



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 2017

Foto: El Espectador



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 2017, FRENTE A METAS CUMPLIDAS DEL PLAN MAESTRO EN DICHA VIGENCIA.	5
3.1. TAREAS INCLUIDAS EN EL PLAN MAESTRO, NO REFERIDAS COMO METAS.	7
4. IMPACTO SOCIAL GENERADO A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES PROYECTOS EJECUTADOS Y EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS CONTENIDAS EN EL REFERIDO PLAN, QUE LE IMPONE OBLIGACIONES A LOS PARTICULARES; ESTA INFORMACIÓN DEBE ESTAR DISCRIMINADA POR SEXO, NIVEL SOCIO – ECONÓMICO, USO Y LOCALIDAD.	42
4.1. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA VIGENCIA FISCAL 2017, EN TÉRMINOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA.....	43
5. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES MAESTROS Y ESTRATEGIAS QUE SE HAN IMPLEMENTADO PARA SUPERARLAS.	45
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.....	46
7. PARTICIPACIÓN DE LAS DIFERENTES COMUNIDADES EN LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES MAESTROS Y DIVULGACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	51
8. DIVULGACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS A LA SOCIEDAD.....	56
9. CUANTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR REGULARIZACIONES E IMPLEMENTACIONES EN CADA PLAN MAESTRO.....	58
10. ARTICULAR CADA PLAN MAESTRO, PLAN DE ACCIÓN, PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL Y PROYECTOS DE INVERSIÓN.	58
11. BASE DE DATOS GRUPO TÉCNICO DEL PLAN MAESTRO	62



Índice de Tablas

Tabla 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2017 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro .	4
Tabla 2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2018 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 2017, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.....	5
Tabla 4. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.....	8
Tabla 5. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.	15
Tabla 6. Proyecciones de población de Bogotá 2016-2020.	43
Tabla 7. Total de viajes diarios en 2015.	43
Tabla 8. Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión.....	58
Tabla 9. Grupo técnico Plan Maestro.	62



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 2017 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro

No.	Nombre del Proyecto	Recursos asignados 2017 (En Precios Constantes)	Recursos ejecutados 2017 (En Precios Constantes)
339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	21.553.806.799	20.171.194.297
967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	9.215.880.270	8.535.912.060
1004	Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial	15.691.652.477	15.428.686.647
1032	Gestión y control de tránsito y transporte	151.870.633.891	148.730.892.695
1044	Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes	72.022.519.488	70.143.573.207
1183	Articulación regional y planeación integral del transporte	2.897.713.520	2.897.713.520
7132	Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera	26.380.650.000	26.376.267.168
6219	Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional	21.764.235.934	21.277.241.192
6094	Fortalecimiento Institucional	26.890.000.000	26.432.608.675
965	Movilidad transparente y contra la corrupción	362.000.000	362.000.000
585	Sistema Distrital de Información para la movilidad	3.300.000.000	3.299.015.674

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2017

2. Inversiones proyectadas para la siguiente vigencia y recursos disponibles

Tabla 2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2018 y recursos disponibles 2017, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro.

No.	Nombre del Proyecto	Recursos proyectados 2018 (En Precios Constantes)	Recursos disponibles 2017 (En Precios Constantes)
339	Implementación del plan Maestro de Movilidad para Bogotá	69.173.384.000	21.553.806.799
967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	9.781.000.000	9.215.880.270
1004	Implementación del Pan Distrital de Seguridad Vial	18.514.000.000	15.691.652.477
1032	Gestión y control de tránsito y transporte	152.217.506.000	151.870.633.891
1044	Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes	15.219.479.000	72.022.519.488
1183	Articulación regional y planeación integral del transporte	2.972.000.000	2.897.713.520
7132	Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera	26.380.650.000	26.380.650.000
6219	Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional	20.483.000.000	21.764.235.934
6094	Fortalecimiento Institucional	32.590.000.000	26.890.000.000
965	Movilidad transparente y contra la corrupción	362.000.000	362.000.000
585	Sistema Distrital de Información para la movilidad	3.300.000.000	3.300.000.000

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2017



3. Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2017, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2017, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
Logística de Movilidad		
Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.967 Estructurar e implementar 0.3 dependencia de tecnología y sistemas de la información y las comunicaciones.	0.3	enero - diciembre
P.967 Gestionar y mantener el 30% de los canales de comunicación interactivos a cargo de la OIS que dispongan información de movilidad a la ciudadanía	30%	enero - diciembre
P.967 Desarrollar y fortalecer el 30% 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.	30%	enero - diciembre
P.967 Modernizar el 30% de los sistemas de información administrativos de la SDM para soportar la operación interna administrativa y de gestión de la entidad.	30%	enero - diciembre
P.967 Modernizar el 30% de la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación de los servicios institucionales.	30%	enero - diciembre
P.967 Promover y realizar 1 campañas de sensibilización en TI que permitan generar servicios de calidad y la mejora permanente de las capacidades técnicas de la SDM.	1	enero - diciembre
P.1044 Realizar en el 20% la racionalización de ocho trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	20%	enero - diciembre
P.1044 Realizar en el 20 por ciento la virtualización de dos servicios/trámites de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	20%	enero - diciembre
P.1044 Realizar en el 20% la desconcentración de dos trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	18%	enero - diciembre
P.1044 Implementar 1 planes institucionales de participación ciudadana - PIP	1	enero - diciembre
P.1044 Gestionar el 80% de la adquisición del predio para patios de vehículos inmovilizados	80%	enero - diciembre
P.1044 Realizar en el 100% las actividades tendientes a mantener la satisfacción de los ciudadanos y partes interesadas con los servicios prestados por la Entidad	98%	enero - diciembre
P.1032 Demarcar 785,72 kilómetro carril de vías	765,72	enero - diciembre
P.1032 Instalar 6. 638 señales verticales de pedestal	6.218	enero - diciembre
P.1032 Realizar el 100% de las actividades orientadas a la instalación de 50 señales elevadas	100%	enero - diciembre
P.1032 Demarcar 4.456 zonas con dispositivos de control de velocidad	4.256	enero - diciembre
P.1032 Realizar mantenimiento a 91.593 señales verticales de pedestal.	90.593	enero - diciembre
P.1032 Realizar mantenimiento a 112 señales elevadas.	106	enero - diciembre
P.1032 Mantener en operación el 99% del sistema semafórico	99.73%	enero - diciembre
P.1032 Semaforizar 52 intersecciones nuevas	50	enero - diciembre
P.1032 Complementar 44 intersecciones semaforizadas existentes	43	enero - diciembre
P.1032 Realizar el 25% de las actividades para la segunda fase del Sistema Inteligente de Transporte – SIT	14%	enero - diciembre
P.1032 Realizar el 15% de las actividades para la segunda fase de Semáforos Inteligentes.	15%	enero – diciembre
P.1032 Realizar el 10% de las actividades para la primera fase de Detección Electrónica DEI	10%	enero - diciembre
P.339 Realizar el 100% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T.	60%	enero - diciembre
P.585 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Responsabilidad Social	100%	enero – diciembre



Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.585 Desarrollar el 100% del plan anual estratégico de comunicaciones, integrando canales tradicionales y digitales.	100%	enero – diciembre
Componente Ambiental		
Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.339 Realizar el 25,2% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de movilidad menos contaminante.	24,80%	enero - diciembre
P.1004 Formar 3.100 conductores de todo tipo de vehículos en eco-conducción.	383	enero - diciembre
Plan de Ordenamiento Logístico		
Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.339 Diseñar el 79% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte.	79%	enero - diciembre
P.339 Desarrollar el 25% de las actividades del Plan estadístico Sectorial y los estudios del sector	23,33%	
P.1183 Implementar 25,5% de la estrategia para el mejoramiento del transporte de carga	25,5%	enero - diciembre
P.1183 Realizar el 25% de estrategia para el mejoramiento del transporte regional	25%	enero - diciembre
P.1183 Desarrollar el 25% de los estudios del sector para el transporte urbano y regional.	25%	enero - diciembre
Plan de Seguridad Vial		
P.1004 Realizar 17 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado).	17	enero - diciembre
P.1004 Formar 134.000 personas en temas de seguridad vial	135.730	enero - diciembre
P.1004 Realizar 3 campañas macro de seguridad vial	3	enero - diciembre
P.1004 Atender el 100% de los Estudios Técnicos (estudios de Tránsito - Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad)	100%	enero - diciembre
P.1004 Actualizar el 20% del Plan Distrital de Seguridad Vial	20%	enero - diciembre
P.1004 Elaborar el 30% del Plan Distrital de Seguridad Vial para motociclistas	30%	enero - diciembre
P.1004 Realizar el 60% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T., relacionados con el componente de seguridad vial	60%	enero – diciembre
P.1032 Realizar 74 visitas administrativas y de seguimiento a empresas prestadoras del servicio público de transporte.	74	enero – diciembre
P.1032 Realizar la verificación de 8,000 vehículos de transporte especial escolar.	8.069	enero – diciembre
P.1032 Realizar seguimiento al 90% de los PMT de alto impacto.	91,5%	enero – diciembre
P.1032 Realizar 2.500 jornadas de gestión en vía.	2.648	enero – diciembre
P.1032 Soportar el 100% de la gestión y control del tránsito y transporte	96,02%	enero – diciembre
P.1032 Realizar 562.191 viajes de acompañamiento y control del tránsito a los bicisuarios de la estrategia "Al Colegio en Bici" en el Distrito Capital.	562.191	enero – diciembre
P.1032 Realizar el 100% de las actividades para la verificación integral de las empresas de transporte público de pasajeros	65%	enero – diciembre
P.6219 Realizar 1.600 controles preventivos y regulatorios.	1.600	enero – diciembre
P.6219 Realizar 15.000 controles sancionatorios para mitigar problemas en seguridad vial.	18.570	enero – diciembre
Transporte Público		
Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.339 Realizar el 25% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	21,83%	enero – diciembre
P.339 Realizar el 20% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible	19,5%	enero – diciembre
P.339 Mantener actualizado el 19% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.	19%	enero – diciembre



Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.339 Implementar el 25% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi	24,8%	enero – diciembre
Transporte No Motorizado		
Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.339 Implementar el 39% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta	38,71%	enero - diciembre
P.339 Implementar el 28% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie	27,50%	enero - diciembre
Infraestructura		
P.339 Gestionar el 35% de proyectos de APP para el desarrollo de infraestructura de transporte	30%	enero - diciembre
Componente Institucional		
Meta fijada para la vigencia 2017	Meta cumplida vigencia 2017	Cronograma
P.967 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión Seguridad de la Información.	100%	enero - diciembre
P.339 Soportar el 100% de la gestión administrativa, contractual, financiera y de seguimiento al Plan Distrital de Desarrollo	98%	enero - diciembre
P.6094 Mejorar el 20% de la infraestructura física de 3 sedes de la SDM.	20%	enero - diciembre
P.6094 Formular el 300% de la propuesta de rediseño institucional que incluya la modificación de la estructura interna y funcional, y la planta de personal.	30%	enero - diciembre
P.6094 Mantener en un 100% la prestación de los servicios administrativos para garantizar el adecuado funcionamiento de la entidad.	99%	enero - diciembre
P.6094 Soportar el 100% de los procesos estratégicos, de apoyo y de evaluación de la SDM.	95,72%	enero - diciembre
P.6094 Formular e implementar el 15% de los componentes del Programa de Gestión Documental.	15%	enero - diciembre
P.6094 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión Ambiental.	100%	enero - diciembre
P.6094 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Seguridad y Salud Ocupacional.	95%	enero – diciembre
P.6094 Implementar e 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión de Calidad.	100%	enero – diciembre
P.965 Implementar el 100% de la estrategia anual sobre Transparencia, Ética y Probidad – TEP	100%	enero – diciembre
P.965 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Control Interno	100%	enero – diciembre
P.7132 Realizar el 100% de las gestiones administrativas orientadas a impulsar los procesos administrativos y de cobro coactivo.	100%	enero – diciembre

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos SEGPLAN – Secretaría Distrital de Planeación 2017

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

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



distribución de excedentes y establecer los beneficios de la actividad realizada de manera comparativa.

A continuación, se establecen los indicadores del Plan Maestro de Movilidad, con corte a diciembre de 2017, 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.		
AÑO	IPK TPC	I1
2002	1.5	-0.1
2003	1.45	-0.1
2004	1.39	-0.1
2005	1.36	-0.2
2006	1.61	0.0
2007	1.61	0.0
2008	1.61	0.0
2009	1.61	0.0
2010	1.61	0.0
2011	1.68	0.1
2012	2.1	0.4
2013	2.1	0.4
2014	1.8	0.2
2015	2.03	0.3
2016	2.00	0.3
2017	2.09	0.4
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.

AÑO	EDAD PROMEDIO DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO (Años)	I2
2004	13.02	0.00
2005	12.49	0.00
2006	12.7	0.00
2007	13.01	0.00
2008	10.32	0.42
2009	9.79	0.55
2010	10.43	0.39
2011	9.82	0.55
2012	9.61	0.60
2013	10.49	0.38
2014	8.29	0.93
2015	13.23	0.00
2016	12.2	0.00
2017	14.1	0.00

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.

AÑO	% 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



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.

AÑO	% OCUPACIÓN TAXIS	I3
2015	63.5%	0.45
2016	64.7%	0.49
2017	64.8%	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

AÑO	MALLA VIAL DE LA CIUDAD		
	MV ARTERIAL	MV INTERM	MV LOCAL
2004	0.4861	0.0000	-0.1250
2005	0.3889	0.0000	0.0000
2006	0.4861	0.0000	0.0000
2007	0.5139	0.0000	0.0583
2008	0.5244	0.1184	-0.0809
2009	0.5649	0.1475	-0.0500
2010	0.5487	0.1338	-0.0318
2011	0.5969	0.0480	-0.1890
2012	0.5526	0.3864	-0.1407
2013	0.5875	0.3653	0.0000
2014*	0.6128	0.4111	0.0000
2015	0.6528	0.4583	0.0000
2016	0.6528	0.4722	0.0000
2017	0.0000	0.0000	0.0000

OBSERVACIONES

No hay reporte para la vigencia 2017. Se espera a mediados del año realizar el reporte con la información suministrada por el IDU.

PERIODICIDAD:

Anual

5. Índice de Accidentalidad: Otra forma de visualizar las condiciones de seguridad es mediante el análisis estadístico de las cifras y la presentación gráfica de sus resultados. Un indicador importante es el número de accidentes por cada 100 mil habitantes.

AÑO	N° Accidentes / 100000 Hab	I5
2003	596.84	-
2004	638.34	-
2005	523.88	0.22
2006	511.22	0.26



5. Índice de Accidentalidad: Otra forma de visualizar las condiciones de seguridad es mediante el análisis estadístico de las cifras y la presentación gráfica de sus resultados. Un indicador importante es el número de accidentes por cada 100 mil habitantes.

AÑO	N° Accidentes / 100000 Hab	I5
2007	531.33	0.19
2008	505.81	0.28
2009	434.76	0.53
2010	450.75	0.47
2011	456.83	0.45
2012	469.69	0.41
2013	447.28	0.48
2014	432.94	0.53
2015	397.66	0.66
2016	437.73	0.52
2017	435.6	0.52

OBSERVACIONES

Información obtenida con base al Aplicativo OBI Febrero 20 de 2018 - 9:16 am. SPS-DSVCT

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.

AÑO	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.

