



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

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



**Secretaría Distrital de Movilidad  
Vigencia 2016**

## Tabla de Contenido

1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados.....	4
2. Inversiones proyectadas para la siguiente vigencia y recursos disponibles .....	4
3. Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2016, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia. ....	5
3.1. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas. ....	8
4. Impacto social generados a través de los diferentes proyectos ejecutados y en cumplimiento de las normas contenidas en el referido plan, que le impone obligaciones a los particulares; esta información debe estar discriminada por sexo, nivel socio – económico, uso y localidad. ....	34
4.1. Resumen ejecutivo de las acciones implementadas durante la vigencia fiscal 2016, en términos de eficacia, efectividad y eficiencia. ....	36
5. Dificultades que se han presentado en la ejecución de los planes maestros y estrategias que se han implementado para superarlas. ....	38
6. Impacto ambiental generado por la adopción de cada plan maestro especificando los impactos ambientales, así como la protección a la Estructura Ecológica Principal generados en los planes maestros respectivos. ....	38
7. Participación de las diferentes comunidades en la puesta en marcha de los Planes Maestros y Divulgación del Plan Maestro de Movilidad .....	41
8. Divulgación de los planes maestros a la sociedad. ....	44
9. Cuantificación de predios afectados por regularizaciones e implementaciones en cada Plan Maestro. ....	44
10. Articular cada Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión.....	45
11. Base de datos grupo técnico Plan Maestro.....	50



## Índice de Tablas

Tabla 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2016 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro .	4
Tabla 2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2016 y recursos disponibles 2017, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro.....	4
Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2016, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.....	5
Tabla 4. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.....	9
Tabla 5. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas. ....	17
Tabla 6. Proyecciones de población de Bogotá 2016-2020. ....	35
Tabla 7. Total de viajes diarios en 2015. ....	36
Tabla 8. Reducciones de emisiones por la mejora en operación nocturna. ....	40
Tabla 9. Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión. ....	45
Tabla 10. Grupo técnico Plan Maestro . ....	50



## 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados

Tabla 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2016 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro

No.	Nombre del Proyecto	Recursos asignados 2016 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2016 (En Precios Constantes)
339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	46.404.736.823	44.890.179.452
967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	6.758.000.000	6.701.686.699
1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial	4.814.922.170	4.814.922.170
7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	6.743.547.996	6.743.547.996
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito	41.041.237.357	41.041.237.357
1004	Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial	22.165.203.357	21.179.057.441
1032	Gestión y control de tránsito y transporte	65.027.535.357	63.591.879.328
1044	Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes	35.760.946.595	20.413.006.746
1183	Articulación regional y planeación integral del transporte	950.222.449	923.658.849

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2016

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

Tabla 2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2016 y recursos disponibles 2017, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro

No.	Nombre del Proyecto	Recursos proyectados 2016 (En Precios Constantes)	Recursos disponibles 2016 (En Precios Constantes)
339	Implementación del plan Maestro de Movilidad para Bogotá	46.404.736.823	46.404.736.823
967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	6.758.000.000	6.758.000.000
1165	Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial	4.814.922.170	4.814.922.170
7253	Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	6.743.547.996	6.743.547.996
7254	Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito	41.041.237.357	41.041.237.357
1004	Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial	22.165.203.357	22.165.203.357
1032	Gestión y control de tránsito y transporte	65.027.535.357	65.027.535.357
1044	Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes	35.760.946.595	35.760.946.595
1183	Articulación regional y planeación integral del transporte	950.222.449	923.658.849

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2016



### 3. Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2016, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2016, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
<b>Logística de Movilidad</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.967-1S Formular y ejecutar 0,3 del Plan Estratégico de Tecnología de Información y Comunicaciones Sectorial (PETIC)	0,3	enero - mayo
P.967-1S Integrar 0,2 de las Entidades del sector del Sistema Integrado de Información	0,2	enero - mayo
P.967-1S Integrar 10% de la 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.	10%	enero - mayo
P.967-1S Desarrollar 0,30 de los proyectos con componente TIC	0,3	enero - mayo
P.967-1S Liderar 20% de 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	20%	enero - mayo
P.967-1S Liderar 20% de la provisión, administración, soporte y actualización de los sistemas de información de la entidad	20%	enero - mayo
P.967-1S Implementar 10% el canal de comunicaciones interactivo entre la SDM y la comunidad	10%	enero - mayo
P.967-1S Promover 20% de 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).	20%	enero - mayo
P.967-1S Implementar y desarrollar 0,2 de la Estrategia de Redes Sociales Virtuales a través de la cual se difunda información en tiempo real relacionada con movilidad.	0,2	enero - mayo
P.967-2S Estructurar e implementar 0,1 de la dependencia de tecnología y sistemas de la información y las comunicaciones.	0,1	junio - diciembre
P.967-2S Gestionar y mantener el 5% de los canales de comunicación interactivos a cargo de la OIS que dispongan información de movilidad a la ciudadanía	5%	junio - diciembre
P.967-2S Desarrollar y fortalecer el 10% de los sistemas de información misionales y estratégicos a cargo de la OIS para que sean utilizados como habilitadores en el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales.	10%	junio - diciembre
P.967-2S Modernizar el 5% de los sistemas de información administrativos de la SDM para soportar la operación interna administrativa y de gestión de la entidad.	5%	junio - diciembre
P.967-2S Modernizar el 5% de la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación de los servicios institucionales	5%	junio - diciembre
P.7253-1S Implementar y hacer seguimiento a 10 procesos con intervención comunitaria.	10	enero - mayo
P.7253-1S Formular y monitorear 10 Planes de Gestión local en fortalecimiento a la gobernabilidad local.	9	enero - mayo
P.7253-1S Realizar 20 Audiencias públicas para la rendición de cuentas en las diferentes localidades.	20	enero - mayo
P.7253-1S Realizar 57 encuentros con las comunidades de las localidades del Distrito.	58	enero - mayo
P.7253-1S Informar y capacitar a 73.150 ciudadanos en normas de tránsito y responsabilidad social, previniendo los accidentes de tránsito y promocionando los actos seguros en la vía.	129.605	enero - mayo



Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.7253-1S Atender y orientar a 580.486 ciudadanos en los diferentes puntos de Contactos y canales de comunicación que tiene la Entidad	1.232.204	enero - mayo
P.7254-1S Mantener en 99 por ciento la operación del sistema semafórico	99,64%	enero - mayo
P.7254-1S Instalar 13 intersecciones semaforizadas	13	enero - mayo
P.7254-1S Demarcar 496 Km/Carril de vías	596,73	enero - mayo
P.7254-1S Demarcar 2.664 zonas con dispositivos de control de velocidad	4.447	enero - mayo
P.7254-1S Instalar 5.710 señales verticales de pedestal	10.701	enero - mayo
P.7254-1S Mantener 17.079 señales verticales de pedestal	37.231	enero - mayo
P.7254-1S Mantener 386 señales elevadas	218	enero - mayo
P.7254-1S Realizar el 90 por ciento de conceptos de transporte público	97,97%	enero - mayo
P.7254-1S Realizar el 95 por ciento de las auditorías a empresas de transporte público	112,50%	enero - mayo
P.7254-1S Complementar 34 intersecciones semaforizadas	45	enero - mayo
P.7254-1S Realizar 180 diagnósticos en instituciones educativas	180	enero - mayo
P.7254-1S Realizar 100 por ciento de la toma de información de volúmenes de tráfico	100%	enero - mayo
<b>Componente Ambiental</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.339-1S Realizar el 46,55% de los estudios para formular los distritos verdes.	27%	enero - mayo
P.339-2S Realizar el 10% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de movilidad menos contaminante.	9,80%	junio - diciembre
<b>Plan de Ordenamiento Logístico</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.339-1S Realizar y promover el 4,21% 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	1,20%	enero - mayo
P.1183-2S Implementar 10% de la estrategia para el mejoramiento del transporte de carga	9,50%	junio - diciembre
P.1183-2S Realizar el 12,5% de estrategia para el mejoramiento del transporte regional	12,50%	junio - diciembre
P.1183-2S Desarrollar el 10% de los estudios del sector para el transporte urbano y regional.	10,00%	junio - diciembre
<b>Plan de Seguridad Vial</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.1165-1S Reducir a 2,8 la tasa mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	1,06	enero - mayo
P.1165-1S Reducir a 77,90 la tasa de morbilidad por cada 10.000 vehículos (heridos hospitalizados más valorados)	26,24	enero - mayo
P.1165-1S Diseñar 3 campañas en seguridad vial (intervención en vía)	3	enero - mayo
P.1165-1S Formar 169 docentes en seguridad vial	169	enero - mayo
P.1165-1S Revisar 100% planes de manejo de tránsito	100%	enero - mayo
P.1165-1S Reducir a 13,6 heridos hospitalizados el índice de morbilidad por cada 10.000 vehículos	2,28	enero - mayo
P.1165-1S Implementar 20 programas marco de enseñanza en seguridad vial	20	enero - mayo
P.1165-1S Revisar el 90% de los estudios de tránsito	100%	enero - mayo
P.1165-1S Diseñar 2 pactos de la movilidad con diversos actores institucionales y sociales	2	enero - mayo
P.1004-2S Realizar 7 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado).	7	junio - diciembre
P.1004-2S Formar 60.000 personas en temas de seguridad vial	55.381	junio - diciembre
P.1004-2S Realizar 1 campañas macro de seguridad vial	1	junio - diciembre



Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.1004-2S Atender el 100% de los Estudios Técnicos (estudios de Tránsito - Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad )	90%	junio - diciembre
P.1004-2S Actualizar el 80% del Plan Distrital de Seguridad Vial	80%	junio - diciembre
P.1004-2S Elaborar el 70% del Plan Distrital de Seguridad Vial para motociclistas	70%	junio - diciembre
P.1004-2S Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento de la seguridad vial del transporte público en convenio con Transmilenio	100%	junio - diciembre
P.7253-1S Realizar 133 jornadas de intervención del grupo GUÍA en dinámicas de movilidad.	262	enero - mayo
P.7253-1S Mantener en 80 por ciento el nivel de satisfacción de los actores viales frente al servicio prestado en la intervención del Grupo GUÍA.	94,72%	enero - mayo
P.7253-1S Informar a 134.690 actores de la vía en comportamientos adecuados de movilidad y en cumplimiento de normas de tránsito a través de las intervenciones en vía del Grupo GUÍA	108.757	enero - mayo
P.7253-1S Realizar 756 acciones de intervención, tendientes a la promoción y persuasión frente a la importancia del uso seguro y adecuado de la bicicleta.	565	enero - mayo
P.7254-1S Realizar seguimiento a 40 por ciento de los Planes de Manejo de Trafico aprobados	58,40%	enero - mayo
P.7254-1S Visitar 50 porciento PMT recibidos en etapa de pre aprobación	68,62%	enero - mayo
P.7254-1S Revisar 2.791 vehículos del programa "Ruta Pila"	3.759	enero - mayo
P.1032-2S Realizar 66 visitas administrativas y de seguimiento a empresas prestadoras del servicio público de transporte	59	junio - diciembre
P.1032-2S Realizar la verificación de 3.670 vehículos de transporte especial escolar	3.670	junio - diciembre
P.1032-2S Realizar seguimiento al 90 por ciento de los PMT'S de alto impacto	93,70%	junio - diciembre
P.1032-2S Realizar 500 jornadas de gestión en vía	497	junio - diciembre
P.1032-2S Soportar el 100% de la gestión y control de tránsito y transporte	100%	junio - diciembre
Transporte Público		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.339-1S Implementar 22,4% la estrategia de terceros afectados del SITP	15,60%	enero - mayo
P.339-1S Diseñar y promover 20,9% Alternativas Accesibilidad en el marco del SITP	19,15%	enero - mayo
P.339-1S Atender 100% conceptos y requerimientos para la gestión implementación del SITP	100%	enero - mayo
P.339-1S 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%	enero - mayo
P.339-1S Realizar la contratación y recibir el 60% de los productos asociados con los análisis financieros, técnicos, legales y de mercado requeridos en el desarrollo e implementación de Asociaciones Público Privadas - APP.	55%	enero - mayo
P.339-2S Realizar el 12,5% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	12,5%	junio - diciembre
P.339-2S Realizar el 10% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible	10%	junio - diciembre
P.339-2S Mantener actualizado el 12,5% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.	12%	junio - diciembre
P.339-2S Implementar el 10% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi	10%	junio - diciembre
P.339-2S Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento del Transporte Público en convenio con Transmilenio	100%	junio - diciembre
P.1032-2S Mantener en operación el 99 por ciento del sistema semaforico	99,83%	junio - diciembre
P.1032-2S Semaforizar 21 intersecciones nuevas	21	junio - diciembre
P.1032-2S Complementar 36 intersecciones semaforizadas existentes	36	junio - diciembre
P.1032-2S Realizar el 5% de las actividades para la segunda fase del Sistema Inteligente de Transporte - SIT	5%	junio - diciembre



Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.1032-2S Realizar el 1% de las actividades para la segunda fase de Semáforos Inteligentes.	1%	junio - diciembre
P.1032-2S Realizar el 1% de las actividades para la primera fase de Detección Electrónica DEI	1%	junio - diciembre
<b>Transporte No Motorizado</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.339-1S Diseñar 4,55% la optimización de la red de CicloRutas	3,37%	enero - mayo
P.339-2S Implementar el 20% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta	16%	junio - diciembre
P.339-2S Implementar el 12,5% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie	9,50%	junio - diciembre
<b>Plan de Ordenamiento de Estacionamientos</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.339-1S Implementar 1,04% de las Zonas de estacionamiento en vía	1,04%	enero - mayo
P.339-1S Realizar 100% los estudios técnicos, financieros económicos y sociales para la implementación de medidas de gestión de la demanda de tránsito en BOGOTÁ D.C.	11,80%	enero - mayo
P.339-2S Diseñar el 25% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte	21%	junio - diciembre
P.339-2S Desarrollar el 10% de las actividades del Plan estadístico Sectorial y los estudios del sector	10%	junio - diciembre
<b>Infraestructura Vial</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.1032-2S Demarcar 104,25 Kilómetros carril de vías	104,25	junio - diciembre
P.1032-2S Instalar 2.414 señales verticales de pedestal	2.414	junio - diciembre
P.1032-2S Demarcar 1.355 zonas con dispositivos de control de velocidad	1.355	junio - diciembre
<b>Componente Institucional</b>		
Meta fijada para la vigencia 2016	Meta cumplida vigencia 2016	Cronograma
P.967-2S Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión Seguridad de la Información.	100%	junio - diciembre
P.1044-2S Alcanzar en un 80 por ciento los niveles de satisfacción de los ciudadanos y partes interesadas con los servicios prestados por la entidad	89,14%	junio - diciembre
P.1044-2S Realizar en el 10% la racionalización de ocho trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	10%	junio - diciembre
P.1044-2S Realizar en el 10% la virtualización de dos servicios/trámites de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	10%	junio - diciembre
P.1044-2S Realizar en el 10% la desconcentración de dos trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	10%	junio - diciembre
P.1044-2S Implementar 0,5 planes institucionales de participación ciudadana PIP	0,5	junio - diciembre
P.1044-2S Gestionar el 20% de la adquisición del predio para patios de vehículos inmovilizados	18%	junio - diciembre

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos SEGPLAN – Secretaría Distrital de Planeación 2016

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

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, y también evaluar los procesos administrativos, redireccionar la distribución de excedentes y establecer los beneficios de la actividad realizada de manera comparativa.

A continuación, se establecen los indicadores del Plan Maestro de Movilidad, con corte a diciembre de 2016, 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.

**Tabla 4. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.**

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

RESULTADO HISTÓRICO	IPK TPC	I1
2002	1,5	-0,1
2003	1,45	-0,1
2004	1,39	-0,1
2005	1,36	-0,2
2006	1,61	0,0
2007	1,61	0,0
2008	1,61	0,0
2009	1,61	0,0
2010	1,61	0,0
2011	1,68	0,1
2012	2,1	0,4
2013	2,1	0,4
2014	1,8	0,2
2015	2,03	0,3
2016	2,00	0,3

**OBSERVACIONES**

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

**PERIODICIDAD:**

ANUAL

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



RESULTADO HISTÓRICO	EDAD PROMEDIO DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	I2
2004	13,02	0,00
2005	12,49	0,00
2006	12,7	0,00
2007	13,01	0,00
2008	10,32	0,42
2009	9,79	0,55
2010	10,43	0,39
2011	9,82	0,55
2012	9,61	0,60
2013	10,49	0,38
2014	8,29	0,93
2015	13,23	0,00
2016	12,2	0,00

**OBSERVACIONES**

Fuente: RTO-SIM. Corte: 31 de diciembre de cada año. Cálculos: DESS-SDM. Nota: Vehículos de TPC y TM con TO vigente.  
SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) Registro Distrital Automotor y Registro de Tarjetas de Operación.

**PERIODICIDAD:**

ANUAL

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

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



#### OBSERVACIONES

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

**PERIODICIDAD:**

Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	MALLA VIAL DE LA CIUDAD			I4 PONDERADO
	MV ARTERIAL	MV INTERM	MV LOCAL	I4 PONDERADO
2004	0,4861	0,0000	-0,1250	0,09106
2005	0,3889	0,0000	0,0000	0,07279
2006	0,4861	0,0000	0,0000	0,09149
2007	0,5139	0,0000	0,0583	0,12798
2008	0,5244	0,1184	-0,0809	0,13222
2009	0,5649	0,1475	-0,0500	0,14850
2010	0,5487	0,1338	-0,0318	0,14360
2011	0,5969	0,0480	-0,1890	0,11644
2012	0,5526	0,3864	-0,1407	0,19671
2013	0,5875	0,3653	0,0000	0,21790
2014*	0,6128	0,4111	0,0000	0,21356
2015	0,6528	0,4583	0,0000	0,23268
2016	0,6528	0,4722	0,0000	0,23607

#### OBSERVACIONES

2014\* Con corte a Junio

**PERIODICIDAD:**

Anual

**5. Índice de Accidentalidad:** Otra forma de visualizar las condiciones de seguridad es mediante el análisis estadístico de las cifras y la presentación gráfica de sus resultados. Un indicador importante es el número de accidentes por cada 100000 mil habitantes.

RESULTADO HISTÓRICO	Nº Accidentes / 100000 Hab	I5
2003	596,84	-
2004	638,34	-
2005	523,88	0,22
2006	511,22	0,26
2007	531,33	0,19
2008	505,81	0,28
2009	434,76	



		0,53
2010	450,75	0,47
2011	456,83	0,45
2012	469,69	0,41
2013	447,28	0,48
2014	432,94	0,53
2015	397,66	0,66
2016	437,73	0,52

**OBSERVACIONES**

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

**PERIODICIDAD:**

Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio de Viajes (km)	I6
2005	9,01	0,0
2012	15,71	0,0
2016	17,8	0,0

**OBSERVACIONES**

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015. Datos reportados en el documento de Indicadores de EM\_2015 versión Noviembre de 2016. Se modifica de acuerdo a los ajustes por revisión del producto de la consultoría.

**PERIODICIDAD:**

Quinquenal

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

RESULTADO HISTÓRICO	VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS km/hr	I7
2002	30,73	0,33
2003	32,12	0,33
2004	32,16	0,33
2005	32,29	0,33
2006	29,55	0,33



2007	30,57	0,33
2008	30,63	0,33
2009	25,34	0,33
2010	23,45	0,00
2011	23,00	0,00
2012	23,70	0,00
2013	26,42	0,33
2014	26,99	0,33
2015	23,40	0,00
2016	21,82	0,00

**OBSERVACIONES**

Datos obtenidos a través de la Consultoría de Toma de Información de la entidad de la Dirección de Control y Vigilancia de la SDM. Se calcula con las velocidades del particular, individual y del TPC y con el parque automotor de cada período evaluado. Se realiza corrección de datos dada la revisión final del contrato de consultoría 1212-2015. SPS-DTI

**PERIODICIDAD:**

Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	% EJEC ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO	I8
<p><b>Estrategias</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Diseñar una política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional.</li> <li>Implementar áreas para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana centro -occidental de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial previsto en el POT para las zonas de Engativá, Puente Aranda, Fontibón, Tunjuelito, Kennedy, Ciudad Bolívar y Bosa; los usos industriales actualmente ubicados en las localidades de Suba, Barrios Unidos y Rafael Uribe, serán relocalizados en el corto plazo en las zonas industriales atrás citadas.</li> <li>Racionalizar el tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.</li> <li>Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos (CLBR).</li> <li>Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.</li> <li>Organizar la zona industrial interna en centros de actividades logísticas internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de centros de actividad logísticos externos, situados en Municipios colindantes seleccionados</li> <li>Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.</li> <li>Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación</li> <li>Coadyuvar al mejor funcionamiento de las macrorrutas del transporte de recolección de residuos sólidos en el contexto de los objetivos del plan de ordenamiento logístico de la ciudad</li> <li>Controlar los pesos máximos por eje en los vehículos de carga.</li> <li>Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.</li> </ol>		



<b>% EJECUCIÓN DE ESTRATEGIAS DE ORDENAMIENTO LOGÍSTICO:</b>	54%
<b>OBSERVACIONES</b>	
<b>PERIODICIDAD:</b>	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
2016	ND	No calculado

**OBSERVACIONES**

Se calcula según las ventas para el sector transporte de ACPM, ACEM, Gasolina Extra y Corriente y Gas Natural Vehicular, GNV, reportadas por ECOPEPETROL, para los dos primeros, por la Secretaría Distrital de Hacienda para el caso de la gasolina y por la empresa Gas Natural ESP. Estas ventas en galones de gasolina y ACPM y los metros cúbicos de GNV son transformados a Giga Julios, unidad de energía, de acuerdo con los factores de conversión señalados en el documento del Plan Maestro de Movilidad-PMM (valores de la Tabla 18-18 ). De allí se calcula el porcentaje de energía consumida en GNV, del total de energía.

Los registros publicados en la página web de ECOPEPETROL cuentan con información a noviembre de 2007 y para los años 2006 y 2007 se consideran en barriles por lo cual se utiliza una equivalencia de 1 Bis = 42 Gls para convertirlos a galones.

Para el cálculo correspondiente al año 2008 sólo se cuenta con información para consumo de GNV y gasolina, suministrados por la empresa Gas Natural ESP y la Secretaría Distrital de Hacienda, respectivamente. Por lo cual aún no es posible reportar el indicador para este año.

NOTA: Con un consumo porcentual de GNV inferior al 3,30% del total de combustibles expresados en GJ el resultado del indicador es Cero (0). El indicador alcanzará su máximo valor 1,0 únicamente, cuando el consumo sea exclusivo de GNV 100%.

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

<b>PERIODICIDAD:</b>	Anual
----------------------	-------



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

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio Recorrida a pie (Km)	I10
2005	3,23	0,00
2012	1,09	0,00
2016	3,33	0,00

**OBSERVACIONES**

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
2016	10,63	1,00

**OBSERVACIONES**

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015. Datos reportados en el documento de Indicadores de EM\_2015 versión Noviembre de 2016 - Bogotá. Se modifica de acuerdo a los ajustes por revisión del producto de la consultoría.

**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
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
2016	0,925318904265016.	0,85

**OBSERVACIONES**



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

<b>PERIODICIDAD:</b>	Anual
----------------------	-------

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

RESULTADO HISTÓRICO	% Ejecución Agenda de Movilidad	I13
2008	56%	0%
2009	64%	64%
2010	68%	68%
2011	79%	79%
2012	82%	82%
2013	85%	85%
2014	85%	85%
2015	87%	87%
2016	89%	89%

**OBSERVACIONES**

**AVANCES**

Integración con el Centro de Gestión de Tráfico del SIT (incidencias en tiempo real, velocidades promedio en tramos con sensores y ubicación de cámaras de monitoreo)  
Mantenimiento, soporte y actualización de portal [www.simur.gov.co](http://www.simur.gov.co) y app SIMUR  
Publicación de set de datos abiertos y geográficos (Encuesta de Movilidad 2015 e información de PMTs, semáforos, puntos de recarga tu llave, parqueaderos e información para ciclistas).

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

RESULTADO HISTÓRICO	% de la Población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá	I14
2005	9,22%	0
2012	21,84%	-1
2016	15,39%	-1

**OBSERVACIONES**

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015. Datos reportados en el documento de Indicadores de EM\_2015 versión Noviembre de 2016 - Bogotá. Se modifica de acuerdo a los ajustes por revisión del producto de la consultoría.

<b>PERIODICIDAD:</b>	Quinquenal
----------------------	------------

**NOTA**





*"Debe anotarse, que para aquellos indicadores que requieran para su cálculo la encuesta de movilidad, dado que esta se realizará cada cinco (5) años, el valor del indicador se recalculará con esta periodicidad."*

**(Capítulo 18. Documento Soporte PMM – Enfoque por procesos.**

En la Tabla 5, se presenta la relación entre las políticas y proyectos desarrollados del PMM en la vigencia. A cada política se le asocia uno o varios de los proyectos, muchos de los cuales han sido abordados desde el inicio del PMM (2007). A su vez, cada política del PMM se relaciona con las estrategias que se han desarrollado de manera predominante para su cumplimiento.

