



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 2018**



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 2018, 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. | 38 |
| 4.1. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA VIGENCIA FISCAL 2018, EN TÉRMINOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA..... | 39 |
| 5. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES MAESTROS Y ESTRATEGIAS QUE SE HAN IMPLEMENTADO PARA SUPERARLAS. | 41 |
| 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..... | 42 |
| 7. PARTICIPACIÓN DE LAS DIFERENTES COMUNIDADES EN LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES MAESTROS Y DIVULGACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD | 49 |
| 8. DIVULGACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS A LA SOCIEDAD..... | 52 |
| 9. CUANTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR REGULARIZACIONES E IMPLEMENTACIONES EN CADA PLAN MAESTRO..... | 53 |
| 10. ARTICULAR CADA PLAN MAESTRO, PLAN DE ACCIÓN, PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL Y PROYECTOS DE INVERSIÓN. | 53 |
| 11. BASE DE DATOS GRUPO TÉCNICO DEL PLAN MAESTRO | 57 |



Índice de Tablas

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2018 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro . | 4 |
| Tabla 2. Cuadro comparativo entre inversiones proyectadas para 2018 y recursos disponibles 2018, a partir de las metas definidas en el Plan Maestro..... | 4 |
| Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2018, 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. | 14 |
| Tabla 6. Proyecciones de población de Bogotá 2016-2020. | 39 |
| Tabla 7. Total de viajes diarios en 2015. | 39 |
| Tabla 8. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-01-2018 | 43 |
| Tabla 9. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-02-2018 | 43 |
| Tabla 10. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-20-2018 | 43 |
| Tabla 11. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-21-2018 | 44 |
| Tabla 12. Reducción de material particulado | 44 |
| Tabla 13. Controles en vía ejecutados 2016-2018 | 48 |
| Tabla 13. Resultados operatividad 2016-2018..... | 48 |
| Tabla 15. Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión..... | 53 |
| Tabla 16. Grupo técnico Plan Maestro. | 57 |

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 2018 de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Maestro

| No. | Nombre del Proyecto | Recursos asignados 2018 (En Precios Constantes) | Recursos ejecutados 2018 (En Precios Constantes) |
|------|--|---|--|
| 339 | Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá | 14.890.776.746 | 14.606.766.297 |
| 967 | Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá | 8.438.602.037 | 7.758.507.438 |
| 1004 | Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial | 15.354.891.000 | 15.323.961.834 |
| 1032 | Gestión y control de tránsito y transporte | 208.359.322.463 | 205.345.173.423 |
| 1044 | Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes | 17.829.168.607 | 15.291.093.143 |
| 1183 | Articulación regional y planeación integral del transporte | 3.200.912.110 | 3.200.912.110 |
| 7132 | Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera | 21.318.552.000 | 21.311.701.702 |
| 6219 | Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional | 16.626.000.000 | 15.994.642.383 |
| 6094 | Fortalecimiento Institucional | 19.683.713.000 | 19.633.918.781 |
| 965 | Movilidad transparente y contra la corrupción | 315.805.000 | 315.805.000 |
| 585 | Sistema Distrital de Información para la movilidad | 2.639.057.000 | 2.422.307.194 |

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2018

2. Inversiones proyectadas para la siguiente vigencia y recursos disponibles

Las inversiones proyectadas para 2018 corresponden a los recursos disponibles en la misma vigencia, en atención a que la Secretaría Distrital de Movilidad financia su inversión de recursos propios, a saber, multas, semaforización y derechos de tránsito.

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

| No. | Nombre del Proyecto | Recursos proyectados 2018 (En Precios Constantes) | Recursos disponibles 2018 (En Precios Constantes) |
|------|--|---|---|
| 339 | Implementación del plan Maestro de Movilidad para Bogotá | 14.890.776.746 | 14.890.776.746 |
| 967 | Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá | 8.438.602.037 | 8.438.602.037 |
| 1004 | Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial | 15.354.891.000 | 15.354.891.000 |
| 1032 | Gestión y control de tránsito y transporte | 208.359.322.463 | 208.359.322.463 |
| 1044 | Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes | 17.829.168.607 | 17.829.168.607 |
| 1183 | Articulación regional y planeación integral del transporte | 3.200.912.110 | 3.200.912.110 |
| 7132 | Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera | 21.318.552.000 | 21.318.552.000 |
| 6219 | Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional | 16.626.000.000 | 16.626.000.000 |
| 6094 | Fortalecimiento Institucional | 19.683.713.000 | 19.683.713.000 |
| 965 | Movilidad transparente y contra la corrupción | 315.805.000 | 315.805.000 |
| 585 | Sistema Distrital de Información para la movilidad | 2.639.057.000 | 2.639.057.000 |

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos PREDIS – Secretaría de Hacienda Distrital 2018.



3. Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2018, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2018, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

| Logística de Movilidad | | |
|---|-----------------------------|-------------------|
| Meta fijada para la vigencia 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | 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. | 28% | enero - diciembre |
| P.967 Modernizar el 20% de los sistemas de información administrativos de la SDM para soportar la operación interna administrativa y de gestión de la entidad. | 20% | enero - diciembre |
| P.967 Modernizar el 20% de la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación de los servicios institucionales. | 20% | 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 45% la racionalización de ocho trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad | 45% | enero - diciembre |
| P.1044 Realizar en el 70 por ciento la virtualización de dos servicios/trámites de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad | 70% | enero - diciembre |
| P.1044 Realizar en el 72% la desconcentración de dos trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad | 72% | enero - diciembre |
| P.1044 Implementar 1 planes institucionales de participación ciudadana - PIP | 1 | enero - diciembre |
| P.1044 Gestionar el 2% de la adquisición del predio para patios de vehículos inmovilizados | 2% | 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 527.10 kilómetro carril de vías | 527.10 | enero - diciembre |
| P.1032 Instalar 11.457 señales verticales de pedestal | 11.457 | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar el 100% de las acciones necesarias para la instalación de señales verticales elevadas | 100% | enero - diciembre |
| P.1032 Demarcar 3.735 zonas con dispositivos de control de velocidad | 3.552 | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar mantenimiento a 50.950 señales verticales de pedestal. | 50.950 | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar mantenimiento a 171 señales elevadas. | 171 | enero - diciembre |
| P.1032 Mantener en operación el 99% del sistema semafórico | 99.71% | enero - diciembre |
| P.1032 Semaforizar 33 intersecciones nuevas | 33 | enero - diciembre |
| P.1032 Complementar 29 intersecciones semaforizadas existentes | 29 | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar el 25% de las actividades para la segunda fase del Sistema Inteligente de Transporte – SIT | 25% | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar el 42% de las actividades para la segunda fase de Semáforos Inteligentes. | 42% | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar el 30% de las actividades para la primera fase de Detección Electrónica DEI | 30% | enero - diciembre |
| P.339 Realizar el 40% de la actualización del Plan Maestro de Movilidad de acuerdo a los lineamientos de modificación del P.O.T. | 40% | enero - diciembre |
| P.585 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Responsabilidad Social | 99% | enero - diciembre |
| 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 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | Cronograma |
| P.339 Realizar el 30.4% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de movilidad menos contaminante. | 30.4% | enero - diciembre |
| P.1004 Formar 2.890 conductores de todo tipo de vehículos en eco-conducción. | 2.890 | enero - diciembre |
| Plan de Ordenamiento Logístico | | |
| Meta fijada para la vigencia 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | Cronograma |
| P.339 Implementar el 40% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte. | 39.3% | enero - diciembre |
| P.339 Desarrollar el 31.67% de las actividades del Plan Estadístico Sectorial y los estudios del sector | 37.67% | enero - diciembre |
| P.1183 Implementar 25% de la estrategia para el mejoramiento del transporte de carga | 25% | enero - diciembre |
| P.1183 Desarrollar el 30% de los estudios del sector para el transporte urbano y regional. | 30% | enero - diciembre |
| Plan de Seguridad Vial | | |
| Meta fijada para la vigencia 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | Cronograma |
| P.1004 Realizar 14 estrategias integrales de seguridad vial implementadas en un punto, tramo o zona (tráfico calmado). | 14 | enero - diciembre |
| P.1004 Formar 189.795 personas en temas de seguridad vial | 189.795 | enero - diciembre |
| P.1004 Realizar 4 campañas macro de seguridad vial | 4 | 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 Implementar el 12% del Plan Distrital de Seguridad Vial para motociclistas | 12% | enero - diciembre |
| P.1004 Realizar el 40% 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 | 40% | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar el 100% de las actividades para la verificación integral de las empresas de transporte público de pasajeros | 100% | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar la verificación de 8,570 vehículos de transporte especial escolar. | 8.570 | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar seguimiento al 90% de los PMT de alto impacto. | 94.77% | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar 2.500 jornadas de gestión en vía. | 2.490 | enero - diciembre |
| P.1032 Soportar el 100% de la gestión y control del tránsito y transporte | 95.03% | enero - diciembre |
| P.1032 Realizar 379.891 viajes de acompañamiento y control del tránsito a los biciusuarios de la estrategia "Al Colegio en Bici" en el Distrito Capital. | 222.301 | enero - diciembre |
| P.6219 Realizar 1.600 controles preventivos y regulatorios. | 1.733 | enero - diciembre |
| P.6219 Realizar 31.660 controles sancionatorios para mitigar problemas en seguridad vial. | 31.660 | enero - diciembre |
| Transporte Público | | |
| Meta fijada para la vigencia 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | Cronograma |
| P.339 Realizar el 28.17% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP | 27.07% | enero - diciembre |
| P.339 Realizar el 30.5% del seguimiento a la implementación del Plan de Movilidad Accesible | 30.5% | enero - diciembre |
| P.339 Mantener actualizado el 31.5% de las herramientas de modelación de demanda de transporte. | 31.5% | enero - diciembre |
| P.339 Implementar el 25.2% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi | 25.2% | enero - diciembre |
| Transporte No Motorizado | | |
| P.339 Implementar el 25.29% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta | 24.79% | enero - diciembre |
| P.339 Implementar el 25.5% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie | 24.9% | enero - diciembre |



| Infraestructura | | |
|---|-----------------------------|-------------------|
| Meta fijada para la vigencia 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | Cronograma |
| P.339 Gestionar el 30% de proyectos de APP para el desarrollo de infraestructura de transporte | 30% | enero - diciembre |
| Componente Institucional | | |
| Meta fijada para la vigencia 2018 | Meta cumplida vigencia 2018 | 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 | 100% | enero - diciembre |
| P.6094 Mejorar el 10% de la infraestructura física de 3 sedes de la SDM. | 10% | enero - diciembre |
| P.6094 Formular el 30% 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. | 100% | enero - diciembre |
| P.6094 Soportar el 100% de los procesos estratégicos, de apoyo y de evaluación de la SDM. | 100% | 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. | 100% | 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 2018

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 2018, los cuales son obtenidos mediante la encuesta de movilidad de la SDM, contrato de toma de información de campo para el programa de monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y el transporte de Bogotá D.C. e información suministrada por el IDU y TMSA, entre otros.



Tabla 4. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.

| INDICADORES PMM | | |
|--|--|-------|
| <p>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.</p> | | |
| RESULTADO HISTÓRICO | IPK TPC | I1 |
| 2002 | 1.5 | -0.1 |
| 2003 | 1.45 | -0.1 |
| 2004 | 1.39 | -0.1 |
| 2005 | 1.36 | -0.2 |
| 2006 | 1.61 | 0.0 |
| 2007 | 1.61 | 0.0 |
| 2008 | 1.61 | 0.0 |
| 2009 | 1.61 | 0.0 |
| 2010 | 1.61 | 0.0 |
| 2011 | 1.68 | 0.1 |
| 2012 | 2.1 | 0.4 |
| 2013 | 2.1 | 0.4 |
| 2014 | 1.8 | 0.2 |
| 2015 | 2.03 | 0.3 |
| 2016 | 2.00 | 0.3 |
| 2017 | 2.09 | 0.4 |
| 2018 | 2.54 | 0.7 |
| 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 |
| <p>2. Edad Promedio de los vehículos de transporte Público: Pretende medir la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota (sin incluir taxis), se tendrán mejores condiciones para los usuarios, tanto desde el punto de vista de servicio como de contaminantes emitidos para la ciudad.</p> | | |
| RESULTADO HISTÓRICO | EDAD PROMEDIO DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO | I2 |
| 2004 | 13.02 | 0.00 |
| 2005 | 12.49 | 0.00 |
| 2006 | 12.7 | 0.00 |
| 2007 | 13.01 | 0.00 |
| 2008 | 10.32 | 0.42 |
| 2009 | 9.79 | 0.55 |
| 2010 | 10.43 | 0.39 |
| 2011 | 9.82 | 0.55 |
| 2012 | 9.61 | 0.60 |
| 2013 | 10.49 | 0.38 |
| 2014 | 8.29 | 0.93 |
| 2015 | 13.23 | 0.00 |
| 2016 | 12.2 | 0.00 |
| 2017 | 14.1 | 0.00 |
| 2018 | 13.9 | 0.00 |



OBSERVACIONES

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

PERIODICIDAD: ANUAL

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

| RESULTADO HISTÓRICO | % OCUPACIÓN TAXIS | |
|---------------------|-------------------|-------|
| | TAXIS | I3 |
| 2001 | 45% | -0.17 |
| 2002 | 54% | 0.13 |
| 2003 | 56% | 0.20 |
| 2004 | 58% | 0.27 |
| 2005 | 59% | 0.30 |
| 2006 | 64% | 0.47 |
| 2007 | 62% | 0.40 |
| 2008 | 60% | 0.33 |
| 2009 | 60% | 0.33 |
| 2010 | 60% | 0.33 |
| 2011 | 60% | 0.33 |
| 2012 | 61.5% | 0.38 |
| 2013 | 61% | 0.37 |
| 2014 | 61.3% | 0.38 |
| 2015 | 63.5% | 0.45 |
| 2016 | 64.7% | 0.49 |
| 2017 | 64.8% | 0.49 |
| 2018 | 62.7% | 0.42 |

OBSERVACIONES

Los datos son obtenidos por medio del Contrato de toma de Información de la entidad

PERIODICIDAD: Anual

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

| RESULTADO HISTÓRICO | MALLA VIAL DE LA CIUDAD | | | I4 PONDERADO |
|---------------------|-------------------------|-----------|----------|--------------|
| | MV ARTERIAL | MV INTERM | MV LOCAL | I4 PONDERADO |
| 2004 | 0.4861 | 0.0000 | -0.1250 | 0.09106 |
| 2005 | 0.3889 | 0.0000 | 0.0000 | 0.07279 |
| 2006 | 0.4861 | 0.0000 | 0.0000 | 0.09149 |
| 2007 | 0.5139 | 0.0000 | 0.0583 | 0.12798 |
| 2008 | 0.5244 | 0.1184 | -0.0809 | 0.13222 |
| 2009 | 0.5649 | 0.1475 | -0.0500 | 0.14850 |
| 2010 | 0.5487 | 0.1338 | -0.0318 | 0.14360 |
| 2011 | 0.5969 | 0.0480 | -0.1890 | 0.11644 |
| 2012 | 0.5526 | 0.3864 | -0.1407 | 0.19671 |
| 2013 | 0.5875 | 0.3653 | 0.0000 | 0.21790 |
| 2014* | 0.6128 | 0.4111 | 0.0000 | 0.21356 |
| 2015 | 0.5821 | 0.3428 | 0.1211 | 0.32790 |
| 2016 | 0.6528 | 0.4722 | 0.0000 | 0.23607 |
| 2017 | ND | ND | ND | ND |



| | | | | |
|------|--------|--------|--------|---------|
| 2018 | 0.5139 | 0.4444 | 0.2639 | 0.37019 |
|------|--------|--------|--------|---------|

OBSERVACIONES

Fuente: Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano –SIGIDU, 31 de diciembre de 2018.