PERIODICIDAD:

Quinquenal

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

AÑO	VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS (Km/h)	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



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

AÑO	VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS (Km/h)	I7
2010	23.45	0.00
2011	23.00	0.00
2012	23.70	0.00
2013	26.42	0.33
2014	26.99	0.33
2015	23.40	0.00
2016	21.82	0.00
2017	21.60	0.00

OBSERVACIONES

Datos obtenidos a través de la toma de Información que realiza la entidad de la DCV. Se calcula con las velocidades del particular, individual y del TPC y ponderación con el parque automotor de cada período evaluado. SPS-DCV

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



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	% EJE E ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO	I8
11. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.		
% EJE E ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO:		59%
OBSERVACIONES		
La construcción del indicador se estima con las actividades anteriormente enunciadas y se calcula un % de avance en las actividades realizadas.		
PERIODICIDAD:		Anual

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

AÑO	% que representa el GNV	I9
2004	2.97%	0
2005	4.86%	0.0161
2006	8.05%	0.0491
2007	11.65%	0.0863
2008	ND	No calculado
2009	ND	No calculado
2010	ND	No calculado
2011	ND	No calculado
2012	ND	No calculado
2013	ND	No calculado
2014	ND	No calculado
2015	ND	No calculado
2016	ND	No calculado
2017	ND	No calculado
PERIODICIDAD:		
		Anual

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

AÑO	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.		
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.

AÑO	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.

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.

AÑO	Sostenibilidad Financiera	I12
2007	0.82	0.82
2008	0.96	0.96
2009	0.65	0.64
2010	0.79	0.79
2011	0.46	0.45
2012	0.65	0.65
2013	0.96	0.96
2014	0.86	0.85
2015	0.85	0.85
2016	0.93	0.92
2017	0.98	0.98

OBSERVACIONES

Fuente: OAP.

PERIODICIDAD:

Anual

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

AÑO	% Ejecución Agenda de Movilidad	I13
2008	56%	0%
2009	64%	64%
2010	68%	68%
2011	79%	79%
2012	82%	82%
2013	85%	85%
2014	85%	85%
2015	87%	87%
2016	89%	89%
2017	90%	90%



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.

AÑO	% 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.

PERIODICIDAD:

Quinquenal

NOTA

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

En la Tabla 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"> Estudios de los corredores especializados de carga. Proyectos de intersecciones. Implementación de corredores para ciclorrutas. 	<p>En el 2017 se orientaron las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento, rehabilitación y desarrollo de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital. Se buscó ser un canal entre la comunidad y las entidades encargadas del mantenimiento y rehabilitación vial. Se establecieron lineamientos, criterios y recomendaciones sobre la infraestructura vial existente o propuesta. Se hicieron evaluaciones y recomendaciones sobre la geometría propuesta en diferentes proyectos viales. Además, se intervino en procesos de evaluación de proyectos desde el componente de seguridad vial.</p> <p>Documento denominado "Líneas de inversión local – Criterios de Elegibilidad y Viabilidad".</p> <p>Atención de puntos críticos en materia de seguridad vial.</p> <p>Se realizaron aportes al Decreto modificatorio 305 de 2015 "Por el cual se realiza el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D. C. y se declara condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto y se dictan otras</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p><i>disposiciones</i>”, para incluir unas áreas que requiere adquirir Transmilenio para el sistema troncal.</p> <p>Se dio apoyo en la elaboración de la Guía de Implementación de Patios y Terminales Transitorios del SITP y de lineamientos generales en el área de influencia a la infraestructura de transporte definitiva asociada al SITP sobre accesibilidad para personas con discapacidad.</p> <p>Se hicieron recomendaciones de infraestructura para los proyectos relacionados con CicloRutas (15 corredores), parqueo en vía (16 propuestas) y la revisión de 36 Planes de Implantación y Planes Parciales.</p> <p>Se realizaron observaciones y conceptos técnicos sobre las propuestas de diseño para las siguientes troncales: Troncal Américas, Troncal Av. Cali, Troncal Av. Carrera 68, Troncal Boyacá, Troncal Caracas, Troncal Carrera 7, Troncal Villavicencio.</p> <p>Se intervino en las inspecciones y auditorías de seguridad vial de los corredores Av. Ciudad de Cali y la ampliación de la Troncal Caracas.</p> <p>Se intervino en los lineamientos, criterios y observaciones para el desarrollo del POT, la generación de la cartilla de Mobiliario Urbano para Bogotá, el decreto modificación anexo técnico para el diseño de esquinas para vías de la malla vial arterial de Bogotá.</p> <p>La Administración Distrital viene desarrollando estrategias que se van a implementar a lo largo del cuatrienio con el fin de inducir a que cada vez más personas utilicen la bicicleta en concordancia con el Plan Maestro de Movilidad en lo relacionado con la promoción de Transporte no motorizado, la optimización de la Red de CicloRutas y las iniciativas complementarias. Las acciones desarrolladas se enmarcan en 5 componentes: Infraestructura, Institucionalidad, Cultura de la Bici, Seguridad (Vial y Personal), y Ambiente y Salud. Planeación y definición de CicloRutas en calzada: Como parte de las metas se encuentra: “Construir 120 km de ciclorutas en calzada y/o a nivel de andén”. Con el fin de aumentar y optimizar la red de CicloRutas de Bogotá, la SDM se encuentra adelantando las factibilidades de tramos de CicloRutas en calzada.</p>
Artículo 21 De los proyectos en transporte público.	<ul style="list-style-type: none">• Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad del SITP.• Estructuración técnica, jurídica y financiera de	<p>Dentro del componente del transporte público se identifican los avances en el desmonte de rutas del Transporte Público Colectivo (TPC) en el esquema de implementación del SITP, y se identifican las acciones que se desarrollaron para mejorar sus condiciones de operación, el acompañamiento a reuniones con entes de control, juntas de acción local y, otras entidades, a su vez, se mencionan las diferentes mesas de trabajo realizadas con la comunidad para mejorar la cobertura y operación de rutas del SITP.</p> <p>a) Principales logros alcanzados durante la vigencia.</p>



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario .</p> <ul style="list-style-type: none">• Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo.• Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementaria s.• Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP.• Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.	<p><u>Continuidad del esquema SITP Provisional:</u> Se autorizó la continuidad del permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el cual tiene vigencia hasta el 14 de marzo de 2018. De acuerdo al reporte del ente gestor se cuenta con 135 rutas provisionales autorizadas.</p> <p><u>Avance Desmonte de Transporte Público Colectivo:</u> A 31 de diciembre de 2017, se han desmontado 380 rutas del TPC.</p> <p><u>Implementación de Carriles Preferenciales:</u> Considerando los resultados obtenidos con los carriles preferenciales ya existentes, la SDM ha decidido ampliar la aplicación de esta medida a corredores donde resulta oportuno mejorar las condiciones de operación del SITP, consolidando así la red de carriles preferenciales y mejorando la movilidad en el área de influencia directa e indirecta de estos corredores. Desde finales de 2014, se han implementado carriles preferenciales para transporte público colectivo en algunos de los principales corredores de Bogotá (Ver anexo 3). El avance de la implementación de los componentes redundará en un mejoramiento del servicio de transporte público de la ciudad y reducción de la siniestralidad de los vehículos en operación.</p> <p>Además, en 2017 se consolidó el informe técnico del carril preferencial de la Av. Primero de Mayo y la Av. Boyacá y se viabilizó su implementación en la Av. Primero de Mayo. Adicionalmente, se realizaron visitas de campo y recolección de información primaria y secundaria sobre el corredor Av. Carrera 68 y Av. Calle 100 como soporte para la evaluación del carril preferencial en este corredor. Se espera que la satisfacción con el transporte público mejore gracias a un enfoque de pedagogía, sensibilización y acciones complementarias que propenden por un mejor uso del espacio público en su área de influencia, específicamente en las localidades de Tunjuelito, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba, en el caso de la Av. Boyacá y, para la Av. Carrera 68 y Av. Calle 100 en las localidades de Kennedy, Puente Aranda, Teusaquillo, Fontibón, Engativá, Barrios Unidos, Chapinero y Usaquén.</p> <p><u>Concepto de paraderos y oferta del SITP:</u> 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>Micro y Macromodelación:</u> Se dio acompañamiento a los siguientes procesos: Requisitos CONPES PLMB, proyectos Troncales y carriles preferenciales, estudios y diseños de las Troncales de Transmilenio</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>sobre las Avenidas Carrera 7, Av. Ciudad de Cali, Av. Boyacá, Av. Carrera 68 y Av. Villavicencio.</p> <p>Accesibilidad</p> <p>Se realizaron acciones para el avance en la implementación del Plan de Movilidad Accesible, participando en los diferentes escenarios del Sistema Distrital de Discapacidad.</p> <p>a) Principales logros</p> <p>Eje 1 Permeabilidad al Espacio Público: Para la malla vial principal el IDU incluyó criterios de rutas y paraderos accesibles en la matriz para la adecuación de espacio público. El IDU incluyó en la matriz de priorización de conservación de malla vial a realizar en los próximos tres años, criterios de volumen de pasajeros y rutas de transporte SITP. La SDM realizó visita a tres obras en ejecución del IDU, en las que se realizaron recomendaciones de ajustes para garantizar la accesibilidad y pasos seguros de las Personas con Discapacidad (PcD).</p> <p>Se realizaron once (11) reuniones con alcaldes locales sobre el “Plan de movilidad accesible al SITP”. Se gestionó para que en sus procesos se incorpore el tema de accesibilidad. Se participó en el Comité Técnico ICONTEC 027 “Accesibilidad al medio físico.</p> <p>Eje 2 Accesibilidad a Infraestructura Fija (paraderos): Transmilenio S.A. junto con el IDU, adelantaron la estructuración de un proceso licitatorio con el fin de intervenir paraderos que no cuentan con una zona dura adecuada para el ascenso y descenso de pasajeros.</p> <p>Eje 3 Servicio y Gestión del Transporte Público:</p> <p>Se cuenta con 5 rutas accesibles y 886 buses accesibles, lo que corresponde a un 13.9% de la flota vinculada. Así mismo, respecto al 2016 ingresaron 84 vehículos accesibles adicionales. El 83% de la flota del servicio alimentador es accesible (cuenta con plataforma elevadora o rampa manual), el 85% cuenta con panel informador visual, y el 30% con informador auditivo. Cerca de 200 buses alimentadores y zonales cuentan con silletería para ayuda viva o perro guía.</p> <p>Se encuentra en ejecución el contrato 20171639 con la firma Consocio Movilidad cuyo objeto es “<i>Actualizar la caracterización socioeconómica y los patrones de viajes de las personas con movilidad reducida permanente</i>”.</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>Se participó en el Comité Técnico ICONTEC 173 “Transporte terrestre de Pasajeros”.</p> <p>Eje 4 Señalética e Información: Se instalaron más 4.144 módulos distribuidos en los paraderos de todas las localidades donde opera el sistema zonal, con un porcentaje del 6.8% vandalizados, es decir, 240 paraderos. Se remplazaron cerca de 311 cinturones (envolvente azul).</p> <p>Eje 5 Medidas Sociales para Accesibilidad Integral: Se desarrolló el contrato 20161282 a través del cual se capacitaron 4.500 y sensibilizaron 6.500 agentes del SITP y se formaron 125 funcionarios y empleados como formadores y replicadores del proceso.</p>
Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio.	• Dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi.	<ul style="list-style-type: none">• Reconocimiento de la labor de los conductores y fomento de buenas prácticas: Se realizó en agosto el mes del taxista (Acuerdo 606/15), con actividades como el pacto del buen servicio entre usuarios y conductores, la ceremonia de certificación de los conductores, un partido de fútbol, juegos didácticos para la promoción de seguridad vial en empresas y centros comerciales, entre otros. Se entregaron más de 200 kits con elementos para los conductores con buenos comportamientos en la vía. Finalmente, el Distrito hizo presencia en la feria ExpoTaxi, para exponer y socializar la modernización del servicio con los diversos actores del gremio.• Capacitaciones La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con el Instituto Distrital de Turismo (IDT) capacitaron en temas de seguridad vial, relaciones humanas, turismo e inglés básico a más de 1500 conductores con una intensidad de ocho horas. Con el SENA se capacitaron más de 2500 conductores y certificaron en competencias a cerca de 250, estos últimos con una intensidad de 60 horas.• Modernización del servicio mediante el uso de aplicaciones móviles Se realizaron mesas de trabajo con los diferentes actores del gremio para estructurar la implementación de plataformas tecnológicas en el servicio y el reporte de información. Se expidieron los Decretos Distritales 456 y 568 y la Resolución 220 de 2017. Se inició la inscripción de plataformas por parte de las empresas habilitadas, que al cerrar el año completaba el 30% de avance.• Actualización del sistema de información y registro de conductores Se realizó la actualización tecnológica del Sistema de Información y Registro de Conductores. Se finalizaron los desarrollos de la integración del sistema con la aplicación SIMUR.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• Promoción de salud, recreación e integración en el gremio Con el apoyo del sector privado y el IDRDR se realizó el primer torneo de fútbol de salón #SiVoyEnTaxi con la participación de cerca de 400 conductores.• Medición de la calidad en la prestación del servicio Se enviaron reportes mensuales a las empresas habilitadas presentando indicadores de desempeño relevantes.
Artículo 25 Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual	<ul style="list-style-type: none">• Verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen	Se atendió las solicitudes de desintegración física de parque automotor, tanto de transporte público colectivo como individual.
Artículo 28 Proyectos de transporte motorizado no	<ul style="list-style-type: none">• Construcción de Redes peatonales• Optimización de la red de ciclorutas	<p>i. Planeación y definición de CicloRutas en calzada. Se adelantaron los estudios de prefactibilidad y factibilidad (algunos de los cuales ya se encuentran implementados o en proceso de implementación por parte de la DCV). (Ver anexo 1).</p> <p>ii. Intervenciones en el marco del Programa Conéctate: Se realizaron tres tipos de intervenciones dentro del programa conéctate: Acciones para Intersecciones: Identificación de 112 puntos problemáticos, se realizaron 80 fichas de definición de proyectos con diseño (esquema básico), diseño de 55 puntos (señalización y demarcación en vía de alto impacto). Acciones para Conexiones: Identificación de 10 puntos problemáticos para el paso de ciclistas sobre puentes vehiculares, incluyendo un piloto en la Av. de las Américas con AK 68. Acciones para Implantación de infraestructura: Se elaboraron 37 fichas de proyecto para puntos prioritarios de intervención. Se adelantaron análisis detallados y diseños esquemáticos para los 37 puntos, donde se priorizaron 9 puntos para intervención mediante obras civiles permanentes sobre la red de CicloRutas.</p> <p>iii. Cicloalameda para bicicletas Quinto Centenario: Se desarrolló la fase de idea y perfil del proyecto, se ejecutó el análisis de siniestralidad y la formulación de recomendaciones de seguridad vial del corredor, realizado por WR. Se identificaron mecanismos financieros asociados a las oportunidades de inversión de capital, de operación y de mantenimiento del proyecto y la matriz de posibles opciones de financiación, y se estructuró la contratación de los estudios de prefactibilidad y factibilidad de la Cicloalameda.</p> <p>iv. Cicloparqueaderos</p> <ul style="list-style-type: none">• Red de CicloParqueaderos de Bogotá: Se desarrolló la consultoría 20161253 (Cal y Mayor y Asociados), que definió la red de cicloparqueaderos. (Proyección para 2027: más de 13.253 nuevos cupos).



