



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

INFORME DE SEGUIMIENTO PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD ACUERDO 223 DE 2006



TOMADO DE [HTTP://MOVILIDADSOSTENIBLE.COM/](http://MOVILIDADSOSTENIBLE.COM/)

**Secretaría Distrital de Movilidad
Vigencia 2020**



Tabla de Contenido

1. CUADRO COMPARATIVO ENTRE RECURSOS ASIGNADOS POR PROYECTO Y RECURSOS EFECTIVAMENTE EJECUTADOS PARA LA RESPECTIVA VIGENCIA FISCAL.	4
2. INVERSIONES PROYECTADAS PARA LA SIGUIENTE VIGENCIA Y RECURSOS DISPONIBLES	5
3. METAS FIJADAS POR PLAN MAESTRO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2020, FRENTE A METAS CUMPLIDAS DEL PLAN MAESTRO EN DICHA VIGENCIA.	6
3.1 METAS FIJADAS POR PLAN MAESTRO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2020_ PLAN DE DESARROLLO UN NUEVO CONTRATO SOCIAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI, FRENTE A METAS CUMPLIDAS DEL PLAN MAESTRO EN DICHA VIGENCIA.	8
3.1. TAREAS INCLUIDAS EN EL PLAN MAESTRO, NO REFERIDAS COMO METAS.	12
3. 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.	43
4.1. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA VIGENCIA FISCAL 2020, EN TÉRMINOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y EFICIENCIA.	55
4. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES MAESTROS Y ESTRATEGIAS QUE SE HAN IMPLEMENTADO PARA SUPERARLAS.	56
5. 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.	57
6. PARTICIPACIÓN DE LAS DIFERENTES COMUNIDADES EN LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES MAESTROS Y DIVULGACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD	67
7. DIVULGACIÓN DE LOS PLANES MAESTROS A LA SOCIEDAD.	70
8. CUANTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR REGULARIZACIONES E IMPLEMENTACIONES EN CADA PLAN MAESTRO.	72
9. ARTICULAR CADA PLAN MAESTRO, PLAN DE ACCIÓN, PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL Y PROYECTOS DE INVERSIÓN.	72
10. BASE DE DATOS GRUPO TÉCNICO DEL PLAN MAESTRO	76



Índice de Tablas

Tabla 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2020 de acuerdo con las metas establecidas por el Plan Maestro.....	4
Tabla 2. Cuadro presupuesto disponible 2020 por proyecto de inversión y Plan de Desarrollo.....	5
Tabla 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.....	6
Tabla 4. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.....	8
Tabla 5. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.....	13
Tabla 6. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.....	21
Tabla 7. Características demográficas de la población objetivo	54
Tabla 8. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-01-2018	58
Tabla 9. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-LP-02-2018	58
Tabla 10. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-20-2018.....	59
Tabla 11. Proponentes licitación de provisión de Flota TMSA-SAM-21-2018.....	59
Tabla 12. Reducción de material particulado	59
Tabla 13. Controles en vía ejecutados 2016-2020.....	66
Tabla 14. Resultados operatividad 2016-2020	67
Tabla 15. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS.....	67
Tabla 16. REDES SOCIALES	70
Tabla 17. Articulación Plan Maestro, Plan de Acción, Plan de Desarrollo Distrital y Proyectos de Inversión.....	73
Tabla 18. Grupo técnico Plan Maestro.....	76

1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la respectiva vigencia fiscal.

TABLA 1. Cuadro comparativo entre recursos asignados por proyecto y recursos efectivamente ejecutados para la vigencia fiscal 2020 de acuerdo con las metas establecidas por el Plan Maestro.

PDD	PROYECTO DE INVERSIÓN		RECURSOS ASIGNADOS 2020	RECURSOS EJECUTADOS 2020
Bogotá mejor para todos	965	Movilidad Transparente y Contra la Corrupción	44.401.500	44.401.500
	6094	Fortalecimiento Institucional	4.484.611.043	4.292.462.633
	967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	2.355.608.920	2.355.608.920
	7544	Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad	5.314.695.935	5.299.567.603
	339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	5.910.661.652	5.905.584.852
	1004	Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial	3.710.148.730	3.710.148.730
	1183	Articulación regional y planeación integral del transporte	231.468.830	231.468.830
	585	Sistema Distrital de Información para la Movilidad	988.817.125	988.817.125
	6219	Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional	14.217.183.962	14.217.183.962
	1032	Gestión y control de Tránsito y Transporte	81.672.869.105	81.670.249.258
	7545	Fortalecimiento de la gestión de investigaciones administrativas de Tránsito y Transporte	11.399.038.073	11.399.038.073
	1044	Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes	12.492.581.634	12.492.581.634
Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI	7563	Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad	91.846.740	91.846.740
	7568	Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad	2.895.088.217	2.822.906.727
	7570	Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá	8.146.108.640	8.101.271.257
	7574	Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad	573.419.500	566.309.064
	7589	Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá	3.637.573.030	3.629.532.347
	7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	3.974.054.588	3.974.054.588
	7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	3.283.737.736	3.283.737.736
	7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	658.052.605	658.052.605
	7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	1.996.345.149	1.996.345.149
	7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	3.002.117.598	3.002.117.598
	7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	6.357.903.297	6.258.388.958
	7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	631.484.494	297.926.759
	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	21.295.167.324	16.434.791.936
	7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	80.185.835.165	79.557.034.882
	7593	Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá	8.261.439.978	8.261.439.978
	7653	Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía	7.693.825.415	7.628.919.244
7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	2.270.865.888	2.063.154.911	

Nota: incluye pasivos exigibles.

Fuente: Oficina Asesora de Planeación Institucional – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos BOGDATA – Secretaría de Hacienda Distrital 2020



2. Inversiones proyectadas para la siguiente vigencia y recursos disponibles

A continuación, se relacionan el presupuesto disponible en cada uno de los proyectos de inversión para las inversiones proyectadas y el cumplimiento de metas.

TABLA 2. Cuadro presupuesto disponible 2020 por proyecto de inversión y Plan de Desarrollo.

PDD	PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO PROYECTADO (ASIGNADO 01-01-2020)	PRESUPUESTO DISPONIBLE (ASIGNADO 31-MAY-2020)
BOGOTA MEJOR PARA TODOS	965	Movilidad Transparente y Contra la Corrupción	176.400.000	44.401.500
	6094	Fortalecimiento Institucional	8.745.657.000	4.484.611.043
	967	Tecnologías de Información y Comunicaciones para lograr una movilidad sostenible en Bogotá	13.454.075.000	2.355.608.920
	7544	Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad	19.292.250.000	5.314.695.935
	339	Implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá	62.997.570.000	5.910.661.652
	1004	Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial	15.582.187.000	3.710.148.730
	1183	Articulación regional y planeación integral del transporte	1.170.803.000	231.468.830
	585	Sistema Distrital de Información para la Movilidad	3.693.309.000	988.817.125
	6219	Apoyo Institucional en convenio con la Policía Nacional	33.442.844.000	14.217.183.962
	1032	Gestión y control de Tránsito y Transporte	245.828.926.000	81.672.869.105
	7545	Fortalecimiento de la gestión de investigaciones administrativas de Tránsito y Transporte	20.979.140.000	11.399.038.073
	1044	Servicios para la movilidad eficientes e incluyentes	26.916.435.000	12.492.581.634
PDD	PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO PROYECTADO (ASIGNADO 01-07-2020)	PRESUPUESTO DISPONIBLE (ASIGNADO 31-12-2020)
UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI	7563	Fortalecimiento de las herramientas para la prevención de la corrupción en la Secretaría Distrital de Movilidad	91.971.576	91.846.740
	7568	Fortalecimiento institucional de la Secretaria Distrital de Movilidad	2.914.963.381	2.895.088.217
	7570	Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaria distrital de movilidad de Bogotá	11.098.466.080	8.146.108.640
	7574	Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad	573.419.500	573.419.500
	7589	Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá	10.995.776.659	3.637.573.030
	7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	47.454.926.271	3.974.054.588
	7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	7.245.714.958	3.283.737.736
	7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	3.076.327.646	658.052.605
	7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	5.431.868.080	1.996.345.149
	7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	7.117.056.352	3.002.117.598
	7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	19.432.402.092	6.357.903.297
	7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	631.484.494	631.484.494
	7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	41.004.024.397	21.295.167.324
	7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	122.671.954.965	80.185.835.165
	7593	Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá	13.339.662.323	8.261.439.978
	7653	Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía	13.489.540.314	7.693.825.415
	7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	2.887.950.403	2.270.865.888



Fuente: Oficina Asesora de Planeación Institucional – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos BOGDATA – Secretaría de Hacienda Distrital 2020

3. Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

TABLA 3. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Logística de Movilidad		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.967 Estructurar e implementar 0.03% dependencia de tecnología y sistemas de la información y las comunicaciones.	0.03%	enero - diciembre
P.967 Gestionar y mantener el 1% de los canales de comunicación interactivos a cargo de la OIS que dispongan información de movilidad a la ciudadanía	1%	enero - diciembre
P.967 Desarrollar y fortalecer el 1% 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.	1%	enero - diciembre
P.967 Modernizar el 1% de los sistemas de información administrativos de la SDM para soportar la operación interna administrativa y de gestión de la entidad.	1%	enero - diciembre
P.967 Modernizar el 1.03% de la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación de los servicios institucionales.	1.03%	enero - diciembre
P.1044 Realizar en el 2% la racionalización de ocho trámites/servicios de la oferta de la Secretaría Distrital de Movilidad	2%	enero - diciembre
P.1044 Implementar 0.5 planes institucionales de participación ciudadana - PIP	0.5%	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	85%	enero - diciembre
P.1032 Demarcar 680.75 kilómetro carril de vías	477.77	enero - diciembre
P.1032 Instalar 6.432 señales verticales de pedestal	4.995	enero - diciembre
P.1032 Demarcar 4.757 zonas con dispositivos de control de velocidad	5.093	enero - diciembre
P.1032 Realizar mantenimiento a 3098 señales verticales de pedestal.	3.098	enero - diciembre
P.1032 Realizar mantenimiento a 10 señales elevadas.	0	enero - diciembre
P.1032 Mantener en operación el 99% del sistema semafórico	99.82%	enero - diciembre
P.1032 Semaforizar 8 intersecciones nuevas	8	enero - diciembre
P.1032 Complementar 6 intersecciones semaforizadas existentes	6	enero - diciembre
P.1032 Realizar el 1% de las actividades para la segunda fase del Sistema Inteligente de Transporte – SIT	1%	enero - diciembre
P.1032 Realizar el 0.05 de las actividades para la segunda fase de Semáforos Inteligentes.	0.05%	enero – diciembre
P.1032 Realizar el 1% de las actividades para la primera fase de Detección Electrónica DEI	1%	enero - diciembre
P.585 Implementar el 100% de la estrategia anual para la sostenibilidad del Subsistema de Responsabilidad Social	100%	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 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.339 Realizar el 3% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de movilidad menos contaminante.	100%	enero - diciembre
P.1004 Formar 637.100 conductores de todo tipo de vehículos en eco-conducción.	100%	enero - diciembre
Plan de Ordenamiento Logístico		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.339 Implementar el 3% de la estrategia de gestión de la demanda de transporte.	3%	enero - diciembre
P.339 Desarrollar el 3% de las actividades del Plan estadístico Sectorial y los estudios del sector	3%	enero - diciembre
P.1183 Implementar 3% de la estrategia para el mejoramiento del transporte de carga	3%	enero - diciembre
Plan de Seguridad Vial		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.1004 Formar 34.212 personas en temas de seguridad vial	34.212	enero - diciembre
P.1004 Realizar 1 campañas macro de seguridad vial	1	enero - diciembre
P.1004 Implementar el 3% del Plan Distrital de Seguridad Vial	3%	enero - diciembre
P.1032 Realizar seguimiento al 90% de los PMT de alto impacto.	94.34%	enero – diciembre
P.1032 Realizar 991 jornadas de gestión en vía.	1.241	enero – diciembre
P.1032 Soportar el 100% de la gestión y control del tránsito y transporte	56.23%	enero – diciembre
P.1032 Realizar 27779 viajes de acompañamiento y control del tránsito a los bicisuarios de la estrategia "Al Colegio en Bici" en el Distrito Capital.	27.779	enero – diciembre
P.6219 Realizar 671 controles preventivos y regulatorios.	805	enero – diciembre
P.6219 Realizar 13109 controles sancionatorios para mitigar problemas en seguridad vial.	14.930	enero – diciembre
Transporte Público		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.339 Realizar el 2.5% del seguimiento a la implementación de los componentes del SITP	2.5%	enero – diciembre
P.339 Mantener actualizado el 2.5% de las herramientas de modelación de demanda de transporte.	2.5%	enero – diciembre
P.339 Implementar el 3% de la estrategia para el mejoramiento del servicio del transporte público individual tipo taxi	3%	enero – diciembre
Transporte No Motorizado		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.339 Implementar el 3% de la estrategia para el mejoramiento del transporte en bicicleta	3%	enero - diciembre
P.339 Implementar el 2.5% de la estrategia para el mejoramiento de las condiciones para los viajes a pie	2.5%	enero - diciembre
Componente Institucional		



Meta fijada para la vigencia 2019	Meta cumplida vigencia 2020	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 1% de la infraestructura física de 3 sedes de la SDM.	100%	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 1% de los componentes del Programa de Gestión Documental.	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 para la sostenibilidad del Subsistema de Control Interno	100%	enero - diciembre
P. 7544 Fortalecer El 100 % De La Gestión Administrativa, Operativa Y De Seguimiento A Las Funciones De La SGJ	100%	enero - diciembre
P 7544 Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Representación Judicial	100%	enero - diciembre
P 7544 Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Contratación	100%	enero - diciembre
P 7544 Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Gestión De Cobro	100%	enero - diciembre
P 7545 Soportar El 100 Por Ciento De La Gestión Administrativa Y Operativa De La Dirección De Investigaciones Administrativas Al Tránsito Y Transporte Y Sus Subdirecciones	94.61%	enero - diciembre

3.1 Metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020_Plan de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social para la Bogotá del Siglo XXI, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

TABLA 4. Comparativo de metas fijadas por Plan Maestro para la vigencia fiscal 2020, frente a metas cumplidas del Plan Maestro en dicha vigencia.

Logística de Movilidad		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7570_ Fortalecer y actualizar 5 % la plataforma tecnológica de la SDM para asegurar la operación y la continuidad de los servicios institucionales.	5%	julio-diciembre
P.7570_ Contar con 0.1 documento actualizado que sea el hilo conductor, que oriente la transformación digital de la entidad a través de la construcción de sistemas de información, nuevos servicios digitales, inter_operabilidad y mayor interacción con los usuarios y ciudadanos de Bogotá región.	0.1%	julio-diciembre



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

P.7570_ Asegurar 10 % de funcionamiento del sistema integrado de información sobre movilidad urbano regional (SIMUR) la disposición de la información de manera accesible, confiable y oportuna.	10%	julio-diciembre
P.7570_ Mantener 97 % de disponibilidad de los servicios tecnológicos de la secretaría distrital de movilidad	97%	julio-diciembre
P.7570_ Desarrollar y fortalecer el 5% de los sistemas de información administrativos de la entidad para soportar la operación interna administrativa y de gestión institucional.	5%	julio-diciembre
P.7570_ Desarrollar y fortalecer el 5 % de los sistemas de información misionales y estratégicos a cargo de la OTIC para que sean utilizados como habilitadores en el desarrollo de las estrategias institucionales y sectoriales.	5%	julio-diciembre
P.7570_ Desarrollar y fortalecer el 5 % de iniciativas que impulsen la cultura digital, el fortalecimiento organizacional, el teletrabajo y proyectos de innovación con uso de tic, que solucionen retos y problemáticas en la secretaría distrital de movilidad.	5%	julio-diciembre
P.7570_ Implementar el 5 % de la estrategia anual para la sostenibilidad del subsistema de gestión seguridad de la información en la entidad.	5%	julio-diciembre
P.7578_ Mantener por encima del 99 % la disponibilidad del sistema de semaforización.	99.86%	julio-diciembre
P.7578_ Implementar regulación semafórica en 9 intersecciones de la ciudad	9	julio-diciembre
P.7578_ Operar 5 % del sistema inteligente de transporte - SIT realizando la renovación de la infraestructura tecnológica necesaria para la operación	5%	julio-diciembre
P.7587_ Implementar 900 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado	900	julio-diciembre
P.7587_ Realizar mantenimiento a 76500 señales verticales de pedestal	76.500	julio-diciembre
P.7587_ Intervenir 15 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	15	julio-diciembre
P.7587_ Implementar 5000 señales verticales de pedestal	5000	julio-diciembre
P.7587_ Intervenir 150 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	150	julio-diciembre
P.7587_ Desarrollar 3 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal	3	julio-diciembre
P.7587_ Intervenir 1400 pasos peatonales	1400	julio-diciembre
P.7587_ Demarcar 250 Km - Carril en vía	250.35	julio-diciembre
P.7587_ Mantener señalizados de manera integral 15 km de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías del área de influencia	15	julio-diciembre
P.7595_ Implementar 0.13 de la estrategia de información constante con la ciudadanía	0.13	julio-diciembre
P.7595_ Implementar 0.13 de la estrategia de formación ciudadana	0.13	julio-diciembre
P.7595_ Implementar 0.13 de la estrategia para el fortalecimiento de procesos de consulta y co-gestión participativa	0.13	julio-diciembre
Componente Ambiental		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7583_ Formular e implementar el 5 % las acciones de la política pública de movilidad motorizada de cero y baja emisiones	5%	julio-diciembre
P.7583_ Fortalecer y hacer seguimiento al 1 % de las políticas, planes, proyectos de movilidad en el componente ambiental	1%	julio-diciembre
Plan de Ordenamiento Logístico		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma



P.7588_ Establecer el 10 % de las estrategias para el fortalecimiento de las instancias de planeación, gestión y operación del sistema de movilidad urbano - regional	10%	julio-diciembre
Plan de Seguridad Vial		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7573_ Realizar 12300 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	12.134	julio-diciembre
P.7573_ Realizar 807 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la siniestralidad en la ciudad.	811	julio-diciembre
P.7576_ Realizar 43000 de viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto al colegio en bici durante el cuatrienio.	45.284	julio-diciembre
P.7576_ Realizar 12300 Viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto ciempiés para el cuatrienio.	12.540	julio-diciembre
P.7578_ Mantener en máximo 30 % la afectación del tiempo de viaje promedio, para los usuarios de modos motorizados en la infraestructura vial, por efecto de las obras y la implementación de pmt sobre los 14 corredores viales principales-incluidas vías de desvío	30%	julio-diciembre
P.7578_ Realizar seguimiento al 40 % de los pmt autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial, verificando que para estos se promueva de manera segura la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas	40.36%	julio-diciembre
P.7578_ Incrementar la velocidad en 2 tramos de los 14 corredores principales de la ciudad y las vías de su área de influencia, a través de medidas de gestión en vía en un 15%.	2	julio-diciembre
P.7578_ Realizar 23500 jornadas de gestión en vía	23.896	julio-diciembre
P.7578_ Realizar 2 Inspecciones de seguridad vial a los puntos más críticos de siniestralidad con el fin de que sean un insumo para la toma de decisiones y/o acciones a realizar	2	julio-diciembre
P.7579_ Implementar Un 5 % Adicional de las acciones de seguridad vial enmarcadas en el pdsv, priorizando los actores más vulnerables y mitigando los factores de riesgo que tienen mayor incidencia en la ocurrencia de siniestros viales, que incluye el centro de orientación a víctimas	5%	julio-diciembre
P.7581_ Ejecutar y evaluar el 5 % de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas	5%	julio-diciembre
P.7581_ Desarrollar el 5 % del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad	5%	julio-diciembre
P.7581_ Diseñar y evaluar el 5 % de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	5%	julio-diciembre
P.7581_ Implementar El 5 % de las estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.	5%	julio-diciembre
P.7581_ Implementar Y Evaluar El 5 % De Las Campañas De Cultura Para La Movilidad Diseñadas.	5%	julio-diciembre
Transporte Público		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

P.7588_ Realizar el 5 % de las acciones para hacer seguimiento al cumplimiento de los lineamientos de política de transporte público individual	5%	julio-diciembre
P.7588_ Implementar el 5 % de las acciones del plan de movilidad accesible	5%	julio-diciembre
P.7588_ Implementar el 5 % de las acciones para el mejoramiento de la calidad del transporte público	5%	julio-diciembre
P.7588_ Acompañar 5% los proyectos de infraestructura vial y equipamientos de transporte del sistema de movilidad	5%	
Transporte No Motorizado		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7583_ Ejecutar El 5 % de acciones de fomento para mejorar la experiencia de viaje del peatón	5%	julio-diciembre
P. 7583_ Realizar El 5 % De Las Acciones De La Política Pública De La Bicicleta	5%	julio-diciembre
P.7583_ Impulsar el 5% las acciones para adelantar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad	5%	julio-diciembre
Infraestructura Vial		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7587_ Implementar 25.16 Km de ciclorruta en calzada	25.16	julio-diciembre
P.7587_ Realizar el mantenimiento a 4.99 km de ciclo-infraestructura	4.99	julio-diciembre
Componente Institucional		
Meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7563_ Implementar el 100 % de la estrategia anual para la sostenibilidad del subsistema de control interno	100%	julio-diciembre
P.7563_ Ejecutar 1 estrategia anual de integridad	1	julio-diciembre
P.7568_ Soportar El 100 % de los procesos estratégicos, apoyo y evaluación de la secretaría distrital de movilidad	100%	julio-diciembre
P.7568_ Implementar El 100 % de la estrategia anual para la sostenibilidad de la gestión ambiental	100%	julio-diciembre
P.7568_ Realizar el 100 % de las actividades del sistema de seguridad y salud en el trabajo que le permitan a la entidad obtener la certificación ISO 45001	100%	julio-diciembre
P.7568_ Implementar el 100 % de la estrategia anual para la sostenibilidad del sistema de gestión de calidad	100%	julio-diciembre
P.7568_ Mantener en un 100 % la prestación de los servicios administrativos para garantizar el adecuado funcionamiento de la entidad.	100%	julio-diciembre
P.7568_ Mejorar el 1% de la infraestructura física de las sedes de la SDM.	1%	julio-diciembre
P.7568_ Obtener el 80 % de satisfacción de los funcionarios en las actividades desarrolladas en el plan de bienestar social y mejoramiento del clima institucional	80%	julio-diciembre
P.7574_ Actualizar e implementar 1.8 instrumentos archivísticos existentes y actualizados en la secretaría distrital de movilidad	1.8	julio-diciembre
P.7574_ Tercerizar el 11 % de la custodia del archivo documental correspondiente al fondo acumulado de la sdm.	11%	julio-diciembre
P.7574_ Organizar y digitalizar el 5 % de los archivos documentales de la SDM de acuerdo a las TRD o TVD.	5%	julio-diciembre
P.7588_ Realizar el 5 % el apoyo técnico, administrativo, legal y/o financiero a los proyectos de movilidad	5%	julio-diciembre



P.7589_ Atender oportunamente el 100 % de las solicitudes radicadas en la subsecretaría de gestión jurídica.	100%	julio-diciembre
P.7589_ Gestionar oportunamente el 100 % de las actuaciones relacionadas con la representación judicial de la entidad debidamente notificadas	100%	julio-diciembre
P.7589_ Gestionar oportunamente el 100 % las solicitudes de consultas, conceptos y actos administrativos que sean puestos a consideración de la dirección.	100%	julio-diciembre
P.7589_ Gestionar el 100 % de las solicitudes de contratación radicadas en la dirección de contratación	96.32%	julio-diciembre
P.7589_ Realizar el 100 % de la gestión de cobro de las obligaciones que sean cobrables, en los términos previstos por el manual de cartera.	100%	julio-diciembre
P.7593_ Fallar el 70 % de las investigaciones administrativas y de los procesos contravencionales con vencimiento en la vigencia.	100%	julio-diciembre
Plan de Ordenamiento de Estacionamientos		
meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7588_ Formular e implementar el 2 % las estrategias de la gestión de la demanda de transporte que fomenten el uso eficiente de los vehículos privados	2%	julio-diciembre
P.7596_ Desarrollar El 5 % de las acciones que permitan implementar una política tarifaria más incluyente y sostenible	5%	julio-diciembre
Logística de Movilidad		
meta fijada para la vigencia 2020	Meta cumplida vigencia 2020	Cronograma
P.7596_-Desarrollar el 12.5% de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar diferentes alternativas de solución a las necesidades de movilidad.	12.5%	julio-diciembre

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad. Datos SEGPLAN – Secretaría Distrital de Planeación 2020

Nota aclaratoria: las magnitudes de las metas corresponden a la programación de la vigencia

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 2020, 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 5. Indicadores del Plan Maestro de Movilidad.

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

RESULTADO HISTÓRICO	IPK TPC	I1
2002	1.5	-0.1
2003	1.45	-0.1
2004	1.39	-0.1
2005	1.36	-0.2
2006	1.61	0.0
2007	1.61	0.0
2008	1.61	0.0
2009	1.61	0.0
2010	1.61	0.0
2011	1.68	0.1
2012	2.1	0.4
2013	2.1	0.4
2014	1.8	0.2
2015	2.03	0.3
2016	2.00	0.3
2017	2.09	0.4
2018	2.54	0.7
2019	2.55	0.7
2020	1.32	-0.2
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. Cabe señalar que el 2020		
PERIODICIDAD:	ANUAL	

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

RESULTADO HISTÓRICO	EDAD PROMEDIO DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	I2
2004	13.02	0.00
2005	12.49	0.00
2006	12.7	0.00
2007	13.01	0.00
2008	10.32	0.42
2009	9.79	0.55



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

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
2019	14.7	0.00
2020	15.2	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	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
2019	63.2%	0.44
2020	63.2%	0.44

OBSERVACIONES



El dato oficial de ocupación de vehículos del servicio de transporte individual es de 63.2% de acuerdo a los indicadores presentados por ICOVIAS en el marco del contrato 1210 de 2016, el cual tenía por objeto: "Estructuración de la estrategia para el seguimiento y la implementación de las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en el nivel básico y de lujo en la ciudad de Bogotá d.c., de acuerdo a lo establecido en el Decreto 2297 de 2015 y Decreto 1079 de 2015"

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
2019	0.5000	0.4028	0.2500	0.34809
2020	0.4167	0.3472	0.2083	0.29134

OBSERVACIONES

Fuente: Sistema de Información Geográfica del Instituto de Desarrollo Urbano –SIGIDU, corte a 30 de junio de 2020

PERIODICIDAD:

Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	N° Accidentes / 100000 Hab	I5
2003	596.84	-
2004	638.34	-
2005	523.88	0.22



2006	511.22	0.26
2007	531.33	0.19
2008	505.81	0.28
2009	434.76	0.53
2010	450.75	0.47
2011	456.83	0.45
2012	469.69	0.41
2013	447.28	0.48
2014	432.94	0.53
2015	397.66	0.66
2016	437.73	0.52
2017	435.6	0.52
2018	451.71	0.47
2019	460.8	0.44
2020	293.2	1.00

OBSERVACIONES

Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2020

PERIODICIDAD:

Anual

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

RESULTADO HISTÓRICO	Distancia Promedio de Viajes (km)	I6
2005	9.01	0.0
2012	15.71	0.0
2016	17.8	0.0
2019	8.75	0.3

OBSERVACIONES

Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Distancia promedio -sin viajes a pie- (km).
Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019

PERIODICIDAD:

Quinquenal

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

RESULTADO HISTÓRICO	VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS MODOS MOTORIZADOS km/hr	I7
2002	30.73	0.33



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

2003	32.12	0.33
2004	32.16	0.33
2005	32.29	0.33
2006	29.55	0.33
2007	30.57	0.33
2008	30.63	0.33
2009	25.34	0.33
2010	23.45	0.00
2011	23.00	0.00
2012	23.70	0.00
2013	26.42	0.33
2014	26.99	0.33
2015	23.40	0.00
2016	21.82	0.00
2017	21.60	0.00
2018	21.80	0.00
2019	21.1	0.00
2020	24.6	0.00

OBSERVACIONES

Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2020, proporcionada por la Subdirección de Gestión en Vía (bitcarrier)

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
Estrategias 1. Diseñar una política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional. 2. 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. 3. Racionalizar el tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos. 4. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos (CLBR). 5. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.		