PERIODICIDAD:

Anual

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

| RESULTADO HISTÓRICO | N° Accidentes / 100000 Hab | 15 |
|---------------------|-------------------------------|------|
| 2003 | 596.84 | - |
| 2004 | 638.34 | - |
| 2005 | 523.88 | 0.22 |
| 2006 | 511.22 | 0.26 |
| 2007 | 531.33 | 0.19 |
| 2008 | 505.81 | 0.28 |
| 2009 | 434.76 | 0.53 |
| 2010 | 450.75 | 0.47 |
| 2011 | 456.83 | 0.45 |
| 2012 | 469.69 | 0.41 |
| 2013 | 447.28 | 0.48 |
| 2014 | 432.94 | 0.53 |
| 2015 | 397.66 | 0.66 |
| 2016 | 437.73 | 0.52 |
| 2017 | 435.6 | 0.52 |
| 2018 | 451.71 | 0.47 |

OBSERVACIONES

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

PERIODICIDAD:

Anual

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

| RESULTADO HISTÓRICO | Distancia Promedio de Viajes (km) | 16 |
|---------------------|--------------------------------------|-----|
| 2005 | 9.01 | 0.0 |
| 2012 | 15.71 | 0.0 |
| 2016 | 17.8 | 0.0 |

OBSERVACIONES

Dato quinquenal.

PERIODICIDAD:

Quinquenal

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

| RESULTADO HISTÓRICO | VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS km/hr | 17 |
|---------------------|---|------|
| 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 |



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

| | | |
|------|-------|------|
| 2007 | 30.57 | 0.33 |
| 2008 | 30.63 | 0.33 |
| 2009 | 25.34 | 0.33 |
| 2010 | 23.45 | 0.00 |
| 2011 | 23.00 | 0.00 |
| 2012 | 23.70 | 0.00 |
| 2013 | 26.42 | 0.33 |
| 2014 | 26.99 | 0.33 |
| 2015 | 23.40 | 0.00 |
| 2016 | 21.82 | 0.00 |
| 2017 | 21.60 | 0.00 |
| 2018 | 21.80 | 0.00 |

OBSERVACIONES

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

PERIODICIDAD:

Anual

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

| RESULTADO HISTÓRICO | % EJEC ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO | 18 |
|--|---|----|
| <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 | | |



| | |
|--|-----|
| 10. Controlar los pesos máximos por eje en los vehículos de carga. | |
| 11. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana. | |
| % EJE ESTRATEGIAS ORDENAMIENTO LOGÍSTICO: | 62% |

OBSERVACIONES

| | |
|----------------------|-------|
| 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 | 19 |
|------|-------------------------|--------------|
| 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 |
| 2018 | ND | No calculado |

OBSERVACIONES

Se calcula según las ventas para el sector transporte de ACPM, ACEM, Gasolina Extra y Corriente y Gas Natural Vehicular, GNV, reportadas por ECOPETROL, para los dos primeros, por la Secretaría Distrital de Hacienda para el caso de la gasolina y por la empresa Gas Natural. Estas ventas en galones de gasolina y ACPM y los metros cúbicos de GNV son transformados a Giga Julios, unidad de energía, de acuerdo con los factores de conversión señalados en el documento del Plan Maestro de Movilidad-PMM (valores de la Tabla 18-18). De allí se calcula el porcentaje de energía consumida en GNV, del total de energía. Los registros publicados en la página web de ECOPETROL cuentan con información a noviembre de 2007 y para los años 2006 y 2007 se consideran en barriles por lo cual se utiliza una equivalencia de 1 Bls = 42 Gls para convertirlos a galones. Para el cálculo correspondiente al año 2008 sólo se cuenta con información para consumo de GNV y gasolina, suministrados por la empresa Gas Natural ESP y la Secretaría Distrital de Hacienda, respectivamente. Por lo cual aún no es posible reportar el indicador para este año. **NOTA:** Con un consumo porcentual de GNV inferior al 3,30% del total de combustibles expresados en GJ el resultado del indicador es Cero (0). El indicador alcanzará su máximo valor 1,0 únicamente, cuando el consumo sea exclusivo de GNV 100%. **Fuente:** Base de declaraciones de Sobretasa presentadas. Cálculos: Oficina de Fiscalización P y C - Subdirección de Impuestos a la Producción y al Consumo <http://www.ecopetrol.com.co/contenido.aspx?catID=36&conID=35299> (diesel y biodiesel - cifras a noviembre de 2007). Empresa Gas Natural S.A. División Gas Natural Vehicular (cifras a diciembre de 2008) Cálculos: Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios - Secretaría Distrital de Movilidad



PERIODICIDAD: Anual

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

| RESULTADO HISTÓRICO | Distancia Promedio Recorrida a pie (Km) | I10 |
|---------------------|---|------|
| 2005 | 3.23 | 0.00 |
| 2012 | 1.09 | 0.00 |
| 2016 | 3.33 | 0.00 |

OBSERVACIONES

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

PERIODICIDAD: Quinquenal

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

| RESULTADO HISTÓRICO | Distancia Promedio Recorrida en Bicicleta (Km) | I11 |
|---------------------|--|------|
| 2005 | 5.9 | 0 |
| 2012 | 6.42 | 0.33 |
| 2016 | 10.63 | 1.00 |

OBSERVACIONES

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015. Datos reportados en el documento de Indicadores de EM_2015 versión Noviembre de 2016 - Bogotá. Se modifica de acuerdo a los ajustes por revisión del producto de la consultoría.

PERIODICIDAD: Quinquenal

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

| RESULTADO HISTÓRICO | Sostenibilidad Financiera | I12 |
|---------------------|---------------------------|------|
| 2007 | 0.82 | 0.82 |
| 2008 | 0.96 | 0.96 |
| 2009 | 0.65 | 0.64 |
| 2010 | 0.79 | 0.79 |
| 2011 | 0.46 | 0.45 |
| 2012 | 0.65 | 0.65 |
| 2013 | 0.96 | 0.96 |
| 2014 | 0.86 | 0.85 |
| 2015 | 0.85 | 0.85 |
| 2016 | 0.93 | 0.92 |
| 2017 | 0.98 | 0.98 |
| 2018 | 0.98 | 0.98 |

OBSERVACIONES

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

PERIODICIDAD: Anual

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



| RESULTADO HISTÓRICO | % Ejecución Agenda de Movilidad | I13 |
|---------------------|---------------------------------|-----|
| 2008 | 56% | 0% |
| 2009 | 64% | 64% |
| 2010 | 68% | 68% |
| 2011 | 79% | 79% |
| 2012 | 82% | 82% |
| 2013 | 85% | 85% |
| 2014 | 85% | 85% |
| 2015 | 87% | 87% |
| 2016 | 89% | 89% |
| 2017 | 90% | 90% |
| 2018 | 91% | 91% |

OBSERVACIONES

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

| RESULTADO HISTÓRICO | % de la Población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá | I14 |
|---------------------|--|-----|
| 2005 | 9.22% | 0 |
| 2012 | 21.84% | -1 |
| 2016 | 15.39% | -1 |

OBSERVACIONES

Dato obtenido a través de la Encuesta de Movilidad 2015. Datos reportados en el documento de Indicadores de EM_2015 versión Noviembre de 2016 - Bogotá. Se modifica de acuerdo a los ajustes por revisión del producto de la consultoría.