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• Sistema de Sellos para CicloParqueaderos: Se certificaron 15 CicloParqueaderos, que comprenden 3.367 cupos destinados para el parqueo de bicicletas (Ver anexo 2).• Mobiliario urbano para el parqueo de bicicletas en el espacio público: “Mobiliario Urbano para el Parqueo de Bicicletas en Espacio Público”: Bicimóvil y “U” Invertida: Disposición en vía de un mobiliario urbano tipo CicloParqueadero con forma de vehículo automóvil, que ocupará un cajón de parqueo remplazando el espacio utilizado para parquear un carro por 10 cupos para bicicletas. Se realizaron 10 campañas, con una ocupación estimada del 60% de los cupos en promedio.• Normatividad sobre CicloParqueaderos: Se inició un proceso de gestión con las entidades, con el objeto de estructurar un decreto marco que unifique todas las temáticas concernientes sobre CicloParqueaderos.
Artículo 29 Iniciativas complementarias. (Transporte no motorizado)		<p>v. Sistema de Bicicletas Públicas:</p> <p>Se emitió la Resolución 062 de 2017, mediante la cual se otorgó concepto favorable a BCycle Latam S.p.A. para continuar con la estructuración del proyecto de APP denominado “<i>Iniciativa privada autofinanciada para la provisión, instalación, mantenimiento y operación de un sistema de bicicletas públicas de alquiler</i>”.</p> <p>Se suscribió el convenio interadministrativo 4210000-597-2017 derivado del convenio marco 4210000-579-2017 suscrito entre la Secretaría General de la Alcaldía Mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad, cuyo objeto es “<i>Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, jurídicos y financieros entre la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM y la SECRETARÍA GENERAL para la evaluación, gestión y trámite de Proyectos de Asociación Público Privada -APP- de Iniciativa Privada, para el proyecto denominado "Iniciativa privada autofinanciada para la provisión, instalación, mantenimiento y operación de un sistema de bicicletas públicas de alquiler", y todas las actividades que se requieran para tal fin</i>”.</p> <p>Se suscribió el contrato interadministrativo 20171757 con la Financiera de Desarrollo Nacional, cuyo objeto es “<i>Realizar la validación técnica, financiera y jurídica del proyecto de asociación público-privada de iniciativa privada denominado “BIKE BOGOTÁ”, conforme con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y demás disposiciones complementarias</i>”. Se hizo entrega a la Financiera de Desarrollo Nacional de la información aportada por el originador de la iniciativa privada. De esta manera, se dio paso a la etapa de validación de la propuesta presentada por BCycle Latam S.p.A.</p> <p>vi. Conceptos para Carriles Preferenciales, Troncales y APP</p> <ul style="list-style-type: none">• Troncales. Análisis y seguimiento a la propuesta de CicloRuta de la Carrera 7, extensión de la Troncal Caracas, Troncal Villavicencio, Troncal de Carrera 68 y de Avenida Cali.



Artículo	Cumplido	Observación													
		<ul style="list-style-type: none"> • Carriles preferenciales. Elaboración de concepto de Avenida 1 de mayo, Avenida Boyacá y AC 68. • Conceptos APP. Evaluación de la APP de Calle 63 y ALO Sur. <p>vii. Sistema de información a ciclistas Se realizó el proceso de selección SDM-CMA-020-2017 para contratar la “Definición, diseño y plan de implementación del sistema de información para usuarios de la bicicleta en Bogotá D.C.”. Como resultado, se firmó el contrato de consultoría 20171559 con Steer Davies Gleave Limited Sucursal Colombia.</p> <p>viii. Centro de la Bici</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se firmó el convenio interadministrativo 1760 de 2017 entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría de Educación del Distrito, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte que tiene por objeto “Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, operativos, logísticos, pedagógicos, financieros, para la implementación, ejecución, seguimiento y evaluación del proyecto “Centro de la Bici”, el cual se encuentra en ejecución. • Se trabajó con un experto alemán para el diseño de un programa técnico laboral en mecánica de bicicletas en conjunto con el SENA. • Se estructuró una estrategia de participación y vinculación de empresas al Centro de la Bici. <p>ix. Mesa Interinstitucional de la Bicicleta Se coordinaron acciones en torno a implementación de acciones de seguridad en la red de CicloRutas, desarrollo de actividades en la X Semana de la Bicicleta, coordinación para el desarrollo del programa de cicloparqueaderos, coordinación de acciones para el desarrollo del Centro de la Bici, seguimiento para la implementación de proyectos de cicloinfraestructura y mantenimiento de la red de CicloRutas, implementación de campañas y estrategias interinstitucionales.</p> <p>x. Coordinación con Concejo de Bogotá Para los Proyectos de Acuerdo se adelantaron los siguientes conceptos:</p> <table border="1" data-bbox="857 1459 1279 1759" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Proyectos de Acuerdo trabajados en 2017</th> </tr> <tr> <th>TEMA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>SEMANA DE LA BICI</td></tr> <tr><td>PARQUEA TU BICI</td></tr> <tr><td>REGISTRO VOLUNTARIO</td></tr> <tr><td>PROMOCION BICI</td></tr> <tr><td>FONDO CONST INFR BICI</td></tr> <tr><td>POLITICA DE LA BICI</td></tr> <tr><td>GERENCIA DE LA BICI</td></tr> <tr><td>POLITICA DE LA BICI</td></tr> <tr><td>PROMOCION BICI</td></tr> <tr><td>GESTION DE LA BICI</td></tr> <tr><td>CONCEJO DISTRITAL DE LA BICI</td></tr> </tbody> </table> <p>Adicionalmente la SDM adelanta la implementación de los siguientes Acuerdos:</p>	Proyectos de Acuerdo trabajados en 2017	TEMA	SEMANA DE LA BICI	PARQUEA TU BICI	REGISTRO VOLUNTARIO	PROMOCION BICI	FONDO CONST INFR BICI	POLITICA DE LA BICI	GERENCIA DE LA BICI	POLITICA DE LA BICI	PROMOCION BICI	GESTION DE LA BICI	CONCEJO DISTRITAL DE LA BICI
Proyectos de Acuerdo trabajados en 2017															
TEMA															
SEMANA DE LA BICI															
PARQUEA TU BICI															
REGISTRO VOLUNTARIO															
PROMOCION BICI															
FONDO CONST INFR BICI															
POLITICA DE LA BICI															
GERENCIA DE LA BICI															
POLITICA DE LA BICI															
PROMOCION BICI															
GESTION DE LA BICI															
CONCEJO DISTRITAL DE LA BICI															



Artículo	Cumplido	Observación												
		<table border="1" data-bbox="821 296 1317 401"> <thead> <tr> <th>Acuerdo</th> <th>Año</th> <th>Tema</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>660</td> <td>2016</td> <td>AL TRABAJO EN BICI</td> </tr> <tr> <td>668</td> <td>2017</td> <td>PARQUEA TU BICI</td> </tr> <tr> <td>674</td> <td>2017</td> <td>REGISTRO BICI</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="683 436 1068 464">xi. Encuentros Ciudadanos</p> <p data-bbox="667 468 1471 583">Durante el 2017 se adelantaron siete (7) encuentros ciudadanos en Fontibón, Tunjuelito, Usaquén y Chapinero, La Candelaria y Santa Fe, Teusaquillo y Barrios Unidos, Suba y Engativá. Los encuentros ciudadanos fueron realizados en cooperación con el IDPAC.</p> <p data-bbox="667 619 889 646">Cultura de la Bici:</p> <p data-bbox="699 651 1073 678">i. Manual del Buen Ciclista</p> <p data-bbox="667 682 1471 861">Durante el 2017 se hizo socialización a un grupo de ciclistas para retroalimentación sobre los mensajes, aspectos gráficos y temas normativos. Se suma a lo anterior la definición de conductas de comportamiento de los ciclistas, como parte fundamental del Manual del buen ciclista, los cuales constituyen los comportamientos recomendados y establecidos en las normas de tránsito vigentes.</p> <p data-bbox="695 894 1073 921">ii. X Semana de la Bicicleta</p> <p data-bbox="667 926 1471 1104">La programación contó con ocho (8) eventos realizados entre el 21 y el 23 de septiembre y 66 actividades/eventos repartidos durante la semana. Entre los tipos de eventos hubo ciclopaseos, actividades académicas como foros, conversatorios y <i>webinars</i>, intervenciones pedagógicas, activación de campañas de seguridad vial y una feria comercial.</p> <p data-bbox="667 1138 1471 1224">Trabajo interinstitucional. Se articularon en la producción de eventos 24 entidades públicas, 23 organizaciones y 19 colectivos de ciclistas.</p> <p data-bbox="667 1257 1471 1470">Datos generales: Más de 70,000 personas participaron en los eventos y campañas. Se realizó un gran reto de movilidad durante toda la semana que involucró al sector público, privado y a universidades en el que participaron: 80 organizaciones (28 empresas privadas, 41 entidades públicas, 11 universidades), y el resultado fue: 87.318 viajes aproximadamente, 498,08 toneladas de CO2 evitado y 689.812 kilómetros recorridos.</p> <p data-bbox="683 1503 894 1530">iii. Campañas</p> <p data-bbox="675 1564 919 1591">A. Juego de Roles</p> <p data-bbox="667 1596 1471 1774">Se realizó la actividad de juego de roles con conductores de transporte público y transporte de carga. Se capacitaron más de 180 conductores del SITP. La actividad involucró a conductores de carga pesada de empresas como Holcim y Argos, de camiones de residuos de Aseo Capital y en general los de la UAESP, y los buses utilizados por el INPEC; en total han sido 70 los conductores sensibilizados.</p> <p data-bbox="675 1778 902 1806">B. Puntos ciegos</p> <p data-bbox="667 1810 1471 1862">Informar a ciclistas y a conductores (especialmente de transporte público y de carga) sobre puntos en los que el ciclista es vulnerable.</p>	Acuerdo	Año	Tema	660	2016	AL TRABAJO EN BICI	668	2017	PARQUEA TU BICI	674	2017	REGISTRO BICI
Acuerdo	Año	Tema												
660	2016	AL TRABAJO EN BICI												
668	2017	PARQUEA TU BICI												
674	2017	REGISTRO BICI												



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>A partir de un <i>sticker</i> que le permite a los ciclistas y motociclistas, especialmente, reconocer los puntos ciegos donde el conductor del bus no puede verlos adecuadamente y hay riesgo de un choque. Serán instalados en 1338 buses de TransMilenio.</p> <p>C. Te veo bien Entrega material reflectivo o luminoso en cicloRutas a los ciclistas. Se desarrolla la actividad Bici pensante que busca generar conciencia a los ciclistas del riesgo que representa el uso de dispositivos electrónicos mientras se utiliza la bicicleta. Se informa aproximadamente 350 ciclistas por campaña con un total de más de siete mil (7.000) ciclistas informados durante 2017.</p> <p>D. Cascos Héroe Incentivar el uso del casco de manera autónoma como elemento de seguridad indispensable para proteger la vida del ciclista. Se debe establecer la estrategia de rotación de los mismos en Centros comerciales, cicloparqueaderos, TransMilenio S.A. y demás puntos representativos.</p> <p><u>Seguridad para Ciclistas</u> El grupo de fuerza disponible de la Policía Nacional cuenta con 220 policías profesionales equipados con bicicletas y sus accesorios necesarios para la prestación del servicio de vigilancia en las ciclorutas en Bogotá. En este momento hay priorizados 23 tramos cubiertos de ciclorutas, en 10 localidades; 2 rutas deportivas que tienen acompañamiento de la Policía. En el marco de este componente se estructuró el contrato 1755 de 2017 con el Banco Mundial que busca aunar esfuerzos técnicos y administrativos para la ejecución de medidas de gestión en temas relacionados con la bicicleta; grandes datos, seguridad ciudadana y bicitaxis. Se complementa la acción de la policía con la presencia del grupo GUIA de la Secretaría Distrital de Movilidad para aumentar la presencia institucional en las vías.</p>
Artículo 35 De los proyectos de Ordenamiento Logístico.	<ul style="list-style-type: none">• Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.• Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de	<p>Transporte de carga en la Ciudad y la Región</p> <p>La SDM tiene como objetivo impulsar políticas, planes y proyectos encaminados a la optimización del cargue, descargue y circulación de mercancías.</p> <p>Red Logística Urbana: Se conformó la Red de Logística Urbana, la cual constituye una alianza entre la SDM y el sector privado para contribuir a la eficiencia en la distribución urbana de mercancías; 37 empresas y gremios se encuentran en proceso de firma del memorando de entendimiento.</p> <p>Zonas de cargue y descargue: Se desarrollaron actividades de evaluación, seguimiento e implementación de zonas de cargue y descargue mediante pilotos realizados en diferentes zonas de la ciudad: Zona G, Parque 93, <i>World Trade Center</i>, Barrios Unidos, y Calle 46 sur. Se realizaron aforos y análisis en la Alquería y Carrera 13 con calle 16, para posible delimitación de zonas de cargue y descargue.</p>



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga. • Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías. 	<p>Corredor Calle 13: Se adelantaron campañas de capacitación a conductores del transporte intermunicipal de pasajeros, se realizó la campaña: <i>Yo Paro en el Paradero</i>, junto con la Policía se llevaron a cabo jornadas de control de ascenso y descenso de pasajeros, se cerraron 10 retornos ilegales entre la KR 90 y KR 97, KR 134 y límite del Distrito, y se realizaron capacitaciones para el grupo de Policía de carga. Desde junio se realizaron reuniones de seguimiento donde participó la Corporación Calle 13 y la Zona Franca de Bogotá, Policía de Tránsito, UMV, IDU y la SDM.</p> <p>Contrato de Consultoría 2016-1277: Se inició la consultoría cuyo objeto es <i>“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 una prueba piloto”</i>, la cual continuará en el 2018.</p> <p>Convenio SDM-SDDE: Se inició un convenio con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, cuyo objeto es <i>“Aunar esfuerzos para coordinar iniciativas que permitan mejorar las condiciones de movilidad de la ciudadanía y el clima de inversión del Distrito Capital de Bogotá mediante el fortalecimiento logístico relacionado con el transporte de mercancías de las empresas que operan en el Distrito”</i>. Se busca adelantar la construcción de la agenda estratégica 2018-2020 en materia de logística en Bogotá D.C. y compartir competencias técnicas entre ambas entidades.</p>
<p>Artículo 58 De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad (...). • Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. • Implementar una red de estacionamientos en vía (...). • Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores (...). • Planear y regularizar las 	<p>El área de gestión de la demanda de transporte se concentra primordialmente en la formulación, desarrollo e implementación de medidas enfocadas al desestímulo del uso ineficiente del vehículo privado motorizado, y trabaja en cooperación con otras áreas de la Dirección de Transporte e Infraestructura, que se encargan de promover los modos sostenibles.</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Política de estacionamientos: Se adoptó el Decreto 217 de 2017 por medio del cual se actualizó el marco tarifario de los parqueaderos fuera de vía, el Concejo aprobó el Acuerdo 695 de 2017 en el que se autoriza el cobro de la tasa de estacionamiento en vía, se finalizó el contrato de consultoría 2016-1167, que tenía como objeto "Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, en la ciudad de Bogotá". Se radicó en el Concejo el Proyecto de Acuerdo "Por medio del cual se establece el cobro de la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo el estacionamiento en vía", y se llevó a cabo de manera exitosa el Evento Sistema Inteligente de Estacionamientos. ii. Se adjudicó el proceso de ludificación, el cuál va a tratar de inducir un cambio modal en los usuarios de vehículos privados motorizados hacia modos más sostenibles. iii. Se adjudicó el proceso para la estructuración técnica, legal y financiera de un sistema de cobro por distancia recorrida en