6. 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	
7. Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.	
8. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación	
9. 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:	68%

OBSERVACIONES

Información consolidada por la Subdirección de Transporte Privado, 2020

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 - 2020	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
2019	4.46	0.33

OBSERVACIONES

Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019

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
2019	6.47	0.33

OBSERVACIONES

Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019

PERIODICIDAD:

Quinquenal

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

RESULTADO HISTÓRICO	Sostenibilidad Financiera	I12
2007	0.82	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
2019	0.95	0.95
2020	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%
2019 - 2020	100%	100%

OBSERVACIONES

Información consolidada desde la Dirección de Planeación de la Movilidad y la OTIC.

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
2019	25.80%	-2
OBSERVACIONES		
Dato quinquenal de la Encuesta de Movilidad 2019. Información suministrada por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), 2019		
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 6, 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 6. Tareas incluidas en el Plan Maestro, no referidas como metas.

Artículo	Cumplido	Observación
Artículo 11. De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal.	<ul style="list-style-type: none"> Estudios de los corredores especializados de carga. Proyectos de intersecciones. Implementación de corredores para ciclorrutas. 	<p>Entre los proyectos llevados a cabo durante el 2020, se destacan: i) priorización de grandes proyectos de infraestructura; ii) consolidación del corredor verde de la Carrera 7 utilizando tres escalas de modelación (macroscópica, mesoscópica y microscópica); iii) optimización de la oferta futura de transporte del borde Occidental; iv) evaluación de proyectos de regalías y de APP (en conjunto con el IDU); v) definición y priorización de batería de proyectos para el "CONPES de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá-Cundinamarca"; vi) evaluación preliminar de posibles carriles vehiculares de alta ocupación; vii) Distritos Verdes-Barrio San Felipe (analizando el impacto en la movilidad en los diferentes modos de transporte, desde niveles de modelación microscópica y macroscópica); y viii) actualización de la estimación de demanda de los Cables (San Cristóbal, Usaquén y Potosí). La modelación de estos proyectos de infraestructura permitió definir, en términos de desempeño e impacto, las intervenciones más adecuadas y su prioridad de implementación.</p> <p><u>Análisis de las condiciones de infraestructura</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Siendo un eje funcional de la subdirección la revisión y actualización del número y estado de la infraestructura con morfología tipo "bahía" en la malla vial del distrito, a diciembre de 2020 con un total de 2.151 bahías, se emitieron



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>232 conceptos del uso exclusivo de las mismas: 82% de estas destinadas al uso por parte de las personas con movilidad reducida y/o zonas de cargue y descargue de mercancías y el restante 18% destinadas al ascenso y descenso de pasajeros del sistema de transporte (zonas de parada del SITP).</p> <ul style="list-style-type: none">• Se apoyaron los proyectos sobre la modificación y uso del espacio público como: Sistema de Bicicleta Pública (SBP), los proyectos en el marco de la emergencia sanitaria como: Bogotá a Cielo Abierto (BACA) y Calles Mágicas. En estos proyectos se diagnosticaron los segmentos potenciales a ser aprovechados, dependientes del requerimiento espacial, la normatividad vigente, las condiciones de seguridad vial y la infraestructura vial actual de la ciudad. Se analizaron un total de 21.334 segmentos viales. <p><u>Implementación de nueva regulación semafórica</u> La implementación de un control semafórico en una intersección y sección vial de un corredor, obedece a la necesidad de brindar seguridad y derecho de paso a todos los usuarios que se movilizan por este sitio, además permite realizar agrupación de pelotones con lo cual se facilita el movimiento continuo del tránsito a velocidades moderadas.</p> <p>Se integraron al sistema de semaforización de la ciudad, 58 intersecciones semaforizadas originadas por los planes de expansión propios de la SDM, por conexiones y ciclo rutas semipermanentes, por planes de manejo de tránsito, por proyectos IDU, a cargo de terceros del sistema y por corresponder su implementación a soluciones de mitigación por PMTs se desmontaron 3 intersecciones..</p> <p>Durante el 2020 se revisaron los siguientes proyectos de APP relacionados con infraestructura y transporte:</p> <ul style="list-style-type: none">○ APP para un Sistema de Transporte Público de Bicicletas para la ciudad de Bogotá D.C. (M1 Transportes Sustentáveis Ltda M2 Solucoes em Engenharia Ltda, M6 Transportes Sustentables S.p.A.), Factibilidad○ APP Estacionamiento en vía EVV – Bogotá D.C. (Promesa sociedad futura operadora de soluciones tecnológicas municipales Bogotá – SOLMUNI), Prefactibilidad en estudio. <p>Se revisaron otros proyectos como CIM 80 y CIM Norte; APP tranvía corredor férreo de la carrera séptima; APP tranvía corredor férreo de la Sabana carrera novena B23; APP Techo de la localidad de Kennedy; ECOPARK 98; Parqueaderos multimodales de la carrera 15; HUB de movilidad calle 125.</p>
Artículo 21 De los proyectos en	• Estudios técnicos para el	



Artículo	Cumplido	Observación
transporte público.	<p>diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad del SITP.</p> <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 complementarias.• 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>I. <u>Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se avanzó en el proceso de desmonte del SITP Provisional (Transporte Público Colectivo), retirando 18 rutas provisionales, un avance del 14% del total de rutas. Se adelantaron reuniones con Transmilenio S.A., verificando la implementación del SITP zonal, la cobertura del servicio y la destinación de los vehículos que salen.• Se lideraron 26 reuniones y mesas de trabajo con propietarios, empresas y conductores del SITP Provisional, con el fin de mantener la prestación del servicio. Se desarrollaron acciones como adquisición de vehículos, desmonte de rutas, vigilancia a devolución recursos, fondo de reposición, modificación destinación del Factor de Calidad, autorización para cambios de empresa, reuniones con Ministerio de Transporte, con SuperSociedades, con Bancóldex, y se trabajaron temas laborales y de seguridad con el Ministerio de Trabajo y la Secretaría de Seguridad, Justicia y Convivencia.• Se entregaron 5.386 kits de protección a conductores y se realizaron dos jornadas de desinfección a 182 vehículos, vinculados a 7 empresas.• Se realizó jornada virtual de capacitación a los conductores del SITP provisional, en conjunto con la Secretaría Distrital de Salud, sobre los protocolos de bioseguridad para la prestación del servicio, para el autocuidado de los conductores y de los usuarios.• Se expidieron actos administrativos como:<ul style="list-style-type: none">– Decreto 139 de 2020, “Por medio del cual se modifica en forma temporal la destinación del cobro del factor de calidad establecido en el Decreto Distrital 115 de 2003”, que permitió generar recursos para la operación del SITP Provisional.– Resolución 129 de 2020, “Por medio de la cual se restringe el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Distrital 121 de 2020”, para mantener los niveles de ocupación permitidos, producto de las restricciones de movilidad por la emergencia sanitaria.– Resolución 143 de 2020, “Por medio de la cual se restringe el uso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá de acuerdo a lo establecido en el Decreto Distrital 126 de 2020 y se deroga la Resolución 129 del 27 de abril de 2020”, para reducir los niveles de ocupación en la hora pico AM, producto de las restricciones de movilidad por la emergencia sanitaria.– Resolución 259 de 2020, “Por la cual se modifica la Resolución 410 de 2019, mediante la cual se modificó el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo”, con el fin de evitar trámites innecesarios.– Circular 10 de 2020. Establece deberes específicos para las