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. | <p>En el 2018 se apoyó el Convenio SDM-IDU No 2016-1141 con objeto "Aunar esfuerzos técnicos y administrativos para la ejecución de medidas de gestión en seguridad vial para la ciudad".</p> <p>Se emitieron conceptos técnicas relacionadas con el diseño de la infraestructura para diferentes proyectos como las nuevas Troncales de Transmilenio (Cra. 7, Cra. 68, Av. Ciudad de Cali, Av. Boyacá, Av.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Implementación de corredores para ciclorrutas. | <p>Villavicencio, ampliación Av. Caracas y ampliación Troncal Américas), proyectos de infraestructura desarrollados por el IDU, factibilidad de la Primera Línea del Metro y con manuales de espacio público de calles completas.</p> <p>BICICLETAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Infraestructura <p>a. Planeación y definición de Ciclorrutas en calzada: Durante el 2018 se adelantaron los estudios de factibilidad y los documentos técnicos de soporte (DTS) de 31.3 kilómetros de ciclorrutas. Adicionalmente se adelantaron los estudios de prefactibilidad de 18 kilómetros de ciclorruta.</p> <p>ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS</p> <p>Se continuó con el estudio de los proyectos de iniciativa privada radicadas en SDM, y se dio paso a la etapa de factibilidad al proyecto para la "Operación, mantenimiento y explotación de un Sistema de Transporte Público de Bicicletas para la ciudad de Bogotá D.C." mediante la Resolución 225 del 21 de noviembre de 2018.</p> <p>Se otorgaron conceptos técnicos a las iniciativas de APP de varias entidades distritales.</p> <p>TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>Se participó en el comité de Patios del SITP y se apoyó la elaboración de: proyecto de decreto para la adición al Decreto Distrital 319 de 2006, para reglamentar las condiciones de implantación de la infraestructura del componente zonal del SITP; Decreto que anuncia el proyecto urbano integral denominado infraestructura de transporte público para el soporte y acceso de vehículos y pasajeros del SITP (Decreto 478 de 2018) y el Decreto que modifica el Decreto 305 de 2015 (Decreto 578 de 2018), que declara la existencia de condiciones especiales de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición de los predios necesarios para la ejecución del proyecto.</p> <p>Se realizaron conceptos técnicos para proyectos de infraestructura definitiva asociados al SITP denominados Nueva Suba, UDCA, Casablanca Calle 191, Tuna Alta, Bosa Autopista Sur, Fontibón sobre Av. TAM, Charco Rural Hacienda Escritorio y Bachué.</p> |
| <p>Artículo 21 De los proyectos en transporte público.</p> | <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. | <p>Implementación Sistema Integrado de Transporte Público</p> <p>Se autorizó la continuidad del permiso de operación especial y transitorio para las rutas provisionales SITP, hasta el 14 de septiembre de 2019. A diciembre 2018, se cuenta con 137 rutas provisionales autorizadas (según el Ente Gestor) y se han desmontado 380 rutas del TPC.</p> <p>Se acompañó a las mesas de trabajo programadas por la Personería de Bogotá para revisar con la comunidad de las</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario . • 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>localidades el desmonte programado en las Resoluciones 040 y 080 de 2018 y estado del SITP.</p> <p>Se inició el contrato 20181761 con el objeto de <i>“Realizar el diagnóstico, determinar el impacto en la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y formular alternativas de mitigación del transporte informal e ilegal en Bogotá D.C”</i>, con el fin de diagnosticar y caracterizar el transporte informal e ilegal de pasajeros, en Bogotá D.C.</p> <p>La SDM realizó la revisión de proyectos estratégicos de la ciudad y la región, mediante herramientas de modelación de micro y macrosimulación, a través de indicadores de desempeño de red, estimaciones de demanda y evaluación de alternativas de proyectos de tránsito y transporte, de proyectos de relevancia como: Metro, Registran, Encuesta de Movilidad, Plan Maestro de Movilidad, APP, troncales y otros.</p> <p>Carriles preferenciales Se amplió la red de carriles preferenciales, a 101,2 km-carril. Se inició la operación del primer tramo del carril de la Av. Boyacá (entre la Calle 134 y la Calle 80), según Resolución 233 de 2018, tras realizar actividades de divulgación y acercamiento con la comunidad. También se viabilizó el carril de la Av. Carrera 68 - Av. Calle 100.</p> <p>Accesibilidad Se participó en los diferentes escenarios del Sistema Distrital de Discapacidad (Consejo Distrital de Comité Técnico, Consejo Local de Discapacidad y Mesa de Accesibilidad) así como en los comités técnicos del ICONTEC donde se desarrollan normas de accesibilidad en infraestructura y transporte para personas con discapacidad. Se participó en el Comité Técnico 27 "Accesibilidad al medio Físico" y el Comité Técnico 173 "Transporte Terrestre de pasajeros".</p> <p>Se participó en la Mesa Interinstitucional Movilidad Accesible, como referente de las acciones implementadas en el Distrito para la comunidad con discapacidad.</p> <p>Se adjudicó el contrato 2018-1008 orientado a socializar aspectos relacionados con la movilidad de las Personas con Movilidad Reducida a lo largo de la cadena de movilidad. Se realizaron acciones para avanzar en la implementación del Plan de Movilidad Accesible, encaminadas a minimizar las barreras actitudinales, comunicativas y físicas según lo expuesto en la Ley Estatutaria 1618/2013</p> <p>Evaluación de Impacto del TransMiCable Se dio inicio al contrato 2018-1557 para <i>“Formular la metodología de evaluación de impacto del proyecto TransMiCable en Ciudad Bolívar y levantar la línea base en los componentes de transporte,</i></p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|--|
| | | <p><i>urbano, social, económico y ambiental</i>". Con él se busca conocer los impactos en la población del Cable y sus proyectos complementarios.</p> <p>Actualización del Plan Maestro de Movilidad Se adelantó la consultoría (contrato 2017-1852) cuyo objeto es "Revisar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.", instrumento de planificación fundamental para la formulación de estrategias, programas y proyectos para organizar la movilidad en la ciudad.</p> |
| Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio. | • Dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi. | <p>Reconocimiento de la labor de los conductores y fomento de buenas prácticas: Se realizó en agosto el mes del taxista (Acuerdo 606/15), con reconocimientos a los mejores conductores, homenaje a mujeres conductoras de taxi, juegos para la promoción de la seguridad vial en las empresas de taxis y entrega de kits con elementos para el trabajo a los conductores con buenos comportamientos en vía.</p> <p>Capacitaciones: La SDM en conjunto con el SENA formaron más de 265 actores del gremio a través de Eventos de Divulgación Tecnológica. Con el Centro de Formación de Tecnologías del Transporte se certificaron 578 conductores, 94 en nivel básico, 373 en nivel intermedio y 111 en nivel avanzado.</p> <p>Ferias del Taxi Inteligente: Estas ferias tuvieron como fin incentivar las mejores ofertas para el gremio de taxis. Complementario a la muestra comercial, se realizaron 16 jornadas de divulgación de la modernización del servicio para todos los actores del gremio. Se realizaron tres ferias (12 de abril, 17 y 18 de mayo, 10 y 11 de septiembre), con la presencia de 34 expositores y asistencia de más de 6.000 conductores.</p> <p>Modernización del servicio mediante plataformas tecnológicas: Las empresas habilitadas para prestar el servicio de taxi en Bogotá iniciaron los trámites para dar aplicación a la nueva normatividad. Es así como 53 de las 59 empresas con vehículos activos ya dispusieron de mínimo una plataforma tecnológica para sus vehículos y la presentaron para verificación de la SDM.</p> <p>La SDM revisó las solicitudes de 46 de estas empresas, que agrupan a 48.755 vehículos, lo que equivale al 98% de los taxis activos en Bogotá.</p> <p>Más de 5.200 taxis (11% de los taxis activos) han instalado los dispositivos e implementado el mecanismo de cobro mediante plataforma tecnológica.</p> <p>Desde que se implementó el uso de plataformas tecnológicas en los taxis, se ha registrado la información (ubicación, tarifa, origen y destino del viaje, tiempo de recorrido, distancia de viaje, entre otras) y empleado el nuevo mecanismo de cobro de la tarifa en más de 532.000 carreras, con un pico superior a 12.000 carreras diarias.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|--|
| | | <p>Actualización del Sistema de Información y Registro de Conductores: Se finalizó la actualización tecnológica del Sistema de Información y Registro de Conductores (SIRC) y la integración del sistema con la aplicación SIMUR. Desde abril de 2018, toda la expedición de tarjetas de control se realiza por medio de este sistema unificado, y la SDM recibe la información en tiempo real. A través de la aplicación para teléfonos móviles SIMUR se puede verificar si un conductor se encuentra activo con los requisitos al día. Al 31 de diciembre de 2018, 146.909 conductores se habían inscrito al nuevo sistema.</p> <p>Promoción de salud, recreación e integración en el gremio: Con el apoyo del sector privado y del IDR D se realizó el segundo torneo de fútbol de salón #SiVoyEnTaxi con edición especial del mundial de fútbol en categorías masculino y femenino, en el que participaron cerca de 400 conductores.</p> <p>Medición de la calidad en la prestación del servicio: Se enviaron reportes mensuales a las empresas habilitadas presentando indicadores de desempeño relevantes.</p> |
| 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 atendieron las solicitudes de desintegración física de parque automotor, tanto de transporte público colectivo como individual. |
| Artículo 28 Proyectos transporte motorizado | <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de Redes peatonales • Optimización de la red de ciclorutas | <p>Planeación y definición de Ciclorutas en calzada: Durante el 2018 se adelantaron los estudios de factibilidad y los documentos técnicos de soporte (DTS) de 31.3 kilómetros de ciclorutas. Adicionalmente se adelantaron los estudios de prefactibilidad de 18 kilómetros de ciclorruta.</p> <p>Intervenciones en el marco del Programa Conéctate: Se realizaron dos tipos de intervenciones dentro del Programa Conéctate. <i>Acciones para Intersecciones:</i> Se realizaron 10 fichas nuevas de definición de proyectos con diseño (esquema básico), diseño de 10 puntos (señalización y demarcación en vía de alto impacto). <i>Puentes-Acciones para Conexiones:</i> Se identificaron 10 puntos problemáticos para el paso de ciclistas sobre puentes vehiculares, y se realizó una prueba piloto en la Av. de las Américas con AK 68.</p> <p>Ciclo Alameda para bicicletas Quinto Centenario: Se elaboraron los términos de referencia para los estudios de prefactibilidad y factibilidad que permitan contratar los estudios y diseños para construir la "Ciclo-alameda Quinto Centenario". Esos estudios fueron contratados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y a diciembre de 2018 avanzaron hasta la fase de prefactibilidad que arrojó como resultado la selección del trazado a estudiarse en la etapa de factibilidad. Además, se dio acompañamiento a la consultoría que analizó la problemática social asociada al proyecto.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|---|----------|--|
| Artículo 29 Iniciativas complementarias. (Transporte no motorizado) | | <p>Cicloparqueaderos:</p> <p>Red de CicloParqueaderos de Bogotá: En el marco de la socialización del producto final de la consultoría 2016-1253, se definieron los alcances y la oferta de cupos de cicloparqueaderos para las próximas troncales del sistema Transmilenio y para la primera línea del Metro. Proyección para 2027: más de 13.000 cupos nuevos.</p> <p>Sellos de Calidad para CicloParqueaderos: Se certificó con sellos Oro y Plata a 56 CicloParqueaderos, que comprenden 5.135 cupos para bicicletas. A la fecha, se cuenta con 116 parqueaderos certificados (65 con sello Oro y 51 con sello Plata), entre parqueaderos privados y públicos, para un total de 11.245 cupos.</p> <p>Mobiliario urbano para el parqueo de bicicletas en el espacio público: Con el apoyo del Taller del Espacio Público de la Secretaría Distrital de Planeación, se realizó una propuesta de mobiliario urbano para estacionamiento de bicicletas (“U invertida”) y se está tramitando la inclusión en la cartilla de mobiliario urbano de la ciudad.</p> <p>Normatividad sobre CicloParqueaderos: Se dio alcance al Acuerdo 668 de 2017 “<i>PARQUEA TU BICI</i>” acompañando a la Secretaría de Gobierno en el proceso de inspección, vigilancia y control de la normatividad dirigida a parqueaderos públicos. La Administración Distrital realizó 2.109 visitas a establecimientos y se notificaron 1.006 con el sello de notificación Rojo por incumplimiento en la provisión de cupos de estacionamiento para bicicletas.</p> <p>Conceptos para troncales, carriles preferenciales y APP: Se evaluaron componentes de bicicleta y peatón para 17 iniciativas de APP, 7 estudios de tránsito y 4 troncales asociadas al Sistema Transmilenio.</p> <p>Institucionalidad:</p> <p>Centro de la Bici: Se dio por terminado el Convenio Interadministrativo 1760 de 2017 para el proyecto “Centro de la Bici.” El Centro cuenta con 421 personas inscritas y 206 personas certificadas en mecánica de bicicletas por el SENA. Se sensibilizaron más de mil personas en seguridad vial, más de 21 mil personas en eventos de la SDM y a 286 Guías de movilidad.</p> <p>Convenio acciones de seguridad SDM-IDU 2016-1141: De acuerdo a la priorización realizada por el Comité Técnico Operativo del Convenio y los supervisores, se definieron las intervenciones en 24 puntos de obra en vía, a las cuales ya se dio inicio por parte del IDU.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|--|
| | | <p>Convenio interadministrativo de Cooperación No. 9-07-25100-1209-2018 SDM-EAAB-UMV: Se elaboró el anexo técnico que recoge las ciclorrutas que se encuentran en predios de la Empresa de Acueducto de Bogotá y fueron priorizadas para ser rehabilitadas por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y ser señalizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Este convenio dio inicio a finales de año, realizando actividades de coordinación, revisión de priorizaciones de las ciclorrutas a intervenir y determinación de actividades de mantenimiento de las ciclorrutas adyacentes a canales.</p> <p>Contrato de Servicios de Asesoría Reembolsables SDM-BM 2017-1755 - RAS: Se desarrollaron capacitaciones por parte del Banco Mundial, con expertos en temas relacionados con manejo de datos y planeación del transporte en bicicleta, bicitaxismo, el Registro Bici Bogotá, y otros temas relacionados con la seguridad de los ciclistas. Además, se recibieron conceptos técnicos relacionados con todos los ejes del contrato que ayudarán a la SDM a mejorar la planeación e implementación de proyectos.</p> <p>Mesa Interinstitucional de la Bicicleta: Se coordinaron acciones para implementar acciones de seguridad en la red de ciclorrutas, se dio seguimiento al cumplimiento de acuerdos, proyectos, al Día Sin Carro, el desarrollo de actividades en la XI Semana de la Bicicleta, entre otras acciones interinstitucionales.</p> <p>Coordinación con el Concejo de Bogotá: Se adelantaron mesas de trabajo con el Concejo de Bogotá y para la coordinación interinstitucional para 14 Proyectos de Acuerdo relacionados con la bicicleta.</p> <p>Encuentros Ciudadanos: Se realizaron encuentros ciudadanos y socializaciones a los diferentes proyectos de la SDM relacionados con bicicletas, a ciudadanos de Fontibón, Tunjuelito, Bosa, Santafé, San Cristóbal, Suba, Teusaquillo, Usaquén, Chapinero, La Candelaria, Barrios Unidos y Engativá. Los encuentros fueron realizados en cooperación con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC).</p> <p>➤ Mujer: Se realizaron las siguientes actividades en articulación con Secretaría Distrital de la Mujer:</p> <p>CicloPaseo “Todas en la misma Ruta:” Evento realizado por colectivos de la bicicleta, apoyado por Secretaría Distrital de la Mujer, IDPAC y SDM. Participaron cerca de 300 mujeres y más de 200 acompañantes.</p> <p>Franja Violeta en el marco de la XI Semana de la Bicicleta: Se realizaron 12 actividades dirigidas a, o realizadas por, mujeres. Estas actividades se realizaron en articulación con siete sectores de la administración (Mujer, Movilidad, General, Gobierno, Cultura, Desarrollo Económico y Hábitat) y tres Alcaldías Locales (La</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|---|
| | | <p>Candelaria, Santa Fe y Kennedy). Los colectivos de ciclistas lideraron ocho actividades a la cual asistieron 363 personas (241 mujeres y 122 hombres).</p> <p>Sistema de Bicicletas Públicas: Con la Resolución 131 de 2018 se rechazó el proyecto de APP de iniciativa privada denominado <i>“Iniciativa privada autofinanciada para la provisión, instalación, mantenimiento y operación de un sistema de bicicletas públicas de alquiler.”</i> Posteriormente, se emitió la Resolución 225 de 2018, mediante la cual se otorgó concepto favorable al proponente M1 Soluções de Engenharia Ltda., M2 Transportes Sustentáveis Ltda. y M6 Transportes Sustentáveis S.p.A., para continuar con la estructuración del proyecto de APP denominado <i>“Operación, mantenimiento y explotación de un sistema de transporte público de bicicletas en la ciudad de Bogotá D.C.”</i>.</p> <p>Sistema de información a ciclistas: Se desarrolló el contrato de consultoría 2017-1559 con objeto: <i>“Definición, diseño y plan de implementación del sistema de información para usuarios de la bicicleta en Bogotá D.C.”</i> Con él se diseñó un sistema de navegación ciclista que fue publicado en el portal Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá. Adicionalmente, se obtuvo el permiso del Ministerio de Transporte para implementar un piloto para probar nueva señalización para los ciclistas y se diseñó y dispuso para la ciudadanía el nuevo mapa de ciclorrutas urbanas y recreativas.</p> <p>Registro Bici Bogotá: Se realizó la coordinación interinstitucional y el diseño de la aplicación tecnológica del Registro Bici Bogotá que busca disminuir el hurto de bicicletas. A final de año se implementó, con más 8.500 usuarios inscritos y 3.881 bicicletas registradas.</p> <p><input type="checkbox"/> Cultura de la Bici</p> <p>Manual del Buen Ciclista: El lanzamiento oficial del Manual del Buen Ciclista se hizo en febrero de 2018. Se realizaron diversas actividades para darlo a conocer, en el marco de actividades pedagógicas como Te Veo Bien, Bici Pensante, Juego de Roles, Puntos Ciegos, o Cascos Héroe. También se envió el Manual a diferentes entidades para aumentar su divulgación.</p> <p>Semana de la Bicicleta: La XI Semana de la Bicicleta incluyó 59 actividades/eventos, además de programas transversales como la estrategia Cuidate y sé Feliz, El Gran Reto y la entrega de los nuevos mapas de la red de ciclorrutas y ciclovías en los portales de Transmilenio. Participaron 26 entidades públicas, 43 empresas privadas, 6 universidades y 34 organizaciones ciudadanas. En el Gran Reto participaron 72 organizaciones (41 entidades públicas, 23 empresas privadas, 8 universidades) y el resultado fue 34.530 viajes y aproximadamente 272.787 km recorridos en bicicleta.</p> <p>Campañas</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|--|
| | | <p>Juego de Roles: Se capacitaron más de 160 conductores de transporte privado, público individual y transporte de carga. La actividad involucró funcionarios de la UAESP e IDIPRON.</p> <p>Puntos Ciegos: Se desarrollaron jornadas en las que a partir de asumir el papel de conductor de un vehículo y sentarse al volante, los ciclistas reconocen los puntos ciegos donde el conductor no puede verlos y por tanto están en peligro. Aproximadamente 224 personas realizaron el ejercicio.</p> <p>Te Veo Bien: Se entregó material reflectivo a ciclistas para hacerlos visibles en condiciones de baja visibilidad. Adicionalmente, se desarrolló la actividad Bici Pensante para generar conciencia sobre el riesgo que representa el uso de dispositivos electrónicos mientras se utiliza la bicicleta. Se informó a más de 3.300 ciclistas.</p> <p>Cascos Héroe: A través de una exposición itinerante se buscó incentivar el uso del casco como elemento de seguridad para el ciclista. La exposición rotó por diferentes lugares de la ciudad como cicloparqueaderos del sistema Transmilenio y universidades. La actividad impactó directamente a más de 800 personas.</p> <p>Vidas Reflectivas: Se entregó material reflectivo a ciclistas con mensajes de sensibilización dirigidos a los demás actores viales, principalmente a conductores de vehículos automotores buscando proteger a de los ciclistas. Esta actividad se desarrolló en 15 puntos de la ciudad con el apoyo de 8 colectivos de la bicicleta, donde se entregaron más de 3.700 chalecos.</p> <p>Semilleros de la Bici. Esta instalación itinerante busca que los niños de 3 a 6 años tengan una relación con la bicicleta, fomentando hábitos que contribuyan con una movilidad más segura y sostenible. Se abordaron 2.300 niños, entre colegios distritales y eventos tipo ferias (Bici Go, Semana de la Bici, entre otras.)</p> <p>Seguridad para Ciclistas: El trabajo coordinado entre la SDM, las Secretarías de Seguridad y de Gobierno y la Policía Nacional, fue importante en los operativos de inspección, vigilancia y control a los establecimientos dedicados a la venta de bicicletas y a las investigaciones para desarticular las bandas dedicadas al hurto y a la comercialización de bicicletas hurtadas.</p> <p>PEATONES</p> <p>a. Conceptos técnicos: Durante 2018 se revisó el componente peatonal de diversos proyectos de infraestructura tales como nuevas troncales de Transmilenio, avenidas, centros fundacionales, parques, alianzas público privadas, planes parciales, plazoletas, planes de implantación, entre otros.</p> <p>b. Plan Estratégico de Peatón: Se definieron sus tres ejes principales: Infraestructura, Seguridad Vial y Comunicación y Participación, así como las líneas de acción sobre las cuales se priorizan las acciones en movilidad peatonal. Dicho plan fue uno de los insumos para la propuesta de actualización del Plan Maestro de Movilidad.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|---|
| | | <p>c. Plazas: El Proyecto “Plazoletas Bogotá, un espacio para todos” ha ejecutado cinco intervenciones en diferentes zonas de la ciudad, de los cuales se ha podido consolidar indicadores positivos de gestión: 5000 m² recuperados de espacio público, una población impactada de 75.000 personas y entre 75 % y 80% de aceptación de la comunidad.</p> <p>d. Promoción y Fomento</p> <p>Día del Peatón: El 11 de noviembre, en cumplimiento del decreto del Día del Peatón, se desarrollaron actividades para fomentar la caminata como medio de transporte.</p> <p>Día Sin Carro: Se realizaron acciones pilotos para mejorar la calidad del viaje peatonal de los usuarios hacia el sistema Transmilenio.</p> <p>Conferencia de ciudades caminables WALK 21: Se participó en la construcción de la agenda y se apoyaron eventos para mejorar la caminabilidad alrededor de las universidades del centro, de manera articulada con el DADEP y las universidades.</p> <p>Manual del Peatón, Revista del Peatón y Manual de procedimientos de tomas de mediciones: Estos documentos buscan promover la prioridad del peatón en la movilidad a partir de cambios de conductas y definiciones técnicas.</p> <p>PROYECTO AL COLEGIO EN BICI</p> <p>“Al colegio en bici” es una estrategia de bienestar estudiantil ubicada en el programa de movilidad escolar que busca reducir la deserción y garantizar el derecho a una educación de calidad; es una estrategia que se realiza mediante la suscripción de un convenio interadministrativo entre la secretaria de educación y la secretaria de movilidad del distrito.</p> <p>El objetivo general de esta modalidad (movilidad escolar) consiste en avanzar hacia una ciudad incluyente, sostenible, protectora y segura, a través de la promoción del uso de la bicicleta por niños, niñas, adolescentes y jóvenes por ello, los objetivos del proyecto desde Secretaria de movilidad se enmarcan en dos fases: Mejorar las condiciones de protección, seguridad, visibilidad y cuidado de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que utilizan la bicicleta como medio de transporte escolar y promover su uso incentivando hábitos de vida saludable usando un transporte alternativo entre muchos otros no menos importantes.</p> <p>Durante el año 2018 el Colegio en Bici ha fortalecido la ejecución del programa en los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortaleció y/o perfecciono el protocolo de funcionamiento de puntos de encuentro en rutas de confianza (se establecen un mínimo de dos (2) guías por cada ruta, con un máximo de quince (15) estudiantes por guía) • Durante el año 2018 se beneficiaron 3.361 estudiantes en la operación en vía (3.014 en Rutas de Confianza y 347 en Centro de Interés ACB) • Se abrieron 85 rutas de confianza de 69 colegios. • Se realizaron 221.498 viajes de acompañamiento. |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Se graduaron 4.304 estudiantes del Taller de la Bicicleta Colectiva • Se realizaron 196 ciclo expediciones y 166 encuentros del Club Siklas • Se realizó la entrega de 5.000 kits de protección y prevención para bici usuarios a los colegios en los que opera Al Colegio en Bici. |
| <p>Artículo 35 De los proyectos de Ordenamiento Logístico.</p> | <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 suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT. • 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>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: La red ya cuenta con 17 empresas miembro y otras 47 en proceso de acercamiento. Se realizaron 5 eventos relacionados con las buenas prácticas de logística urbana y seguridad vial para empresas de carga. En el SIMUR se habilitó la plataforma que integra información referente a la normatividad de carga, ubicación de zonas de cargue y descargue disponible en Bogotá, además de información de buenas prácticas logísticas.</p> <p>Zonas de cargue y descargue: Se desarrollaron actividades de evaluación, seguimiento e implementación de cargue y descargue en Puente Aranda, Galerías y Calle 71 y se implementó señalización de carga en Mártires, Santa Lucia, Calle 66, Transversal 93 y Calle 44.</p> <p>Cargue y descargue fuera de vía: Con la suscripción del primer acuerdo entre privados (Estacionamiento privado y centros comerciales de las zonas de Outlets de las Américas), se puso en marcha la iniciativa de realización de operaciones de cargue y descargue fuera de vía para minimizar las externalidades negativas dadas por los generadores o atractores de carga. Además, se llevaron a cabo reuniones para proyectar la implementación de esta estrategia en la localidad de Usaquén.</p> <p>Se suscribió el Decreto 593 de 2018, que restringe la circulación de vehículos de carga con capacidad superior a 7 toneladas, de lunes a viernes entre las 6:00 am y las 8:00 am, para mejorar las condiciones ambientales y de movilidad del corredor de la Calle 13.</p> <p>Se suscribió y dio inicio al contrato 2018-1654 para “Realizar la evaluación y proponer una regulación de circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá D.C”.</p> <p>Ecologistics: Bogotá fue elegida para participar en el proyecto <i>Ecologistics</i> liderado por ICLEI en asocio con el Gobierno Alemán, para formular la política distrital de logística baja en emisiones, promoviendo la sustentabilidad en toda la cadena productiva. En 2018 se inició con la primera etapa de este proyecto.</p> <p>TRANSPORTE REGIONAL</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">• Se realizó seguimiento al convenio con el Municipio de Soacha de manera conjunta con las entidades nacionales y departamentales.• En conjunto con entidades nacionales, distritales y municipales se trabajó en la estructuración del proyecto "Formulación del estudio para la reestructuración técnica, legal y financiera del transporte público colectivo urbano e interurbano que opera al interior del municipio de Soacha, sobre el corredor Soacha-Bogotá y en su área de influencia directa", en cabeza del Municipio de Soacha, el cual fue adjudicado en diciembre de 2018.• Se adelantaron mesas técnicas con el Municipio de Sibate para definir los recorridos dentro del Distrito.• Se realizó toma de información en el corredor Soacha-Bogotá para realizar un análisis sobre el servicio que se está prestando mediante el convenio 1100100-004-2013.• Se elaboraron conceptos y comentarios técnicos a los proyectos de infraestructura con vocación regional como la APP Calle 13 y las nuevas troncales de Transmilenio. |
