en Seguridad vial” como guía orientadora para docentes.

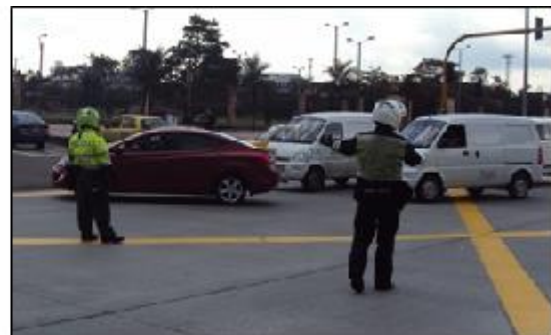
7.4. Programas Marco de la Enseñanza en Seguridad Vial

En la vigencia 2015 el equipo de pedagogía de la Entidad, realizo intervenciones de orientación para el diseño e implementación de Programas Marco de la enseñanza en seguridad vial, en 50 instituciones educativas públicas y privadas de la ciudad.

7.5. Intervención en vía

ESTRATEGIA LÚDICO – TEATRAL. Para el periodo 2015 a través de la estrategia lúdico-teatral en vía, se lograron generar actividades en espacios de alta afluencia, impactando primordialmente a los actores vulnerables como son los peatones, seguido de los pasajeros, ciclistas y desarrollando acciones con motociclistas y conductores de vehículo.

PLANES EXODO Y RETORNO 2015: Teniendo en cuenta el comportamiento de salida de vehículos en planes éxodo en las diferentes temporadas de descanso (feriados, semana santa, fiesta de fin de año), se realiza actividades en los principales corredores de acceso y salida de la ciudad (Autopista sur, Calle 80, Autopista Norte, Calle 13 y Usme).con material y personal del grupo GUÍA, estrategias que consisten en utilizar elementos de señalización temporal, que apoyará las medidas de gestión y de regulación planteadas.



ELIMINACIÓN REVERSIBLE CARRERA SÉPTIMA: La medida de eliminación del reversible sobre el corredor del Cr 7º, dispuesto por más 30 años en la ciudad de Bogotá, se dio inicio el día 06 de Enero del 2015.

Dada la implicación del cambio conductual de los actores viales; el grupo operativo de la Secretaria Distrital de Movilidad implementó medidas de mitigación, en pro de evitar siniestros acusa de la ejecución de la medida.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Las acciones operativas son llevadas a cabo de manera permanente desde las 15:00 hasta las 20:00, dichas actividades son:

- Implementación de materia logístico: maletines de contención –conos
- Acciones de información sobre el corredor con material físico
- Presencia institucional en labor conjunta con la Policía de Tránsito
- Ejecución de acciones de gestión de tránsito en vía.

IMPLEMENTACIÓN DE CARRILES PREFERENCIALES: La implementación del carril preferencial en la carrera séptima, primera etapa desde la calle 32 hasta la calle 100. Segunda etapa desde la calle 100 a la 134, calle 72, avenida las Américas y Carrera 15, busca mejorar el desplazamiento y velocidad del Sistema Integrado de Transporte Publico - SITP.

Dada la implicación del cambio conductual de los actores viales; el grupo operativo de la Secretaria Distrital de Movilidad se implementó medidas de mitigación, en pro de evitar siniestros a causa de la ejecución de la medida.

Las acciones operativas llevadas a cabo son:

- Implementación de material logístico: conos
- Acciones de información sobre el corredor con material Informativo
- Presencia institucional en labor conjunta con la Policía de Tránsito



Rutas Seguras: El Programa “Rutas Seguras” que desarrolla la DCV de la SDM, surge como un plan de choque para minimizar la creciente inseguridad en Ciclorutas y bicarriles de la ciudad. Consta en la intervención de una ruta determinada en puntos críticos durante las horas pico (06:00 A 08:00 am y de 04:30 A 06:30 pm) y con la implementación de monitoreos permanentes en horas valle, en acción conjunta del personal de GUIAS EN BICICLETA de la SDM y la Policía Nacional, brindando a su vez información sobre el buen uso que se debe dar a la infraestructura dispuesta, mejorando la percepción de seguridad para los ciclo-usuarios.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Onda Bici –Ruta Segura Centro: Inicia desde la Calle 63 con Carrera 112 en la Localidad de Engativá, utilizando las ciclorruta de la Calle 63 al oriente, Av. Boyacá al sur, Calle 26 al oriente hasta la Carrera 7 y finalizando en la estación Museo del Oro en el centro de la ciudad. El recorrido mide 14 kilómetros.

Onda Bici – Ruta Segura Sur: Inicia en el Portal de las Américas, toma la Av. Ciudad de Cali al norte hasta la ciclorruta el Tintal hacia el occidente para después tomar al norte por la ciclorruta de la alameda el Porvenir al norte y finalizar en la Zona Franca , Av. Centenario x Carrera 104. con un total de 5.9 kilómetros.

Onda Bici – Ruta Segura Norte: Sobre la ciclorruta de la Avenida Carrera 19 que inicia en la calle 95 y finaliza en calle 161. Esta se apoya en sus intersección principales (Calle 100, Calle 116, Calle 127, Calle 147) total de ruta de 6.5 kilómetros.