**Tabla 5. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.**

Artículo	Cumplido	Observación
Artículo 11. De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudios de los corredores especializados de carga.</li> <li>Proyectos de intersecciones.</li> <li>Implementación de corredores para ciclorrutas.</li> </ul>	<p>La SDM, en aras de facilitar que se promueva la dinámica productiva de la ciudad y la región, establece como una necesidad, armonizar la logística urbana de mercancías con el entorno de la ciudad. De acuerdo con el estudio de matriz de carga 2015, el 50% de los viajes que se efectúan en la ciudad corresponden a viajes internos que utilizan en su mayoría vehículos de carga de baja capacidad atendiendo el proceso de distribución final de mercancías. Por esto se busca reducir las externalidades asociadas a la operación del transporte de carga, disminuyendo tiempos de viaje en corredores de importancia logística para la ciudad. (ver Artículo 35)</p> <p>La SDM adelanta acciones encaminadas a incrementar y mejorar las condiciones de la infraestructura para el ciclista, teniendo en cuenta que se trata de un medio de transporte ampliamente utilizado por los bogotanos. En este contexto, es importante potenciar su uso y contribución como factor de mejoramiento a la movilidad, al medio ambiente y a la salud pública, a través de proyectos de mejoramiento y ampliación de la infraestructura disponible, que mejoren la experiencia del ciclista, promoviendo ambientes atractivos, cómodos e interesantes donde la gente escoja montar en bicicleta, por encima de otros medios de transporte. El objetivo es posicionar este modo de transporte como un medio habitual, en vez de complementario. (ver Artículo 28).</p>
Artículo 21 De los proyectos en transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad del SITP.</li> <li>Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las</li> </ul>	<p>El Decreto Distrital 309 de 2009 adoptó el SITP, el cual tiene como objetivo fundamental estructurar el transporte público del Distrito como un sistema jerarquizado por corredores que garanticen la integración en cuanto a la operación, tarifas y recaudo, considerando la implementación de cinco tipos de servicios con una tipología de vehículos específicos para cada una de ellas, dependiendo de las demandas actuales y las características de la red, con una operación más eficiente del transporte, que permite reforzar la operación del Sistema Transmilenio. Actualmente se adelanta la fase 2 "Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)".</p> <p>La SDM, enmarcada en la implementación del SITP, ha desarrollado una serie de actividades en respuesta a los impactos sociales a la población que ha sido afectada por el proceso de implementación del sistema, como resultado de la migración hacia un nuevo esquema de prestación de servicios y productos.</p>



	<p>rutas del servicio flexible complementario .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo.</li> <li>• Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.</li> <li>• Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP.</li> <li>• Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.</li> </ul>	<p>Se considera que durante el cuatrienio de la etapa de cierre de la implementación del SITP se presentarán gran cantidad de personas que pueden requerir asesoría, capacitación, y atención para facilitar su inclusión en una nueva actividad económica. Las empresas operadoras del SITP que aún no han iniciado su operación tendrán las mayores necesidades de vincular a sus empresas el personal requerido para asumir la operación total del sistema.</p> <p>En ese sentido, y dado que la SDM debe adelantar acciones afirmativas de reconversión laboral, se diseñó un plan estratégico integral para la atención de la población afectada que busca garantizar la migración de estas personas hacia una nueva fuente de generación de ingresos, en concordancia con sus capacidades y sus proyectos de vida.</p> <p>Otros avances sobre el tema:</p> <p><u>Continuidad del esquema SITP provisional:</u> Autorización de la continuidad del permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del SITP, el cual tiene vigencia hasta el 14 de marzo de 2017. Hay 132 rutas provisionales autorizadas.</p> <p><u>Avance en el desmonte del TPC:</u> En total se han desmontado 377 rutas del TPC. Las rutas del TPC sin desmontar son la base del esquema de rutas provisionales del SITP, para garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte público.</p> <p><u>Implementación de carriles preferenciales para el Transporte Público:</u> Se implementó un carril preferencial en la CL 19, con mejoras de hasta 30% en el tiempo de viaje de los usuarios de transporte público. Para asegurar el cumplimiento de la medida se aumentaron los operativos de control.</p> <p><u>Conceptos sobre paraderos y oferta del SITP:</u> Para otras dependencias de la SDM y usuarios externos, se brindó información y apoyo técnico sobre ubicación, traslado o implementación de paraderos del SITP y sobre la oferta del transporte público.</p> <p><u>Actualización de tarifas del SITP:</u> Se adelantó el proceso de actualización tarifaria del SITP, tras evaluar y dar viabilidad a la propuesta de incremento de tarifas y eliminación de la hora valle. Se tramitó la solicitud para la modificación tarifaria contenida en el Decreto Distrital 046 de de 2016.</p>
<p>Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera</li> </ul>	<p><u>Reconocimiento y fomento de buenas prácticas:</u> Se desarrollaron actividades orientadas al reconocimiento de los conductores de taxi y la promoción de sus buenos comportamientos. Se seleccionaron 15 taxistas ejemplares,</p>



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

	<p>para vehículos tipo taxi.</p>	<p>escogidos por recibir la mayor votación de los usuarios en las aplicaciones móviles, a los cuales se les entregó un diploma y un kit con elementos para su trabajo.</p> <p>En diciembre, el mes del taxista, se organizaron alianzas para difundir en medios las historias de taxistas que, con buenos comportamientos, aportan a una mejor movilidad y un mejor servicio. Además, se entregaron 200 kits con elementos para los taxistas. Igualmente, se realizó un evento de cierre el 18 de diciembre para resaltar estos comportamientos y propender por las buenas relaciones en el gremio de taxistas.</p> <p><u>Capacitación:</u> La SDM y el Instituto Distrital de Turismo capacitaron en temas de seguridad vial, Bogotá turística y atractiva, relaciones humanas e inglés básico a 947 conductores de taxi, con una intensidad de ocho horas a cada uno. De igual manera, se empezó a gestionar un convenio con el SENA para obtener más de 2,600 cupos para capacitar conductores.</p> <p><u>Renovación del servicio mediante aplicaciones móviles:</u> Se hicieron mesas de trabajo con las empresas de taxi para buscar la mejor manera de implementar plataformas tecnológicas que permitan al usuario agendar y calificar el servicio de taxi, y facilitar el control del servicio por parte de la SDM.</p> <p><u>Condiciones laborales de los conductores:</u> Se hizo mayor control a la aplicación del Decreto 1047 de 2016, relacionado con la afiliación y pago de seguridad social por parte de los conductores de taxi.</p> <p><u>Medición de la calidad en la prestación del servicio:</u> Se enviaron mensualmente a las empresas indicadores sobre número de accidentes, número de comparendos, y número de quejas de los vehículos afiliados a la empresa.</p> <p><u>Zonas amarillas:</u> Se realizó una articulación con las empresas de taxi para la operación de cinco zonas amarillas para mejorar la seguridad de los usuarios, con personal en vía y acceso a la aplicación del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR) de la SDM, donde se encuentra la información del vehículo y del conductor.</p> <p><u>Actualización de la tarifa técnica del TPI en vehículos tipo taxi y cálculo del factor de seguridad vial (FSV)</u> En el documento denominado "Cálculo de la tarifa técnica para el servicio público de transporte individual para Bogotá D.C. 2016", se recomendó realizar el ajuste a la tarifa técnica para el servicio de TPI en vehículos tipo taxi, considerando que la tarifa técnica registra variación en relación con la tarifa actualmente vigente. Se modificaron los valores del banderazo o arranque, servicio por horas, tiempo de espera, carrera mínima y los recargos por</p>
--	----------------------------------	--



		<p>servicios especiales.</p> <p>También se adelantó el estudio de cómo la tarifa del TPI puede ser usada como mecanismo para modificar los comportamientos en vía de los conductores y reducir la siniestralidad vial. El estudio dimensionó los costos sociales de la siniestralidad vial, en los cuales están involucrados vehículos tipo taxi, determinando que para 2015 asciende a 0,064% del PIB. También se evaluaron experiencias internacionales de mecanismos de reconocimientos monetarios y no monetarios de reducción de la siniestralidad vial, encontrando que son un instrumento efectivo para modular los comportamientos de las personas en vía.</p> <p>El estudio concluyó que a la luz de la metodología para el cálculo de la tarifa descrita por la Resolución 4350 de 1998 expedida por el Ministerio de Transporte, el reconocimiento monetario propuesto en el estudio puede ser incluido en la tarifa de taxis a través de un recargo de \$500.</p> <p><u>Implementación y seguimiento al nivel de servicio de lujo en el servicio de TPI</u></p> <p>Entre 2015 y 2016, el gobierno nacional definió y reglamentó<sup>1</sup> un nuevo nivel de servicio bajo la denominación “de lujo” dentro del servicio de TPI. Según estas normas, las autoridades de transporte municipales deben determinar las condiciones como la tarifa piso del servicio de lujo y el cumplimiento del principio de acceso a nivel básico.</p> <p>Para cumplir esto, se llevó a cabo el proceso de contratación que tiene por objeto “Estructurar la estrategia para el seguimiento y la implementación de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en el nivel básico y de lujo en la ciudad de Bogotá, D.C. de acuerdo a lo establecido en el Decreto 2297 de 2015 y Decreto 1079 de 2015”.</p>
Artículo 25 Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen</li> </ul>	Se atendió el 100% de solicitudes de desintegración física de parque automotor, tanto de transporte público colectivo como individual.
Artículo 28 Proyectos transporte motorizado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de Redes peatonales</li> <li>• Optimización de la red de ciclorutas</li> </ul>	<p><u>Bicicleta – Optimización de la red de ciclorrutas:</u></p> <p><b>Intervenciones sistemáticas:</b> Se identificaron 142 puntos problemáticos en la red de ciclorrutas. Se diseñaron y viabilizaron 99 puntos para intervención. Se señalaron y demarcaron 52 de los puntos mencionados.</p> <p><b>Puntos prioritarios:</b> Se determinaron 37 puntos prioritarios a intervenir con el convenio 2016-1141 entre SDM e IDU.</p> <p><b>Intervenciones integrales:</b> Se identificaron 80 km de nuevos trazados de infraestructura potencial para ciclistas de bajo costo y alto impacto. Se adelantó un piloto en la Cra. 11 entre CL 100 y 116, y está en estudio para su implementación definitiva. Se estudia el tramo CL 8 S entre Cra. 50 y 27 y la CL 1 S entre Cra. 27 y 10,</p>

<sup>1</sup> Decreto Nacional 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016 de Ministerio de Transporte



		<p>como próximo piloto.</p> <p><b>Ciclorruta V Centenario:</b> El programa Cities Finance Facility dará asistencia técnica para el diseño de esta pista para bicicletas.</p> <p><b>Cicloparqueaderos:</b> Se creó la estrategia Sello de Calidad de Cicloparqueaderos para la asignación de sellos oro o plata a los parqueaderos públicos y privados que prestan los servicios de parqueo para bicicletas. El año cerró con 3,695 cupos de bicicleta certificados (1,999 cupos de uso público y 1,696 cupos de uso privado).</p> <p><b>Cicloparqueaderos sedes SDM:</b> Se realizó el diseño general de las zonas de parqueo en la Sede Calle 13 y en la Sede Paloquemao. Adicionalmente, se adjudicó la consultoría que tiene como objeto “Definir la red de cicloparqueaderos, su estructura financiera y un plan de priorización e implementación para mejorar las condiciones de intermodalidad y accesibilidad a los usuarios de la bicicleta en Bogotá D.C.”.</p> <p><u>Peatón</u></p> <p><b>Peatonalización Centro Histórico Usaquén:</b> El piloto de peatonalización del Centro Histórico de Usaquén se realizó entre el 15 y el 30 de diciembre e incluyó la restricción de circulación para vehículos motorizados en 1,390 m de vías alrededor del parque principal. Según encuestas de percepción, cerca del 80% de los encuestados está de acuerdo con la continuidad de la peatonalización.</p> <p><b>Semana de la Movilidad Sostenible – Peatón:</b> Se realizaron cierres temporales de cinco vías en diferentes puntos de la ciudad para permitir la circulación peatonal. Esto estuvo acompañado de actividades pedagógicas y lúdicas y de entrega de material para fomentar la caminata como medio de transporte.</p>
<p>Artículo 29 Iniciativas complementarias. (Transporte no motorizado)</p>		<p><u>Bicicleta – Promoción Plan Bici:</u> En el marco del Plan Bici se adelantaron estrategias e iniciativas de promoción como:</p> <p><b>Onda Bici Segura:</b> Se implementaron los siguientes corredores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Av. Ciudad de Cali - Alameda el Porvenir</li> <li>• CL 80 – CL 92</li> <li>• Canal de la Av. Torca</li> <li>• Av. Ciudad de Cali – Hospital de Suba</li> </ul> <p><b>Al Colegio en Bici:</b> Se programó el traspaso de la operación del programa a la SDM.</p> <p><b>¡Te Veo Bien!:</b> Inició la actividad en vía en noviembre de 2016 y se informaron más de 300 ciclistas por jornada.</p> <p><b>Conoce Tu Bici:</b> Se llevó a cabo del 8 al 11 de noviembre, con un impacto aproximado de 250 ciclistas informados en cada uno de los cuatro puntos dispuestos.</p> <p><b>Semana de la Bicicleta:</b> La SDM asumió el liderazgo de la planeación para la versión 2016, la cual se llevó a cabo entre el 6 y el 14 de noviembre de 2016.</p> <p><b>Taller de colectivos:</b> Se adelantaron reuniones con los colectivos durante todo el año para tratar temas relacionados con infraestructura, seguridad y la planeación de la IX Semana de la Bicicleta.</p> <p><b>Semilleros de la Bici:</b> Para la estructuración del programa se</p>