| Artículo 58 De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos | <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 condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales | <p>Se avanzó en la estructuración de los documentos precontractuales para la licitación pública de la concesión del sistema de estacionamiento en vía. También se elaboró el proyecto de decreto para su reglamentación.</p> <p>Se apoyó la formulación del Decreto 552 del 2018, que establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se incluyó el "Valet Parking" como una actividad de aprovechamiento del espacio público. Además, se desarrolló una versión inicial del protocolo que reglamentará el valet parking.</p> <p>Se adelantó la consultoría 2017-1668 con objeto "Estructurar técnica, financiera y legalmente la implementación de un sistema de cobro por distancia recorrida en vehículos motorizados privados que circulan en Bogotá". Este sistema está contemplado como un mecanismo para gestionar la demanda de transporte, que generará incentivos para reducir el uso del vehículo particular, en favor de medios de transporte más sostenibles.</p> <p>Se emitieron más de mil conceptos técnicos relacionados con estacionamiento en vías públicas o bahías. A 31 de diciembre, existían 1.940 bahías habilitadas al estacionamiento temporal de vehículos.</p> <p>Se desarrolló la consultoría 2017-1781, para diseñar una estrategia de ludificación para fomentar el uso de modos de transporte sostenible a través de la conceptualización de un juego.</p> <p>Se realizó el estudio "Seguimiento a la medida de restricción de circulación "Pico y Placa" para los vehículos de servicio público de transporte especial en el Distrito Capital". Según los resultados se</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|--|
| | <p>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>recomienda dar continuidad a la medida de restricción establecida mediante el Decreto 248 de 2016.</p> <p>En el marco de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) se lanzó el juego “<i>Cuando te mueves, Bogotá se mueve</i>”, vinculando 90 organizaciones.</p> <p>10 entidades del Distrito empezaron a construir su PIMS y completaron su diagnóstico de movilidad. Se aprobaron 12 PIMS nuevos.</p> <p>Se desarrollaron y publicaron las siguientes guías para apoyar la elaboración de los PIMS:</p> <ol style="list-style-type: none"> “99 acciones heroicas para una mejor movilidad” “Cómo construir e implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS en organizaciones”. <p>Con la cooperación técnica no reembolsable no. ATN/OC 15830-CO con objeto “<i>Estructurar la política pública para la implementación masiva de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) en empresas públicas y privadas de Bogotá D.C.</i>” se desarrollaron los primeros dos productos: Construcción de la línea base de la política y Estructuración técnica de la política.</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>Se avanzó en la Estructuración Técnica, Legal y Financiera de la Primera Línea del Metro para Bogotá (PLMB), lo cual permitió cumplir con los requisitos de estudios en nivel de factibilidad requeridos para la expedición del CONPES y la suscripción del Convenio de Cofinanciación.</p> <p>El proyecto Tramo 1 de la PLMB fue declarado de importancia estratégica en septiembre de 2017 con el CONPES 3900, hito histórico en el proyecto. Posteriormente y también por primera vez, se firmó el “Convenio de Cofinanciación para el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá” por \$15,1 billones, donde se comprometen los recursos que Nación y Distrito entregarán a la Empresa Metro de Bogotá S.A.S. (EMB), durante los próximos 30 años. Al mismo tiempo, Fitch Ratings asignó la calificación AAA a la EMB, lo que significa que la empresa puede cumplir con las obligaciones de deuda que requiere para la ejecución del proyecto.</p> <p>Dada la seguridad de la disponibilidad de los recursos, se avanzó en la gestión predial y en el traslado anticipado de redes. Se llegó a la firma de los Acuerdos Marco para la coordinación del traslado anticipado de redes y con Codensa se logró el Acuerdo Específico No.1 en donde se plasman las actividades propias de diseño de alternativas de traslado.</p> <p>Para la gestión predial, se contrató la elaboración de los avalúos del primer grupo de predios con la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, así como la evaluación socioeconómica, los estudios de títulos y el plan de reasentamiento. Se obtuvo también el</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|---|--|
| | | <p>aval al plan de reasentamiento de este grupo de predios y se realizó la primera oferta.</p> <p>Se realizó un convenio con el Instituto para la Economía Social para Formular e implementar el plan integral para ocupantes del espacio público en el componente de vendedores informales del tramo 1 de la PLMB.</p> |
| Artículo 64 Proyectos. Regulación y Control | <ul style="list-style-type: none">• Implementación de planes de seguridad vial.• Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR". | <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 siniestralidad y debe implementarse en el corto, mediano y largo plazo. Es la plataforma que permitirá a las autoridades impulsar y coordinar las intervenciones multidisciplinarias programadas por organismos públicos y privados para mejorar la movilidad de Bogotá.</p> <p>Principales logros:</p> <ul style="list-style-type: none">• Reducción de 6,4% de víctimas fatales: 35 vidas salvadas (546 en 2017, 511 en 2018).• Se registró el menor número de peatones fallecidos en la última década, con una reducción del 13% con respecto al 2017.• Se registró el menor número de personas de la tercera edad fallecidas en la última década, con una reducción del 21% respecto al 2017.• Se registró el menor número de menores de edad fallecidos en la última década, con una reducción del 45% frente al 2017.• Se lanzó la nueva Red Empresarial de Seguridad Vial• Se realizó la XII Semana de la Seguridad Vial y el V Día Distrital del Motociclista. Se formaron más de 180 personas en temas de seguridad vial y se informó a 12.300 personas sobre normas, medidas y lineamientos relacionados con la seguridad vial y la movilidad segura en Bogotá.• Se formaron cerca de 9 mil operadores del sistema SITP (troncal, zonal y provisional en temas de seguridad vial).• En el marco del decreto 594 de 2015, para el año 2018 se desarrollaron acciones formativas en 70 colegios priorizados por Secretaría de Educación, en los cuales se instaló Comité de Movilidad Escolar.• Se desarrolló el primer concurso de <i>Innovadores Escolares en Seguridad Vial</i> con el propósito de crear soluciones tecnológicas en seguridad vial desde los colegios. El concurso fue realizado con la Secretaría de Educación y la Alta Consejería de las TICS. Aliados de esta iniciativa fueron: Fundación Movistar, Microsoft, Volvo Cars, Universidad Nacional y la Universidad de los Andes.• 9.919 niños y niñas entre 3 y 11 años participaron de actividades en el parque itinerante para educación vial - |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|---|
| | | <p><i>Moviparque</i>, mediante actividades pedagógicas enfocadas a enseñar comportamientos seguros como actores viales.</p> <p>➤ PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL</p> <p>Revisión: Se respondieron 460 solicitudes de revisión de PESV; fueron aprobados 72.</p> <p>Visitas de seguimiento: Se realizaron 75 primeras visitas de seguimiento a la implementación de PESV y 90 segundas visitas para verificar la subsanación de requerimientos de la primera visita.</p> <p>Asesorías a empresas: Se realizaron 48 asesorías a organizaciones para orientar la debida formulación de sus Planes.</p> <p>Coordinación Interinstitucional: Se compartió la experiencia de la SDM en PESV con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para que ésta analice la posibilidad de hacer ajustes a la normatividad.</p> <p>Eco-conducción: 2.890 conductores de empresas de transporte escolar, SITP y entidades del Distrito, entre otros, fueron formados en eco-conducción.</p> <p>➤ REVISIÓN DE ESTUDIOS DE TRÁNSITO (ET)</p> <ul style="list-style-type: none">• El 100% de las solicitudes de revisión y emisión de concepto sobre ET fueron atendidas oportunamente.• Durante el año 2018 se recibieron 126 ET de proyectos POT de los cuales se emitió concepto de aprobación de 20 Estudios, incluyendo la suscripción de actas de compromiso de los promotores de los proyectos.• Se revisaron los estudios de tránsito (ET) de los proyectos de infraestructura exigidos contractualmente por el IDU (extensión, ampliación o mejoramiento de lo existente), entre los que se destacan troncales de Transmilenio, autopistas urbanas, espacio público y acciones populares. También se revisaron ET de proyectos vinculados a la Financiera de Desarrollo Nacional y de los Fondos de Desarrollo Local. En total, durante el año 2018 se revisaron 48 Estudios de Tránsito de proyectos de infraestructura (IDU-FDN-FLD), de los cuales se emitió concepto de aprobación a 9 de ellos. Adicionalmente, se avalaron 26 propuestas de metodologías para elaboración de ET y se aprobaron dos controles de cambios de ET aprobados años atrás (cambios que se dan durante la etapa de construcción de los proyectos). <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.• Se atendieron 18.958 solicitudes o frentes de obra. <p><u>Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR)</u></p> <p>Portal SIMUR</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • El portal www.simur.gov.co tuvo más de un millón de visitas. • Se incorporaron servicios como la visualización de nuevas capas en los mapas temáticos y de indicadores de velocidad. • Se actualizó la información de transporte de carga (buenas practicas, mapa de sitios de carga y descarga información de zonas de circulación) • Se publicaron las bases de datos de aforos • Se desarrolló el nuevo portal SIMUR que se presentará en el primer trimestre de 2019. • Se construyó un visor geográfico nuevo para el portal SIMUR que presentará de manera sencilla y amigable a los usuarios del portal, la información georreferenciada producida por la SDM. |
| <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. • Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software | <p>➤ GRUPO DE INVESTIGACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se atendieron más de 500 solicitudes de análisis estadísticos de siniestralidad vial. • Se definieron los criterios desde el punto de vista de siniestralidad vial por hipótesis “exceso de velocidad” y “pasar el semáforo en rojo,” para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se propusieron los corredores a ser intervenidos. • Al ejercer la Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial se intensificó el enfoque de Visión Cero en las entidades miembro y las invitadas. • Junto con la Policía Metropolitana de Transito y con la Oficina de Información Sectorial de la Entidad se inició el trabajo para mejorar la calidad de los datos del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT). Se han mejorado los tiempos de información de fallecidos reportados en el cotejo con Medicina Legal y los tiempos de actualización de la georreferenciación. <p>➤ GRUPO DE SEGUIMIENTO AL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se desarrollaron tres mesas de seguimiento al Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista (PDSVM) en marzo, junio y diciembre. • Se desarrollaron 10 inspecciones de seguridad vial en tramos críticos de siniestralidad para motociclistas. • Se creó la página web www.motociclistas.com.co con información de interés para motociclistas. • Se sensibilizaron más de 13.000 motociclistas en vía y se capacitaron más de 1.500 motociclistas en empresas. • Se desarrolló el concepto de la campaña “Uso Correcto del Casco.” • Se lanzó la campaña “<i>Abróchate el casco, Protege tu vida.</i>” • Se trabajó con la Red Empresarial de Seguridad Vial, en un taller de prácticas empresariales seguras para domiciliarios y transportadores. |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|--|--|
| | <p>reconstructor de accidentes.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 realizó un análisis sobre la eficiencia de invertir en Elementos de Protección Personal, capacitación y profesionalización para motociclistas.• Se desarrolló el Mes del Motociclista y el V Día Distrital del Motociclista en conjunto con la Policía y diferentes empresas. <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 gestionó un total de 2020 radicados, lo cual evidencia un aumento significativo del 22% respecto al año anterior. <p>➤ SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO</p> <ul style="list-style-type: none">• Se realizaron más de 370 jornadas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a 9.000 operadores del SITP en sus diferentes componentes (troncal, zonal, provisional).• Se realizaron más de 120 jornadas de sensibilización en puntos críticos del sistema dirigidas a peatones y ciclistas.• Se realizaron más de 40 jornadas en vía para sensibilizar a más de 3.500 ciudadanos sobre los puntos ciegos que tienen los buses del sistema.• Se reconoció a los 3.000 mejores conductores del SITP, por su excelente desempeño y compromiso con la seguridad vial en el periodo del 1 de enero al 15 de agosto de 2018.• Se registró una reducción frente al 2017 del 33% en el número de fallecidos en el sistema zonal y del 64% en el sistema alimentador (cifra preliminar).• Contrato 2018-1636 (grupo 2) para capacitar a 2.100 operadores del SITP en temas de seguridad vial y ecoconducción. Inició en octubre. Con corte al 31 de diciembre, 400 operadores habían culminado el curso completo de 30 horas. |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|--|
| | | <p>➤ INICIATIVA BLOOMBERG PARA LA SEGURIDAD VIAL GLOBAL</p> <p>Datos: Se publicó el Anuario de Datos en Siniestralidad Vial 2017.</p> <p>Programa de Gestión de la Velocidad (PGV): Elaboración de documento técnico de línea base. Se señalaron cinco corredores de la ciudad con velocidad máxima de 50 Km/h. Se desarrolló la estrategia de comunicaciones del PGV.</p> <p>Generación de capacidades técnicas: Se capacitó a 47 periodistas y a 825 policías con el apoyo de con Vital Strategies, WRI y GRSP 28 técnicos se capacitaron en el Software ViDA y 50 técnicos fueron sensibilizados en la herramienta Star Rating for Schools con el apoyo de IRAP 53 técnicos asistieron a un taller de diseño de calles completas con el apoyo de NACTO Más de 200 técnicos, estudiantes, gestores de seguridad vial de empresas de la Red Empresarial de Seguridad Vial (RESV) y pedagogos recibieron entrenamiento en Visión Cero y seguridad vial con el apoyo de WRI; Se realizó el primer taller de Visión Cero a la RESV</p> <p>Zonas Visión Cero: Se implementaron cuatro zonas escolares: Panamericano, Ciudad Bolívar, Suba y Tunjuelito. Se hizo diagnóstico y definición de estrategias para el programa Barrios Vitales para intervenir, por seguridad vial, las zonas escolares de los ocho barrios.</p> <p>Plazoletas: Se intervinieron 4.578 m² de espacio público para el disfrute de los peatones a través de este programa apoyado por NACTO en Santa Bárbara, Gustavo Restrepo, y la Calle 71. Se abrió una convocatoria pública para seleccionar proyectos y se seleccionaron 3 de las 46 postulaciones.</p> <p>Inspecciones/Auditorías de Seguridad Vial: Se realizaron auditorías a 50 km de futuras troncales BRT: Av. Cali, Av. 68 y Av. Boyacá Se realizaron inspecciones a: 18 km de futuras troncales BRT (Av. Cali y Boyacá); 8 intersecciones y 8 tramos viales críticos para motociclistas y 5 de siniestralidad del SITP; Se revisaron los diseños de señalización remitidos por DCV del carril Preferencial de la Av. Boyacá (34 km); se verificó el cumplimiento de las recomendaciones de seguridad vial definidas en las inspecciones realizadas.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|---|---|--|
| Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito. | <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 zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro. • 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. | <p>➤ SEÑALIZACIÓN</p> <p>Durante la vigencia del Plan de Desarrollo 2016-2020 se han planteado medidas y acciones enfocadas en reducir la accidentalidad vial y en promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.</p> <p>Con base en lo anterior podemos destacar los siguientes proyectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operación segura de ciclistas (Carriles Bici y Puntos Conéctate). • Carriles Preferenciales para el transporte público masivo. • Urbanismo Táctico - Programa plazoletas <p>Esto ha permitido contribuir a la generación de mejoras en la operación, partiendo de un cambio en la visión de las condiciones con las cuales se materializan la señalización en la ciudad, sin olvidar priorizar la materialización de intervenciones que mejoren las condiciones operacionales para los usuarios vulnerables.</p> <p>➤ SEMAFORIZACIÓN</p> <p>El grupo de semaforización lidera la MESA DE ACCIONES DE MOVILIDAD, la cual está integrada por las diferentes dependencias de la SDM: Dirección de Control y Vigilancia (los grupos de semaforización, señalización, gerentes de áreas y grupo guía), Dirección de Transporte e Infraestructura, Dirección de Seguridad Vial y del comportamiento de Tránsito y el grupo de Modelación, y según el tema lo requiera por la Dirección de Servicio al Ciudadano y Transmilenio.</p> <p>El objetivo de la mesa es evaluar e implementar propuestas para la mejora de la movilidad y la seguridad de los usuarios, que no generen obras de infraestructura y que estén al alcance de la competencia de los participantes. A continuación, se presentan las medidas implementadas en el año 2018.</p> <p>El grupo atiende en promedio 200 consultas mensuales de usuarios tanto internos como externos en temas relacionados con la información consolidada, que reposa en los diferentes servidores de la Entidad y se atienden en promedio 800 revisiones para vinculación y Georeferenciación de proyectos de señalización externos (Urbanizadores) y 1.700 planos de proyectos de señalización internos, para mantener actualizada la información georeferenciada con que cuenta la Entidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • AV CARRERA 68 x CALLE 53: Implementación para el paso peatonal y de ciclistas Eliminación giro norte – oriente LOGRO: Seguridad para usuarios más vulnerables, mejora de capacidad de la intersección y mejora de tiempos de recorrido en el tramo vial. • CL 48B SUR POR KR 20 BIS: Canalización con hitos y tachones de giros derechos LOGRO: Mejora de capacidad de la intersección y modificación de fases optimizando los demás movimientos |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|----------|---|
| | | <p>Con el objetivo evaluar propuestas zonales para la mejora de la movilidad y la seguridad de los usuarios en la órbita de temas de semaforización, se realizaron las siguientes evaluaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">• Evaluación de Viabilidad Control Semafórico Peatonal Boyacá por Kr 5A - IDU• Evaluación de Capacidad y Niveles de Servicio Cruces Peatonales en Diagonal, para Carrera 9 por Calle 67, Carrera 13 por Calle 93A y Carrera 15 por Calle 90• Evaluación de Capacidad y Niveles de Servicio Cruces Peatonales en Diagonal, para Carrera 9 por Calle 73, Carrera 24 por Calle 53 y Carrera 7 por Calle 72.• Evaluación de Capacidad y Niveles de Servicio mediante modelación de la Avenida Ferrocarril (CL 22) por Carrera 22• Evaluación para implementación control semafórico en la Avenida NQS por Transversal 92• Evaluación Operativa de alternativas para habilitar giro 5 en la KR 69 por CI 64• Evaluación par vial del brazo sur de la Glorieta de la Carrera 50 por Calle 3, entre la Transversal 53 y la Transversal 53A.• Evaluación operativa para mejorar las condiciones de movilidad de la Glorieta de la Av. Carrera 15 por Calle 100• Evaluación Implementar Grupo 91A Av. NQS por Kr 33• Evaluación propuesta Autopista Sur por Bosa y Nueva Bosa para Eliminar Giros izquierdos occidente - norte. <p>En el marco de la expansión de la red semafórica para la ciudad de Bogotá se incorporaron para evaluación de viabilidad e implementar control semafórico 116 intersecciones en el año 2017 y 70 en año 2018.</p> <p>➤ GERENTES DE ÁREA</p> <p>El grupo de gerencias de área de la Dirección de Control y Vigilancia se encarga de realizar un diagnóstico de la situación inicial de la movilidad en la localidad que le corresponde y hace monitoreo permanente a las condiciones de operación de los principales corredores y puntos críticos, identificar oportunidades de mejora, formular y hacer seguimiento a medidas que mitiguen la congestión y mejoren las condiciones de movilidad y seguridad vial. Lo anterior, mediante análisis de ingeniería de tránsito en articulación con las demás áreas técnicas de la SDM, entidades distritales, comunidad y otros actores clave, con el fin de involucrarlos en las acciones a realizar y comprometerlos con la sostenibilidad de las medidas.</p> <p>Con la implementación de las diferentes medidas, se han beneficiado más de 603.000 ciudadanos y se han ahorrado más de 7.700 horas de viaje gracias a las acciones promovidas por los gerentes para la vigencia 2017 y 2018.</p> <p>A continuación, se presentan las acciones realizadas:</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Monitoreo permanente de velocidades y comportamiento de 15 corredores a partir de herramientas tecnológicas como BitCarrier y Waze para ambas vigencias. • Intervención estratégica en 9 corredores principales de movilidad para la ciudad para la vigencia 2017 y de 13 para la vigencia 2018. • Gestión e implementación de veinte (20) medidas de mitigación de congestión con implementación de pilotos en vía para la vigencia 2017 y sesenta y cinco (65) en la vigencia 2018. • Implementación y seguimiento a dieciséis (16) medidas sistemáticas, de gestión de movilidad en las localidades para la vigencia 2017 y treinta (30) para la vigencia 2018. • Gestión y seguimiento continuo de estrategias de mejora en el funcionamiento de seis (6) intersecciones tipo glorieta en las vigencias 2017 y 2018. • Diagnóstico y gestión de 44 puntos identificados para mejorar la operación del programa Al Colegio en Bici para la vigencia 2018. • Identificación de 37 puntos para intervención y mejora de transporte no motorizado para la vigencia 2018. • Coordinación y acompañamiento a 16 eventos de plan éxodo y retorno en 8 corredores principales de ingreso y salida masiva de usuarios para en la vigencia 2017 y 14 para la vigencia 2018. |
| <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 | <p>➤ GRUPO OPERATIVO EN VIA</p> <p>Teniendo en cuenta el grado de vulnerabilidad característico de actores en vía como los peatones, ciclistas y pasajeros del transporte público asociado principalmente a conductas inadecuadas de los mismos, la actividad del grupo operativo en vía, ha sido determinante en la promoción del acatamiento voluntario de las normas de tránsito por parte de éste grupo de actores, como orientador y acompañante basado en el principio de la autorregulación y la mutua regulación interpersonal. Por lo anterior, a continuación, se relacionan las acciones implementadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta en marcha del carril escolar del norte, reduciendo los tiempos de desplazamiento de más de 50.000 estudiantes del sector de arrayanes • Reducción de un 50 % de tiempo de viaje de las personas que viven en el sector de la calera, donde se benefician más de 100.000 personas que transitan diariamente por este corredor. • Apoyo de plan éxodo y retorno, en las principales entradas y salidas de la capital, como calle 13, calle 80, auto norte, auto sur, salida al llano, donde se hace un plan interinstitucional, liderado por el ministro de transporte, con el fin de agilizar la salida y entrada de viajeros los fines de semana. • Implementación, del carril preferencial del 1 de mayo, comprendido entre la carrera 68 y avenida Dagoberto Mejía, donde se sensibiliza y se da pedagogía para el buen uso de |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|----------|--|---|
| | <p>medidas de regulación especial.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación. • 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>este carril, donde se ha logrado reducir el tiempo de desplazamiento de las personas que utilizan el transporte público.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementación del carril preferencial de la calle 19 donde se sensibilizan a los actores viales dándoles prioridad a las personas que se movilizan en transporte público. <p>➤ APOYO CONVENIO POLICÍA</p> <p>Se logró desagregar el indicador de controles sancionatorios, lo cual permitió realizar seguimiento total y semanal de acuerdo con el tipo de plan operativo:</p> <p>Seguridad vial: Velocidad, Piques, Peatones, ciclistas, motos y embriaguez.</p> <p>Congestión vehicular: Espacio Público, Carril preferencial, pico y placa, bloqueo de calzada, calzada exclusiva, Éxodo y Retorno.</p> <p>Control al Transporte: Intermunicipal, TPC, TPI, Ilegalidad Uber y TPC, Tricimotociclos, Ruta Pila, Carga y ambiente.</p> <p>Seguimiento a los planes operativos integrales.</p> <p>Con respecto a los controles preventivos se logró desagregar el indicador de acuerdo con el actor vial sensibilizado (Peatón, motociclista, ciclista, conductores, estudiantes y pasajeros).</p> <p>Integración de nuevos indicadores que permiten hacer un seguimiento efectivo a la ejecución del Convenio Interadministrativo, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La tasa de accidentalidad (mortalidad y morbilidad) por actor vial. • El tiempo de respuesta a los incidentes reportados al Centro de Control y Tráfico – Sala de Radio de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá. • Seguimiento a los aclaratorios en los comparendos (total y por uniformado). <p>A pesar que el número de incidentes viales reportados al Centro de Control del Tráfico – Sala de Radio de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá aumentó en un 30,4% en el 2018, con respecto al año inmediatamente anterior, se evidenció una disminución del 23%, en el tiempo promedio de atención de los incidentes por parte de los uniformados. Es decir, que gracias a la gestión de la Sala de Radio se disminuyó de 21 minutos con 30 segundos en el 2017, a 16 minutos con 31 segundos en el 2018.</p> <p>➤ IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN INTELIGENTE (SSI)</p> <p>La SDM dio inicio el 31 de agosto de 2018 al contrato 2017-1913, cuyo objeto es “Realizar el suministro, instalación, implementación, operación y mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la ciudad de Bogotá D.C.”</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|---|
| | | <p>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 Semafórico para luego iniciar el cambio de controladores en vía.</p> <p>Para lograr la transición, el contratista a cargo de la nueva implementación se le asigna la responsabilidad de todos los elementos que van migrando al nuevo sistema, mientras la SDM seguirá operando y manteniendo en funcionamiento hasta que el viejo sistema sea desmontado totalmente.</p> <p>Adicionalmente, en la implementación del nuevo Sistema de Semáforos Inteligentes (SSI) la SDM se independizará el sistema de comunicaciones del sistema de semáforos. Esto acorde con el desarrollo de Sistemas Inteligentes de Transporte y en el entendido que el SSI es un SIT que se habrá de integrar con otros SIT que Bogotá seguirá implementando.</p> |
| 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>Se suscribió con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) el contrato interadministrativo 2016-1266 cuyo objeto era la “Estructuración del plan estratégico del sistema de movilidad Bogotá – Región 2030”. Este contrato tenía como área de estudio a Bogotá y a 18 municipios de Cundinamarca, y consistía en el análisis de la situación actual, la definición de objetivos, metas y visión, y el planteamiento de propuestas con base en el modelo de transporte del Distrito. La ejecución del contrato finalizó en el primer semestre del 2018 y dejó como resultado un listado de proyectos regionales a nivel estratégico, que se encuentran totalmente alineados con los proyectos de infraestructura previstos en el distrito. Los proyectos planteados abarcan la infraestructura, el transporte, la gestión de la demanda y la institucionalidad necesarios para mejorar la movilidad de la Ciudad-Región en el corto, mediano y largo plazo. Durante el segundo semestre de 2018, con el acompañamiento de la FDN, se tuvieron escenarios de socialización de estos resultados con los municipios del área de estudio, con organizaciones privadas y con entidades del distrito, del departamento y la nación para impulsar la ejecución y el financiamiento de los proyectos, teniendo en cuenta que excede las responsabilidades y el alcance del distrito y no pueden ser financiados por Bogotá.</p> <p>Dentro de los avances del Distrito, la Secretaría Distrital de Planeación radicó ante la Corporación Autónoma Regional (CAR) el proyecto de acuerdo con la formulación de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT). Este proyecto de acuerdo contiene las propuestas de infraestructura y transporte dentro del distrito para la conectividad y movilidad regional.</p> |