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (...).</p> <ul style="list-style-type: none"> Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento o al interior de los predios para equipamientos (...). 	<p>vehículos motorizados privados que circulan en Bogotá, que busca desestimular el uso ineficiente de vehículos privados motorizados.</p> <p>Con corte al 10 de enero de 2018, de acuerdo con la base de datos corporativa en la que se encuentra el inventario general de bahías en la ciudad, se cuenta con 2.240 bahías habilitadas al estacionamiento temporal de vehículos.</p> <p>Se emitieron 784 conceptos técnicos relacionados con estacionamiento en vías públicas o bahías. Así mismo, durante el año 2017, se conceptuó sobre ocho CicloRutas en calzada y se evaluaron los aspectos de estacionamiento en vía para los carriles preferenciales en la Calle 8 Sur, Avenida Boyacá, Avenida 1 de Mayo y Avenida Carrera 68.</p>
<p>Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías. Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente. 	<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"> Se acompañó técnicamente la ejecución de la consultoría contratada por el Departamento Nacional de Planeación que tenía por objeto “<i>Determinar la demanda potencial de pasajeros del proyecto REGIOTRAM y evaluar el impacto de su operación en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá</i>”. Se suscribió un convenio entre la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional con el objeto de “Aunar esfuerzos entre las partes para llevar a cabo la ejecución del Proyecto denominado “Regiotram de Occidente”. <p>Desde la Empresa Metro, se estableció los hitos más importantes para el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá, que marcaron el 2017¹, así:</p> <p>Declaratoria PINES</p> <p>Tras cumplir con los requisitos necesarios, el 30 de mayo de 2017 el Gobierno nacional declaró la primera línea del Metro de Bogotá como un proyecto de interés nacional y estratégico, concediéndole la prioridad y el impulso que necesitaba.</p> <p>Metodología para acceder a la cofinanciación</p> <p>El CONPES 3882 de 2017 definió la metodología para acceder a la cofinanciación de la Nación y acogió el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá como una canasta que incluía Metro y troncales alimentadoras. Este documento fue actualizado en el CONPES 3899, que precisó los requisitos que deben cumplir los proyectos para</p>

¹ Informe de gestión 2017. Empresa Metro de Bogotá SA



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>acceder a la cofinanciación, los componentes cofinanciables de los proyectos y el mecanismo de seguimiento al desarrollo de los mismos.</p> <p>En este punto del proceso, el papel de la empresa Metro de Bogotá S.A., en articulación con el sector movilidad, fue fundamental, ya que logró cumplir con la acreditación de los diez requisitos establecidos en el CONPES 3882 para lograr la cofinanciación de la Nación. Declaratoria de importancia estratégica</p> <p>El 25 de septiembre de 2017, a través del CONPES 3900, el Gobierno nacional declaró la importancia estratégica del proyecto Metro, tramo 1, un logro que ninguna administración anterior había conseguido en sus intentos por materializar esta megaobra.</p> <p>Vigencias futuras</p> <p>Como resultado de lo anterior, la Administración distrital, siguiendo con el cronograma, se preparó para enfrentar un nuevo reto, que logra superar el 31 de octubre de 2017, cuando el Concejo de Bogotá aprueba las vigencias futuras ordinarias del periodo 2018-2041, por valor de 6,08 billones de pesos, las cuales aseguran los recursos para la construcción de la primera línea del Metro elevado de Bogotá, que irá de Bosa a la calle 78, en su primera fase.</p> <p>A su vez, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministro de Hacienda, Mauricio Cardenas Santamaría, obtuvo la aprobación en CONFIS de las vigencias futuras el 8 de noviembre de 2017.</p> <p>Convenio de cofinanciación</p> <p>El 9 de noviembre de 2017, la Nación y el Distrito suscribieron el Convenio de Cofinanciación por \$15,1 billones. En el convenio quedaron definidos los recursos que Nación y Distrito entregarán a la Empresa Metro de Bogotá S.A., durante los próximos 30 años, para avanzar en el desarrollo de la obra; las obligaciones de información que la empresa Metro debe entregar para que se hagan los desembolsos y los rubros para cada gasto, en concordancia con lo recomendado por el CONPES 3900; y la forma como debía quedar conformada la Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Finalización y entrega de productos de la Estructuración Técnica del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1</p> <p>Con la entrega de los resultados de la estructuración técnica de la primera línea del Metro de Bogotá a cargo de la Financiera de Desarrollo Nacional, la ciudad conoció que, en el marco de las definiciones de maduración de proyectos, conforme a lo establecido en la Ley 1682 de 2013, el proyecto contaba con los estudios y diseños en el nivel de factibilidad requerido.</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>Para cerrar el año con balance positivo y esperanzador para los habitantes de Bogotá y del país, la Junta Directiva de la empresa Metro de Bogotá aprobó un plan de endeudamiento hasta por \$10.85 billones de pesos constantes de 2017, destinados a la financiación de la construcción y puesta en marcha del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1, y autorizó a la empresa a iniciar los trámites para obtener los créditos, comprometiéndolos sus propios recursos, los cuales recibirá a lo largo de 30 años como beneficiaria del acuerdo entre la Nación y el Distrito, suscrito el pasado 9 de noviembre.</p> <p>Este plan, analizado por el CONFIS Distrital, quien aprobó el impacto fiscal del proyecto, será el sustento del Proyecto de Acuerdo de Cupo de Endeudamiento en curso en el Concejo de Bogotá, en el marco de las sesiones extraordinarias que se instalaron el 13 de diciembre, a fin de que la empresa Metro obtenga la autorización de naturaleza administrativa presupuestal que requiere, en relación con el monto global que constituye su capacidad máxima de endeudamiento. Con la autorización del Concejo, la empresa podrá celebrar las operaciones de crédito público necesarias para cubrir los pagos de las obras que espera realizar entre los años 2019 y 2024.</p> <p><i>Fitch Ratings asigna calificación AAA la Empresa Metro de Bogotá (EMB)</i></p> <p>La sociedad calificador de valores de Colombia, Fitch Ratings, asignó la calificación AAA (col) de largo plazo y F1+(col) a la calificación nacional de corto plazo a la empresa Metro de Bogotá. Asimismo, la perspectiva (outlook) de la calificación es estable. La calificación AAA significa que la empresa Metro de Bogotá S.A. puede cumplir con las obligaciones de deuda que proyecta contraer.</p> <p>Para la calificador, una de las fortalezas es el estrecho vínculo crediticio de la empresa con el Distrito Capital y con la Nación durante el plazo del convenio de cofinanciación suscrito recientemente, para llevar a cabo el tramo 1 de la primera línea del metro de Bogotá. Dentro de los factores analizados y evaluados como fuertes, estuvieron el estatus legal de la empresa; el control y supervisión de sus órganos de dirección y de administración, donde se destaca la mayoría de la Nación en la junta directiva de la misma; y el hecho de que tanto el CONPES como el Consejo de Gobierno Distrital declararan el proyecto de importancia estratégica.</p>
<p>Artículo 64 Proyectos. Regulación y Control</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de planes de seguridad vial. • Implementación del sistema integrado de información de movilidad 	<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. Dentro de los principales logros del 2017 fue la publicación del</p>



Artículo	Cumplido	Observación
	urbano regional "SIMUR".	<p>Decreto 813 de 2017 con el cual se adopta el Nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial y el Plan de Seguridad Vial del Motociclista 2017-2026, el cual incluye la política de Visión Cero. Se formuló el Plan de Seguridad Vial del motociclista con el apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina.</p> <p>➤ PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL</p> <ul style="list-style-type: none">• Revisiones: Durante 2017 se respondieron 1090 solicitudes de revisión de planes estratégicos de seguridad vial (PESV) de empresas nuevas y de actualizaciones de organizaciones que ya habían iniciado el proceso, además de consultas generales. De estas solicitudes fueron avaladas 133 peticiones.• Visitas de seguimiento: Se continuó con el seguimiento a la implementación de los PESV avalados, y durante 2017, se realizaron 87 visitas de seguimiento. Una segunda visita es programada cuando la empresa ha recibido el informe de visita de seguimiento al PESV avalado, con el fin de verificar la subsanación de los requerimientos. En 2017 se visitaron por segunda vez 20 empresas.• Asesorías a empresas: Se realizaron 65 asesorías a entidades nuevas o que ya iniciaron el trámite, para orientar la debida formulación de su PESV.• Eco-conducción: Se capacitaron 383 conductores pertenecientes a 20 entidades y a 26 formadores de diferentes entidades con el fin de replicar la información en los talleres que dicta la SDM, SDA, Transmilenio y Policía y así poder masificar la estrategia de eco-conducción a otros sectores.• En el marco de los proyectos de Acuerdo 472 de 2011 y 689 de 2017, la SDM adelantó el concurso de méritos abierto SDM-CMA-060-2017, cuyo objeto es "Estructurar técnica, legal y financieramente la política de Ecoconducción y diseñar la estrategia de implementación y seguimiento para Bogotá D.C.", como parte de los esfuerzos para reducir los siniestros viales y las emisiones contaminantes. <p>➤ REVISIÓN DE ESTUDIOS DE TRÁNSITO</p> <ul style="list-style-type: none">• Se emitió concepto de aprobación de veintidós (22) Estudios de Tránsito con la suscripción de actas de compromiso con los representantes legales de los promotores de los proyectos, lo que corresponde al 39% del total de proyectos radicados ante la Dirección. Es de aclarar que un mismo proyecto pudo tener hasta tres versiones radicadas de estudio de tránsito durante el transcurso del año.• Se revisaron quince (15) Análisis de Movilidad de proyectos a los cuales no les es exigible la presentación de Estudio de



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Artículo	Cumplido	Observación
		<p>Tránsito o Estudio de Demanda y Atención de Usuarios, tales como centros empresariales o proyectos de vivienda multifamiliar, pero dicho análisis fue requerido por la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito para evaluar su impacto sobre la seguridad vial y la movilidad del área de influencia. Se aprobaron tres (3) de estos Análisis de Movilidad correspondientes al 20% del total de radicados.</p> <ul style="list-style-type: none">• Se logró mantener un tiempo promedio de 28 días hábiles para emitir respuesta a las solicitudes de revisión de Estudio de Tránsito y de 25 días hábiles para conceptuar sobre Estudio de Demanda y Atención de Usuarios, bastante inferiores a los 45 días hábiles que establece el Decreto Distrital 596 de 2007.• Se participó en la realización de Auditorías de Seguridad Vial a tramos viales que hacen parte de contratos para adecuación de troncales de Transmilenio (Extensión Av. Villavicencio, extensión Av. Caracas, Av. Ciudad de Cali y Av. Carrera 68).• Se apoyó la elaboración del componente de tránsito del proyecto de la Troncal Av. Boyacá entre la Autopista Sur y la Avenida Eldorado. <p>➤ GERENCIA ÚNICA DE PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO</p> <ul style="list-style-type: none">• Se revisó el 100% de las solicitudes de planes de manejo de tránsito (PMT) de alto impacto radicadas en la DSVCT.• Se atendieron 10.172 solicitudes o frentes de obra.• Se creó un grupo de análisis de tránsito, el cual apoya la revisión de PMT y la toma de decisiones en lo referido a afectaciones viales de alto impacto por obra. Para ello, se contrató la actualización de licencias de software especializado en modelación de tránsito y transporte: PTV VISSIM, PTV VISUM, TransCAD y Transmodeler. <p><u>Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR)</u></p> <p>i. Sistema de Indicadores de Movilidad</p> <ul style="list-style-type: none">• Se dispusieron los indicadores de actores viales, siniestralidad, balance de SITP a través de la plataforma interna de la entidad.• Se contrató un software para generación de indicadores que le permitirá a la entidad realizar sus propios análisis y disponerlos a quien los requiera.• Se continúa en el desarrollo e implementación de la herramienta en línea para el cargue de información de los indicadores de gestión de la entidad a través de la página http://sigi.simur.gov.co/. <p>ii. APP Móvil</p> <ul style="list-style-type: none">• Se lanzó la app a la ciudadanía.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• La app, disponible para dispositivos IOS y Android, tuvo más de 22.500 descargas, en ella los ciudadanos pueden consultar información de movilidad. Además, el módulo de taxis es utilizado por los ciudadanos para la gestión de información de las tarifas, los conductores, y las quejas a los mismos, siendo la única aplicación móvil oficial para el registro y reporte de quejas de los conductores de taxi en la ciudad. <p>iii. Portal SIMUR</p> <ul style="list-style-type: none">• El portal del SIMUR (www.simur.gov.co) tuvo más de 236 mil visitas.• Se incorporaron servicios como la visualización de nuevas capas en los mapas temáticos y visualización de indicadores de velocidad.• Se publicaron y dispusieron diferentes conjuntos de datos abiertos y de visualizaciones de velocidades.• Se encuentran en ejecución actividades asociadas al rediseño del portal para entregar más y mejor información. <p>iv. Información Geográfica</p> <ul style="list-style-type: none">• Se desarrolló e implementó una herramienta con tecnología GIS para apoyar la captura de información de Planes de Manejo de Tránsito utilizada por la Dirección de Control y Vigilancia para optimizar los tiempos y cargas de trabajo para georreferenciación, así como aumentar el número de intervenciones georreferenciadas pasando de 23.000 en 2016 a 30.000 en 2017.• En cuanto a los mapas publicados a través de la app y el portal SIMUR se aumentaron 4 capas (electrolíneas, cicloparqueaderos, carriles preferenciales de transporte público y red de ciclovia).• La base de datos geográfica se mejoró al disponer de más información de 7 entidades externas (ETB, Gas Natural, Energía, Acueducto, IDU, SDA, IDRD) y añadir otra capa a la entidad Cámara de Comercio.• Se elaboró la Ficha Básica de Metadatos Geográficos de 6 objetos para adicionarlos a los 10 existentes en el aplicativo de Metadatos Geográficos de IDECA.• Accidentalidad: se mejoró el procedimiento de georreferenciación al disponer de un usuario dedicado a la ubicación de eventos con fallecidos, garantizando el 100% de georreferenciación de siniestros con gravedad muertos para 2017.• En el marco del ELA suscrito con ESRI, se habilitaron 97 usuarios para acceso a los entrenamientos virtuales en comparación con los 5 usuarios que había anteriormente, y se capacitó a 12 personas en 6 cursos presenciales.• Se dio apoyo en la construcción de visualizaciones geográficas que fueron requeridas por las diferentes áreas de la entidad.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none"> • Fueron atendidos más de 570 requerimientos de soporte, acompañamiento y construcción de aplicaciones y disposición de servicios web geográficos para las diferentes áreas de la entidad. • Fue dispuesta a través de ArcGIS la información de velocidades obtenida de la plataforma Bitcarrier del Centro de Gestión de Tránsito. • Se adelantó el rediseño de la arquitectura de infraestructura y software del sistema GIS de la Secretaría con el fin de mejorar las capacidades del mismo. • Se logró la sesión por parte de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito, con esto la SDM puede gestionar mejoras y actualizaciones de forma más efectiva. Actualmente se está adelantando la etapa final de la migración del sistema. <p style="text-align: center;">v. Otros Servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se desarrolló el aplicativo para cargue, cruce, consultas, informes y filtros de información para programa de subsidio de transporte SITP y de discapacidad con información suministrada por la Secretaría de Salud, y Planeación Distrital.
<p>Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campañas de larga vida. • Implementación de un sistema permanente de difusión masiva. • Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad. • Desarrollo del Sistema de Auditorias de Seguridad Vial. • Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo capacitación de legos. 	<p>➤ GRUPO DE MEDIDAS DE GESTIÓN DE TRÁNSITO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se evaluaron 280 medidas relacionadas con pacificación del tránsito, zonas escolares, regulaciones de flujos, mantenimiento entre otras y se evaluaron cerca de 170 cambios de sentido. • Se coordinaron actividades relacionadas con Barrios Seguros en desarrollo de pilotos en las localidades de Bosa, Tunjuelito, San Cristobal, Puente Aranda y Usaquén entre otras, en marco del acompañamiento de Bloomberg Philantropies. • Se generaron conceptos de accesibilidad en condiciones de riesgo y conceptos para la generación de diseños de conexiones de ciclovía faltante. • El grupo adelantó la formación en auditorías de seguridad vial con equipo técnico de expertos internacionales y la elaboración de auditorías de seguridad vial como soporte a la formación de auditores de seguridad vial. • Se elaboraron los conceptos de seguridad vial para los proyectos de troncales Av. Primero de Mayo, Av. Boyacá y Av. Cr 68 y los conceptos de seguridad vial para las propuestas de CicloRuta. • Se gestionaron un total 2020 radicados, lo cual evidencia un aumento significativo del 22% respecto al año anterior. <p>➤ GRUPO DE INVESTIGACIÓN</p>