		<p>abordaron tres componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sede</li> <li>• Adquisición de elementos</li> <li>• Estructuración del programa</li> </ul>
<p>Artículo 35 De los proyectos de Ordenamiento Logístico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.</li> <li>• Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT.</li> <li>• Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.</li> <li>• Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Proyecto CL 13:</u> El proyecto piloto en la Calle 13 como corredor estratégico para la movilidad de la carga en la ciudad tiene por objeto la implementación de acciones a corto, mediano y largo plazo que permitan mejorar los parámetros de operación del corredor. Las acciones de corto plazo se enfocaron en la mejora de los dispositivos de regulación del tráfico y la modificación de los comportamientos de los usuarios que disminuyen la capacidad de la vía. Las acciones de mediano plazo corresponden a inversiones de bajo costo que mejoren el diseño geométrico en los tramos donde las condiciones de operación son críticas. Las acciones de largo plazo se enfocan a la reconstrucción de la vía utilizando la totalidad de la zona de reserva dispuesta para ello.</li> <li>• <u>Unidad de Coordinación Público-Privada para el Mejoramiento de la Logística Bogotá - Región:</u> En conjunto con los gremios de comerciantes e industriales y la academia se busca implementar programas que mejoren la productividad y competitividad de la ciudad. En este contexto se implementó el programa de cargue y descargue nocturno para utilizar de manera más eficiente la capacidad de la infraestructura vial de la ciudad, mediante el traslado de algunas de las operaciones de cargue y descargue a horario nocturno.</li> <li>• <u>Implementación de zonas de cargue y descargue en vía de la Zona G:</u> Se realizó una gestión social participativa para implementar zonas de cargue y descargue en vía en la zona gourmet. Se tuvo como objetivo la apropiación de la comunidad, comerciantes y residentes, de las zonas de cargue y descargue</li> <li>• Se adjudicó el proceso cuyo objeto es “estructurar técnica, económica, ambiental y legalmente medidas para la gestión y el control de la circulación, cargue y descargue, y estacionamiento de vehículos de mercancías, incluyendo el diseño, implementación, monitoreo y evaluación de la prueba piloto.” Este proceso permitirá estructurar buenas prácticas logísticas.</li> </ul> <p>Avances al respecto:</p> <p><u>Proyecto Calle 13:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se implementó la señalización y demarcación de los paraderos sabaneros</li> <li>• Se capacitó a conductores de las empresas de transporte sabanero</li> <li>• Se diseñó la estrategia de comunicación "Yo Paro en el Paradero"</li> <li>• Se canalizaron las conectantes de la CL 13 con Av. Ciudad de Cali</li> <li>• Se eliminó el intercambiador de la calzada sur en el tramo de la Cra. 68 a la 65</li> <li>• El IDU finalizó la reparación del Puente de la Av. CL 13 sobre</li> </ul>



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

		<p>Av. Boyacá</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El IDU reinició la adecuación de las intersecciones de la CL 123 y de la CL 119 (ye occidental de Fontibón).</li> </ul> <p><u>Unidad de Coordinación Público-Privada para el Mejoramiento de la Logística Bogotá-Región:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cargue y descargue nocturno: Se finalizó la prueba piloto y se lanzó el programa con la participación inicial de dos grandes superficies.</li> </ul> <p><u>Implementación de zonas de cargue y descargue en vía de la Zona G:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se adelantó la propuesta técnica y se realizó una mesa de trabajo con la comunidad.</li> </ul> <p>La SDM participó en el desarrollo de los proyectos de transporte regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extensión de Transmilenio a Soacha, Fase II y III</li> <li>• Transporte intermunicipal (rutas al Parque la Florida, Altos de Cazucá y Bosa -Soacha). Así mismo, se evaluaron los recorridos internos y los paraderos de rutas intermunicipales por el corredor de la CL 80, Autopista Sur, CL 13 y CL 72.</li> <li>• Proyecto corredor férreo de occidente Regiotram.</li> <li>• En coordinación con las empresas intermunicipales, se adelantó con la DSVCT la capacitación en el Módulo Formativo en Seguridad Vial y Comportamiento Humano-Corredor CL 13 para los conductores que prestan el servicio público intermunicipal por el corredor.</li> <li>• Se gestionó con entidades nacionales, departamentales y municipales los recursos para contratar un estudio de reestructuración del transporte intermunicipal del corredor Soacha - Bogotá.</li> </ul> <p><u>Observatorio de Transporte de Carga</u> El Observatorio de Transporte de Carga es un espacio de reflexión y discusión que cita a varios actores de la cadena logística. En este espacio se ha discutido y socializado estudios detallados de la logística en la ciudad.</p> <p>En 2016 se realizaron seis sesiones del observatorio, desarrollando mesas técnicas con los gremios de transporte de carga, industriales, de comercio y propietarios de vehículos de carga.</p>
<p>Artículo 58 De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad (...).</li> <li>• Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de</li> </ul>	<p>Se busca mitigar las afectaciones sobre la movilidad, seguridad vial y accesibilidad causadas por el estacionamiento en vía y la invasión del espacio público por vehículos estacionados en sitios prohibidos. También se busca regular la operación del servicio de valet parking a través de un manual de operación, y darle solución a los problemas de movilidad que se presentan en ciertas vías de la ciudad por la prestación de este servicio. Finalmente se busca usar de forma eficiente los recursos haciendo un mayor uso de la capacidad disponible no utilizada a través de un modelo de movilidad compartida. Para esto se usan estrategias en las que se</p>



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

	<p>centralidades.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Implementar una red de estacionamientos en vía (...).</li><li>• Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores (...).</li><li>• Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (...).</li><li>• Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento o al interior de los predios para equipamientos (...).</li></ul>	<p>comparte información, espacio o vehículos según sea el caso.</p> <p><u>Principales logros</u></p> <p>Se adjudicó la consultoría que tiene como objeto “Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, de la ciudad de Bogotá”. Además, se estructuró una base cartográfica de los cupos de parqueo, disponible para revisión y consulta. También se realizaron más de 350 evaluaciones de solicitudes ciudadanas. Se realizaron mesas de trabajo con empresas de valet parking y se tiene una versión preliminar del manual de operación para estas zonas. Por último, se diseñó el plan piloto de movilidad compartida.</p>
<p>Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías.</li><li>• Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera</li></ul>	<p>La SDM participa en coordinación con las entidades del Distrito y el Gobierno Nacional en proyectos como:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Proyecto corredor férreo de occidente Regiotram.</li></ul>





	para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.	
Artículo 64 Proyectos. Regulación Control y	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implantación de planes de seguridad vial.</li><li>• Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".</li></ul>	<p><u>Plan de seguridad Vial</u></p> <p>El Plan Distrital de Seguridad Vial es la Política que contiene los programas y acciones prioritarias para reducir los niveles de accidentalidad y debe implementarse en el corto, mediano y largo plazo. Es la plataforma que permitirá a las autoridades impulsar y coordinar las intervenciones multidisciplinarias programadas por organismos públicos y privados para mejorar la movilidad de Bogotá.</p> <p>Las buenas prácticas de las empresas tienen como soporte los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), los cuales están regidos por la legislación nacional (Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, Ley 1503 de 2011, Decreto 2851 de 2013, Resolución 1565 de 2014). En el 2016 la Secretaría de Movilidad ha recibido aproximadamente 546 Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) y se continuó con las radicaciones correspondientes a empresas que se encuentran en proceso de revisión a partir de la segunda versión, los cuales tienen como fin reducir la siniestralidad vial de los integrantes de las organizaciones públicas y privadas de la Nación.</p> <p>De acuerdo con lo estipulado en la ley, la SDM inició el seguimiento a la implementación de los PESV avalados en diciembre de 2016, para lo cual inició visitas de seguimiento a las empresas Codensa y el operador de Transmilenio ETIB S.A.</p> <p>Se adelantó la formulación del Plan de Seguridad Vial del motociclista con el apoyo de CAF, el cual, a partir de un enfoque de visión compartida entre los diferentes agentes involucrados en la seguridad vial de los motociclistas, definió una serie de acciones alrededor de los ejes de formación, infraestructura, vehículo, atención a víctimas, campañas, normatividad, investigación, control y trabajo en moto.</p> <p><u>Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR)</u></p> <p>Sistema de Indicadores de Movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se dispusieron los indicadores de siniestralidad y gestión de taxis a través de la plataforma interna de la SDM. Esta información puede ser consultada en línea por los diferentes usuarios del sistema.</li><li>• Se avanzó de manera importante en la integración de información del Centro de Gestión de Tráfico (CGT) del Sistema Inteligente de Tráfico (SIT) al SIMUR. Ya fueron construidos los indicadores de velocidades diarias las cuales se encuentran en</li></ul>



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

		<p>proceso de validación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se desarrolló e implementó la herramienta en línea para el cargue de información de los indicadores de gestión de la SDM a través de la página <a href="http://sigi.simur.gov.co/">http://sigi.simur.gov.co/</a>. Esta herramienta entrará en producción en el primer trimestre de 2017.</li> </ul> <p>App Móvil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Durante 2016 la app del SIMUR, disponible para dispositivos IOS y Android, tuvo más de 8.800 descargas. En ella los ciudadanos pueden consultar información de movilidad en línea. El módulo de taxis fue utilizado como herramienta de contacto entre ciudadanos y la SDM para gestión de información de los conductores, las tarifas y las quejas a los mismos, convirtiéndose en la única aplicación móvil oficial para el registro y reporte de quejas de los conductores de TPI en la ciudad.</li> </ul> <p>Portal SIMUR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Durante 2016 el portal del SIMUR (<a href="http://www.simur.gov.co">www.simur.gov.co</a>) tuvo más de 126 mil visitas, 103 mil más de las 23 mil registradas en 2015.</li> <li>Se incorporaron nuevos servicios como la visualización de incidentes, cámaras de monitoreo y datos de velocidades a través del enlace de gestión de tráfico.</li> <li>Se publicaron y dispusieron para los usuarios los documentos técnicos y la base de datos de la Encuesta de Movilidad 2015, para su uso libre por parte de los interesados.</li> </ul>
<p>Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Campañas de larga vida.</li> <li>Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.</li> <li>Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.</li> <li>Desarrollo del Sistema de Auditorías de Seguridad Vial.</li> <li>Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo</li> </ul>	<p>Si bien la cifra preliminar de víctimas fatales por siniestros viales aumentó en un 6% comparado con 2015 (574 contra 543), en los últimos cuatro meses del año 2016 se logró una reducción sistemática, en promedio de 14%, lo cual refleja el impacto de las inversiones realizadas. Inclusive, para noviembre y diciembre se disminuyó en 21% de las muertes con respecto a los mismos meses de 2015. De continuar esta tendencia, en 2017 se podría esperar una reducción significativa de las muertes por siniestros viales.</p> <p><u>Cambios de sentido vial:</u> Se recibieron numerosas solicitudes de cambio de sentido vial. Se caracterizaron 100 medidas de gestión a través de intervenciones sistemáticas. Dentro de éstas se incluyen también acciones encaminadas al mejoramiento de las condiciones de paso en infraestructura de ciclistas en corredores como la Av. CL 134 y Av. CL 127.</p> <p><u>Gestión a las Auditorías de Seguridad Vial de la Policía de Tránsito:</u> Se gestionó ante las diferentes dependencias internas de la SDM y entidades externas, las auditorías presentadas por la Unidad de Prevención Vial de la Policía de Tránsito, las cuales se enfocan principalmente en reportar deficiencias en la malla vial y en la señalización existente.</p> <p>Taller de infraestructura segura:</p>



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

	<p>capacitación de legos.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.</li><li>• Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.</li></ul>	<p>Se instauró semanalmente el Taller de Infraestructura Segura, con el objetivo de revisar los proyectos de infraestructura en los cuales se promueva la movilidad y accesibilidad en condiciones seguras para todos los actores viales. Se revisan los proyectos de obras de infraestructura vial contratados por el IDU y se divulgan experiencias e investigaciones en infraestructura segura. El Taller se desarrolla con la participación de delegados de la Secretaría Distrital de Planeación, IDU, TMSA, SDM y aliados de la iniciativa Bloomberg Philanthropies. En 2016 se desarrollaron 22 talleres.</p> <p><u>Investigación</u></p> <p>Las acciones relacionadas con las estadísticas de siniestralidad vial se presentan a continuación. En 2016 se atendieron 514 solicitudes de análisis estadísticos de la siniestralidad vial, de las cuales 357 fueron solicitudes internas de la entidad y 157 pertenecieron a solicitudes externas (Concejo, Congreso, comunidad, consultores, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se realizó e implementó la propuesta del programa piloto de gestión de la velocidad en el corredor de la Av. Boyacá.</li><li>• Registro de Bogotá en la red de ciudades pertenecientes a la base de datos de la International Traffic Safety Data Analysis Group.</li></ul> <p><u>Pedagogía:</u></p> <p>Se realizaron acciones pedagógicas y de divulgación en escenarios como colegios de carácter público y privado, universidades públicas y privadas, empresas públicas y privadas, espacio público (acciones pedagógicas en vía tipo campaña), y entidades distritales.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se formaron 127.179 personas.</li><li>• 290.776 personas informadas sobre normas, medidas y lineamientos relacionados con la seguridad vial y la movilidad segura en Bogotá, en espacios públicos y empresariales.</li><li>• Acompañamiento pedagógico en las comunidades que participan del programa “Pensemos nuestro Barrio” que se desarrolla con el acompañamiento de NACTO, socio de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg (BIGRS, por sus siglas en inglés).</li><li>• Planeación y elaboración de algunos eventos enmarcados en la Semana de Seguridad Vial, en los cuales se destacan el X Seminario Internacional de Seguridad Vial y IV Foro de Promotores Escolares en Seguridad Vial .</li><li>• El trabajo interdisciplinario (ingenieros, pedagogos y gestores locales) posibilitó mayor reconocimiento de las características de las zonas (localidades) en relación a la seguridad vial y la movilidad. Esto derivó en acciones que vincularon Direcciones Locales de Educación (DILE), agilizando la presencia e intervención del equipo de pedagogía y divulgación. Esta interdisciplinaria también permitió el abordaje en la vía de situaciones de riesgo a partir de la implementación de campañas que atendieran la problemática encontrada.</li><li>• Mayor visibilidad del grupo de pedagogía por parte de la</li></ul>
--	--	---