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>empresas en materia de salubridad e interacción con el personal y los pasajeros</p> <ul style="list-style-type: none">- Circular 17 de 2020. Recomendación sobre protocolos de bioseguridad a las empresas de transporte público colectivo que operan en el esquema del SITP PROVISIONAL.- Apoyo en la expedición del Decreto 126 de 2020, <i>“Por medio del cual se establecen medidas transitorias para el manejo del riesgo derivado de la pandemia por Coronavirus COVID-19 durante el estado de calamidad pública declarado en el distrito capital y se toman otras determinaciones”</i>, entre otros decretos. <ul style="list-style-type: none">● Se realizaron los Comités de Transición, por medio de los cuales se revisaron y se atendieron las solicitudes de las empresas y propietarios del SITP.● Se participó en el Comité de Verificación para el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio y por medio de este se logró la adquisición de 86 vehículos del TPC sin vinculación a concesionarios SITP.● En conjunto con Transmilenio S.A. se socializó a los conductores del SITP provisional la feria de empleo virtual que adelantan los concesionarios del SITP para vincular a personal.● Se acompañó la actualización del estudio de demanda para el cable de San Cristóbal y los estudios de demanda de los cables de Potosí y Santa Cecilia en Usaquén. <p>II. <u>Carriles Preferenciales para SITP</u></p> <ul style="list-style-type: none">● Se inauguraron dos tramos de carriles preferenciales para el SITP, sumando 15.8 km a la red. Un tramo de 11.8 km en la avenida Boyacá, entre avenida Primero de Mayo y avenida Villavicencio y un tramo de 4 km en la calle 19 entre avenida Caracas y la Avenida NQS.● Se realizó mantenimiento a la señalización y la demarcación de 20.8 km de carril preferencial sobre el corredor de la carrera Séptima (17.6km) y la carrera 15 (3.2km).● Se trabajó una estrategia de cultura ciudadana, pedagogía y comunicaciones para incentivar el correcto uso de los carriles preferenciales en la ciudad por parte de todos los actores viales, la cual se implementará a comienzos de 2021.● Se estableció una estrategia de control sobre los carriles preferenciales para fortalecer el respeto por la circulación preferencial del transporte público en los mismos.● Se elaboraron cuatro tableros de control para tener un seguimiento a la operación de los carriles preferenciales, tales como: velocidad, validaciones, siniestros y comparendos asociados al transporte público.● Se trabajó en una metodología de priorización de nuevos corredores con carriles preferenciales, teniendo en cuenta las obras y nuevos proyectos del sistema de transporte de la ciudad.



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>De otro lado, se adelantan las investigaciones administrativas por presunta violación a las normas de transporte público, la función de inspección y vigilancia al cumplimiento de los requisitos de habilitación y cumplimiento legal de las empresas para ejercer la prestación del servicio público de transporte, la función de verificación documental en las plantas de desintegración de física de vehículos de transporte público y el seguimiento a los Fondos de Reposición y al Factor de Calidad.</p> <p>Durante la vigencia se allegaron y gestionaron 1.459 quejas por presunta mala prestación del servicio de transporte público individual, colectivo y masivo, con el objeto de requerir a las empresas para que informen acerca de los hechos, corrijan este tipo de comportamientos y se mejore la calidad del servicio que se presta a los usuarios del transporte público.</p> <p>SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>Para garantizar la sostenibilidad financiera del SITP en los términos establecidos en la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018–2022), la SDM ha avanzado en el desarrollo de proyectos que permitan aumentar los ingresos para el sistema y con esto tratar de cubrir el diferencial tarifario existente. Dichos proyectos se detallan en la sección de la Subdirección de Transporte Privado.</p> <p>Adicional a lo anterior y con el fin de alcanzar la meta de reducción del gasto en transporte para los hogares de mayor vulnerabilidad para que represente máximo el 15% de sus ingresos, la SDM ha liderado y realizado acciones encaminadas a mantener la sostenibilidad financiera del SITP y así la prestación del servicio de transporte. Estas incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none">● Se expidió el Decreto Distrital 073 de 2020 por el cual se actualizaron las tarifas del SITP año 2020, incrementando la tarifa general del sistema y congelando la tarifa a las poblaciones vulnerables.● Dada la reducción de ingresos generada en parte por las restricciones de movilidad y la necesidad de mantener altos niveles de oferta procurando permitir el distanciamiento social y la cobertura del servicio en todas las zonas de la ciudad cubiertas por el SITP, se obtuvieron \$455 mil millones adicionales para la operación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Lo anterior, para cubrir las diferencias entre la tarifa técnica y la tarifa usuario y propender por la sostenibilidad del sistema durante la pandemia sin afectar a la población en general con incrementos adicionales de las tarifas del sistema.● Se iniciaron los Comités de Seguimiento al FET en cumplimiento de la Resolución 488 del 2019 y los Decretos Distritales 383 y 686 de 2019.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">Se conformaron y se realizaron 26 mesas de trabajo con el gremio del SITP Provisional (propietarios, empresas, agremiaciones y conductores) buscando gestionar conjuntamente medidas que mitigaran la situación económica y laboral, producto de la pandemia y así mantener la prestación del servicio. <p>III. <u>Accesibilidad</u></p> <ul style="list-style-type: none">Se expidió la Resolución 269 de 2020, “Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones”, con el fin de garantizar que todos los paraderos del SITP sean implementados bajo condiciones de accesibilidad.En el marco de la resolución 269 de 2020, se implementa la mesa de trabajo de paraderos con el acompañamiento de Transmilenio, IDU y DADEP, donde se estableció el plan de priorización de intervención de paraderos existentes del SITP, para que la adecuación bajo condiciones de accesibilidad para las personas con movilidad reducida.Se elaboró un tablero de control en el cual se puede analizar el comportamiento de las validaciones (portal de datos abiertos de TM) que se realizan desde la tarjeta Tu Llave para el perfil de discapacidad en el componente zonal del SITP.Para dar cumplimiento a lo ordenado por la Corte Constitucional en la Sentencia T-192 de 2014, se trabajó en el Plan de Movilidad Accesible al SITP
Artículo 22 Estrategia de racionalización del servicio.	• Dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi.	<u>Transporte Público Individual</u> <ul style="list-style-type: none">Modernización del servicio mediante plataformas tecnológicas: Se realizaron mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte, con el objetivo de realizar precisiones al proyecto de Decreto que modifica los Decretos 1079 y 2297 de 2015 y así avanzar en la modernización del servicio de transporte público individual mediante el uso de plataformas tecnológicas, logrando ser mucho más competitivo, frente a servicios sustitutos.Seguimiento al Sistema de Información y Registro de Conductores e integración con la aplicación SIMUR: Se realizó seguimiento a la expedición y refrendación de las tarjetas de control y se realizó el reporte a las empresas de taxi, para que estas realicen control con sus propietarios y conductores.Implementación de Estrategias de Control y Seguimiento de la Operación: Se generaron tableros de control para seguimiento a la expedición y refrendación de tarjetas de control y notificación del estado particular de cada empresa de taxis.Se realizaron revisiones conjuntas con la Dirección de Atención al Ciudadano para ajustar el procedimiento de los trámites dirigidos a conductores y empresas tales como tarjetas de operación y licencias de conducción, entre otras, con el fin de realizar mejoras en la prestación del servicio.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">● Reconocimiento de la labor de los conductores y fomento de buenas prácticas: Durante el mes de agosto se realizaron diferentes actividades relacionadas con el mes del taxista (Acuerdo Concejo 606 de 2015) entre ellas, el reconocimiento a los 15 mejores conductores postulados por las empresas y un homenaje a las conductoras, liderado por la Alcaldesa Claudia López con la participación presencial de 15 conductoras y representantes de empresas y transmisión vía redes sociales.● Se formalizaron con el gremio de transporte individual pactos por la vida, por la calidad del servicio y por la renovación de la flota.● Promoción de buenas prácticas y protocolos de bioseguridad: En más de 10 jornadas se entregaron 16.700 kits de bioseguridad para el autocuidado de los conductores y protección de los usuarios.● En alianza con la Policía de Tránsito y Seguros Mundial, entre el 5 de agosto y el 11 de diciembre de 2020 se realizaron jornadas de higienización en las que se desinfectaron 11.000 vehículos.● Se realizaron 22 jornadas de capacitación con más de 2.460 participantes, en promoción en la salud, bienestar y calidad del servicio.● Consolidación de las relaciones con el gremio y espacios de construcción conjunta: Se realizaron 14 mesas de trabajo con participación de empresas, propietarios, conductores y las diferentes agremiaciones, donde se logró consolidar espacios de cocreación con los actores del gremio, enfocados a la competitividad, seguridad vial y operación de la prestación del servicio.● A partir de la renovación de la línea gráfica <i>#Si voy en taxi</i> se avanzó en el fortalecimiento de la estrategia de comunicaciones y de la imagen del gremio.● Se implementó una línea de trabajo transversal con enfoque de género en el servicio de transporte público individual (taxi).● Medición de la calidad en la prestación del servicio: Se trabajó en la construcción de un modelo de calidad para el servicio de taxi que tiene como objetivo ser una herramienta de seguimiento a la calidad del servicio de cara al usuario. Para la construcción de este modelo se realizó un benchmarking de 13 ciudades para la elaboración de un tablero de indicadores, se hicieron entrevistas con los gerentes de las empresas de taxi y se realizó una encuesta de percepción a 414 usuarios a través de una plataforma de estudios de mercado.● Zonas amarillas: Se realizó el diagnóstico y evaluación de 45 zonas existentes en la ciudad, con el fin de potenciar su uso como puntos de acceso al servicio de transporte público individual bajo condiciones de calidad y seguridad para los usuarios.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none"> Taxis eléctricos: En conjunto con la Dirección de Inteligencia para la Movilidad se realizó un plan de trabajo para impulsar el ascenso tecnológico de los vehículos de taxi.
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 	<p>Se atendió las solicitudes de desintegración física de parque automotor, tanto de transporte público colectivo como individual.</p> <p>se consolidó la siguiente información respecto a los 1.956 vehículos desintegrados en la vigencia:</p> <p>GRÁFICA No. 10 VEHICULOS DESINTEGRADOS T.P.2020</p> <p>GRÁFICA No. 11 VEHÍCULOS DESINTEGRADOS POR MOVILIDAD 2020 -SCITP</p> <p>N° VEHICULOS POR MODALIDAD</p> <p>TPC: 1240 TPI: 716</p> <p>TPC: Transporte Público Colectivo TPI: Transporte Público Individual</p>
Artículo 28 Proyectos transporte motorizado no	<ul style="list-style-type: none"> Construcción de Redes peatonales Optimización de la red de ciclorutas 	<p><u>Ciclorrutas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> En el marco de la emergencia sanitaria derivada del COVID 19, se realizó la planeación e implementación de 84 km de ciclovías temporales (CVT) que llegaron a tener entre 620 mil y 650 mil viajes en bicicleta diarios con corte a diciembre 2020. Se expandió la red de ciclorrutas de la ciudad con 32.5 km de ciclorrutas en calzada implementados. Se generó el plan de priorización para el mantenimiento de ciclorrutas en calzada 2020-2024 (SBP-ET-010-2020), donde en el marco de la meta del PDD se priorizaron 20 km para mantenimiento <p><u>Peatones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Se analizaron 93 tramos viales y se autorizaron 14 para la actividad de restaurantes en el marco de “Bogotá a Cielo Abierto”, liderado por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• En apoyo a la Secretaría de Hábitat (SDH) para el proyecto de Calles Mágicas (espacio público habilitado para actividades recreativas, y culturales de niñas y niños) se adelantó el análisis a detalle de 45 tramos viales de los cuales ya se tiene contemplado la viabilidad de 13 de estos.• Se viabilizó la intervención integral peatonal del proyecto de la Carrera 13 entre Avenida Calle 85 y Calle 86A, la cual se encuentra en proceso de implementación por parte del IDU.• Se generó la Resolución 202 de 2020, "Por la cual se reglamenta la autorización de uso temporal de tramos de la red vial para efectos de distanciamiento social y circulación de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Distrital 126 de 2020, en el marco de la situación excepcional de calamidad pública por el COVID-19 en Bogotá D.C" en la cual se definen los procedimientos y protocolos para la autorización de uso temporal de tramos de la red vial para efectos de distanciamiento social y circulación peatonal..• En el marco de las acciones adelantadas para la mitigación del contagio del COVID-19, se adelantaron peatonalizaciones temporales en calzada vehicular para aumentar el espacio de circulación peatonal. Esta propuesta se implementó cerca de dos estaciones de Transmilenio, en la estación Calle 100 y Marly.• Se elaboraron 9 prediseños de señalización vial para mejorar las condiciones peatonales y disminuir riesgos de siniestros peatonales en el marco de los Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal.• Se apoyaron los DEMOS¹ de "Teusaquillo para la Vida", "Centro Comercial Colina Campestre", "Río Arzobispo", "Parque de la 93", "Zona Rosa" y "Centro Internacional", a través de la revisión y asesoría de los diseños para las obras del IDU para la pacificación del Centro Fundacional de Usaquén.• En el marco del Acuerdo 668 de 2017, se celebró el "Día del Peatón" el 8 de noviembre, con el desarrollo de más de 14 actividades y más de 8 mil participantes.
Artículo 29 Iniciativas complementarias. (Transporte no motorizado)		<p>I. Optimizar las condiciones de seguridad personal para los ciudadanos que usan la bicicleta en Bogotá</p> <ul style="list-style-type: none">• Se mejoró el software de Registro Bici Bogotá, simplificando los pasos de registro, lo que llevó a lograr 27.235 bicicletas registradas a través de 281 jornadas en 2020, llegando a 59.978 bicicletas registradas en la plataforma.• Se dio acompañamiento, seguridad y pedagogía a los ciclistas deportivos a través de la implementación de "Rutas Seguras" en conjunto con el Ejército Nacional, Policía Nacional, Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) y la Secretaría de Seguridad (SDSCJ). Las rutas son: Verjón (7 Km), Santiament (11 Km), Patios (7 Km) y Antigua vía al