Artículo	Cumplido	Observación
	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.• Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.	<ul style="list-style-type: none">• Se atendieron 562 solicitudes de análisis estadísticos de la siniestralidad vial, de las cuales 233 fueron solicitudes internas y 329 solicitudes externas.• Se implementó el programa piloto de gestión de la velocidad en el corredor de la Av. Boyacá entre Av. 1 de mayo y Calle 66.• Se realizaron y se hizo seguimiento a 4 mesas de trabajo con la Comisión Distrital de Seguridad Vial (Decreto 185 de 2012).• Se estructuró el documento técnico del Plan de Gestión de Velocidad de Bogotá en alianza con WRI.• Se elaboró el anuario de siniestralidad vial 2015-2017.• Se inició la supervisión del contrato 2017-1776 el cual tiene por objeto “Estructurar técnica, legal y financieramente la política de Eco conducción y diseñar la estrategia de implementación y seguimiento para Bogotá D.C.”. <p>➤ GRUPO DE ARTE Y PEDAGOGÍA</p> <ul style="list-style-type: none">• Se formaron 135.730 personas en temas de seguridad vial y 12.612 personas fueron informadas sobre normas, medidas y lineamientos relacionados con la seguridad vial y la movilidad segura en 19 localidades.• Se prestó acompañamiento pedagógico en las comunidades que participan del programa <i>Pensemos nuestro Barrio</i> que se desarrolla con National Association of City Transportation Officials NACTO, socio de la iniciativa Bloomberg Initiative for Global Road Safety BIGRS.• Se planeó, diseñó, ejecutó y participó de eventos enmarcados en la Semana de la Seguridad Vial, entre los cuales se destacan: Seminario Internacional de Seguridad Vial y el Foro de Promotores Escolares en Seguridad Vial. Para 2017 se contó con la primera muestra de colegios con Planes de Movilidad Escolar los cuales se enmarcan en lo establecido por el Decreto 594 de 2015, Campaña Planea tu Regreso a Casa, Día del Motociclista,• Se apoyó la ejecución de acciones artísticas y pedagógicas en el Senado de la República en su semana de seguridad vial.• Se registró una mayor visibilidad, renombre y reconocimiento de las acciones adelantadas por el grupo artístico y pedagógico por parte de la ciudadanía, lo que se evidencia en el aumento de solicitudes y peticiones de formación en seguridad vial y cultura para la movilidad.• Se evolucionó hacia actividades estratégicamente direccionadas en el contexto del Plan de Movilidad Escolar y trabajo conjunto con la Secretaría de Educación, en cuarenta y tres colegios priorizados.• En el marco de la Visión Cero, se realizaron jornadas constantes de capacitación con operadores del SITP y mesas de trabajo con las empresas operadoras.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• Aumentaron las campañas y se fortalecieron las acciones pedagógicas y artísticas enfocadas hacia la capacitación de ciclistas.• Se diseñaron y ejecutaron estrategias pedagógicas (Puntos Ciegos, Bicipensante, Parque vial “Moviparque”) enfocadas a usuarios vulnerables. <p>➤ INICIATIVA BLOOMBERG PARA LA SEGURIDAD VIAL GLOBAL</p> <ul style="list-style-type: none">• Se implementó una zona Visión Cero en el barrio Panamericano, que beneficia a una población escolar de 860 estudiantes y profesores.• Se realizaron cinco pilotos de zonas Visión Cero en las localidades de Kennedy, Bosa, Tunjuelito y Antonio Nariño.• En los pilotos, 9 de cada 10 transeúntes afirmaron sentirse más tranquilos al cruzar la calle. Durante estas intervenciones temporales se registró cumplimiento de los límites de velocidad del 97% y el 100% de los transeúntes usaron el cruce peatonal.• Se intervinieron tres espacios en las localidades de Usaquén, Gustavo Restrepo y Chapinero, comenzando el proceso de transformación de 5.300 m² de espacio público vehicular a espacio peatonal.• En el barrio la Alquería, en la localidad de Puente Aranda, la SDM consolidó la primera intervención integral de acciones de movilidad de este programa.• 2,3 Km de ciclorrutas fueron mejorados gracias a las inspecciones y el insumo dado por el análisis de infraestructura realizado en la Calle 80, beneficiando a más de 4.000 ciclistas por día.• Se capacitó a 30 ingenieros de la SDM, TransMilenio e IDU, certificándolos como auditores de seguridad vial, a 30 periodistas entrenados en comunicaciones de seguridad vial, a 182 policías, a 20 ingenieros certificados por iRAP, y a 216 profesionales de la SDM, TransMilenio e IDU en diseño de calles completas.• 43 comunicados de prensa fueron redactados y 407 notas relacionadas con seguridad vial fueron publicadas en medios de comunicación.• 4,4 millones de espectadores conocieron la campaña “Errores”.• Se tiene un avance del 50% en un enlace de bases de datos con la Secretaría de Salud del Distrito y el Instituto Nacional de Medicina Legal. <p>➤ PLAN DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA</p> <ul style="list-style-type: none">• Se formuló el Plan de Seguridad Vial del motociclista con el apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• Se desarrolló una mesa de trabajo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transporte para transmitir algunas acciones que deben ser ejecutadas por entidades del gobierno Nacional en el marco de sus competencias legales.• Se desarrollaron 6 mesas de seguimiento al Plan Distrital del Motociclista.• Se desarrollaron 8 inspecciones de seguridad vial en tramos críticos de siniestralidad para motociclistas• Se tramitaron 88 reportes de huecos críticos para motociclistas, de los cuales las entidades ejecutoras han adelantado 15 intervenciones.• Se trabajó en conjunto con Auteco Social y Ridepro para adelantar jornadas de capacitación a domiciliarios, funcionarios del distrito y al grupo de motorizados del Grupo Guía, en 4 jornadas.• Se desarrolló una jornada de sensibilización con cerca de 40 instructores de Centros de Enseñanza Automovilística sobre la política de Visión Cero.• Se desarrolló el mensaje del “Uso Correcto del Casco” para ser divulgado en campañas en vía• Se participó con capacitaciones en la feria de motociclistas MotoGO• Se lideró la ejecución del primer curso de primer respondiente, convocando principalmente a motociclistas. Dicho curso es dictado por la Secretaría Distrital de Salud. De este curso se certificaron 44 personas como primeros respondientes.• Se enviaron comunicaciones a 23 empresas y entidades distritales para que adelanten la presentación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial, con contenidos específicos para sus motociclistas o aquellos vinculados a su operación.• Se desarrolló la estrategia “Abril – Mes del motociclista”, en conjunto con la Policía y diferentes empresas aliadas.• Se desarrolló el IV Día Distrital del Motociclista, interviniendo a 2710 motociclistas• Se gestionaron aportes de privados a la ejecución de acciones del plan por cerca de 50 millones de pesos.• Se desarrollaron 5 jornadas locales de seguridad vial para motociclistas. <p>➤ SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO</p> <ul style="list-style-type: none">• A 1.338 buses tipo padrón del SITP se les pegaron adhesivos de “PUNTOS CIEGOS” para proteger la vida de los ciclistas y motociclistas.• 3.020 operadores SITP fueron formados en temas de seguridad vial a través de juego de roles, eventos artísticos y entrenamientos en factores de riesgo.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none"> • Se realizaron más de 90 jornadas pedagógicas en puntos críticos de la operación SITP, que permitieron sensibilizar a peatones, ciclistas y motociclistas sobre normas de tránsito y seguridad vial. ➤ SEMANA DE LA SEGURIDAD VIAL Y DÍA DISTRITAL DEL MOTOCICLISTA • Se desarrollaron 17 eventos en la XI versión de la Semana de la Seguridad Vial. • Suecia participó como país invitado en el Seminario Internacional de Seguridad Vial y el desayuno de PESV. • Se acogieron más de 7.000 participantes en todas las actividades; el Seminario Internacional de Seguridad Vial, evento de apertura, tuvo cerca de 1000 participantes. • Contó con el apoyo y participación de 9 expertos de la cooperación Bloomberg. • Contó con la participación del sector privado: cerca de 50 instituciones; y el apoyo del sector público, distrital y nacional (ANSV). • El IV Día del Motociclista contó con 2.710 participantes; 300 motociclistas asistieron organizadamente con la Rodada liderada por la Seccional de Tránsito de la Policía de Bogotá. Contó con la participación de 22 empresas y 5 entidades distritales. • Los concesionarios SITP participaron activamente en las siguientes actividades de la Semana de la Seguridad Vial: <ul style="list-style-type: none"> - XI Seminario Internacional de Seguridad Vial cuya temática central fue la “Velocidad”. - Mesa de trabajo sobre gestión de la velocidad en el transporte público. - Día del Motociclista donde se realizó juego de roles y participaron alrededor de 136 operadores del sistema SITP. - Ciclistas seguros: se realizó juego de roles con ciclistas y participaron alrededor de 10 operadores del sistema SITP.
<p>Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 69 Medios de control y vigilancia del tránsito. • Artículo 70 Características del control de tráfico por medios tecnológicos. • Artículo 71 Del Control y vigilancia de las 	<p>➤ SEÑALIZACIÓN</p> <p>El grupo de Señalización está encargado de atender de forma integral las diferentes necesidades de señalización de la ciudad, en este contexto se destacan las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración, revisión, seguimiento y aprobación de diseños integrales de señalización • Implementación de dispositivos de señalización que buscan mejorar las condiciones operacionales en los diferentes corredores de la ciudad. Labor que se materializa a través de contratos externos supervisados con interventoría externa • Sustanciación integral de solicitudes en materia de señalización, sobre todos los diferentes aspectos del tema de señalización en la ciudad.



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 72 Límites de velocidad. • Artículo 73 Cargue y descargue en malla vial arterial. • Artículo 74 Tránsito de vehículos de más de dos ejes. • Artículo 75 Racionalización de recursos de semaforización. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento rutinario y preventivo de la señalización vertical de pedestal, acción ejecutada a través de convenio interadministrativo con IDIPRON • Mantenimiento correctivo de señales elevadas. <p>El control del tráfico está conformado por los diferentes sistemas de señalización para regular la circulación de los diferentes actores viales asignando y dando indicaciones sobre el derecho de paso o prelación de cada flujo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La señalización horizontal o demarcación y la instalación de señalización vertical de pedestal aportan al logro de las metas relacionadas con el proyecto estratégico de “Construcción y conservación de vías y calles completas para la ciudad”, pues contribuyen con el control del tráfico y el adecuado uso de las vías. - La construcción de infraestructura sobre corredores de la malla vial principal, atiende principalmente viajes de tipo metropolitano y regional, mejorando sustancialmente los tiempos de desplazamiento para los usuarios de estos corredores. - A nivel de sectores locales con características de tránsito diferentes, los efectos en movilidad no se perciben de igual manera, dado que las intervenciones en malla vial secundaria y local no constituyen aumentos de capacidad importantes. <p>Se hace necesario promover la intervención de estos sectores de manera integral, con el fin de generar alternativas de gestión de tránsito que mejoren los tiempos de desplazamiento a nivel local, organicen el tránsito de manera adecuada y garanticen la integración y eficiente de peatones, ciclo usuarios y conductores., Estas medidas están enfocadas a intervenir sectores específicos, evaluando de manera integral tránsito, transporte público y flujos peatonales. ; Esto es lo que se ha tratado de mejorar con la implementación de diseños de señalización que incluyan temas de demarcación e instalación de señalización vertical en las diferentes localidades de la ciudad</p> <p>➤ SEMAFORIZACIÓN</p> <p>El objeto del grupo de semaforización corresponde a la administración, operación y mantenimiento del sistema de semaforización de la ciudad de Bogotá, así como la planeación para la expansión del sistema, aprobación de diseños semafóricos, planeamiento de tráfico y acompañamiento técnico a los proyectos (internos y externos) que dentro de sus actividades involucre temas de semaforización.</p> <p>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 semafóricas distribuidas en la ciudad (Muzú, Chico y Paloquemao).</p>






Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none"> - Se ha administrado, operado y mantenido el sistema semafórico, con el que cuenta actualmente la ciudad, mientras a través, del contrato de semáforos inteligentes, adjudicado en el mes de Diciembre de 2017 y la entrada en operación del Sistema Inteligente de Transporte se cambia la manera como se ha estado administrando el sistema hasta la fecha. - Se ha realizado el planeamiento de tráfico de la ciudad. - Se ha brindado acompañamiento técnico a los proyectos de ciudad, tanto internos como externos que dentro de sus actividades involucren temas relacionados con el sistema semafórico de la ciudad. - Se ha controlado el funcionamiento del sistema semafórico de la ciudad a través de las tres (3) centrales semafóricas. - Se realizó la expansión del sistema actual con la instalación de nuevas intersecciones semaforizadas y la complementación de las intersecciones semaforizadas existentes, ya sea con dispositivo sonoro, paso peatonal, botón de demanda o ciclouuario
<p>Artículo 80 De los proyectos de la logística de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT" (...). • Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT". • Diseño de un manual de señalización para vías urbanas. • Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT. • Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial. • Campañas intensivas de educación ciudadana 	<p>La Secretaría Distrital de Movilidad, funge como autoridad única en materia de tránsito y transporte en la ciudad y responsable del mantenimiento y operación del sistema de semaforización, el cual se constituye en un servicio público que debe prestarse sin interrupciones.</p> <p>El control que realiza el semáforo se centra en regular la circulación en un mismo espacio a todos los actores viales (vehículos, ciclistas y/o peatones). Es así como el semáforo asigna el derecho de paso o prelación de cada flujo de manera secuencial por medio de indicaciones de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad electrónica que se denomina controlador. Esta labor de regulación de la circulación es una tarea permanente que se realiza 24 horas al día, 7 días a la semana.</p> <p>La infraestructura tecnológica de la red semafórica actual, resulta obsoleta y desactualizada, toda vez que está operando desde la década de los 80 del siglo pasado.</p> <p>Para superar las dificultades generadas por el actual sistema semafórico la ciudad emprendió un proyecto para implementar un nuevo Sistema Inteligente de Transporte (SIT), el Sistema de Semáforos Inteligente (SSI).</p> <p>La implementación de un nuevo sistema de semáforos optimiza la forma en que se reparte el uso de la vía en cada intersección semaforizada y maximiza la forma en que los ciudadanos aprovechamos el espacio disponible para desplazarnos.</p> <p>Adicionalmente, las mejoras en tráfico y la consecuente disminución de la congestión deberán generar disminución en el uso de combustible y disminución en el impacto ambiental generado por la necesidad de movilidad de los ciudadanos. En Bogotá se deberá</p>