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

		<p>ciudadanía conduciendo al aumento de solicitudes y peticiones de formación.</p> <p><b>DESARROLLO BLOOMBERG PHILANTHROPIES</b> Las actividades y logros se enfocaron principalmente en las siguientes áreas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Infraestructura:</i><ul style="list-style-type: none"><li>○ Inspección y auditorias en 50 km de la ciudad</li><li>○ Presentación de la guía “Cities Safer by Design”</li><li>○ Webinar “Visión Cero”</li><li>○ Georreferenciación inspecciones de seguridad vial</li><li>○ Acompañamiento técnico para la actualización del Plan Distrital de Seguridad Vial</li><li>○ Taller “Análisis de conflictos”</li><li>○ Entrega de dos auditorías de seguridad vial</li><li>○ Apoyo en la definición y desarrollo del proyecto piloto de control de velocidad Av. Boyacá</li><li>○ Aporte en el contenido técnico de regulaciones distritales encaminadas a definir los perfiles viales y los límites de velocidad</li><li>○ Aportes al Manual Distrital de Espacio Público</li><li>○ Definición y priorización de “Zonas 30” en la ciudad.</li><li>○ Taller de capacitación herramienta iRAP e inicio de la implementación metodológica de esta herramienta. Para esto, se llevaron a cabo recorridos en nueve corredores viales arteriales de la ciudad con altos índices de siniestralidad vial, sumando aproximadamente 100 km de video, para su posterior análisis en Brasil (Universidad de Santa Catarina)</li></ul></li><li>• <i>Espacios seguros para peatones:</i><ul style="list-style-type: none"><li>○ Taller de “Diseño de calles comerciales”</li><li>○ Talleres “Pensemos nuestro barrio” con las comunidades de Alquería y Usaquén y salidas de campo en estos barrios.</li><li>○ Inicio y consecución del programa Plazas. Se realizaron tres eventos Fase I de Plazas X 1 día en las localidades de Chapinero, Alquería y Usaquén. En chapinero se logró llevar a Fase 2 – Intervención temporal, Plaza 80.</li><li>○ Piloto Usaquén: intersección CL 119 con Cra. 7 en el marco de “Pensemos nuestro barrio”</li><li>○ Apoyo en el desarrollo del piloto de peatonalización parque Usaquén.</li></ul></li><li>• <i>Comunicaciones:</i><ul style="list-style-type: none"><li>○ Lanzamiento de la campaña “Tomar y Manejar”</li></ul></li><li>• <i>Información:</i><ul style="list-style-type: none"><li>○ Intercambio de conocimientos entre las ciudades de Barcelona, Buenos Aires, Bogotá y Sao Paulo. “Datos de Movilidad y Seguridad Vial de Ciudades”</li></ul></li></ul>
--	--	---



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Control:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definición de un estándar de procedimientos en vía para operativos contra embriaguez con SETRA</li> <li>○ Dos talleres orientados a la prevención de beber y conducir (30 oficiales de policía). Objetivo: Transferencia de conocimiento en torno a las evidencias en un ámbito de control a beber y conducir, límites de la concentración de alcohol en la sangre, legislación sobre el tema en Colombia y empleo de intoxicímetros.</li> <li>○ Dos talleres de prevención de beber y conducir (50 patrulleras de tránsito).</li> <li>○ Taller de manejo de datos (15 oficiales de policía).</li> <li>○ Dos entrenamientos “Formador de Formadores”, dirigidos a las patrulleras más sobresalientes en los entrenamientos previos.</li> </ul> </li> <li>• <b>Análisis de datos:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Se discutió una propuesta borrador con la Universidad Johns Hopkins, con el objeto de enlazar los datos producidos por la iniciativa con la política distrital de datos abiertos</li> <li>○ Actividades de toma de información para la segunda ronda de monitoreo de los factores de riesgo.</li> <li>○ Se remitió información a Johns Hopkins University sobre los indicadores de movilidad y siniestralidad, con miras a validar los análisis de la segunda ronda de monitoreo de factores de riesgo.</li> <li>○ La SDM asistió al Global Road Safety Leadership Course</li> </ul> </li> </ul>
<p>Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Artículo 69 Medios de control y vigilancia del tránsito.</li> <li>• Artículo 70 Características del control de tráfico por medios tecnológicos.</li> <li>• Artículo 71 Del Control y vigilancia de las zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento o en vía de cobro.</li> <li>• Artículo 72 Límites de velocidad.</li> <li>• Artículo 73</li> </ul>	<p>La SDM tiene un convenio suscrito con la Policía Nacional a través del cual se presta los servicios para ejercer la labor de autoridad de tránsito que se encuentra en cabeza del señor Secretario de Movilidad; dicho convenio garantiza que la ciudad en todo momento cuente con un mínimo de mil (1.000) profesionales de Policía en los grados de oficiales, suboficiales, nivel ejecutivo y agentes; además dependiendo de las necesidades del servicio, se cuenta con el apoyo de auxiliares bachilleres. Las principales acciones adelantadas están:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar controles sancionatorios de las normas de tránsito y transporte; para la vigencia 2.016 se tiene una meta de 8.725 y con corte a 31 de Diciembre se cumplió al 100%.</li> <li>• Realizar controles preventivos y regulatorios para la sensibilización de los usuarios en vía, la meta se planteó para 2.016 es de 1.335 de las cuales con corte a 31 de Diciembre se cumplió al 100%.</li> </ul>



	<p>Cargue y descargue en malla vial arterial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Artículo 74 Tránsito de vehículos de más de dos ejes.</li> <li>• Artículo 75 Racionalización de recursos de semaforización.</li> </ul>	
<p>Artículo 80 De los proyectos de la logística de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT" (...).</li> <li>• Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT".</li> <li>• Diseño de un manual de señalización para vías urbanas.</li> <li>• Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT.</li> <li>• Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial.</li> <li>• Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.</li> <li>• Fortalecimiento del marco de</li> </ul>	<p><b>Sistema Inteligente de Transporte (SIT):</b> En el marco del desarrollo del convenio 1.029 del 2.010, suscrito por la SDM; empresa de telecomunicaciones de Bogotá S.A E.S.P (ETB); y la Universidad Distrital Francisco Jose de Caldas (UDFJC), cuyo objeto es <i>Anuar esfuerzos y recursos técnicos, tecnológicos, humanos y administrativos requeridos para el diseño, implementación, operación, mantenimiento y expansión del sistema inteligente de transporte (SIT) para la ciudad de Bogotá</i>, se adelantan los siguientes procesos:</p> <p><b>Centro de Gestión de Tránsito. (CGT)</b> El Centro de Gestión hace parte de la configuración física del SIT e integra en un mismo espacio diferentes tecnologías que trabajan de manera sinérgica para lograr el propósito inicial establecido en el marco del SIT, que contempla llevar a cabo la medición, monitoreo y análisis del tráfico.</p> <p>La importancia del Centro de Gestión de tráfico está dada en la medida en que es el lugar desde donde, se gestiona el sistema de movilidad de Bogotá 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, llevando a cabo tareas específicas esenciales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoreo del tránsito vehicular de Bogotá, donde será fundamental la monitorización automática del tránsito de la ciudad, a través de sensores y cámaras.</li> <li>• Información y divulgación permanente de las condiciones de tránsito de la ciudad: Donde se busca reportar las incidencias del tráfico que alteren las condiciones normales o habituales de tráfico, se reporten y por lo tanto se puedan tomar decisiones por parte de todos los actores del sistema.</li> <li>• Integración de los sistemas de información disponibles en la SDM: Se busca la integración de todos los sistemas al interior de la Secretaría de Movilidad para poder difundir con integralidad las diferentes actuaciones, así como los mapas, bases de datos, aplicaciones, etc.</li> <li>• Integración de los centros de control y subsistemas al centro de gestión: Se busca la integración con otros centros de control y subsistemas como el NUSE, Policía</li> </ul>



	<p>regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Control operativo integral en campo.</li><li>• Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización.</li><li>• Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT.</li><li>• Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad.</li><li>• Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.</li></ul>	<p>Metropolitana de Tránsito, Grupo Guía, Detección Electrónica y Semaforización, entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Integración de los sistemas del SIT externos a la SDM: Se busca la integración en tiempo real de otros sistemas o subsistemas que puedan determinar decisiones en la gestión del tránsito de la ciudad como Transmilenio, Terminal de Transportes, Ideam, Secretaría de Ambiente entre otros, para la toma de decisiones en pro de una movilidad más eficiente.</li><li>• Integración de la información para la gestión, administración y disminución de los tiempos de respuesta a los incidentes de movilidad: Se busca promocionar al interior de la Secretaría de Movilidad para la gestión del tráfico y al ciudadano, información actualizada que permita la toma de decisiones con estadísticas o modelos estadísticos predictivos, que permita informar los cambios de la movilidad relacionados con los incidentes de la ciudad.</li></ul> <p><u>Señalización:</u> El grupo de Señalización se encarga de la elaboración, revisión, seguimiento y aprobación de diseños de señalización e implementación de señalización, además de la atención integral de solicitudes de la comunidad sobre todos los diferentes aspectos del tema de señalización en la ciudad.</p> <p>Principales logros:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 1335 zonas con dispositivos de control de velocidad demarcadas en el 2016</li><li>• 2414 señales verticales de pedestal instaladas.</li><li>• 104,25 kilómetros - carril de vía demarcados, para el año 2016.</li></ul> <p><u>Semaforización:</u> El objeto del grupo de semaforización corresponde a la administración y operación del sistema de semaforización de la ciudad de Bogotá, aprobación de diseños semaforicos, planeamiento y mantenimiento del sistema; debido a que el grupo controla la actividad de los semáforos de toda la ciudad distribuye el desarrollo de las diversas actividades que realiza el grupo en tres (3) centrales semaforicas distribuidas en la ciudad (Muzú, Chico y Paloquemao).</p> <p>Principales logros:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se mantuvo en operación el sistema semaforico en un 99,83% en el 2016.</li><li>• Instalación de 21 intersecciones semaforizadas nuevas en la ciudad.</li><li>• Se complementaron 36 intersecciones semaforicas con módulos de paso peatonal, dispositivo sonoro y/o botón de demanda.</li></ul> <p><u>Control al Tránsito y al Transporte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Visitas administrativas (seguimiento y auditoria) realizadas a las</li></ul>
--	--	--



		<p>empresas de transporte público colectivo, masivo e individual. En el 2016 se realizaron visitas a 59 empresas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Adelantar jornadas de verificación del cumplimiento de las condiciones establecidas en los Acuerdos 281 de 2.007 y 331 de 2.008, a los vehículos que prestan servicio de transporte especial escolar, a través del programa “Ruta Pila”. En el 2016 se realizó la revisión a 3.670 vehículos.</li></ul> <p><u>Planes de Manejo del Tránsito</u></p> <p>De acuerdo con el Decreto 567 de 2.006, en su artículo 3, numerales 2.3 y 3.1, se otorgan las funciones de revisión y aprobación de los planes de manejo de tránsito a las Direcciones de Seguridad Vial y Control y Vigilancia; de igual manera las funciones de seguimiento a dichos planes de manejo están a cargo de la DCV.</p> <p>Por lo anterior, mediante resolución 041 de 2.012, se conformó el grupo de trabajo denominado “Gerencia Única de Planes de Manejo de Tránsito” GUP – con el fin de unificar y centralizar las labores inherentes al tema y mantener la información de los planes de manejo de tránsito por obras de infraestructura y de servicios públicos que se desarrollen en la ciudad.</p> <p>Se ha realizado seguimiento a 1917 frentes de obra de los 2046 que se han desarrollado en la ciudad. Obteniendo un indicador del 90%.</p>
Artículo 86 De los proyectos regionales.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avenida Longitudinal de Occidente.</li><li>• Adecuación de la salida al Llano.</li><li>• Ampliación de la Autopista Norte.</li><li>• Ampliación de la carrera Séptima.</li></ul>	<p>La SDM debe orientar y liderar la formulación de las políticas del Sistema de Movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal, 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.</p> <p>En este contexto se suscribió el Convenio Marco 2016-1177 con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), para “<i>Aunar esfuerzos para la estructuración integral de proyectos estratégicos del sistema de movilidad de pasajeros y carga a la luz de la reformulación de los Planes de Ordenamiento Territorial, Planes de Desarrollo vigentes y Planes de Transporte</i>”, del cual se derivó la suscripción del contrato interadministrativo 2016-1266, cuyo objeto es la “Estructuración del plan estratégico del sistema de movilidad Bogotá-Región 2030”.</p> <p>Esta contratación busca realizar el diagnóstico del desarrollo y planeación regional mediante los instrumentos de planeación y la caracterización de la oferta y la demanda del sistema de pasajeros, con el fin de estructurar el plan estratégico del sistema de movilidad Bogotá-Región 2030, a través de escenarios de modelación y evaluación.</p>