| Artículo | Cumplido | Observación |
|--|--|---|
| | | <p>Adicionalmente, se lograron avances en los siguientes proyectos de APP de iniciativa privada: 7 en el IDU (2 en factibilidad, 3 en prefactibilidad y 2 en espera de estudio), 7 en TMSA (1 en factibilidad, 4 en prefactibilidad y 2 en espera de estudio), 4 en la SDM (2 en prefactibilidad y 2 en espera de estudio).</p> <p>APP en etapa de factibilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesos Norte de Bogotá Fase 2 (ampliación de la Autopista norte a 5 carriles entre las Calles 192 y 245 y la construcción de la doble calzada en la Cra. 7A entre las Calles 182 y 245). • CIM Calle 80 y CIM Norte (solución integrada de los Complejos de Integración Modal de la Calle 80 y Autopista Norte). • ALO Sur - Avenida Longitudinal de Occidente entre Chusacá y la Av. Calle 13. <p>El Distrito con el liderazgo del Departamento Nacional de Planeación DNP contrató las estructuraciones de dos (2) APP de iniciativa pública para urbanas en los corredores de la calle 63 y la calle 127, que incluyen infraestructura para tráfico mixto, BRT, bicicletas y peatones.</p> |
| <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 | <ul style="list-style-type: none"> • Se elaboraron los términos de referencia para un “<i>Estudio de estimación de impacto ambiental del transporte en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero para Bogotá D.C.</i>” en coordinación con entidades de orden nacional y distrital. • Se obtuvo cooperación técnica por parte de LEDS LAC y LEDS GP para contratar un estudio con miras a formular el Plan de Movilidad Eléctrica y de otras Tecnologías de Cero Emisiones Directas de Material Particulado en Bogotá D.C. • Se dio apoyo técnico ambiental a la CicloAlameda Quinto Centenario. • Se dio apoyo técnico ambiental a la cooperación técnica con ICLEI para la formulación y adopción de la Política de Logística Urbana Baja en Carbono de Bogotá D.C. |