¹ Los DEMOS son un Instrumento de iniciativa privada que promueve acciones de movilidad complementarias a las intervenciones y actuaciones que adelanta el Distrito Capital en áreas delimitadas de la ciudad.



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>Llano (11 Km), las cuales beneficiaron aproximadamente 22 mil ciclistas durante el 2020.</p> <ul style="list-style-type: none">● Se expidió conjuntamente con la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia (SDSCJ) la Resolución 750 de 2020, y se participó la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá “La Bici nos Mueve con Seguridad”.● En el marco de las acciones institucionales para mitigar el hurto de bicicletas, la Alcaldía Local de Puente Aranda con el apoyo de la SDM, SDSCJ, el Instituto Distrital de Turismo (IDT) y el sector empresarial formal de la Alquilería, desarrollaron el viernes 18 de diciembre del 2020 el Gran Trasnochón de la Bici Legal, evento en el cual se lanzó la estrategia piloto del Sello para Comercios Aliados - Bici Legal. Además de lo anterior, se generó un espacio de reactivación económica para el fomento del uso de la bicicleta y el registro de bicicletas en el comercio legal. <p>II. Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none">● En el marco del Decreto Distrital 495 de 2019 y en conjunto con Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), durante el mes de noviembre se realizó la instalación de los diecinueve Consejos Locales y del Consejo Distrital de la Bicicleta, los cuales empezaron a sesionar y a trabajar de manera articulada con la administración en pro de la bicicleta● Se realizó la tercera edición del “Manual del Buen Ciclista”, una herramienta de consulta para generar conocimiento, buenas prácticas y fortalecer el cumplimiento de las normas en torno a la movilidad en bicicleta. Lo anterior, en cumplimiento del Acuerdo 708 de 2018.● En cumplimiento del Acuerdo 668 de 2017, se desarrolló la XIII de la Semana de la Bicicleta con más de 192 mil participantes, 110mil participantes más que en su versión anterior.● En el marco de las estrategias de promoción y de seguridad vial Vidas reflectivas, 1.5M la medida de la vida, Juego de Roles, Puntos Ciegos y otros, se planearon y realizaron 217 intervenciones en vías con ciclistas, en las cuales se atendieron cerca de 29 mil personas.● Como resultado de la consultoría adelantada con el Transport GenderLab del Banco Interamericano de Desarrollo, se definió un piloto para el transporte de niños al colegio en los denominados circuitos de cuidado en entornos escolares, identificando el tipo de elementos de transporte y los actores relevantes para dicha actividad.● En conjunto con ProColombia y en el marco de la Vuelta a España, se desarrolló la estrategia “Rutas de los Campeones” donde se realizó la demarcación de mensaje motivaciones en la red de cicloinfraestructura en más de 20 puntos en la ciudad para incentivar el uso de la bicicleta en las ciclorrutas de la ciudad de manera segura.



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none">• En el marco de las estrategias y campañas adelantadas se entregaron más de 27.500 elementos para ciclistas.• Se continuó el desarrollo de la prueba para el uso experimental de nuevos elementos de señalización vial o modificaciones de elementos de señalización existentes relacionados con usuarios de bicicletas, a través de una prueba piloto autorizada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 0002408 de 2018. <p>III. <u>Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se realizaron 104 jornadas de campañas en las vías de la ciudad en las cuales se entregaron 1.500 chalecos reflectivos a ciclistas y se capacitó a 346 domiciliarios en temas de seguridad vial. <p>Micromovilidad</p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante el Decreto Distrital 121 de 2020, modificado por el Decreto Distrital 128 de 2020, “<i>Por medio del cual se establecen medidas transitorias con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte, la movilidad en la ciudad de Bogotá, D.C. (...)</i>”, se generaron alternativas para desplazamientos individuales que favorecieran el distanciamiento social. Por esto, se otorgaron permisos temporales a tres empresas (Muvo, Grin y Egou) para el alquiler de hasta 5.700 patinetas y 3.000 bicicletas en la ciudad durante el período de calamidad pública. Lo anterior, bajo los parámetros existentes en materia de bioseguridad, salud pública y aquellos relacionados con garantizar una movilidad segura disminuyendo los riesgos de siniestralidad vial, la evaluación del uso de los vehículos y de la eficacia de las medidas.• En el marco de las estrategias para impulsar la Micromovilidad (Definida en el Decreto Distrital 121 de 2019), a través de la CIEP se aprobó la inclusión de la actividad de micromovilidad y la exención de pago de la retribución para la misma en el marco regulatorio del aprovechamiento económico. Esto con el fin de articular el Sistema de Bicicletas Compartidas y los futuros permisos para vehículos de micromovilidad (bicicletas, patinetas u otros que lleguen a surgir).• Con los insumos generados por una consultoría contratada y pagada para la ciudad por el Cities Finance Facility, en el marco de un acuerdo de cooperación internacional, para la estructuración técnica, legal y financiera del sistema, se adelantaron los documentos de soporte para la contratación del sistema por medio de una licitación pública para un Contrato de Aprovechamiento y Mantenimiento del Espacio Público.
Artículo 35 De los proyectos de	• Diseñar una estrategia de política para el	Transporte de carga más limpio y eficiente