<p>Artículo 92 De los proyectos ambientales de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros.</li><li>• Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas.</li><li>• Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad</li></ul>	<p><u>Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS):</u> El proyecto Red Distrital de Movilidad Sostenible “Muévete Mejor” consiste en fortalecer los esfuerzos de las entidades distritales en la promoción de la movilidad sostenible entre sus funcionarios. Desde la DESS se coordinan todas las actividades en el marco de la red y se apoya a las entidades en la formulación e implementación de sus PIMS. Adicionalmente, el equipo de trabajo lidera la implementación del PIMS al interior de la SDM.</p> <p>Principales logros:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Adopción de la Directiva 002 de la Alcaldía Mayor, con el fin de implementar las jornadas de día sin carro distrital en las entidades distritales.</li><li>• Creación de la Red Distrital de Movilidad “Muévete Mejor”, donde se generan espacios de intercambio de experiencias en movilidad sostenible. Se han vinculado más de 60 entidades distritales.</li><li>• Se han realizado diez jornadas de día sin carro distrital, en donde las entidades han fomentado el uso de modos de transporte sostenible. Se han movilizado entre las diez jornadas más de 7.194 personas en bicicleta entre todas las organizaciones participantes.</li><li>• Se realizaron cinco jornadas de “El Reto”: la SDM se enfrentó a Bavaria, Canal Capital, Colpatria, El Concejo y todas las entidades distritales en Bogotá contra sus iguales en Medellín a movilizar un mayor número de ciclistas en las jornadas del día sin carro distrital. En El Reto contra Medellín, Bogotá movilizó 1734 ciclistas hacia los edificios de las 14 Secretarías, mientras que Medellín movilizó 879 servidores públicos, representando 11.5% y 7.5% de sus servidores, respectivamente</li><li>• Se realizaron 12 encuentros de intercambio de experiencias con las organizaciones vinculadas a los programas para fortalecer el desarrollo e implementación de estrategias de movilidad, en conjunto con el programa “Me Muevo por una Bogotá Sostenible” de la Secretaría Distrital de Ambiente y la Red Planes Empresariales de Movilidad Sostenible (PEMS).</li><li>• Se realizaron sensibilizaciones a servidores de 27 organizaciones en transporte público, seguridad vial, promoción de la bicicleta, uso del carro compartido, eco-conducción y vinculación al día sin carro distrital.</li><li>• Se reconocieron a más de 15 entidades por su compromiso con la movilidad sostenible.</li><li>• Se llevó a cabo la Semana del Carro Compartido, durante la cual se lograron más de 2.240 viajes compartidos en automóvil entre colaboradores de diversas empresas públicas y privadas de la ciudad.</li><li>• En el evento de cierre de PIMS 2016 se reconocieron nueve entidades destacadas a lo largo del año por ser ejemplo de movilidad sostenible. Tres de ellas recibieron reconocimientos especiales por obtener los mejores resultados en el fomento de la movilidad sostenible.</li><li>• Se realizó el diagnóstico de movilidad a siete entidades</li></ul>
--	--	---



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

		<p>distritales y el diseño e implementación del PIMS de la SDM. Otras 15 entidades están en proceso de completar sus encuestas para realizar el diagnóstico de movilidad.</p> <p><u>Plan Institucional de Respuesta a Emergencias (PIRE):</u> Para implementar la estrategia de preparativos y administración de la emergencia, calamidad o desastre establecida para la SDM en caso de la materialización de un incidente adverso, y dando respuesta a las responsabilidades establecidas en la “Estrategia Distrital de Respuesta”, como miembro del Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias (SDPAE), ahora Sistema Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático (SDGR-CC), se suscribió el contrato 2016-986 con la Cruz Roja Colombiana, seccional Cundinamarca-Bogotá, para entrenar al personal de la SDM para el fortalecimiento del Plan Institucional de Respuesta a Emergencias (PIRE), en la etapa de formación de conocimientos.</p> <p>Se realizaron los cursos Sistema de Comando de Incidentes nivel intermedio (CSCI-intermedio), logística en emergencias (LOGEM), taller preparativos de emergencias familiares, y Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades–Toma de Decisiones (EDAN–TD).</p> <p>Se asistió a las reuniones preparativas y se participó en el SIMEX-Simulation Exercise, actividad dirigida por la Unidad Nacional de Gestión del Riesgos para Desastres (UNGRD).</p> <p>Transporte no motorizado (ver anterior Artículo 28). Transporte de carga (ver anterior Artículo 35).</p> <p>Transmilenio ha adelantado esfuerzos para la migración hacia el uso de tecnologías vehiculares más limpias que las actuales. En el marco del Plan de Ascenso Tecnológico – PAT, se han conseguido la operación de vehículos con GNV, híbridos y eléctricos y con normas de emisión EURO II, III, IV y V, lo cual ha generado un impacto importante en reducciones de gases de efecto invernadero y de contaminantes criterio. (ver numeral 4 del informe Impacto Ambiental).</p> <p>Se continuó con la operación del piloto de taxis eléctricos, los cuales han recorrido más de 5 millones de kilómetros evitando así 1.300 toneladas de CO2 equivalente. (ver numeral 4 del informe Impacto Ambiental).</p>
--	--	---

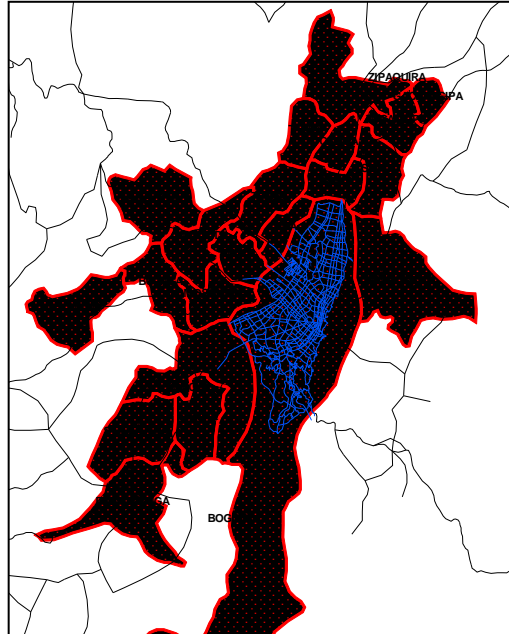
**4. Impacto social generados a través de los diferentes proyectos ejecutados y en cumplimiento de las normas contenidas en el referido plan, que le impone obligaciones a los particulares; esta información debe estar discriminada por sexo, nivel socio – económico, uso y localidad.**

La implementación del Plan Maestro de Movilidad (PMM) tiene como área de intervención el perímetro urbano del Distrito Capital y su área de influencia en los municipios de la sabana:



Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Fusagasugá, Gachancipá, La Calera, La Mesa, Madrid, Mosquera, Sibaté, Silvania, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

**Gráfica 1. Caracterización socioeconómica de Bogotá y la Región**



Fuente: PMM-2006

La población afectada se compone de todos los habitantes de Bogotá D.C., de acuerdo con las proyecciones del DANE, la población estimada para el año 2016 es de 7.980.001 y se proyecta una población de alrededor de 8 millones de personas para el 2020.

**Tabla 6. Proyecciones de población de Bogotá 2016-2020.**

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN DE BOGOTÁ					
Año	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Total</b>	7.980.001	8.080.734	8.181.047	8.281.030	8.380.801

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

Ahora bien, la caracterización de la población objetivo incluye los usuarios de los diferentes modos de transporte que se ubican en el área de influencia del proyecto y que acceden a la ciudad para realizar diferentes actividades y/o acceder a bienes y servicios disponibles en la ciudad. De esta manera, la Encuesta de Movilidad 2015 indica que en Bogotá y los 17 municipios vecinos<sup>2</sup> se realizan 17.102.270 millones de viajes, de los cuales 86,2% pertenecen a Bogotá, 5,6% a Soacha y 8,2% al resto de municipios.

La partición modal de los viajes diarios en el área de estudio de la Encuesta de Movilidad 2015 es la siguiente:

<sup>2</sup> Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, La Calera, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá



**Tabla 7. Total de viajes diarios en 2015.**

Medio	BOGOTÁ	
	Total viajes	Porcentaje
Peatón	2.623.036	20,60%
TPC-SITP	3.405.451	26,70%
Transmilenio	2.062.125	16,20%
Auto	1.686.924	13,20%
Moto	699.227	5,50%
Taxi	695.480	5,50%
Bicicleta	575.356	4,50%
Especial	548.474	4,30%
Alimentador	221.646	1,70%
Otros	92.943	0,70%
Illegal	84.331	0,70%
Intermunicipal	60.833	0,50%
Total	12.755.826	100,00%

Fuente: Encuesta de Movilidad, 2015

Se observa que la suma de viajes en bicicleta, a pie, así como en transporte público y masivo, tiene un peso significativo en la partición modal, de manera que la población objetivo de las medidas implementadas alcanza los 13 millones de personas en Bogotá y los municipios vecinos, lo cual indica la importancia de las acciones desarrolladas en el Plan Maestro de Movilidad.

#### **4.1. Resumen ejecutivo de las acciones implementadas durante la vigencia fiscal 2016, en términos de eficacia, efectividad y eficiencia.**

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

- Se contribuyó al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte, de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
- Se priorizaron los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público y el transporte no motorizado (peatonal y bicicleta).
- Se garantizó la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
- Se articuló 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.
- Se buscó niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
- Se conformó un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.

#### Gestión de la demanda de transporte

- Se buscó racionalizar el uso del automóvil.
- Se buscó fomentar el uso del transporte público y de modos de transporte sostenibles.

#### Sistema Integrado de Transporte Público - SITP



- Trabajamos en la mejoría de la cobertura, conectividad y calidad del servicio de transporte público, así como en su accesibilidad.
- Fortalecimos la implementación del sistema, que se traduce en una reducción de la contaminación ambiental, visual y la invasión del espacio público al organizar el TPC.
- Estamos buscando establecer una tarifa menor para transbordos como resultado de la integración tarifaria.
- Buscamos mayor facilidad para acceder y utilizar el servicio como resultado de la integración operacional.

#### Componente atención social a poblaciones afectadas por la implementación del SITP

- Se incorporó un enfoque poblacional complementario a la implementación del SITP, para la identificación, comprensión y respuesta a los efectos del nuevo plan de movilidad en los aspectos sociales y económicos, facilita el proceso de implementación y mitiga los efectos sociales negativos, incluyendo la afectación económica.
- Desarrollamos estrategias y medios para mejorar la calidad de vida de las personas eventualmente afectadas por la implementación del SITP.
- Se mitigaron los efectos de la implementación del sistema integrado de transporte público.

#### Implementación del Plan de Movilidad Accesible al SITP

- Trabajamos para que las personas con discapacidad cuenten con espacio público adecuado para realizar sus viajes a pie y llegar a los paraderos y estaciones del sistema sin barreras en la infraestructura.
- Planeamos paraderos cuyo diseño contemple soluciones en su infraestructura y tecnología, que garanticen el fácil acceso de la persona con discapacidad a los servicios que requiere, de acuerdo con sus necesidades de viaje y en buses adecuados a los diferentes tipos de discapacidad, contando con sensibilización permanente de los demás actores del sistema.
- Generamos condiciones que permitan a las personas con discapacidad acceder a los bienes y servicios que tiene la ciudad a disposición y para que puedan alcanzar los objetivos que se proponen para su desarrollo personal y social.

#### Transporte público individual tipo taxi

- Trabajamos para lograr recibir un mejor servicio por parte de los conductores de taxi.
- Propiciamos mayor confianza de los usuarios en la calidad del servicio de taxis.
- Se trabaja en el mejoramiento de las cualidades y capacidades de los conductores de taxi.

#### Transporte no motorizado

- Un aumento en el uso de la bicicleta y de la caminata, resulta en múltiples beneficios de salud pública, tanto para los ciclistas como para el resto de la ciudadanía, al aumentar los niveles de actividad física, contribuir a la reducción de emisiones contaminantes y de los niveles de ruido en la ciudad.
- Optimizamos el espacio público por cuanto los modos no motorizados utilizan menos espacio, comparado con otros modos de transporte.
- Trabajamos en la disminución de la congestión vehicular.

#### Programas de movilidad sostenible y promoción de movilidad menos contaminante

- Difundimos, intercambiamos y coordinamos buenas prácticas.



- Fortalecimos de los aspectos claves para el éxito de los planes de movilidad organizacional sustentables.

### Transporte regional y carga

- Trabajamos en el mejoramiento de la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
- El fomento de las actividades de cargue y descargue que se efectúan en ciertas vías y horarios ocasionan un menor impacto al sistema de transporte y a la ciudadanía, al tiempo que garantiza el suministro de mercancías.
- El ordenamiento del transporte público intermunicipal y del transporte privado regional resulta en una reducción de la congestión vehicular en importantes corredores de la ciudad.

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

- De manera general se identificaron dificultades en la gestión contractual lo que redundó en retrasos en la implementación de las diferentes acciones. Se avanzó en la gestión para compensar los retrasos y en el permanente trabajo en conjunto entre dependencias y entidades cuando es necesario. Se realiza mejora de procesos internos (procedimientos, manuales, capacitación).
- Por otro lado se evidenciaron inconvenientes en la difusión de las diferentes actividades por lo que es necesario un trabajo coordinado con la Oficina Asesora de Comunicaciones para incrementar la difusión de los logros.
- Hay problemas de acceso o inexistencia de información actualizada, la cual sirve de insumo para la planeación y evaluación de los proyectos, trayendo como resultado un retraso en los procesos que se deriven de dicha información. Por lo cual se identifican otro tipo de fuentes o metodologías que conlleven a la obtención de mayor información que permita un análisis similar o de mejora.
- Se identificaron dificultades frente a la coordinación interadministrativa e interinstitucional, por lo que es necesario identificar puntos de encuentro en los temas relacionados y coordinar mesas de trabajo conjuntas.