Aunado a lo anterior, esta Secretaría celebró el contrato de consultoría 2017-1852, con la firma Steer Davies Gleave, el cual tiene como objeto la “**revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.**”. Para el desarrollo del objeto descrito, el contrato se ejecutó en seis (6) etapas como se describen a continuación:

ETAPA I. Plan de trabajo



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

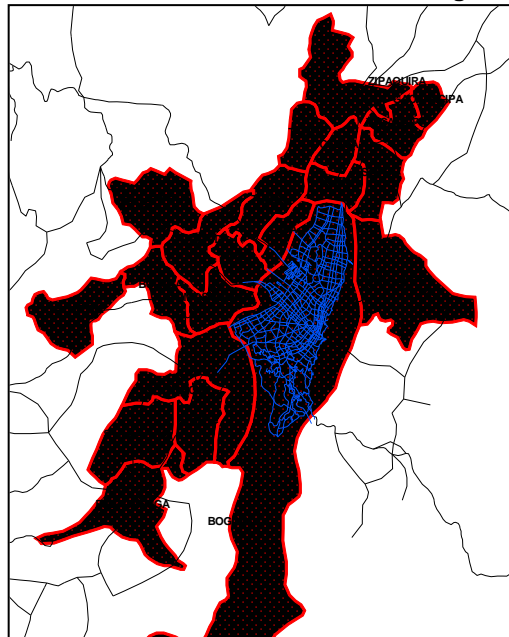
- ETAPA II. Revisión de experiencias internacionales y diseño de estrategia de participación
- ETAPA III. Diagnóstico de la situación actual
- ETAPA IV. Construcción de escenarios y estimación de impactos
- ETAPA V. Actualización del Plan Maestro de Movilidad
- ETAPA VI. Divulgación del plan maestro de movilidad

Como complemento al seguimiento del PMM del 2006 que se realiza año a año, es relevante incluir el desarrollo de la etapa III relacionada con el DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL, cuyo objetivo del informe, fue el realizar un diagnóstico integral de la implementación del Plan Maestro de Movilidad vigente y de la situación actual del sistema de movilidad de Bogotá, sus subsistemas y componentes, considerando su interacción con los municipios de la región. Se anexa al informe los resultados de la consultoría 2017-1852.

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 directa el perímetro urbano del Distrito Capital y un área de influencia indirecta que se extiende a los municipios circunvecinos de la sabana, principalmente a Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

Gráfica 1. Caracterización socioeconómica de Bogotá y la Región



Fuente: PMM-2006

La población directamente impactada por el plan se compone de todos los habitantes de Bogotá D.C. De acuerdo con las proyecciones del DANE, la población de la ciudad, 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 (directa e indirecta) 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 vecinos¹ 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 Bogotá, según los resultados 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% |
| Illegal | 84.331 | 0,70% |
| Intermunicipal | 60.833 | 0,50% |
| Total | 12.755.826 | 100,00% |

Fuente: Encuesta de Movilidad, 2015

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

4.1. Resumen ejecutivo de las acciones implementadas durante la vigencia fiscal 2018, en términos de eficacia, efectividad y eficiencia.

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

¹ Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, La Calera, Facativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibate, 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, lo cual 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 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 está trabajando 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 en los procesos que adelanta la entidad. Cuando se presentan este tipo de situaciones, se avanza en la gestión para compensar los retrasos y en el permanente trabajo en conjunto entre dependencias y entidades cuando es necesario. Además, se realiza mejora de procesos internos (procedimientos, manuales, capacitación), se avanza 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).

- Entrada en vigencia de la plataforma SECOP II, lo que conllevó demoras en los procesos de contratación en la entidad.
- 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 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 que se identifiquen 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

Los procesos de selección para la renovación de la flota de las Fase I y II de Transmilenio establecieron como estándar de emisión mínimo Euro V. El puntaje por tecnología de motor se otorgaba a las ofertas que presentaran vehículos con estándar de emisión euro VI o superior.