Artículo	Cumplido	Observación
Ordenamiento Logístico.	<p>ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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>I. <u>Restricciones y condiciones para la operación de vehículos de transporte de carga en Bogotá</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se logró la colaboración del BID en el desarrollo de un proyecto para diagnosticar las operaciones de e-commerce de última milla que tienen lugar en Bogotá e identificar buenas prácticas que permitan optimizar las operaciones logísticas asociadas con actividades de este tipo que puedan realizarse en la ciudad. <p>II. <u>Plan de Logística Baja en Carbono</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Mediante el proyecto ICLEI y con el apoyo del gobierno alemán, se definieron los ejes estratégicos y las acciones específicas necesarias para el desarrollo del Plan de Logística Baja en Carbono el cual consiste en un proceso participativo que busca promover acciones para que los gobiernos locales logren reducir las emisiones de GEI del sector de logística de carga urbana.• Se estructuró un proyecto demostrativo que permitirá validar el impacto que tendrían algunas de las acciones específicas propuestas y se realizó la postulación del mismo. <p>III. <u>Cargue y Descargue de Mercancías</u></p> <ul style="list-style-type: none">• En el marco del Decreto Distrital 126 de 2020 y dando continuidad a la estrategia “Bogotá 24 horas” se ha trabajado en un proyecto de reglamentación que busca establecer franjas horarias para cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales para mejorar la eficiencia de las actividades de carga en la ciudad. Este proyecto se ha socializado y discutido en múltiples espacios, en cerca de 20 mesas de trabajo con la participación de más de 30 actores entre públicos y privados
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	<p>- <u>Pico y placa solidario y cobros por externalidades</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se implementó el Permiso Especial de Acceso al Área de Restricción Vehicular, más conocido como “Pico y Placa Solidario” recaudando \$6.120 millones en 2020, correspondiente a 2.962 vehículos. Los recursos obtenidos se destinarán a mejorar el sistema de transporte público.• Se incorporaron mecanismos de compensación social al programa Pico y Placa Solidario, como la donación al programa “Bogotá Solidaria en Casa”, bajo la cual se recaudaron \$504 millones adicionales. Así mismo, 267 personas naturales se inscribieron para realizar actividades de reciclaje bajo convenio con la Unidad Administrativa



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>estacionamientos en vía (...).</p> <ul style="list-style-type: none">• Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores (...).• Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (...).• Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento o al interior de los predios para equipamientos (...).	<p>Especial de Servicios Públicos (UAESP), y 68 personas jurídicas radicaron un Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS).</p> <ul style="list-style-type: none">• Se formuló la estrategia para la implementación por fases del proyecto de cobros inteligentes, con el propósito que los usuarios de los vehículos motorizados internalicen parte de los impactos negativos que generan en la sociedad. La transición a un escenario de cobros diferenciados permitirá que los usuarios de los vehículos motorizados consideren dichas características en sus decisiones de viaje y de adquisición de vehículos. <p>- <u>Cobro por Estacionamiento en Vía</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se brindó apoyo técnico en la estructuración de un plan piloto de estacionamiento en vía que buscaba recopilar información primaria o de línea de base que permitiera complementar la estructuración del proceso de selección para la ejecución del proyecto en toda la ciudad. Para la ejecución de este plan piloto se suscribió el contrato interadministrativo No. 2020-1758 con la Terminal de Transportes S.A., el cual fue terminado por mutuo acuerdo entre las partes a partir de la recomendación del Comité de Transparencia convocado por la Alcaldía Mayor de Bogotá.• A partir de la terminación del contrato interadministrativo No. 2020-1758, se adelantó la evaluación de alternativas para la implementación del proyecto de estacionamiento en vía bajo un modelo de operación pública. <p>- <u>Contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se avanzó en la elaboración de estudios de soporte para la implementación del cobro por contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía• En conjunto con la Secretaría Distrital de Hacienda y la Alcaldía Mayor, se incorporó el proyecto de cobro por contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía en el borrador del Proyecto de Acuerdo “<i>Por el medio del cual se acelera la descarbonización del transporte público y se impulsa la movilidad sostenible en Bogotá D.C</i>” para presentación en 2021 en el Concejo Distrital.
Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.	<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	<p>La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) lideró la firma de cuatro convenios que tienen por objetivo trabajar en conjunto con el Departamento de Cundinamarca y con la Nación para mejorar la conectividad de transporte público y la infraestructura vial regional. Estos son:</p> <ul style="list-style-type: none">• Convenio Integración de Regiotram de Occidente: firmado entre la SDM, la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional (EFR), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Transmilenio S.A. para la integración del Regiotram de Occidente al SITP de Bogotá.



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>de transporte mediante un sistema de tranvías.</p> <ul style="list-style-type: none">Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.	<ul style="list-style-type: none">Convenio Regiotram del Norte: firmado entre la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, la EFR y Findeter para que el Distrito haga parte de los estudios de factibilidad y la estructuración del Regiotram del Norte.Convenio de Conectividad de Occidente: firmado entre el IDU, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, con el objetivo de mejorar la conectividad entre el circuito occidental de Bogotá y los municipios de Cundinamarca.Convenio Accesos Norte: firmado entre la Alcaldía de Bogotá, el IDU y la ANI con el objetivo de aunar esfuerzos para la construcción de la variante al municipio de Sopó, y la ampliación de la Autopista Norte, de la carrera Séptima y de Transmilenio hasta la calle 235. <p>La consolidación de un mecanismo de gobernanza para la movilidad regional es una necesidad imperante sobre la cual se busca avanzar mediante la estructuración de una autoridad Regional de Transporte. Así se estipuló en el actual Plan Distrital de Desarrollo 2020–2024: <i>Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI</i>, el cual en su artículo 72 plantea que para el correcto desarrollo de los proyectos de transporte masivo regionales y urbanos “la Administración Distrital propenderá por la creación de la autoridad regional de transporte.”</p> <p>Adicionalmente, el 22 de julio de 2020 el Congreso de la República expidió el Acto Legislativo 02 que creó “la Región metropolitana Bogotá–Cundinamarca como entidad administrativa de asociatividad regional de régimen especial, con el objeto de garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo sostenible.” Además, en el parágrafo 2 de dicho acto legislativo se estipuló que “una Ley Orgánica definirá el funcionamiento de la Región Metropolitana.”</p> <p>En cuanto a la conformación de una Autoridad Regional de Transporte, se avanzó junto con la Secretaría Distrital de Planeación, la Gobernación de Cundinamarca y el sector académico, en la construcción de una propuesta para ser incorporada en la Ley Orgánica que reglamentará la Región Metropolitana. Se realizó un diagnóstico del estado actual de la movilidad y su institucionalidad asociada en la Región Metropolitana. Así mismo se han hecho análisis sobre competencias, posibles funciones, gradualidad y retos como su institucionalidad y financiación. En cuanto a la Ley Orgánica, se han producido dos borradores que incluyen algunos lineamientos para el componente de movilidad y pueden ser consultados en la siguiente página web https://www.regionmetropolitana.com/. Se espera seguir trabajando en una versión definitiva del proyecto de Ley Orgánica para que sea radicada ante el Congreso de la República durante el primer semestre del 2021.</p>
Artículo 64 Proyectos. Regulación y Control	<ul style="list-style-type: none">Implantación de planes de seguridad vial.Implementación del sistema	<p>I. <u>Planes Estratégicos de Seguridad Vial</u></p> <ul style="list-style-type: none">Se realizó la revisión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) a 96 empresas de transporte público de pasajeros: 12 del componente troncal, 13 del componente