### **6. Impacto ambiental generado por la adopción de cada plan maestro especificando los impactos ambientales, así como la protección a la Estructura Ecológica Principal generados en los planes maestros respectivos.**

Los proyectos implementados en el marco del Plan Maestro de Movilidad tienen un impacto ambiental importante, sobre todo en lo relativo a emisiones atmosféricas de gases de efecto invernadero y contaminantes criterio y en menor medida en el ruido ambiental y recurso agua y suelo.

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

### **a) Transmilenio y SITP**

Se implementaron pruebas piloto en la infraestructura de Transmilenio, instalando paneles de generación de energía eléctrica fotovoltaica en las estaciones Calle 57 y Salitre el Greco para evaluar el comportamiento del sistema bajo la operación real con las características específicas de las instalaciones para una posterior réplica sistemática. En los pilotos se demostró que los paneles instalados efectivamente reducen emisiones de gases de efecto invernadero, siendo este uno de los beneficios identificados en la implementación del programa.

Por otra parte, Transmilenio ha adelantado esfuerzos para la migración hacia el uso de tecnologías vehiculares más limpias que las actuales. En el marco del Plan de Ascenso Tecnológico – PAT, se han conseguido la operación de vehículos con GNV, híbridos y eléctricos y con normas de emisión EURO II, III, IV y V, lo cual ha generado un impacto importante en reducciones de gases de efecto invernadero y de contaminantes criterio. En términos de calidad del aire, se han reducido más de 100.000 toneladas de contaminantes locales como el NOx, SOx y MP, y esto ha permitido un ahorro anual en salud de más de 210 mil millones de pesos, desde el inicio de la operación, por enfermedades respiratorias evitadas. En comparación con el esquema de transporte público colectivo, el sistema ha ahorrado más de 600.000 barriles de combustible.

### **b) Transporte no motorizado**

Desde la SDM se adelantan acciones con el objetivo de promover la bicicleta como medio de transporte cotidiano y consolidar a Bogotá como la capital ciclista del mundo en 2038. Es de tener en cuenta que el estímulo a ciclistas para aumentar el número de usuarios tiene una incidencia directa con cuestiones ambientales ya que este modo de transporte es de cero contaminación en ruta. Además de la adecuación de 52 puntos para prioridad de ciclista a través de señalización y demarcación vial, se tuvieron estudios de Intervenciones Integrales apuntando a generar nuevos bicarriles en vía como el implementado en la carrera 11.

Con respecto a este último proyecto, la cantidad de ciclistas que recorren la carrera 11 han aumentado en más de un 25% luego de la implementación del bicarril. Esto quiere decir que se ha vuelto un corredor atractivo con el potencial de atraer usuarios de medios motorizados, lo cual impacta de manera directa la contabilidad de emisiones de GEI y de contaminantes criterio.

Por último, cabe mencionar que se logró bajo un proyecto de cooperación internacional, avances para estructurar el proyecto Quinto Centenario junto la Secretaría Distrital de Movilidad y la organización C40, quienes darán asistencia técnica en compañía del gobierno alemán representado por GIZ. El impacto que este proyecto tendrá en la ciudad en cuanto a temas ambientales es crucial en dos sentidos: provocará un incremento en el número de usuarios de bicicleta para transportes cotidianos, logrando reducciones de emisiones importantes, contribuyendo a metas de mitigación de cambio climático y reduciendo efectos negativos para la salud de las personas por emisiones indeseables de contaminantes criterio; y por otra parte, gozará de una infraestructura compatible con el clima, lo cual la convertirá en un corredor resiliente al cambio climático y más resistente a eventos meteorológicos extremos.

### c) Transporte de carga

Se adelantó el piloto de Cargue y Descargue Nocturno, con la participación de más de 5 empresas, el cual tenía como objetivo proponer estrategias de diferente índole para mejorar el servicio asociado a la operación logística en términos de transporte de carga, incluyendo el aspecto ambiental. En el piloto mencionado se obtuvieron los siguientes resultados en reducciones de emisiones por la mejora en el esquema de operación durante las horas de la noche.

**Tabla 8. Reducciones de emisiones por la mejora en operación nocturna.**

Contaminante	Ahorro Medio
Monóxido de carbono	42.04%
Óxidos de nitrógeno	8.01%
Óxidos de azufre	14.52%
Material particulado	1.4%
Dióxido de carbono	7.92%
Dióxido de Nitrógeno	14.16%

Fuente: Proyecto piloto cargue y descargue nocturno en Bogotá. Universidad Nacional, Marzo de 2016.

Por otra parte, la Secretaría Distrital de Ambiente ha adelantado aprobaciones de programas de autorregulación ambiental para ciertos grupos de la flota de transporte público colectivo y de vehículos de carga, para así monitorear, controlar y mejorar condiciones de operación, para lograr menor consumo de combustible y por ende menos emisiones de GEI y de contaminantes criterio. En la actualidad, se encuentran adheridas al programa 63 empresas con 8.594 vehículos inscritos, provenientes de flotas de transporte de carga, de transporte público colectivo, del componente zonal del SITP y de Transmilenio.

### d) Taxis eléctricos

Se continuó con la operación del piloto de taxis eléctricos, los cuales han recorrido más de 5 millones de kilómetros evitando así la emisión de 1.300 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente. En la actualidad permanecen operando 43 vehículos de esta tecnología, los cuales son recargados en electrolinieras públicas distribuidas en 5 puntos en la ciudad. La operación de los taxis eléctricos, además de reducir las emisiones contaminantes, también reducen el ruido en vía.

Adicionalmente, se abrió la posibilidad de que nuevas tecnologías vehiculares entraran a conformar la flota de vehículos de transporte público individual, expandiendo oportunidades a fuentes alternativas de energía, como híbridos, hidrógeno, y otros, siempre y cuando estén homologadas por el ministerio de transporte. Esto permitirá una migración progresiva de la flota de taxis hacia una operación más limpia y responsable con el medio ambiente, teniendo en cuenta que en la actualidad, la ciudad registra un número aproximado de 50.000 taxis.

### e) Acciones de control

Conforme a las funciones descritas en el artículo 15 del Decreto 567 de 2006, la Dirección de Control y Vigilancia *debe* "(...)Coordinar y ejercer el control de elementos contaminantes producidos por los vehículos que transitan en las vías del Distrito Capital (...)", por lo cual suscribió el Convenio Interadministrativo de Cooperación Número 2013-1849 junto con la





ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Secretaría Distrital de Ambiente y TransMilenio S.A., a fin de “*unir esfuerzos, cooperar y coordinar acciones para adelantar y ejecutar la gestión y control ambiental del sistema de movilidad en el Distrito Capital*”.

En el marco de lo anterior, ésta Secretaría con la participación de la Secretaría Distrital de Ambiente y la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá ejecuta operativos diarios de control ambiental en vía a las fuentes móviles, con mayor atención al sector de servicio público de transporte terrestre de pasajeros en los sistemas colectivo, masivo e integrado como acción de seguimiento y control a las emisiones atmosféricas provenientes del parque automotor que circula dentro de la ciudad de Bogotá D.C. Dichos operativos tienen como objetivo verificar el estado ambiental de los vehículos automotores frente a los lineamientos establecidos en la normatividad ambiental vigente (Resolución 910 de 2008 a nivel Nacional y las Resoluciones 556 de 2003 y 1304 de 2012 a nivel distrital) y en cumplimiento de las disposiciones proferidas por el Concejo de Bogotá a través del Acuerdo 23 de 1999, por el cual se ordena la evaluación de emisiones de gases y otros contaminantes emitidos por vehículos automotores con el fin de proteger el aire en el Distrito Capital.

Dicha verificación se realiza a través de quince (15) equipos de medición compuestos de la siguiente forma: siete (07) opacímetros, para la determinación de las emisiones generadas por fuentes móviles accionadas con motor ciclo Diésel y ocho (08) analizadores de gases para la determinación de las emisiones generadas por fuentes móviles accionadas con ciclo Otto y Motos (4T y 2T).

En caso de evidenciarse el incumplimiento de algún requisito evaluado durante el operativo de control (condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes) se impone la infracción C-35 conforme lo establece el Código Nacional de Tránsito.

#### **Objetivos alcanzados**

- Se realizaron actividades de cooperación y apoyo mutuo en las que se encuentran acciones de prevención de la contaminación ambiental generada por los vehículos que transitan por el sistema vial del Distrito Capital.
- Se realizaron actividades de promoción de la calidad del aire, para propender por el cumplimiento de la normatividad en relación con el ejercicio de la movilidad en la ciudad, de acuerdo al plan de acción suscrito por las entidades intervinientes (en el cual se establecerán las actividades, alcances y metas anuales del convenio).
- Se realizó la vigilancia, control y verificación de aquellas conductas que contravengan normas que tienen como propósito proteger el medio ambiente, para aplicar la sanción correspondiente por parte de la autoridad competente.

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

#### **a) Grupo operativo en vía**

Como gestor elemental del componente de movilidad, el Grupo Operativo en Vía, realiza labores de intervención en la gestión del tránsito, al igual que acciones de tipo informativo en vía, y atención a situaciones de emergencia y contingencia sobre los elementos del sistema de movilidad, así como de los diferentes actores del tránsito.

El grupo tiene la tarea de consolidar la oferta institucional y la defensa de los objetivos misionales de la Secretaría y la comunidad en temas de movilidad, ejecución de campañas pedagógicas en pro de la seguridad vial; acercamiento, acompañamiento, concertación y orientación a la comunidad en el ámbito de la movilidad, entre otros.

Así mismo durante la vigencia 2016 el grupo de operativos en vía en las jornadas de intervención realizadas se evidencia que la gran mayoría de personas sensibilizadas acatan las indicaciones dadas por parte de los servidores de la Secretaría Distrital de Movilidad.

## b) Campañas y promoción

Las campañas y actividades de promoción son una estrategia que articula acciones para posicionar los proyectos como una excelente opción de movilidad, sentido de pertenencia y calidad de vida para los bogotanos. Acá se destacan los más relevantes del 2016:

- **Cuida tu vida y la de los demás:** acciones desarrolladas para el fortalecimiento de la seguridad vial en la ciudad.
- **Dale ritmo a Bogotá:** acciones del sector público y privado para promover la cultura ciudadana en la ciudad, en concreto sobre el respeto y no bloqueo de las intersecciones.
- **Mejor infraestructura, mejor movilidad:** creación y renovación de la infraestructura para la movilidad.
- **No le des la espalda a Bogotá:** promoción de la cultura del pago de infracciones, y del respeto a las normas de tránsito.
- **Onda Bici Segura:** en cumplimiento del Acuerdo 558 de 2014 *“Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas”*, esta Secretaría desde el 2015 viene implementando la conformación de corredores a lo largo de la infraestructura vial de la ciudad, principalmente por la red de ciclorrutas. Este proyecto busca conectar los sitios de residencia de las personas (generación) que utilizan la bicicleta como medio de transporte cotidiano con los lugares donde desarrollan sus diferentes actividades (atracción).
- **Al colegio en Bici:** proyecto interinstitucional que permite a los estudiantes realizar los desplazamientos desde sus hogares al centro educativo en bicicleta. En el marco de lo anterior se activó la operación del programa liderado por la SDM.
- **¡Te veo Bien!:** estrategia destinada a los bicisuarios que se desplazan por la ciclorruta de manera habitual u ocasional, logrando mejorar las condiciones de visibilidad a partir de la charla realizada por el grupo guía y la entrega de material reflectivo y luminoso por parte de la SDM (luces, tobilleras, pecheras, tulas reflectivas). Se inició la actividad en vía en noviembre de 2016 y se informaron más de 300 ciclistas por jornada.





- **Conoce tu Bici:** generar de manera gratuita una revisión e instrucción básica de mecánica para la bicicleta. En un espacio de taller móvil en donde los ciclistas tienen la oportunidad de mejorar las condiciones de las bicicletas, procurando inculcar un cambio comportamental en la vía y entre los diferentes actores. El *Aula Móvil* es una estrategia que se adelanta con el SENA. Se llevó a cabo en el mes de noviembre, con un impacto aproximado de 250 ciclistas informados en cada punto.
- **Taller de Colectivos:** crear un espacio de diálogo permanente entre la SDM y los colectivos de la bicicleta de la ciudad, un espacio participativo, propositivo y constructivo. Se han realizado talleres en torno a temas como infraestructura, seguridad ciudadana, planeación conjunta de la Semana de la Bicicleta, entre otros. Se adelantaron reuniones con los colectivos todo el año para tratar infraestructura, seguridad y la planeación de la IX Semana de la Bicicleta.
- **Semilleros de laBici:** estrategia que busca impactar a la primera infancia en edad preescolar a través de la Cultura Bici, mediante el 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. Se avanzó en la estructuración del programa *semilleros del Bici*.
- **Selección Amarilla:** iniciativa que busca armonizar la relación entre los conductores de taxi y la ciudadanía en forma de acciones de cooperación mutua. Un conductor de la Selección Amarilla es un Taxista<sup>10</sup> por su ejemplar cumplimiento de las normas de tránsito y el excelente servicio que presta a los bogotanos. El objetivo de las actividades es resaltar la labor de los conductores más destacados de la ciudad con reconocimiento frente a sus familias y promover espacios de integración entre la ciudadanía, la secretaría y los miembros de la selección amarilla.
- **Campaña Dian Sin Carro \_2016 la Fiesta del Transporte Público":** Cuyo objetivo fue promover el uso adecuado y seguro de los medios de transporte no motorizado, del Sistema Integrado de Transporte Público y el uso racional del vehículo particular, como estrategia pedagógica para la construcción de un sistema de movilidad más eficiente.
- **Campaña Puntos Críticos de Accidentalidad:** Cuyo objetivo es promover la transformación asertiva de comportamientos y hábitos inseguros en vía, sensibilizando a la ciudadanía frente a la importancia de adquirir actitudes positivas y corresponsables frente a la movilidad.
- **Campaña para la prevención de eventos viales de motociclistas:** Cuyo objetivo es promover la transformación de comportamientos, actitudes y hábitos inseguros en vía, a partir de la socialización y reconocimiento de las disposiciones normativas que rigen el comportamiento del motociclista en Bogotá, así como de la promoción y practica de medidas de prevención y autorregulación que, en conjunto, aporten a la mitigación de las situaciones que implican riesgo de siniestralidad.
- **Campaña para el factor embriaguez:** Cuyo objetivo es realizar estrategias de comunicación para informar, concientizar, influir en las actitudes y cambiar comportamientos, con el fin de reducir los incidentes viales y muertes a causa de manejar un vehículo en bajos los efectos del alcohol.