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Artículo	Cumplido	Observación
	<p>dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento del marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad. • Control operativo integral en campo. • Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización. • Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT. • Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad. • Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas. 	<p>tener una ganancia adicional al liberar a los policías de tránsito de las labores de “desautorizar semáforos” a las horas pico y durante las jornadas especiales donde se implementa plan éxodo y retorno.</p> <p>Desde el inicio del gobierno del Alcalde Peñalosa en 2016, el proyecto del SSI se ha planteado para que el contratista que implementa el nuevo sistema haga una transición gradual, que inicia con la implementación del Centro de Gestión del SSI, que se integra en el actual Centro de Gestión de Tráfico con la operación del Sistema Semaforico; para luego iniciar el cambio de controladores en vía.</p> <p>La SDM estructuró un proceso para que pudieran participar la mayor cantidad de interesados y así lograr ahorros con la competencia de múltiples ofertas. Para este fin el SSI planteó: 1) que podía usar cualquiera de los 4 protocolos abiertos más difundidos a nivel mundial en sistemas semaforicos (UTMC, OCIT, AENOR y NTCIP). 2) Cambiar el 100% de los controladores para que diferentes fabricantes pudieran competir en la licitación, no solo aquellos compatibles con los controladores existentes en la ciudad.</p> <p>- CAMPAÑAS GESTIÓN DE TRÁFICO</p> <p>➤ Plan Piloto Cargue y Descargue</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>➤ Semaforización Inteligente</p> 



Artículo	Cumplido	Observación
Artículo 86 De los proyectos regionales.	<ul style="list-style-type: none">• Avenida Longitudinal de Occidente.• Adecuación de la salida al Llano.• Ampliación de la Autopista Norte.• Ampliación de la carrera Séptima.	<p>Conectividad de la ciudad con la región y el país</p> <p>Este proyecto fue diseñado como un instrumento de gestión que permite direccionar metas y recursos priorizados en los planes de desarrollo, facilitando la implementación del Plan Maestro de Movilidad, articulando estrategias, políticas, programas, metas de inversión y proyectos en relación al tema de movilidad entre Bogotá y la región.</p> <ul style="list-style-type: none">• Se trabajó con Transmilenio y la Terminal de Transporte, en alternativas de operación del servicio intermunicipal en el Portal de la Calle 80 y el Portal Norte.• Se evaluaron los recorridos internos y paraderos de rutas intermunicipales por el corredor de la Autopista Norte y Vía a la Calera y región del Guavio.• Se continuó con la capacitación en el módulo formativo en seguridad vial y comportamiento Humano-Corredor Calle 13, para los conductores de servicio público intermunicipal.• Se expidió la Resolución 36 de 2017 "Por la cual se modifica la Resolución 540 de 2009, con ocasión del inicio de operación del Terminal Satélite del Norte".• Se expidió concepto de evaluación de los paraderos para el ascenso de pasajeros que utilizan el servicio intermunicipal sabanero en la Autopista Norte.• Se realizó de manera conjunta con las entidades nacionales, departamentales y municipales el seguimiento del convenio con el Municipio de Soacha.• Se logró la destinación de recursos para la contratación del <i>"Estudio de reestructuración del transporte público colectivo e intermunicipal en el municipio de Soacha y Bogotá, el cual permitirá adoptar medidas para el mejoramiento a corto y mediano plazo del transporte interno, del transporte en el corredor Bogotá Soacha y del sistema de transporte masivo"</i>.• Se apoyó en la construcción de los estudios previos para contratar la reestructuración del transporte intermunicipal del corredor Soacha Bogotá y del transporte urbano de Soacha.• Se acompañó técnicamente la ejecución de la consultoría contratada por el Departamento Nacional de Planeación que tenía por objeto <i>"Determinar la demanda potencial de pasajeros del proyecto REGIOTRAM y evaluar el impacto de su operación en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá"</i>. Se suscribió un convenio entre la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional con el objeto de "Aunar esfuerzos entre las partes para llevar a cabo la ejecución del Proyecto denominado "Regiotram de Occidente".



Artículo	Cumplido	Observación
<p>Artículo 92 De los proyectos ambientales de la movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros. • Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas. • Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad 	<p>➤ PROYECTO PLANES INTEGRALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE</p> <p>La Red Distrital de Movilidad Sostenible “<i>Muévete mejor</i>” genera un espacio de colaboración entre organizaciones (entidades públicas y empresas privadas), para transformar la movilidad al trabajo y al estudio buscando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar la productividad de las organizaciones y de la ciudad. • Reducir la congestión, las emisiones de CO₂ y los niveles de accidentalidad vial. • Mejorar la calidad del aire y la salud. • Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. <p>Estos objetivos se realizan mediante el apoyo a las organizaciones para la construcción e implementación de sus Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS), concursos, capacitaciones, actividades de sensibilización, promoción y reconocimiento. El equipo de trabajo lidera igualmente, la implementación del PIMS al interior de la SDM.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28 entidades del Distrito se encuentran en proceso de construcción e implementación de su PIMS, 19 completaron la fase de diagnóstico y 6 ya lo elaboraron. • Se planearon, diseñaron y realizaron eventos de sensibilización, promoción y capacitación para más de 80 organizaciones públicas y privadas. • La sensibilización y capacitación de colaboradores en las organizaciones vinculadas, se realizó a través de 31 jornadas de sensibilización con el grupo de teatro, 13 charlas de motivación sobre el uso de la bicicleta, 14 capacitaciones sobre eco-conducción, 11 cursos de mecánica de bicicletas y 12 charlas sobre seguridad vial. • Se entregaron 6.438 incentivos, entre ellos, bicicletas plegables, luces para bicicleta, tobilleras y placas reflectivas, cuellos y termos. • Con la realización de los Retos y jornadas en los días de la movilidad sostenible, se lograron más de 100.000 viajes en bicicleta al trabajo. • Se logró posicionar los primeros jueves de cada mes como días de la movilidad sostenible al trabajo en las entidades distritales, incluso algunas empresas privadas se sumaron a esta iniciativa. • Durante todos los talleres de capacitación y reconocimiento realizados en 2017, se divulgó la normatividad vigente sobre movilidad sostenible (Acuerdo 663 de 2017, Ley 1811 de 2016) • Se construyó el proyecto de decreto que reglamenta el diseño, adopción e implementación de los PIMS y del incentivo al uso de la bicicleta en las entidades del Distrito. • Se realizaron 4 grandes eventos de sensibilización, capacitación y reconocimiento, a los cuales fueron convocadas las organizaciones vinculadas a la Red.

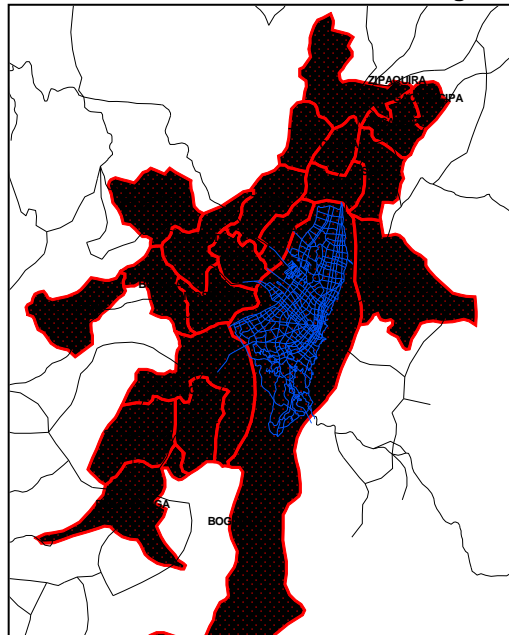


Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">En “El Reto” entre organizaciones realizado el 4 de mayo, participaron 58 organizaciones públicas y privadas, con 27 retos entre pares y la movilización de 2.600 ciclistas.Con la realización de “El Reto Bici – 5 días a puro pedal”, durante la X Semana de la bicicleta, se logró la participación de 79 organizaciones (41 entidades públicas, 28 empresas privadas y 10 universidades) y 87.318 viajes, superando todos los récords que la estrategia “El Reto” había logrado hasta el momento.

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

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
Total	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 vecinos² 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:

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%
Ilegal	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 2017, en términos de eficacia, efectividad y eficiencia.

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

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



- 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

- Se trabajó en la mejoría de la cobertura, conectividad y calidad del servicio de transporte público, así como en su accesibilidad.
- Se fortaleció 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.
- Se está buscando establecer una tarifa menor para transbordos como resultado de la integración tarifaria.
- Se busca 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.
- Se desarrollaron 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

- Se trabajó 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.
- Se planearon 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.

- Se generaron condiciones que permiten 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

- Se trabajó para lograr recibir un mejor servicio por parte de los conductores de taxi.
- Se propició 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.
- Se optimizó el espacio público por cuanto los modos no motorizados utilizan menos espacio, comparado con otros modos de transporte.
- Se trabajó en la disminución de la congestión vehicular.

Programas de movilidad sostenible y promoción de movilidad menos contaminante

- Se trabajó en la difusión, intercambio y coordinación de buenas prácticas.
- Se fortalecieron los aspectos claves para el éxito de los planes de movilidad organizacional sustentables.

Transporte regional y carga

- Se trabajó 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 significativo, sobre todo en lo relativo a emisiones atmosféricas: 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

El proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público–SITP desde su estructuración contempló el uso y renovación de la totalidad de la flota que prestaba el servicio en el Transporte Público Colectivo–TPC. De este modo, durante la implementación del Sistema Integrado, la flota antigua no era considerada apta para vincularse operacionalmente y debía ser objeto de chatarrización. Lo anterior con el fin de utilizar los vehículos más recientes que existían en la ciudad y así disminuir la sobreoferta de transporte existente.

En la actualidad, una vez los vehículos ingresan a la operación del SITP, estos permanecen inscritos 12 años a partir de su matrícula, con la posibilidad de extender el permiso hasta por dos (2) años; es decir máximo 14 años de vida útil. Una vez los vehículos cumplen este periodo, los mismos deben ser desintegrados y reemplazados por flota nueva. Por lo anterior, y de acuerdo con la flota en operación proveniente del TPC, la totalidad de estos vehículos habrá sido chatarrizada para el año 2024.

Hoy la ciudad ha chatarrizado 6.603 vehículos y otros 550 han salido de la operación. Los vehículos que hoy se encuentran fuera de operación tenían un estándar de emisión que variaba desde Pre-Euro a Euro III. Estas tecnologías vehiculares tienen una incidencia mucho mayor en la emisión de contaminantes a la atmósfera que las usadas en los nuevos buses incorporados para el SITP.

En este mismo sentido, se ha complementado la medida anterior con la renovación de flota para la implementación del SITP, proceso en el que se han vinculado 3.627 buses nuevos a la operación zonal del sistema con tecnologías Euro IV, Euro V, GNV Euro VI, híbridos diésel Euro V – eléctrico y 100% eléctrico a baterías, con los cuales se ha renovado la flota del transporte público con

tecnologías menos contaminantes y más eficientes energéticamente (estos buses remplazan buses del TPC que carecían de un estándar de emisión o con tecnologías Euro II o Euro III). Los procesos anteriormente descritos en el marco de la renovación de la flota contribuyen a la reducción de la contaminación del aire y la mitigación del cambio climático. Estas medidas también forman parte de las acciones priorizadas en el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá.

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 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.

Se adelantó la metodología de cálculo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por la implementación y desarrollo de infraestructura dedicada a la bicicleta, de esta forma se pueden vincular las acciones de bicicleta en el marco de la NAMA TAnDEM (transporte activo y gestión de la demanda) en proceso de implementación por el Gobierno Nacional. De esta forma se logrará materializar la contabilización de reducción de emisiones provenientes de la bicicleta en Bogotá dentro de los compromisos que Colombia ha adquirido dentro del Acuerdo de París.

Adicionalmente, como iniciativa propia de la Administración Distrital, y en un esfuerzo para lograr una articulación intersectorial efectiva, la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Ambiente, el Instituto Nacional de Salud y la Universidad de los Andes, se encuentran estructurando un estudio a nivel ciudad con el objeto de “caracterizar el impacto del uso de la bicicleta en Bogotá para potenciar acciones que maximicen su beneficio”, buscando una aproximación a nivel ciudad del uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano. Este estudio se encuentra apoyado por iniciativas como SalurBAL es instituciones como el Banco Mundial.

c) Transporte de carga

Dado que el transporte de carga es uno de los principales actores viales de la ciudad en términos de emisiones contaminantes, la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido trabajando en el diseño e implementación de diversas medidas de gestión que permitan mejorar el desempeño operacional del transporte urbano de mercancías, de modo que se puedan obtener múltiples beneficios. Este proceso ha evaluado medidas de intervención de zonas específicas para mejorar sus condiciones de tráfico, la regulación de zonas de cargue y descargue, la sensibilización en diferentes zonas críticas de la ciudad para mejorar las prácticas de abastecimiento y despacho de los comerciantes, y la estructuración de un programa sombrilla denominado la Red de Logística Urbana.

La Red de Logística Urbana es un programa de la Secretaría Distrital de Movilidad que tiene como objetivo facilitar la circulación y operación de la carga a través de una alianza entre el sector público y el sector privado. Esta iniciativa busca reducir las externalidades negativas de la logística, aumentando la eficiencia en todos los procesos de la cadena de abastecimiento en la región, mediante la articulación de los actores, compartiendo información estratégica a través de una plataforma tecnológica que facilite la toma de decisiones a nivel público y privado basadas en el análisis de información real, actualizada y confiable.

Como soporte al diseño de medidas de gestión del transporte de carga, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló una consultoría con el objeto de diseñar y probar medidas para la gestión de la logística colaborativa, que buscan desarrollar sinergias entre los actores privados para mejorar sus indicadores operacionales, así como reducir sus impactos a la ciudad. Los ejercicios piloto han mostrado un potencial de reducir el consumo de combustible en alrededor del 5%, así como aumentar la ocupación de los vehículos y disminuir la cantidad de viajes para entregar el mismo volumen de mercancías.

d) Taxis eléctricos

El piloto de taxis eléctricos dispuesto por el Decreto Distrital 677 de 2011 continúa vigente, con la operación de 43 vehículos, los cuales han recorrido más de nueve (9) millones de kilómetros y han evitado la emisión de aproximadamente 1.200 toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO₂eq), desde que comenzaron a rodar en 2013. Según lo dispuesto en el Decreto 376 de 2013 la temporalidad del piloto sería de diez (10) años contados a partir de la matrícula de los vehículos, es decir, aproximadamente el piloto estará vigente hasta 2022.

Por otra parte, a través del nuevo esquema tarifario para taxis en Bogotá adoptado en el Decreto Distrital 568 de 2017, la Administración Distrital determinó que los vehículos con propulsión exclusivamente eléctrica que presten el servicio pueden cobrar en su tarifa un factor de calidad para incentivar la incursión de esta tecnología en el transporte público individual. En promedio, un vehículo eléctrico podrá cobrar hasta un 13% más por servicio que un taxi a combustión que no cumpla con las especificaciones del factor de calidad.

e) Red Muévete Mejor

La Secretaría Distrital de Movilidad creó la Red Distrital de Movilidad Sostenible *Muévete Mejor*, a partir de la directiva 002 de 2016 que establece el *día sin carro* para los funcionarios del Distrito el primer jueves de cada mes. La Directiva solicita a las entidades distritales que cierren sus estacionamientos para vehículos privados y motos, permitiendo únicamente el ingreso de bicicletas, desincentivando el uso del vehículo privado durante este día.

En el marco de la Red, las entidades intercambian experiencias y se apoyan en la construcción voluntaria de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS). Los PIMS son instrumentos de planeación, implementación y seguimiento de estrategias de movilidad sostenible que implementan las organizaciones como alternativa a los viajes que se realizan desde y hacia el trabajo/estudio, en vehículo particular ocupado por una sola persona.