El 4 de septiembre de 2018 se produjo el cierre de la licitación de provisión de flota (TMSA-LP-01-2018), presentándose siete (7) Propuestas Acopladas por parte de los siguientes proponentes:



Tabla 8. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-01-2018

| ID | Proponente | LOTE 1 | LOTE 2 | LOTE 3 | LOTE 4 | LOTE 5 | LOTE 6 |
|----|--|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|
| | | Américas | Calle 80 | Norte | Suba | Tunal Sur II | Usme |
| 1 | Estructura plural Bogotá Móvil Provisión | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V |
| 2 | Estructura Plural MC Masivo SAS, Milenio Holdings SAS, Global Missandei SLU, Asesorías e Inversiones Baquero Torres & CIA S en C, Arias Reyes Unidos SAS | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | | | | DIESEL - EURO V |
| 3 | Express del Futuro S.A. | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | | GNV - EURO VI |
| 4 | FCP/SGA Alternativo – Compartimento TM | GNV - EURO VI | | DIESEL - EURO V | | DIESEL - EURO V | GNV - EURO VI |
| 5 | Green Bogotá SAS | ELÉCTRICO - CERO EMISIÓN | | | ELÉCTRICO - CERO EMISIÓN | | ELÉCTRICO - CERO EMISIÓN |
| 6 | Promesa de Sociedad Futura Masivo Bogotá Américas, Calle 80, Norte, Suba, Usme | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EUROVI | GNV - EURO VI | | GNV - EUROVI |
| 7 | Sistema Integrado de Provisión SI2018 SAS | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | | GNV - EURO VI |

Fuente: TMSA

El 11 de octubre de 2018 se produjo el cierre de la licitación de operación de flota (TMSA-LP-02-2018) presentándose siete (7) Propuestas Acopladas por parte de los siguientes proponentes:

Tabla 9. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-02-2018

| ID | Proponente | LOTE 1 | LOTE 2 | LOTE 3 | LOTE 4 | LOTE 5 | LOTE 6 |
|----|---|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|
| | | Américas | Calle 80 | Norte | Suba | Tunal Sur II | Usme |
| 1 | Estructura plural Bogotá Móvil Operación | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V |
| 2 | Estructura Plural conformada por Sistemas operativos Móviles S.A., Asesorías e Inversiones Baquero Torres & CIA S en C y Arias Reyes Unidos SAS | DIESEL - EURO V | DIESEL - EURO V | | | | DIESEL - EURO V |
| 3 | Express del Futuro S.A. | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | | GNV - EURO VI |
| 4 | Estructura Plural Metrobus OPE | GNV - EURO VI | | DIESEL - EURO V | | DIESEL - EURO V | GNV - EURO VI |
| 5 | Actin Transport SAS | ELÉCTRICO - CERO EMISIÓN | | | ELÉCTRICO - CERO EMISIÓN | | |
| 6 | Promesa de Sociedad Futura Capital Bus Américas, Calle 80, Norte, Suba, Usme | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EUROVI | GNV - EURO VI | | GNV - EUROVI |
| 7 | Sistema Integrado de Operación SI18 SAS | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | GNV - EURO VI | | GNV - EURO VI |

Fuente: TMSA

Dentro de estos procesos licitatorios y una vez evaluadas las propuestas, ninguno de los proponentes que resultaron habilitados cumplió con los requisitos para resultar adjudicatarios del Lote de flota Américas, por lo tanto, éste se declaró desierto.

Para la adjudicación de este lote el 30 de noviembre de 2018 se produjo el cierre de la Selección de Provisión de flota (TMSA-SAM-20-2018), presentándose cuatro (4) Propuestas Acopladas.

Tabla 10. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-20-2018

| ID | Proponente | LOTE 1 |
|----|--|---------------|
| | | Américas |
| 1 | Compañía Colombiana de Transporte Masivo Gran Américas S.A.S. | GNV – EURO VI |
| 2 | Estructura Plural conformada por Transmasivo S.A. e Inverblegs S.A.S. | GNV – EURO VI |
| 3 | FCP-SGA Alternativo - Compartimento TM | GNV - EURO VI |
| 4 | Estructura Plural conformada por Sistemas Operativos Móviles S.A., Global Missandei S.L.U. y Milenio Holdings S.A.S. | GNV - EURO VI |



Fuente: TMSA

Así mismo, el 11 de diciembre se produjo el cierre de la Selección de Operación de flota (TMSA-SAM-21-2018), presentándose tres (3) Propuestas Acopladas.

Tabla 11. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-21-2018

| ID | Proponente | LOTE 1 |
|----|--|---------------|
| | | Américas |
| 1 | Empresa Operadora de Transportes Gran Américas S.A.S. | GNV – EURO VI |
| 2 | Promesa de Sociedad Futura Capital Bus S.A.S. | GNV – EURO VI |
| 3 | Estructura Plural Compuesta Por Henry Cubides Olarte, Colvanes S.A.S. y Coltanques S.A.S. (Promesa de Sociedad Futura Metrobús Ope S.A.S.) | GNV - EURO VI |
| 4 | (Sin acoplamiento) | GNV - EURO VI |

Fuente: TMSA

La reducción de material particulado por la renovación de esta flota es la siguiente:

Tabla 12. Reducción de material particulado

| Emisiones por Transporte - Fuentes móviles (Categorías) | Emisión material particulado - PM (toneladas/año) | % participación inv. emisiones transporte | Emisión PM tonelada/año - con renovación flota fases I y II TM (ton/año) | % participación inventario de emisiones- Transporte |
|---|---|---|--|---|
| SI TP Troncal | 21 | 1,80% | 5 | 0,40% |
| SITP Zonal | 96 | 8,00% | 96 | 8,00% |
| TPC (Provisional) | 164 | 13,60% | 164 | 13,60% |
| Transporte de Carga | 525 | 43,60% | 525 | 43,60% |
| Motocicletas | 109 | 9,10% | 109 | 9,10% |
| Taxis | 3 | 0,20% | 3 | 0,20% |
| Automóviles | 33 | 2,70% | 33 | 2,70% |
| Camperos y Camionetas | 122 | 10,10% | 122 | 10,10% |
| Transporte Especial | 122 | 10,10% | 122 | 10,10% |
| Otros | 8 | 0,70% | 8 | 0,70% |
| TOTAL | 1.203 | 100,0% | 1.203 | 100,0% |

Fuente: TMSA

b) Transporte no motorizado

El proyecto Ciclo-Alameda Quinto Centenario ha recibido apoyo del C40 Cities Finance Facility CFF o Facilidad Financiera para las Ciudades que es implementado conjuntamente por la red de ciudades C40 y GIZ. Este proyecto se divide en el apoyo técnico a dos consultorías:

1. Consultoría para el levantamiento de línea base, potenciales de mitigación, formulación del sistema MRV, de la CicloAlameda Quinto Centenario.
2. Consultoría para la elaboración de los estudios de prefactibilidad y factibilidad para la construcción de la "Ciclo - Alameda Quinto Centenario" en la ciudad de Bogotá.



- Elaboración de una metodología para la estimación de línea base y potencial de mitigación de CicloRutas.
- Línea base de emisión Gases de Efecto Invernadero en Bogotá.
- Potencial de reducción de emisiones por medio de infraestructura ciclista así como un software que permite realizar la misma.
- Capacitaciones en el software y la metodología a miembros del distrito para calcular el potencial de mitigación.
- Elaboración de una propuesta de monitoreo, reporte y verificación que se realiza bajo los lineamientos contemplados en la NAMA (este proyecto está alineado bajo el NAMA TAnDem), permitiendo dar escalabilidad a nivel sectorial, nacional e internacional del impacto en cuanto a aspectos asociados a reducción de GEI, como aspectos no GEI.
- Revisión de la etapa de prefactibilidad del proyecto, se exige mejor calidad en temas de adaptación y mitigación de emisiones de contaminantes criterio y de gases de efecto invernadero para la etapa de factibilidad.

Por otra parte, se continuó con la metodología de evaluación del uso de la bicicleta en términos de salud:

Descripción: Participación en la elaboración del protocolo de investigación del proyecto: “Determinación de la exposición a contaminantes atmosféricos y su relación con la salud de los usuarios en microambientes de transporte motorizado y no motorizado en Bogotá”. El cual es realizado interinstitucionalmente por las siguientes instituciones:

- Instituto Nacional de Salud
- Secretaría Distrital de Salud
- Secretaría Distrital de Movilidad
- Universidad de los Andes
- Universidad Manuela Beltrán
- Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano
-

De otra parte, el Banco Mundial ha apoyado la definición de la metodología del mencionado estudio, y en la actualidad se encuentra como un participante de la iniciativa, considerando que se tiene previsto adaptar la herramienta HEAT al contexto latinoamericano. El Banco Mundial y sus expertos encuentran adecuado utilizar los resultados del estudio explicado más arriba para alimentar la adaptación de la herramienta HEAT.

HEAT (Health Economic Assessment Tool) es una herramienta que está diseñada para realizar evaluaciones económicas de los impactos en salud de caminar y usar la bicicleta como modo cotidiano de transporte. Por el momento, esta herramienta funciona únicamente para el contexto europeo y norte americano, y se basa en evidencia de ciudades de esas latitudes. HEAT permite, entre otros:

- ✓ Estimar el valor de reducir la mortalidad que se evita a través de viajes a pie y en bicicleta.
- ✓ Análisis ex post o comparación de escenarios de uso de la bicicleta en la ciudad.
- ✓ Evaluación costo beneficio de nuevos proyectos relacionados con el uso de la bicicleta.

Principales logros:



- Articulación interinstitucional con instituciones académicas, distritales y nacionales.
- Taller con expertos del Banco Mundial donde se discutieron observaciones sobre el protocolo.
- Se realizó un protocolo de investigación con alta calidad técnica y buscando llenar un vacío en la promoción de la bicicleta como modo de actividad física.
- El Banco Mundial envió la propuesta para búsqueda de financiación con un fondo Koreano, no fue exitosa y se está esperando la retroalimentación.
- El Banco Mundial a través de la OMS gestionó el viaje para un miembro del equipo, Jeadran Malagón del Instituto Nacional de Salud, a Ginebra a la primera conferencia internacional de Calidad del Aire.
- Adicionalmente se empezó la elaboración para buscar financiamiento en Horizonte 20/20.
- El proyecto motivó la ejecución de un Memorando de Entendimiento entre el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud, por medio del cual se propone desarrollar la herramienta “Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling” por primera vez en Latinoamérica y fortalece la búsqueda de financiamiento de esta propuesta.

c) Transporte de carga

Considerando que el transporte de carga es el principal contribuyente de las emisiones de PM10 en el sector transporte de la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad ha generado medidas de intervención para mejorar las condiciones de tráfico, la regulación de zonas de cargue y descargue, la sensibilización en diferentes zonas críticas de la ciudad 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 (incluidas las emisiones atmosféricas contaminantes) a través del fomento de las buenas prácticas, aumentando la eficiencia de la cadena de abastecimiento en la región.

Por otra parte, y atendiendo los eventos anómalos de calidad del aire presentados durante 2018, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 593 de 2018, el cual busca organizar y reducir las emisiones de material particulado proveniente de los vehículos de carga en las horas de la mañana, período en el que se presentan las condiciones meteorológicas más adversas y que dificultan la rápida dispersión de los contaminantes. Esta estrategia pretende igualmente aumentar el número de empresas de logística vinculadas al programa de autorregulación ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente, toda vez que estos vehículos se encuentran exentos de las restricciones establecidas en dicho Decreto.

Por otra parte, la Secretaría Distrital de Movilidad estructuró en 2018 una evaluación a las restricciones a la circulación de los vehículos de carga que están vigentes actualmente, para entender el cumplimiento de los objetivos previstos y estudiar su pertinencia en el contexto actual de ciudad. Producto de esta evaluación, se propondrá una nueva alternativa de normatividad de circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá persiguiendo objetivos de aumento de competitividad en la ciudad, seguridad vial y especialmente, mejora de la calidad del aire.

Por último, la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra en el proceso de formulación de la Política de Logística Urbana Baja en Carbono, para la mejora de las operaciones logísticas en la



ciudad, con miras a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes locales. Esta política se encuentra en proceso de construcción con el acompañamiento de la red de ciudades ICLEI, el gobierno alemán y el gobierno nacional. La cual consiste en una cooperación y asistencia técnica por parte de la organización ICLEI con apoyo de Despacio y patrocinados por el gobierno Alemán para apoyar a la Secretaría Distrital de Movilidad con la formulación y adopción de la Política de Logística Urbana Baja en Carbono de Bogotá D.C.

Entre los principales logros se tienen:

- Elaboración del formulario de aplicación con el que varias ciudades del país se postularon para obtener la financiación por parte de ICLEI. Bogotá fue ganadora junto con Manizales y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Participación en el evento Cali: Epicentro de Paz e Innovación en donde se dio el lanzamiento oficial del proyecto Ecologistics: transporte de carga bajo en carbono. Allí se definieron las necesidades y expectativas de las ciudades participantes y un cronograma preliminar de la ejecución de la cooperación, estimada en 36 meses.
- Firma del memorando de entendimiento entre la Secretaría Distrital de Movilidad, la organización ICLEI y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Organización del perfil de ciudad entendido como un diagnóstico general y amplio de la ciudad de Bogotá para la identificación de vacíos de información y de gestión en cuanto a la logística urbana y la reducción de emisiones a la atmósfera proveniente de la actividad de este sector.

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 casi diez (10) millones de kilómetros y han evitado la emisión de aproximadamente 2.500 toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO₂eq), desde que comenzaron a circular 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, el piloto estará vigente hasta 2022.

e) Plan de movilidad eléctrica y otras tecnologías de cero emisiones directas de material particulado

Descripción: Formular el plan de movilidad eléctrica y de otras tecnologías de cero emisiones directas de material particulado en Bogotá D.C. para ayudar a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, reducir las emisiones de gases y partículas contaminantes relacionadas con la movilidad y preservar la salud de los bogotanos a través de la conversión tecnológica de todo tipo de vehículos que circulan en el distrito capital.

Principales logros:

- Mesas de trabajo con los promotores del Acuerdo expedido en el Concejo Distrital para concertar el articulado del acto administrativo en miras de hacerlo cumplible y lograble.
- Coordinación con las demás áreas de la entidad que tienen competencia en la ejecución de las disposiciones del articulado para evaluar la pertinencia y viabilidad de las medidas propuestas en el proyecto de Acuerdo.