### c) Canales de comunicación

- Se implementó la figura del “Defensor del Ciudadano”, como estrategia de atención efectiva de los ciudadanos, dando cumplimiento al Decreto 392 de 2015
- Se creó el correo Página WEB [servicioalciudadano@movilidadbogota.gov.co](mailto:servicioalciudadano@movilidadbogota.gov.co), como un canal para atención de requerimientos ciudadanos y para denuncias por actos de corrupción.
- Se informó a los ciudadanos mediante material POP, sobre los servicios que presta la entidad a través de los diferentes puntos de contacto.
- Se realizó la publicación de la carta de trato digno en la página web la SDM.
- Se realizaron cuatro publicaciones en prensa de la Ley 1730.
- Se publicaron el Sistema único de información de trámites, los cincuenta y seis trámites que presta el SIM, así como en la guía de trámites y servicios.

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

A través de los Centros Locales de Movilidad – **CLM** la Secretaría ha hecho presencia en las 20 localidades de la ciudad, con la realización de 138 encuentros comunitarios, 1.706 Agendas Participativas de Trabajo **APT** las cuales tiene por objeto establecer un colectivo de acciones consensuadas con los actores involucrados y la entidad para mejorar y/o mitigar problemáticas o afectaciones en materia de movilidad en las localidades del Distrito Capital.

Dichas **APT** despliegan cuatro (4) líneas estratégicas de intervención en territorio y mediante las que se atendieron a cerca de 72.187 ciudadanos y formaron a 38.905 ciudadanos se informaron y capacitaron en temas de normas de comportamiento de tránsito (pasos peatonales seguros y actores de la vía), dispositivos reguladores de tránsito y señalización, uso democrático del espacio público y plan maestro de movilidad, así como en temas de corresponsabilidad ciudadana y empoderamiento ciudadano que promuevan la participación ciudadana y despierten el interés de la comunidad frente a los temas asociados a Movilidad.

Adicionalmente se realizaron de 138 encuentros comunitarios, 40 audiencias públicas, 10 Planes de Gestión Local, 10 procesos de intervención comunitaria, se han identificado 355 puntos de afectaciones en temas de movilidad y se prestó apoyo a las diferentes dependencias de la entidad en temas como: Plan Sábado, encuentros biciusuarios, talleres NACTO, carril preferencial calle 19, carril preferencial escolar, operación cargue y descargue zona G, entre otras.

Se anexa cuadro con el desglose de actividades por UPZ.

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

No aplica para la Secretaría Distrital de Movilidad



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

**Tabla 9. Articulación 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
Logística de Movilidad	Formular y ejecutar 0,3 del 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	Integrar 0,2 de las Entidades del sector del Sistema Integrado de Información	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Integrar 10% de la 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.	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Desarrollar 0,30 de los proyectos con componente TIC	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Liderar 20% de 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	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Liderar 20% de la provisión, administración, soporte y actualización de los sistemas de información de la entidad	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Implementar 10% del canal de comunicaciones interactivo entre la SDM y la comunidad	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Promover 20% de 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).	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Implementar y desarrollar 0,2 de la Estrategia de Redes Sociales Virtuales a través de la cual se difunda información en tiempo real relacionada con movilidad.	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Estructurar e implementar 0,1 de la dependencia de tecnología y sistemas de la información y las comunicaciones.	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Gestionar y mantener el 5% de los canales de comunicación interactivos a cargo de la OIS que dispongan información de movilidad a la ciudadanía	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Desarrollar y fortalecer el 10% de los sistemas de información misionales y estratégicos a cargo de la OIS para que sean utilizados como habilitadores en el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales.	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Modernizar el 5% de los sistemas de información administrativos de la SDM para soportar la operación interna administrativa y de gestión de	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
	la entidad.	
<b>Logística de Movilidad</b>	Modernizar el 5% de la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación de los servicios institucionales	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
<b>Logística de Movilidad</b>	Implementar y hacer seguimiento a 10 procesos con intervención comunitaria.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Formular y monitorear 10 Planes de Gestión local en fortalecimiento a la gobernabilidad local.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Realizar 20 Audiencias públicas para la rendición de cuentas en las diferentes localidades.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Realizar 57 encuentros con las comunidades de las localidades del Distrito.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Informar y capacitar a 73.150 ciudadanos en normas de tránsito y responsabilidad social, previniendo los accidentes de tránsito y promocionando los actos seguros en la vía.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Atender y orientar a 580.486 ciudadanos en los diferentes puntos de contactos y canales de comunicación que tiene la Entidad	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Mantener en 99 por ciento la operación del sistema semafórico	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Instalar 13 intersecciones semaforizadas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Demarcar 496 Km/Carril de vías	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Demarcar 2.664 zonas con dispositivos de control de velocidad	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Instalar 5.710 señales verticales de pedestal	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Mantener 17.079 señales verticales de pedestal	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Mantener 386 señales elevadas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Realizar el 90 por ciento de conceptos de transporte público	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Realizar el 95 por ciento de las auditorías a empresas de transporte público	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Complementar 34 intersecciones semaforizadas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
		Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	Realizar 180 diagnósticos en instituciones educativas	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
<b>Logística de Movilidad</b>	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
<b>Componente Ambiental</b>	Realizar el 46,55% de los estudios para formular los distritos verdes.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
<b>Componente Ambiental</b>	Realizar el 10% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de movilidad menos contaminante.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
<b>Plan de Ordenamiento Logístico</b>	Realizar y promover el 4,21% 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
<b>Plan de Ordenamiento Logístico</b>	Implementar 10% de la estrategia para el mejoramiento del transporte de carga	1183 - Articulación regional y planeación integral del transporte
<b>Plan de Ordenamiento Logístico</b>	Realizar el 12,5% de estrategia para el mejoramiento del transporte regional	1183 - Articulación regional y planeación integral del transporte
<b>Plan de Ordenamiento Logístico</b>	Desarrollar el 10% de los estudios del sector para el transporte urbano y regional.	1183 - Articulación regional y planeación integral del transporte
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Reducir a 2,8 la tasa mortalidad por accidentes de tránsito por cada 10.000 vehículos	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	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
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Diseñar 3 campañas en seguridad vial (intervención en vía)	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Formar 169 docentes en seguridad vial	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Revisar 100% planes de manejo de tránsito	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Reducir a 13,6 heridos hospitalizados el índice de morbilidad por cada 10.000 vehículos	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Implementar 20 programas marco de enseñanza en seguridad vial	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Revisar el 90% de los estudios de tránsito	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Diseñar 2 pactos de la movilidad con diversos actores institucionales y sociales	1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidental vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Realizar 7 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado).	1004 - Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Formar 60.000 personas en temas de seguridad vial	1004 - Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Realizar 1 campañas macro de seguridad vial	1004 - Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial
<b>Plan de Seguridad Vial</b>	Atender el 100% de los Estudios Técnicos (estudios de Tránsito- Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad)	1004 - Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial
<b>Plan de Seguridad</b>	Actualizar el 80% del Plan Distrital de Seguridad	1004 - Implementación del Pan Distrital de



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
Vial	Vial	Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Elaborar el 70% del Plan Distrital de Seguridad Vial para motociclistas	1004 - Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento de la seguridad vial del transporte público en convenio con Transmilenio	1004 - Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Realizar 133 jornadas de intervención del grupo GUÍA en dinámicas de movilidad.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
Plan de Seguridad Vial	Mantener en 80 por ciento el nivel de satisfacción de los actores viales frente al servicio prestado en la intervención del Grupo GUÍA.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
Plan de Seguridad Vial	Informar a 134.690 actores de la vía en comportamientos adecuados de movilidad y en cumplimiento de normas de tránsito a través de las intervenciones en vía del Grupo GUÍA	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
Plan de Seguridad Vial	Realizar 756 acciones de intervención, tendientes a la promoción y persuasión frente a la importancia del uso seguro y adecuado de la bicicleta.	7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito
Plan de Seguridad Vial	Realizar seguimiento a 40 por ciento de los Planes de Manejo de Trafico aprobados	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial	Visitar 50 por ciento PMT recibidos en etapa de pre aprobación	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial	Revisar 2.791 vehículos del programa "Ruta Pila"	7254 Modernización, expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito
Plan de Seguridad Vial	Realizar 66 visitas administrativas y de seguimiento a empresas prestadoras del servicio público de transporte	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Plan de Seguridad Vial	Realizar la verificación de 3.670 vehículos de transporte especial escolar	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Plan de Seguridad Vial	Realizar seguimiento al 90 por ciento de los PMT'S de alto impacto	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Plan de Seguridad Vial	Realizar 500 jornadas de gestión en vía	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Plan de Seguridad Vial	Soportar el 100% de la gestión y control de tránsito y transporte	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte Público	Implementar 22,4% la estrategia de terceros afectados del SITP	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Diseñar y promover 20,9% Alternativas Accesibilidad en el marco del SITP	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Atender 100% conceptos y requerimientos para la gestión implementación del SITP	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	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	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Realizar la contratación y recibir el 60% de los productos asociados con los análisis financieros, técnicos, legales y de mercado requeridos en el desarrollo e implementación de Asociaciones Público Privadas - APP.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá





Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
Transporte Público	Realizar el 12,5% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Realizar el 10% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Mantener actualizado el 12,5% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Implementar el 10% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Realizar el 100% de las actividades para el fortalecimiento del Transporte Público en convenio con Transmilenio	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Mantener en operación el 99 por ciento del sistema semafórico	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte Público	Semaforizar 21 intersecciones nuevas	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte Público	Complementar 36 intersecciones semaforizadas existentes	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte Público	Realizar el 5% de las actividades para la segunda fase del Sistema Inteligente de Transporte - SIT	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte Público	Realizar el 1% de las actividades para la segunda fase de Semáforos Inteligentes.	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte Público	Realizar el 1% de las actividades para la primera fase de Detección Electrónica DEI	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Transporte No Motorizado	Diseñar 4,55% la optimización de la red de ciclo Rutas	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte No Motorizado	Implementar el 20% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte No Motorizado	Implementar el 12,5% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	Implementar 1,04% las Zonas de estacionamiento en vía	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	Realizar 100% los estudios técnicos, financieros económicos y sociales para la implementación de medidas de gestión de la demanda de tránsito en BOGOTÁ D.C.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	Diseñar el 25% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos	Desarrollar el 10% de las actividades del Plan estadístico Sectorial y los estudios del sector	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura Vial	Demarcar 104,25 Kilómetro carril de vías	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Infraestructura Vial	Instalar 2.414 señales verticales de pedestal	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Infraestructura Vial	Demarcar 1.355 zonas con dispositivos de control de velocidad	1032 - Gestión y control de tránsito y transporte
Componente Institucional	Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión Seguridad de la Información.	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Componente Institucional	Alcanzar en un 80 por ciento los niveles de satisfacción de los ciudadanos y partes	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
	interesadas con los servicios prestados por la entidad	
<b>Componente Institucional</b>	Realizar en el 10% la racionalización de ocho trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
<b>Componente Institucional</b>	Realizar en el 10% la virtualización de dos servicios/trámites de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
<b>Componente Institucional</b>	Realizar en el 10% la desconcentración de dos trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
<b>Componente Institucional</b>	Implementar 0,5 planes institucionales de participación ciudadana PIP	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
<b>Componente Institucional</b>	Gestionar el 20% de la adquisición del predio para patios de vehículos inmovilizados	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos SEGPLAN – Secretaría Distrital de Planeación 2016

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

Tabla 10. 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
Andrés Felipe Archila Téllez	Ingeniero Mecánico – Magíster en Transporte	Subsecretario de Política Sectorial	3649400 Ext. 4200	afarchila@movilidadbogota.gov.co
Sonia Gaona Uscátegui	Ingeniera de Transporte y Vías	Profesional especializado - DTI	3649400 Ext. 4111	sgaona@movilidadbogota.gov.co
Julieth Zulima Rojas Rodríguez	Administradora de Negocios	Profesional OAP - Contratista	3649400 Ext. 4120	jzrojas@movilidadbogota.gov.co

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