Desde el 2017 más de 40 empresas privadas, 60 públicas y 10 Universidades se han vinculado al programa, logrando la participación masiva de sus colaboradores y estudiantes en actividades de promoción y eventos. Asimismo, se invitó a éstas a participar de manera voluntaria en los Días sin Carro el primer jueves de cada mes, actividad que logró posicionarse durante el año y que ha tenido acogida. Durante el 2017, se entregaron 6438 incentivos a más de 40 organizaciones que se destacaron por sus logros dentro del programa. Se realizaron 5 eventos de capacitación, reconocimiento y presentación de buenas prácticas, donde participó el sector público y el privado.



A raíz de la Directiva 002, el Distrito ha avanzado en la consolidación de una estrategia de movilidad sostenible que se ha oficializado a partir del Acuerdo 663 de 2017 y que tiene por objeto que *“La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad.”* En este sentido, todas las entidades públicas del Distrito deberán construir sus PIMS, los cuales serán la hoja de ruta que adoptará cada entidad para el desarrollo de la estrategia de movilidad sostenible. Adicionalmente, las entidades deberán implementar la Ley 1811 de 2016, puntualmente el Artículo 5to, que obliga a las empresas públicas a dar el beneficio de medio día laboral libre a funcionarios públicos por cada treinta días que certifiquen haber llegado en bicicleta al trabajo.

La Secretaría Distrital de Movilidad está avanzando en la definición de los lineamientos que conducirán a la implementación del Acuerdo 663 en el Distrito, así como la implementación de la Ley 1811 en el marco de los PIMS. Vía Decreto se establecerán los requerimientos y procedimientos para la presentación de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) de parte de las entidades y la manera en que éstos deberán incluir el beneficio de medio día laboral libre para los funcionarios que se desplacen durante 30 días al trabajo en bicicleta.

Principales resultados de la Red:

1. Vinculación al proceso de construcción de los PIMS: 34 entidades del Distrito están en el proceso.
2. De las entidades, 12 ya construyeron y están implementando su PIMS.
3. Se han llevado a cabo 20 jornadas del día sin carro de las Entidades Distritales generando distintas actividades como bici caravanas, bici picnic, concurso de la fila de ciclistas más extensa y otros.
4. Entrega de elementos para la seguridad de los ciclistas como luces, chalecos reflectivos, bandas reflectivas y otros.
5. 16 entidades del Distrito han reportado ante la Secretaría Distrital de Movilidad que están implementando la Ley 1811 de 2016
6. Durante 5 jornadas de día sin carro se llevó a cabo la estrategia “El Reto” entre Entidades y empresas de Bogotá, la cual logró promover el uso de la bicicleta y premiar a la Entidad o más ciclistas convocó, donde la Secretaría Distrital de Movilidad se enfrentó contra Bavaria, Canal Capital, Colpatria, el Concejo de Bogotá. Adicionalmente, se realizó “El Reto” contra Medellín, actividad que logró convocar a 2.850 servidores públicos en Bogotá entre las 23 Entidades Distritales que se sumaron, posicionando a la ciudad como la ganadora de la jornada. En la jornada de Día sin Carro de Bogotá del 01 de febrero del 2018, se realizó otro reto, “El Reto bici + peatón”, donde se retó a las organizaciones a movilizar la mayor cantidad de ciclistas y peatones al trabajo. Adicional a la promoción de la bicicleta, en el marco de la Red se han realizado otras actividades como la participación en la semana del carro compartido, durante la cual se realizaron 2240 viajes en carro compartido.

Cambio modal a transporte público, bicicletas y peatonal

Las jornadas de día sin carro distrital han sido espacios que han promovido al interior de las entidades la integración y convivencia mediante la participación en las actividades y sobretodo el uso de la bicicleta. Durante estas jornadas, cada entidad diseña sus actividades y se vincula a las iniciativas desde movilidad, como lo son El Reto y otros concursos. En ese sentido, la cantidad de

usuarios de la bicicleta aumenta durante estas jornadas en comparación con la cantidad habitual en las entidades.

Reducción de emisiones contaminantes y ruido

Teniendo en cuenta el incremento en la proporción de servidores del distrito que utilizan la bicicleta durante las jornadas del día sin carro distrital, se cuantificó la reducción de emisiones de CO₂ asumiendo un cambio modal proporcional desde los otros modos hacia la bicicleta y utilizando los factores de emisión por tipo de transporte dispuestos en la NAMA de promoción de Transporte Activo y Gestión de la Demanda de Transporte- TAnDEM (GIZ, TRANSfer & Hill Consulting SAS, 2016). En este sentido, el proyecto ha reducido 0,73 toneladas de CO₂ en las 20 jornadas del día sin carro que se han llevado a cabo hasta el momento. Es importante recalcar que esta cifra tiene únicamente el impacto de los días sin carro, más no el impacto diario que el proyecto ha podido tener sobre los hábitos de movilidad de los servidores del distrito.

Política Pública de movilidad sostenible

La Secretaría Distrital de Movilidad está trabajando en la formulación de una Política Pública que determinará los lineamientos para la implementación de PIMS en organizaciones públicas y privadas. Con la Política, se espera fortalecer las redes de movilidad sostenible en la ciudad, consolidar los procesos de seguimiento y control de los PIMS de las organizaciones, masificar buenas prácticas y socializar de los casos de éxito y así lograr mayor impacto desde la transformación de los hábitos de movilidad en las organizaciones.

f) Conducción sostenible

La conducción sostenible o eco-conducción es una estrategia costo-efectiva que permite reducir las emisiones contaminantes, los accidentes viales y los costos de operación asociados a las malas prácticas de conducción de los vehículos automotores. Está demostrado que lograr un mejor comportamiento de los conductores en la vía, representa una oportunidad significativa para reducir las externalidades del transporte. A diferencia de otras estrategias para reducir los impactos ambientales de los vehículos, con la eco-conducción se generan beneficios económicos a favor de los transportadores, por lo que se convierte en una herramienta de gestión poderosa para impactar desde diversos frentes la calidad de vida de los ciudadanos. Ejercicios prácticos en Bogotá, como los realizados por la Universidad Nacional y la Fundación Logyca, han demostrado que un vehículo bien mantenido y bien conducido puede reducir sus emisiones contaminantes entre un 5% y un 15%,

De este modo, en el Plan de Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” se contempló una meta de gestión de capacitar a un mínimo de 3.000 conductores en eco-conducción durante el cuatrienio, por lo que la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente han venido desarrollando una primera etapa de sensibilización sobre buenas prácticas de conducción a alrededor de 1.000 conductores de diversas instituciones públicas y operadores del SITP. Adicionalmente y en virtud de los acuerdos distritales 472 de 2011 y 689 de 2017, la Secretaría Distrital de Movilidad está estructurando la Política Distrital de Conducción Sostenible, que tendrá como resultado los lineamientos de política pública y una estrategia para su implementación. En ésta se han vinculado a otras entidades de la Administración, a diferentes actores del sector transporte y la academia con el objeto de identificar las potencialidades de la política y las necesidades de la ciudad.

g) Acciones de control

La Secretaría Distrital de Movilidad de acuerdo con las funciones descritas en el artículo 15 del Decreto Distrital 567 de 2006 debe “(...) *Coordinar y ejercer el control de elementos contaminantes producidos por los vehículos que transitan en las vías del Distrito Capital (...)*”, y por tal motivo suscribió el Convenio Interadministrativo de Cooperación 2017-1767 junto con la Secretaría Distrital de Ambiente a fin de “*Aunar esfuerzos, cooperar y coordinar acciones para ejecutar la gestión y control ambiental del sistema de movilidad en el Distrito Capital*”. Mediante este convenio ejecutan diariamente operativos de control ambiental en vía a las fuentes móviles como una medida de seguimiento a las emisiones atmosféricas provenientes del parque automotor que circula dentro en 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 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.

Estos operativos se realizan en diferentes puntos de la ciudad con la participación de la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá. En caso de evidenciarse el incumplimiento de algún requisito evaluado durante el operativo de control (condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes) se impone un comparendo conforme lo establece el Código Nacional de Tránsito, y se genera inmovilización con traslado a patio de tránsito.

Como resultado de los operativos para el control de emisiones a las fuentes móviles y según los subprogramas implementados en el desarrollo de las actividades (operativo en vía, operativo especial, requerimiento, Programa de Autorregulación Ambiental - PAA, subsanaciones), para la vigencia 2017 se reporta un total de 69.856 vehículos evaluados, de los cuales 51.779 fueron aprobados, 17.635 rechazados y 8.991 vehículos sancionados con comparendos y 6.202 inmovilizaciones.

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Así mismo durante la vigencia 2017 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. Aquí se destacan los más relevantes del 2017:

➤ El Poder el Cono

Para el 2017, la campaña de comunicación cuenta con los siguientes resultados:

- Más de 6829 seguidores en Facebook
- 3462 seguidores en Twitter
- Más de un millón de reproducciones de los videos pedagógicos de la serie web en Twitter, Facebook y Youtube.



Free press con impactos en medios de comunicación equivalente a una inversión superior a los mil millones de pesos. (\$1.000.000.000)

➤ El Poder Del Cono, II Capítulo



- CAMPAÑAS BICICLETA

➤ Plan BICI





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

➤ **El Reto Institucional**



➤ **Bicicparqueaderos Seguros
Ciclo-Parqueaderos de Oro**



Ciclo-Parqueaderos de Plata



- **CAMPAÑAS MOVILIDAD SOSTENIBLE**

➤ **Visión Cero**



➤ **Día De La Movilidad Sostenible**





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

- CAMPAÑAS GESTIÓN DE TRÁFICO
 - Plan Piloto Cargue y Descargue



- Semaforización Inteligente



- CULTURA DE PAGO

Ponte al Día con Bogotá



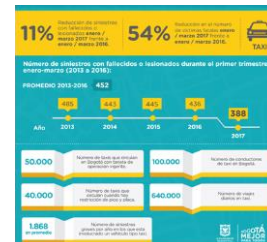
- CAMPAÑAS MOTO

Mes del Motociclista



- **CAMPAÑA TAXIS**

Si Voy En Taxi



c) Canales de comunicación

- ✓ Se realizó divulgación de la figura del “defensor del Ciudadano”, al interior de la entidad realizando la actividad de la película “RELATOS SALVAJES”, y al inicio de la película se proyectó la presentación del defensor del Ciudadano.
- ✓ Se produjo material POP con la figura del Defensor del Ciudadano, el cual se entregó a los Centros Locales de Movilidad, para divulgación con la ciudadanía.
- ✓ La DSC con el acompañamiento de la Veeduría Distrital y las entidades del sector movilidad, trabajó en el manual de atención al ciudadano, para presentar la propuesta a Secretaria General, del Manual de Atención a la ciudadanía, haciendo énfasis en el tratamiento de manejo de PQRSD recibidos por Redes Sociales.
- ✓ Se solicitó la creación de dos botones en el aplicativo de correspondencia para poder cambiar el TIPO DE DOCUMENTO y se habilitó la opción de cambiar la obligatoriedad de la respuesta para el perfil Profesional Avanzado, lo cual permite en parte solucionar los problemas de la mala clasificación de documentos radicados en ventanilla.
- ✓ Con la publicación mensual de la Matriz de PQRSD, se logró que las dependencias actualizaran los Sistemas de Información (aplicativo de correspondencia y SDQS), de los PQRSD que no tenían gestión, disminuyendo el número de PQRSD, pendientes de respuesta en la entidad.
- ✓ Se implementó el uso de la herramienta de manera efectiva para redireccionar los PQRSD que ingresan por el correo servicioalciudadano@movilidadbogota.gov.co, al Sistema Distrital de Quejas y Soluciones SDQS, logrando centralizar los requerimientos que ingresaban por correos alternos, que no estaban quedando incluidos en los reportes de PQRSD de la SDM.
- ✓ Se capacitaron 23 funcionarios en la administración y uso de la herramienta a los usuarios funcionales de la Dirección de Control y Vigilancia, la Dirección de Seguridad Vial, Dirección de Transporte e Infraestructura, Oficina Asesora de Comunicaciones y la Dirección de Servicio al Ciudadano; así mismo la Mesa de Ayuda quien es el administrador de las claves y creación de usuarios de los mismos.
- ✓ Mediante la integración de la herramienta se incorporaron en el SDQS más de 7.399 correos electrónicos lo que permitió reducir los tiempos y optimizar recursos para la entidad.
- ✓ Se inició la adición del Contrato 1247 de 2016, por valor de \$ 160.991.227 millones de pesos, de la Herramienta Tecnológica para la gestión de incidentes y Redes Sociales.
- ✓ Se incorporaron más de 500 solicitudes de la ciudadanía por parte de los CLM, acerca de temas de señalización, semaforización, espacio público y otros requerimientos de las mismas, lo que permite hacer un mejor seguimiento a las peticiones realizadas por los ciudadanos en la localidad.



- ✓ De manera proactiva se implementó la gestión de solicitudes por parte de los ciudadanos a través de las redes sociales, mediante la implementación de una herramienta que permite conocer el sentimiento de los ciudadanos frente a las distintas temáticas o campañas que genera la entidad durante la vigencia.
- ✓ Se creó la base de conocimiento en la página web de la entidad lo que permite a los ciudadanos consultar de manera efectiva, información sobre algunos trámites y servicios que presta la entidad, además información sobre puntos de contacto, horarios, entre otros.
- ✓ Se gestionó con las Secretaría de Hábitat, la elaboración del Decreto sobre Ventanilla Única donde todas las entidades del Distrito, relacionadas con el tema deconstrucción avalaron la implementación del mismo y se encuentra en firma del Alcalde Mayor de Bogotá.
- ✓ Se adelantaron y cumplieron el gran porcentaje las acciones contempladas para el 2017, incluidas en la Estrategia GEL.
- ✓ Se realizaron las primeras acciones y compromisos dentro del Plan Anticorrupción 2018-2019, para la virtualización de Facilidades de pago para obligaciones no tributarias por parte de los procesos responsables.

8. Divulgación de los planes maestros a la sociedad.

La Secretaría Distrital de Movilidad hace presencia en las 20 localidades del Distrito a través de los Centros Locales de Movilidad – **CLM** con un equipo interdisciplinario compuesto por un gestor social, ingeniero y auxiliar administrativo, ejecutando el Plan Institucional de Participación, cuyo objetivo es: *Promover de forma permanente la participación ciudadana incidente en los asuntos públicos y en la gestión institucional que le permitan a la ciudadanía informarse, expresarse y organizarse alrededor de temas de movilidad. A través de cuatro (4) líneas estratégicas de intervención como son: Participación, información, formación y técnica.*

- ✓ De las Líneas estratégicas se desprenden diferentes actividades que los Centros Locales adelantan en el territorio y de la cual podemos evidenciar que entre el 02 de enero y el 26 de diciembre de 2017 se atendieron 153486 ciudadanos en 14779 espacios de participación. De los cuales 874 fueron encuentros comunitarios, 147 jornadas lúdico pedagógicas y 1143 talleres, entre otros.

De las diferentes actividades que se desarrollan del Plan Institucional de Participación se desprenden las **Agendas participativas de trabajo:** entendidas como el Colectivo de acciones consensuadas con la comunidad y la entidad, con el fin de hacer seguimiento a los compromisos establecidos en donde los principios de corresponsabilidad y responsabilidad social, son fundamentales para el desarrollo en las agendas de movilidad.