- Comentarios generales y análisis técnico y jurídico de las disposiciones contenidas y propuestas en el proyecto de acuerdo.
- Obtención de cooperación técnica por parte de LEDS LAC y LEDS GP para la elaboración de un Anexo Técnico para la contratación de un estudio que permita la formulación y adopción del Plan de Movilidad Eléctrica y otras tecnologías de cero emisiones directas de material particulado.
- Asesoría por parte de un experto en movilidad eléctrica del National Renewable Energies Laboratory del Departamento de Energía de Estados Unidos para la elaboración del Anexo Técnico en el marco de la asistencia técnica prestada por LEDS LAC.
- Mesas de trabajo a nivel distrital y nacional para concertar el Anexo Técnico de manera que lo solicitado se ajuste con el nivel de avance en movilidad eléctrica que tiene la ciudad.

f) Acciones de control

La Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la La Secretaría Distrital de Ambiente y la Policía Metropolitana de Tránsito realiza controles ambientales a los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, mediante la realización de operativos de monitoreo y control en diferentes puntos, en estos se han detenido vehículos de forma aleatoria, dando prioridad a los tipos de servicio que se ha determinado incumplen con mayor frecuencia la normatividad ambiental.

Las pruebas de emisión de gases son realizadas por el personal de campo de la SDA encargados de realizar operativos de control de emisiones y actividades relacionadas con el programa de evaluación, control y seguimiento al parque automotor que transita en la ciudad. Teniendo en cuenta el método o equipo para realizar la prueba según el tipo de combustible y procedimiento expuesto en las Normas Técnicas Colombianas.

Como resultado desde el 2016 hasta el 2018, se han ejecutado operativos para el control de emisiones a las fuentes móviles y se reporta:

Tabla 13. Controles en vía ejecutados 2016-2018

| CONTROLES EN VÍA | |
|------------------|-------------------|
| AÑO | No. De Operativos |
| 2016 | 1000 |
| 2017 | 1051 |
| 2018 | 1203 |

Fuente: SCTT-SDM

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 de acuerdo al tipo de operativo realizado (operativo en vía, operativo especial, requerimiento, Programa de Autorregulación Ambiental - PAA, subsanaciones), desde se reporta:

Tabla 14. Resultados operatividad 2016-2018

| TIPO DE VEHÍCULO | COMPARENDOS INFRACCION C-35 | | |
|---------------------------------|-----------------------------|------|------|
| | 2016 | 2017 | 2018 |
| 1. TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO | 98 | 298 | 219 |



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

| | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| 2. TRANSPORTE PUBLICO INDIVIDUAL | 9 | 405 | 463 |
| 3. TRANSPORTE ESCOLAR | 30 | 74 | 190 |
| 4. TRANSPORTE DE CARGA | 184 | 952 | 2451 |
| 5. TRANSMILENIO | 24 | 28 | 36 |
| 6. SITP | 121 | 480 | 162 |
| 7. TRANSPORTE PUBLICO INTERMUNICIPAL | 25 | 47 | 59 |
| 8. VEHICULOS EMERGENCIA SERVICIOS | 0 | 0 | 3 |
| 9. OTROS (particulares) | 976 | 853 | 1947 |
| TOTAL | 1467 | 3137 | 5530 |

Fuente: Grupo Fuentes Móviles-SCAAV-SDA

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, infracción C.35 - No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido, y se genera inmovilización con traslado a patio de tránsito a aquellos vehículos que infringen la norma.

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

a) Grupo operativo en vía

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

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

Así mismo durante la vigencia 2018 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. En la tabla 5, se puede identificar los avances del grupo operativo en el 2018.

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 2018:

Campañas Masivas

BÁJALE A LA VELOCIDAD.

MÍRATE, TODOS SOMOS PEATONES.

2018:

Qué el afán no destruya tus sueños, bájale a la velocidad

Usa el casco, protege tu vida.

Acciones en calle

Logramos llegar a 136.711 ciudadanos a través de las intervenciones en calle. Los cuales observaron, participaron o corrigieron su conducta. Se tienen en cuenta las siguientes variables:

- Observación de intervención y participación ciudadana: logramos impactar a 120.110 personas.
- Personas que corrigieron su conducta durante la intervención: hace referencia a las personas que intentaron pasar el semáforo peatonal en rojo, vehículos que se detuvieron sobre la cebrada y ciclistas que cruzaban sobre la cebrada o andén sin bajarse de la bicicleta. Logramos corregir a 2.165 ciudadanos.
- Entrega material P.O.P: Durante Intervenciones pedagógicas personales logramos llegar a 14.436 ciudadanos.
- Personas que corrigieron la conducta durante intervenciones en calle: 2.165 ciudadanos que se encontraban cometiendo una infracción, corrigieron su conducta durante nuestras acciones lúdicas, que corresponden a diferentes actividades que se llevan durante las intervenciones en calle por parte del Escuadrón del Peatón. La bicicleta es el actor vial a quien más hemos corregido en calle a través de intervenciones pedagógicas personales, llegando a un total de 932 correcciones.

Ahorro a la ciudad: Al lograr corregir el comportamiento de **2.165** ciudadanos, le ahorramos a la ciudad **\$252.254.800** en comparendos.

El Poder del Cono

- Durante el año 2018 llegamos a 21,926 conductores a través de la acción lúdica en calle.
- Se han realizado en total 2,253 comparendos.
- Y solo 1 ha sido movilizadado con grúa.

Para el año **2018** el indicador de aceptación de la campaña fue del **85,19%** de los conductores intervenidos. Un **4,53%** que no movieron sus vehículos, **10,27%** que se les impuso el comparendo.

Promoción de la Bici

Pacto por el buen servicio: con apoyo de Secretaría de Desarrollo Económico y Fenalco se logró que 29 empresas se sumaran con descuentos y ofertas especiales para los clientes que demostraran usar la bicicleta como modo de transporte durante la X Semana de la Bici.

- El reto bici: este concurso tuvo la participación de alrededor de 80 organizaciones de las cuales 28 hacían parte del sector privado, dando como resultado: Más de 87.000 viajes en bici, cerca de 690 mil kilómetros recorridos, 490 toneladas de dióxido de carbono evitadas, 775 hectáreas de bosque salvadas.
- Se llevaron a cabo 51 actividades además de la Semana de la Bici que a su vez tuvo 60 actividades.



Registro Bici

- 9.339 ciclistas crearon el usuario.
- 3.930 usuarios se acercaron a los puntos para marcar la bicicleta.
- 949 personas culminaron el proceso.

c) Canales de comunicación

Ruedas de prensa

| TOTAL RUEDAS DE PRENSA 2018 | 73 |
|-----------------------------|------|
| PROMEDIO MENSUAL | 6.08 |
| PROMEDIO SEMANAL | 1.4 |

Boletines de prensa

| TOTAL BOLETINES DE PRENSA 2018 | 297 |
|--------------------------------|-----|
| PROMEDIO MENSUAL | 24 |
| PROMEDIO SEMANAL | 6 |

ATENCIÓN A ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS

Su objetivo es responder de manera oportuna y eficaz, las solicitudes de información y/o entrevistas, que realizan los estudiantes universitarios en el marco académico a través del correo electrónico institucional y las redes sociales. Reporte de las solicitudes realizadas en 2018: 43

REDES SOCIALES

Tienen como objetivo informar a la comunidad en tiempo real a la comunidad todo lo referente a noticias del sector y el estado del tránsito en la capital.

Twitter

@SectorMovilidad

Dirección perfil de Twitter: <https://twitter.com/SectorMovilidad>

Número de tweets en total: 102.750

Número de tweets compartidos en el semestre: 4.687

Número de seguidores: 1.355.268

Número de seguidores ganados: 11.761

Facebook

Secretaría de Movilidad

Dirección de Fan Page, grupo o perfil en Facebook:

<https://www.facebook.com/secretariamovilidadbogota>

Facebook es la segunda red social que más atrae usuarios, nuestra FanPage es Secretaría de Movilidad y fue creada en el 2008.

Número de seguidores en total: 39.783

Número de seguidores ganados: 5.397

Periodicidad promedio del contenido: siete publicaciones al día

Instagram

SectorMovilidad

Dirección del perfil: <https://www.instagram.com/sectormovilidad/>



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

La cuenta fue creada el 22 de abril de 2015 y es usada como una red social que pretende mostrar la cara bonita de la movilidad en Bogotá, con imágenes más profesionales y llamativas.

Total de publicaciones: 155

Número total de seguidores: 4.342

Número de seguidores ganados: 1.359

SALA DE RADIO

Durante 2018 se enviaron vía correo electrónico **947** informes escritos y se hicieron **1624** informes en vivo a medios radiales que lo solicitaron, estrategia que nos permitió llegar diariamente a más de **1.000.000** de personas con nuestro mensaje sobre la vida en las vías.

Cabe destacar que fueron depuradas las bases de datos y actualmente se envían a 121 correos electrónicos de medios de comunicación y empresas de transporte los reportes sobre el estado de las vías cada hora en Bogotá.

MONITOREO DE MEDIOS

Con una periodicidad de dos veces al día se hace un chequeo a los medios virtuales de prensa, radio, televisión y portales de internet con el fin de identificar y guardar todas las noticias que se publican sobre la Secretaría de Movilidad, sus campañas y estrategia, además de cómo nos ve la ciudadanía. Igualmente se hace sobre las noticias que comprenden las entidades del Sector de Movilidad. Y finalmente se remiten a cada uno de los procesos que tienen interés en determinada noticia.

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 y un orientador 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 28 de diciembre de 2018 se atendieron 161.284 ciudadanos en 18.613 espacios relacionados. De los cuales 1987 fueron encuentros comunitarios, 275 jornadas lúdico pedagógicas y 1151 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.

Adicional a ese trabajo que se hace desde los Centros Locales de Movilidad, se conformó un equipo de apoyo temático que desarrolla un acompañamiento técnico social en varios de los proyectos, programas y actividades de la Secretaría, relacionados con el Plan Maestro de Movilidad. A continuación, se incluye la lista de proyectos y medidas acompañados por ese equipo:



- Cargue y Descargue. Red Logística Urbana, Plan Piloto de Cargue y Descargue -Calle 109, Mesa de Trabajo Calle 13, Consultoría-Evaluación de normatividad vigente de circulación de vehículos de carga en Bogotá.
- Carriles Preferenciales: Avenida Boyacá, Avenida Carrera 13, Avenida Carrera 68, Avenida Villavicencio, Red de Carriles.
- Consultoría 2018-1961 Centro de orientación a víctimas de siniestros viales
- Mitigación de impactos: Atención social a ciudadanos involucrados con la implementación del sistema integrado de transporte público y sus familias, por medio de los servicios del Convenio Interadministrativo N°4 SENA-SDM, SDDE y SED.
- Operación del Convenio Interadministrativo N°4 SENA-SDM. "Aunar esfuerzos institucionales, logísticos, técnicos y administrativos para la formación técnica, tecnológica, complementaria, la empleabilidad y el emprendimiento de las poblaciones caracterizadas por la SDM."
- Implementación de plataformas tecnológicas en el servicio de transporte público individual en el D.C.: Atención social a taxi metristas y divulgación y socialización de la medida de Taxi Inteligente.
- Zonas escolares: Bosa - Plaza Fundacional, Antonio Nariño - Barrio Luna Park, Tunjuelito - Barrio El Carmen, Ciudad Bolívar - Barrio Candelaria la Nueva, Ciudad Bolívar: Barrios Compartir y Villa Gloria.
- Barrios Vitales: Ciudad Bolívar: Barrios Compartir y Villa Gloria, Bosa: barrio Danubio Azul, Kennedy: Barrio Patio Bonito III, Santa fe: barrio Las Cruces, Chapinero: barrio Nueva Granada, Suba: barrio El Rincón sector la escuela.
- Seguimiento y evaluación a las capacitaciones grupo de pedagogía de la SDM brindadas a las empresas de SITP Zonal: investigación, seguimiento taller de estrés.
- Sistema de Bicicleta pública: Ficha técnica social preliminar para la zona del piloto comprendida entre la Calle sexta hasta la 127 y entre Carrera Séptima hasta Avenida NQS.
- Levantamiento de la información respecto de la actividad de Bicitaxis desarrollada en la ciudad.
- Realizar el levantamiento y análisis de la información para estimar los resultados e impacto del proyecto TransMiCable en ciudad bolívar en los componentes de transporte, urbano, social, económico y ambiental.
- Estrategia de Gestión Local: estrategia de formación y capacitación ciudadana, estrategia de diagnóstico de problemáticas locales y vecinales, estrategia de transversalización de la política pública a nivel territorial, estrategia de trámite de las demandas territoriales al sector y protocolos de gestión de los proyectos a nivel territorial.

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 15. Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión.



| Meta Plan Maestro | Plan de Desarrollo BMPT | |
|------------------------|--|--|
| | Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción) | 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 de 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 |
| 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 |



| Meta Plan Maestro | Plan de Desarrollo BMPT | |
|--------------------------------|---|---|
| | Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción) | Nombre de Proyecto de Inversión |
| 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 132 intersecciones nuevas | 1032 Gestión y control de tránsito y Transporte |
| Logística de Movilidad | Complementar 132 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 |
| Componente Ambiental | Formar 4.500 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 12 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 |



| Meta Plan Maestro | Plan de Desarrollo BMPT | |
|--------------------------|--|--|
| | Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción) | Nombre de Proyecto de Inversión |
| 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 31.000 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 1.642.677 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 |
| 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 70% de la infraestructura física de 3 sedes de la SDM. | 6094 - Fortalecimiento Institucional |



| Meta Plan Maestro | Plan de Desarrollo BMPT | |
|--------------------------|---|--|
| | Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción) | Nombre de Proyecto de Inversión |
| 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 2018

11. Base de datos grupo técnico del Plan Maestro

Tabla 16. 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 con Maestría en Planeación Urbana y Regional y Maestría en Ingeniería | 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 - SDM | 3649400 Ext. 8206 | sgaona@movilidadbogota.gov.co |

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