APOYO DIA SIN CARRO Y SIN MOTOS: Promover el uso adecuado y seguro de los medios de transporte no motorizados, del Sistema Integrado de Transporte Publico y el uso racional del vehículo particular.





8. Divulgación de los Planes maestros a la sociedad

Por medio 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 53.006 ciudadanos a través de talleres, jornadas lúdicas pedagógicas y conversatorios entre otros.

LOCALIDAD	META	PERSONAS CAPACITADAS	% CUMPLIMIENTO
Usaquén	2.700	3.527	131%
Chapinero	1.690	1.720	102%
Santafé	1.360	1.512	111%
San Cristóbal	2.000	2.068	103%
Usme	1.800	2.138	119%
Tunjuelito	1.950	3.097	159%
Bosa	2.930	4.615	158%
Kennedy	2.700	5.605	208%
Fontibón	2.700	3.961	147%
Engativá	2.700	3.792	140%
Suba	2.700	2.884	107%
Barrios Unidos	1.600	1.704	107%
Teusaquillo	1.600	1.924	120%
Mártires	1.600	2.391	149%
Antonio Nariño	1.690	1.813	107%
Puente Aranda	1.690	2.122	126%
Candelaria	900	1.087	121%
Rafael Uribe	2.700	3.380	125%
Ciudad Bolívar	2.700	3.448	128%
Sumapaz	290	218	75%
TOTAL	40.000	53.006	133%

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



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
Infraestructura Vial - Construir el 56% de la red férrea (44,1 m.)	Realizar 100% el seguimiento a las actividades del Proyecto Metro Ligero asignadas a la entidad - SDM	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura Vial – Construir 7 Km. de la red de líneas de cable aéreo	Realizar 100% el Estudio de factibilidad para el Cable del sector Portal El Tunal-Mirador Paraíso y Portal 20 de Julio Moralba.	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura Vial - Integrar el SITP con la Red Troncal	Estructurar y adjudicar el 100% de los equipamientos de los SITP	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura Vial - Integrar el SITP con la Red Troncal	Implementar 100% la estrategia de terceros afectados del SITP	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura Vial - Integrar el SITP con la Red Troncal	Diseñar y promover 100% Alternativas Accesibilidad en el marco del SITP	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura Vial - Integrar el SITP con la Red Troncal	Atender 100% conceptos y requerimientos para la gestión implementación del SITP	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento Logístico - 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)	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	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos - Implementación de zonas de estacionamiento en vía	Implementar 100% las Zonas de estacionamiento en vía	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte No Motorizado - Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP	Implementar 100% el Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP implementado	339 Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Logística de Movilidad - Fortalecer la interacción entre la Secretaría de Movilidad y la ciudadanía mediante los proyectos asociados a tecnología y/o producción de información.	Formular y ejecutar 1 Plan Estratégico de Tecnología de Información y Comunicaciones Sectorial (PETIC)	967 Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad - Fortalecer la interacción entre la Secretaría de Movilidad y la ciudadanía mediante los proyectos asociados a tecnología y/o producción de información.	Integrar 2,15 Entidades del sector del Sistema Integrado de Información	967 Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad - Incorporar, en cada uno de los proyectos presentados, el uso de programas libres dentro de la estructura de desarrollo de los mismos.	Desarrollar 1,30 Proyectos con componente TIC	967 Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad - 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	Implementar 60,93% El canal de comunicaciones interactivo entre la SDM y la comunidad	967 Tecnologías de información y comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Plan de Seguridad Vial - Reducir el Índice de mortalidad por accidentes de tránsito a 2.8	Reducir a 2,8 la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
Plan de Seguridad Vial - Reducir el Índice de morbilidad (hospitalizados más valorados) a 77.9	Reducir a 77,90 la tasa de morbilidad por cada 10.000 vehículos (heridos hospitalizados más valorados)	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
Plan de Seguridad Vial - Reducir el Índice de morbilidad (hospitalizados) a 13.6	Reducir a 13,6 heridos hospitalizados el indice de morbilidad por cada 10.000 vehículos	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
Plan de Seguridad Vial - 25 Pactos sobre problemas claves de movilidad que sean abordados con los diferentes componentes de intervención	Diseñar 25 pactos de la movilidad con diversos actores institucionales y sociales	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
Plan de Seguridad Vial - 160 procesos de intervención comunitaria	Implementar y hacer seguimiento a 160 procesos con intervención comunitaria.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Instalar 120 intersecciones semaforizadas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Demarcar 2,500 Km/Carril de vías	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Demarcar 19.500 zonas con dispositivos de control de velocidad	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Instalar 36.000 señales verticales de pedestal	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Mantener 210.000 señales verticales de pedestal	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Mantener 1.300 señales elevadas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y	Complementar 179 intersecciones semaforizadas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
de pasos peatonales seguros)		
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Realizar el 30 por ciento de modernización del sistema semafórico	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Realizar 100 por ciento de la toma de información de volúmenes de tráfico	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial - Modernización del 90% del Sistema de tráfico (incluye dispositivos semafóricos y señalización vehicular y de pasos peatonales seguros)	Implementar el 100% de la Fase 1 del Sistema Inteligente de Tráfico SIT -	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos SEGPLAN – Secretaría Distrital de Planeación 2015

Base de datos grupo técnico Plan Maestro

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