Se ha venido prestando apoyo a las diferentes dependencias de la entidad en temas como, Plan Sábado, Encuentros con Biciusuarios, Talleres NACTO, Carril Preferencial Escolar, Operación Cargue y Descargue Zona G, Entre otras.

- ✓ Así mismo se creó el Equipo Social de Impacto con el fin de apoyar la socialización de los proyectos de impacto a la comunidad; por lo cual el personal de los Centros Locales de Movilidad convocan a la ciudadanía a encuentros comunitarios para presentar proyectos y que ellos hagan las observaciones a los mismos, a dichos espacios asisten técnicos de las áreas de Dirección de Transporte e Infraestructura, Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito y Dirección de Control y Vigilancia, en tal sentido se han socializado temas de impacto como:



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

PROYECTO	AREAS O ENTIDADES	LIDER DEL PROYECTO SDM	DESCRIPCION DEL PROYECTO	ACCIONES REALIZADAS POR CLM
TERMINAL DE TRANSPORTES	SDM, TERMINAL DE TRANSPORTES, TM.	NICOLAS CORREAL - INGRID PORTILLA	SOBRE LA AUTOPISTA NORTE CL 192 SE CONSTRUYE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA TERMINAL DE TRANSPORTES. LOS DATOS DEL PLAN PARCIAL Y ESTUDIO DE TRÁNSITO DE 2012, SE REQUIRIÓ ACTUALIZACIÓN Y EN LA ACTUALIZACIÓN SE DETERMINÓ EL CAMBIO DE SENTIDO PARA LA CALLE 193 (E-W) Y UNA NUEVA CALZADA (W-E) EN DONDE ENCONTRAREMOS PARADERO DE SITP, TRASLADADO UNOS 250 MTS.	SE REALIZÓ REUNIONES DE PREPARACIÓN PARA LA METODOLÓGIA A UTILIZAR EN EL BUFFER DE INTERVENCIÓN. POSTERIORMENTE SE REALIZÓ SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO DE PREDIO POR PREDIO CON UN BUFFER DE 500 MTS PERIFÉRICOS. SE ATENDIÓ TEMAS DE DIVULGACIÓN.
5to CENTENARIO (AUTOPISTAS BICI)	SDM	DTI	SE REALIZARÁN AUTOPISTAS PARA BICISUARIOS POR CERCA DE 25 KMS CONECTANDO EL SUR CON EL NORTE DE LA CIUDAD	REALIZACIÓN DE REUNIONES DE PREPARACIÓN PARA ENCONTRAR LA METODOLOGÍA DE PARTICIPACIÓN
PATIOS DSC	SDM	DSC	SE REQUIERE CON URGENCIA LA LOCALIZACIÓN DE UN ESPACIO PARA GUARDAR VEHÍCULOS CON CADENA DE CUSTODIA EN EL DISTRITO.	SE HAN REALIZADO LOS ESTUDIOS DE DIAGNÓSTICO EN CADA UNO DE LOS LOTES SELECCIONADOS. SE ESTÁ REALIZANDO LA SOCIALIZACIÓN DEL PREDIO UBICADO EN LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN. PROCESO FINALIZADO EN LA MEDIDA QUE SE UBICARON LOS PREDIOS PROPUESTOS DESDE CLMS PARA PATIOS TRANSITORIOS.
CARRILES PREFERENCIALES	AMÉRICAS	SDM	RE-LANZAMIENTO	EN PREPARACIÓN (APLAZO DTI)
	NQS		RE-LANZAMIENTO	EN PREPARACIÓN (APLAZO DTI)
	CL 72		RE-LANZAMIENTO	EN PREPARACIÓN (APLAZO DTI)
	CRA 15		RE-LANZAMIENTO	EN PREPARACIÓN (APLAZO DTI)
	CRA 7		FUNCIONANDO	N.A
	CL 19		FUNCIONANDO	N.A
	AV. 1 DE MAYO		REALIZAR DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIAL LAS ACTIVIDADES ENCAMINADAS A LA SUSTENTABILIDAD DEL CARRIL PREFERENCIAL EN LA AV 1 DE MAYO	SE HAN REALIZADO LOS ACOMPAÑAMIENTOS EN LA PLANEACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO. SE HA REALIZADO LA APLICACIÓN DE ENCUESTAS PARA SURTIR EL ESTUDIO TÉCNICO. SE HAN REALIZADO LOS ESTUDIOS DE DIAGNÓSTICO SOCIAL POR CADA UNO DE LOS TRAMOS. REALIZACIÓN DEL PROCESO DE SOCIALIZACIÓN PREDIO POR PREDIO DE CADA UNO DE LOS 11 KILOMETROS DE TRAZADO. SE HAN REALIZADO LAS REUNIONES COMUNITARIAS PARA LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO EN LAS DIFERENTES INSTANCIAS DE LAS LOCALIDADES (ACTORES ADMINISTRATIVOS, COMUNITARIOS Y POLÍTICOS); ASÍ COMO LA PREPARACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS EN LA FUENTE PRIMARIA.
	AV. 68 CL 100		EN CONSTRUCCIÓN	EN PREPARACIÓN
AV. BOYACÁ	REALIZAR DESDE EL PUNTO DE VISTA SOCIAL LAS ACTIVIDADES ENCAMINADAS A LA SUSTENTABILIDAD DEL CARRIL PREFERENCIAL EN LA AV 1 DE MAYO	SE ASISTE A LOS TALLERES PREPARATORIOS.		
BICI - CARRIL KRA 16	SDM	DTI	CREACIÓN DEL BICI-CARRIL KRA 16 DESDE LA CL 32 HASTA LA CL 72	SE HAN REALIZADO REUNIONES DE ARTICULACIÓN. PREPARACIÓN DE DIAGNÓSTICO SOCIAL DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL BICI CARRIL. SE REALIZARON TODAS LAS ACTIVIDADES DE SOCIALIZACIÓN EN EL TRAMO DESCRITO.
ALQUERIA	SDM	DSVCT	SE REALIZA UNA PACIFICACIÓN ENTRE LA CL 42 SUR Y LA AUTOPISTA SUR ENTRE KRA 52 Y KRA 52C, COMO FORMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y REDUCCIÓN DE VELOCIDAD; ASÍ COMO LA FORMA DE PREVENIR EN EL MAL PARQUEO SOBRE LA VÍA PÚBLICA	REALIZACIÓN DE REUNIONES DE PREPARACIÓN PARA ENCONTRAR LA METODOLOGÍA DE PARTICIPACIÓN. JORNADAS INFORMATIVAS. MESAS DE DIALOGO. REUNIONES INTERINSTITUCIONALES
BICI - CARRIL CL 25	SDM	DTI	CREACIÓN DEL BICI-CARRIL CL 25 DESDE LA KRA 48 HASTA LA KRA 30	SE HAN REALIZADO REUNIONES DE ARTICULACIÓN. SE REALIZÓ EL DIAGNÓSTICO SOCIAL DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL BICI CARRIL. Y SE HA CONVOCADO A VARIAS JORNADAS EN LAS CUALES SE EXPLICA EL PROYECTO. Y SE CONFORMÓ MESA DE TRABAJO CON CORFERIAS
TAXIMETRISTAS	SDM	DTI	LOS TAXIMETRISTAS REALIZAN ACCIONES DE HECHO, Y EN LA CONTINGENCIA SE REALIZAN LAS ACCIONES SOCIALES PERTINENTES. DTI GENERA LA ESTRATEGIA Y DSC SERVICIO AL CIUDADANO ACOMPAÑA A TRAVÉS DE LA ATENCIÓN A LA POBLACIÓN	SE REALIZARON VARIAS JORNADAS E IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN EN TERRITORIO.
BICI - CARRIL KRA 16 - FASE II	SDM	DTI	CREACIÓN DEL BICI-CARRIL KRA 16 DESDE LA CL 32 HASTA LA CL 72	SE HAN REALIZADO LOS TALLERES DE IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN ASÍ COMO EL DIAGNÓSTICO SOCIAL DE PREFACTIBILIDAD.
TIMIZA- AV. ESTUDIANTES	SDM	DSVCT	EL PROYECTO PRETENDE GENERAR UN ESPACIO MÁS SEGURO PARA LOS CERCA DE 5000 ESTUDIANTES DEL SECTOR DE TIMIZA	SE HAN REALIZADO JORNADAS + REUNIONES PARTICIPATIVAS.

La Dirección de Servicio al Ciudadano ha venido liderando los recorridos del señor Secretario a las diferentes localidades en las cuales se presenta problemática en materia de Movilidad y se culminan con un encuentro con la comunidad en los cuales ellos participan en las soluciones, así mismo se priorizan implementaciones que ayudan a mejorar las condiciones de seguridad vial de la ciudadanía.

Así mismo se inició con una estrategia denominada Plan Padrino en la que directivos de la Secretaría se apropian de una localidad y apoyan al equipo que se encuentra desarrollando actividades allí y acompañar en ciertos espacios con la Alcaldía y las Juntas Administrativas Locales. Dentro de esta estrategia unas de las actividades con mayor relevancia ha sido realizar las entregas a la comunidad de las implantaciones realizadas en los territorios, es así que se han realizado en las diferentes localidades.

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 8. 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	Estructurar e implementar 1 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 100% 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 100% 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 80% de los sistemas de información administrativos de la SDM para soportar las operación interna administrativa y de gestión de la entidad.	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Modernizar el 80% 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
Logística de Movilidad	Promover y realizar 4 campañas de sensibilización en TI que permitan generar servicios de calidad y la mejora permanente de las capacidades técnicas de la SDM	967 - Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá
Logística de Movilidad	Realizar en el 100% la racionalización de ocho trámites/servicios de la oferta e la Secretaría Distrital de Movilidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
Logística de Movilidad	Realizar en el 100 por ciento la virtualización de dos servicios/trámites de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
Logística de Movilidad	Realizar en el 100 por ciento la desconcentración de dos trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
Logística de Movilidad	Implementar 4 planes institucionales de participación ciudadana - PIP	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
Logística de Movilidad	Gestionar el 100 por ciento de la adquisición del predio para patios de vehículos inmovilizados	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
Logística de Movilidad	Realizar en el 100% las actividades tendientes a mantener la satisfacción de los ciudadanos y partes interesadas con los servicios prestados por la Entidad	1044 - Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes
Logística de Movilidad	Demarcar 2600 Kilómetros Carril en vía	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Instalar 35000 señales verticales de pedestal	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar el 100% de las actividades orientadas a la instalación de 50 señales elevadas	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Demarcar 21500 zonas con dispositivos de control de velocidad	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar mantenimiento a 300000 señales verticales de pedestal	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar mantenimiento a 700 señales elevadas	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Mantener en operación el 99 por ciento del sistema semafórico	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Semaforizar 122 intersecciones nuevas	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Complementar 119 intersecciones semaforizadas existentes	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar el 100 por ciento de las actividades para la segunda fase del Sistema Inteligente de Transporte - SIT	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar el 100 por ciento de las actividades para la segunda fase de semáforos inteligentes	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar el 100% de las actividades para la primera fase de Detección Electrónica de Infracciones - DEI	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar el 100% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Logística de Movilidad	Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Responsabilidad Social	585 - Sistema Distrital de Información para la movilidad
Logística de Movilidad	Desarrollar el 100% del plan anual estratégico de comunicaciones, integrando canales tradicionales y digitales.	585 - Sistema Distrital de Información para la movilidad
Componente Ambiental	Realizar el 100% 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



Meta Plan Maestro	Meta Plan Operativo Anual	Nombre de Proyecto de Inversión
Componente Ambiental	Formar 3.100 conductores de todo tipo de vehículos en eco-conducción.	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Ordenamiento Logístico	Diseñar el 100% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento Logístico	Desarrollar el 100% de las actividades del Plan estadístico Sectorial y los estudios del sector	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Plan de Ordenamiento Logístico	Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del transporte de carga.	1183 - Articulación regional y planeación integral del transporte
Plan de Ordenamiento Logístico	Realizar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del transporte regional	1183 - Articulación regional y planeación integral del transporte
Plan de Ordenamiento Logístico	Desarrollar el 100% de los estudios del sector para el transporte urbano y regional.	1183 - Articulación regional y planeación integral del transporte
Plan de Seguridad Vial	Realizar 52 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado).	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Formar 600.000 personas en temas de seguridad vial	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Realizar 7 campañas macro de seguridad vial	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Atender el 100% de los Estudios Técnicos (estudios de Tránsito - Planes de Manejo de Tránsito - Planes Estratégicos de Seguridad)	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Actualizar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Elaborar el 100% del Plan Distrital de Seguridad Vial para motociclistas	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Realizar el 100% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T., relacionados con el componente de seguridad vial.	1004 - Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial
Plan de Seguridad Vial	Realizar 133 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 27.500 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 8.500 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
Plan de Seguridad Vial	Realizar 2.250.000 viajes de acompañamiento y control del tránsito a los biciusuarios de la estrategia "Al Colegio en Bici" en el Distrito Capital.	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Plan de Seguridad Vial	Realizar el 100% de las actividades para la verificación integral de las empresas de transporte público de pasajeros	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Plan de Seguridad Vial	Realizar 6.000 controles preventivos y regulatorios.	6219 - Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional
Plan de Seguridad Vial	Realizar 60.000 controles sancionatorios para mitigar problemas en seguridad vial.	6219 - Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional
Transporte Público	Realizar el 100% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	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 100% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Mantener actualizado el 100% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte Público	Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte No Motorizado	Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Transporte No Motorizado	Implementar el 100% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Infraestructura	Gestionar el 100% de proyectos de APP para el desarrollo de infraestructura de transporte	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
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	Soportar el 100% de la gestión administrativa, contractual, financiera y de seguimiento al Plan Distrital de Desarrollo	339 - Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá
Componente Institucional	Mejorar el 80% de la infraestructura física de 3 sedes de la SDM.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Formular el 100% de la propuesta de rediseño institucional que incluya la modificación de la estructura interna y funcional, y la planta de personal.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Mantener en un 100% la prestación de los servicios administrativos para garantizar el adecuado funcionamiento de la entidad.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Soportar el 100% de los procesos estratégicos, de apoyo y de evaluación de la SDM.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Formular e implementar el 80% de los componentes del Programa de Gestión Documental.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión Ambiental.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Seguridad y Salud Ocupacional.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Implementar e 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Gestión de Calidad.	6094 - Fortalecimiento Institucional
Componente Institucional	Implementar el 100% de la estrategia anual sobre Transparencia, Ética y Probidad - TEP	965 - Movilidad transparente y contra la corrupción
Componente Institucional	Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Control Interno	965 - Movilidad transparente y contra la corrupción
Componente Institucional	Realizar el 100% de las gestiones administrativas orientadas a impulsar los procesos administrativos y de cobro coactivo	7132 - Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad



11. Base de datos grupo técnico del Plan Maestro

Tabla 9. 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. 4401	jrojas@movilidadbogota.gov.co
Sergio Eduardo Martínez Jaimes	Ingeniero Civil – Especialista en Sistemas de Información Geográfica con maestría en Planeación Urbana y Regional	Subsecretario de Política Sectorial	3649400 Ext. 8101	semartinez@movilidadbogota.gov.co
Ingrid Joanna Portilla Galindo	Ingeniera Civil con maestría en Ingeniería con énfasis en Transporte	Directora de Transporte e Infraestructura	3649400 Ext. 8201	iportilla@movilidadbogota.gov.co
Sonia Gaona Uscátegui	Ingeniera de Transporte y Vías, especialista en diseño de vías urbanas, tránsito y transporte.	Profesional especializado - DTI	3649400 Ext. 8206	sgaona@movilidadbogota.gov.co

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