Artículo	Cumplido	Observación
	integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".	zonal, 35 del componente provisional y 36 del transporte público individual (taxis). <ul style="list-style-type: none">Se realizaron 20 asesorías a empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas para la formulación de su PESV y se dio apoyo a empresas mediante el Plan Padrino, programa que permite el apoyo entre empresas en el proceso de formulación del PESV. II. SIMUR. Durante la vigencia se adelantaron los mantenimientos preventivos, perfectivos y correctivos al aplicativo
Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial.	<ul style="list-style-type: none">Campañas de larga vida.Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.Implementación de proyectos piloto de pacificación del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.Desarrollo del Sistema de Auditorias de Seguridad Vial.Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de siniestros viales, incluyendo capacitación de legos.Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para siniestros viales.Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.	PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL 2017-2026 <p>Implementación del 5% del PDSV en 2020, logrando un total 35% en 3 años de implementación a través del seguimiento y coordinación en las siguientes instancias:</p> <ul style="list-style-type: none">Realización de 4 sesiones de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, incluyendo en su desarrollo, la fijación de compromisos orientados al cumplimiento de las metas e indicadores del PDSV 2017-2026 y realizar el seguimiento trimestral a su implementación.Seguimiento a las Mesas de Trabajo derivadas de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial.Seguimiento a la implementación de las acciones del PDSV a cargo de las dependencias de la SDM a través del Comité Institucional de Seguridad VialCumplimiento a los Acuerdos Distritales 315 de 2018 y 550 de 2014, mediante el desarrollo de la XIV Semana de la Seguridad Vial y la celebración del día del Motociclista PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA <ul style="list-style-type: none">Implementación del 5% del PDSV en 2020, logrando un total 35% en 3 años de implementaciónDesde su formulación, la ciudad logró bajar las cifras de fatalidades por cuarto año consecutivo (2017 a 2020). Con 130 víctimas mortales en 2020, se redujo el número de fatalidades en un 6%, respecto a 2019 cuando fallecieron 138 personas salvando un total de 8 vidas.Formulación e implementación del primer curso virtual para motociclistas.Se desarrolló la 2da edición del reconocimiento de Empresas Salva Vidas en Moto en conjunto con la Red Empresarial de Seguridad Vial, iniciativa que destaca públicamente aquellas empresas que desarrollan buenas prácticas en seguridad vial con sus motociclistas. PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDAD <ul style="list-style-type: none">Implementación del límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Artículo	Cumplido	Observación
	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.	<p>km/h), para la circulación de todos los vehículos. Mediante Decreto Distrital No. 126 del 10 de mayo de 2020, Art. 5.</p> <ul style="list-style-type: none">• En el periodo comprendido entre el 10 de mayo al 31 de diciembre de 2020, la reducción en el número de fallecidos por siniestros viales en corredores arteriales, donde aplica la medida es de 25% equivalente a 56 vidas salvadas en comparación con el mismo periodo de 2019. <p>PROYECTOS INTEGRALES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PEATONAL</p> <ul style="list-style-type: none">• Se hizo entrega de los proyectos correspondientes a la plazoleta Usme y del Barrio Inglés.• Se inició proceso de diseño y gestión de implementación de la intervención en el barrio Galerías• Se inició proceso de diseño y gestión de implementación de la intervención en el barrio Patio Bonito• Identificación y priorización de puntos críticos en 35 sectores en la ciudad, con la remisión a la subdirección de Bicicleta y Peatón, a la fecha se han realizado 15 informes que involucran diagnóstico, análisis y recomendaciones de medidas en seguridad vial.• Desarrollo de Documento Técnico de Soporte y borrador de Decreto para el “Desmonte de Puentes Peatonales” que se está estructurando con el IDU y otras dependencias de la SDM.• Apoyo técnico al proceso de conceptualización y estructuración del programa Barrios Vitales.• Apoyo técnico a la conceptualización, formulación y armonización del planteamiento Ciudad Verde, Corredores Verdes y Barrios Vitales en el marco del proceso en curso de actualización del Plan de Ordenamiento Territorial y su articulación con el proceso de revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad. <p>SEGURIDAD VIAL EN EL SITP</p> <p>La OSV acompañó de manera permanente a la OACyC y a la Subdirección de Transporte Público en la consecución de los siguientes logros:</p> <ul style="list-style-type: none">• Se realizaron 294 jornadas de sensibilización en seguridad vial, dirigidas a 7.081 operadores del SITP en sus diferentes componentes (troncal, zonal, provisional).• Se realizaron 80 jornadas de sensibilización en puntos críticos de la operación del SITP dirigidas a 7.655 peatones, ciclistas y motociclistas sobre seguridad vial y puntos ciegos que tienen los buses del sistema.• Culminación satisfactoria del Contrato 2019-1787 (grupo 2) para capacitar a 4.000 operadores del SITP en temas de seguridad vial y eco-conducción, cuya duración era de 15 horas por operador. En septiembre de 2020 se realizó la ceremonia de graduación como cierre del proceso. <p>INICIATIVA GLOBAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE BLOOMBERG PHILANTHROPIES</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en Auditorías de Seguridad Vial a Transmilenio. • Apoyo técnico brindado por el Global Road Safety Facility del Banco Mundial al proceso de estructuración técnica del programa Barrios Vitales y su armonización dentro del POT y PMM. • Apoyo del Banco Mundial para la realización del Estudio: Metodología priorización intersecciones semafóricas. • Generación de capacidad técnica a través de capacitaciones sobre Visión Cero y el uso de datos para salvar vidas. • Desarrollo y publicación anuario de siniestralidad vial de la ciudad 2019. • Taller “Control Policial en tiempos de pandemia” con apoyo de IACP en el que participaron oficiales de policía de Arizona, los Ángeles, DITRA y Setra Mebog con 180 uniformados conectados. • Se realizaron 2 capacitaciones in situ y 9 online sobre sistema seguro y control de velocidad, con 250 uniformados capacitados. • Webinar de seguridad vial, para periodistas de Bogotá; se contó con un total de 8 periodistas entrenados, de 7 medios de comunicación local.
<p>Capítulo III. Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 69 Medios de control y vigilancia del tránsito. • Artículo 70 Características del control de tráfico por medios tecnológicos. • Artículo 71 Del Control y vigilancia de las 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 arterial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Estructuración del Manual Estratégico de control de Tránsito y Transporte de Bogotá. <p>En consonancia con las actividades de gestión, regulación y control de tránsito y transporte, se desarrolló el <i>Manual Estratégico de Gestión y Control de Tránsito y Transporte</i> en el cual se describen las estrategias, quiénes intervienen, los medios técnicos y tecnológicos implementados y todo el proceso detrás de las acciones que se implementan para realizar el control al tránsito y transporte en la ciudad.</p> <p>Los procedimientos de control, denominados “planes” que se realizan de forma periódica y responden a diferentes problemáticas de movilidad y seguridad vial identificadas en el distrito de Bogotá se estructuran a partir de cinco enfoques: Seguridad vial, Gestión vehicular, Ambiente y Carga, Ruta Pila y Transporte Especial e ilegalidad en servicios de transporte (Transporte Público Colectivo, Transporte público individual y Bicitaxis). Cada plan está diseñado para alcanzar los objetivos propuestos y supeditado por el alcance de operación y control que realiza la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte y demás entidades que apoyan y gestionan las diferentes actividades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acciones de Control priorizadas a la seguridad vial <p>Con base en el análisis de siniestralidad suministrado por la OSV de los últimos 5 años de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre se desarrolló e implementó una estrategia de controles</p>



Artículo	Cumplido	Observación
	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 74 de Tránsito de vehículos de más de dos ejes. • Artículo 75 Racionalización de recursos de semaforización. 	<p>de tipo sancionatorio, disuasorio y la combinación de puestos de control de otras áreas con velocidad, por ejemplo, controles ambientales con controles de velocidad. Igualmente se analizó la utilidad de las cámaras salvavidas para este tipo de controles y se aplicó la parametrización de tal forma se priorizará su funcionalidad en los horarios, días de la semana, corredores viales y sentidos críticos, teniendo así una estrategia integral de control de la velocidad.</p> <p>Los controles disuasorios principalmente se implementan los días jueves a domingo en los cuales se identifica una alta siniestralidad en las horas de la madrugada y como complemento a los puntos críticos en los corredores para tener cobertura total en estos sectores, lo anterior como fortalecimiento de las estrategias de control a excesos de velocidad en la ciudad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesa actor vial Motociclistas <p>Desde el mes de Septiembre de 2020 se han adelantado mesas de trabajo con los líderes de los diferentes clubes de motos de Bogotá, mesa inicialmente encabezada por la Oficina de Seguridad Vial, pero que por requerir temas de competencia directa de la subdirección de control de tránsito y transporte pasó a ser liderada por esta, las mesas de trabajo se han realizado cada semana a petición de los gremios de motos y en ella se trabajan temas de interés para este actor vial como: acciones de seguridad vial, protocolo de inmovilización de vehículos, procedimientos en vía con policía, normatividad asociada al uso del casco y placa, ley 769 de 2002, procedimiento para la impugnación de comparendos entre otros.</p> <p>A través del Convenio Interadministrativo No. 2020-288 entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Nacional se realizan controles preventivos, regulatorios o sancionatorios, cuyo fin es contribuir en la mejora de la seguridad vial y la movilidad en la ciudad</p>
<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 	<p>En el último año se mantuvo la operación de los diferentes componentes, fue posible contar con la información necesaria para la toma de decisiones en tiempo real, contribuyendo a la mejora de la movilidad en la ciudad. A continuación, alguna de las funciones y actividades realizadas en los componentes del SIT para el 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centro de Gestión de Tránsito – CGT <p>A través de este componente es posible monitorear la movilidad en las vías de Bogotá, gestionar la atención de incidentes viales y visualizar la información del Sistema de Semáforos inteligentes mediante el uso de las diferentes herramientas tecnológicas; a su vez, el CGT integra dispositivos en vía e infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales requieren operación y el mantenimiento continuo de sus diferentes subsistemas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detección Electrónica de Infracciones – DEI



Artículo	Cumplido	Observación
	<p>señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial. • 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. 	<p>Con la DEI se busca mejorar el comportamiento de la ciudadanía en relación a la movilidad y al cumplimiento de las normas de tránsito, teniendo como meta a mediano plazo la reducción de los índices de accidentabilidad. El componente integra la implementación de Cámaras Salvavidas con sus respectivos mástiles y la Central de Procesamiento de Infracciones de Tránsito - CPIT, constituyendo un sistema tecnológico capaz de capturar, procesar y validar por parte de la autoridad competente la posible comisión de infracciones de tránsito, mediante una arquitectura modular, escalable y segura que permite mejorar los procedimientos de infracciones al ciudadano.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Red de Comunicaciones <p>Este componente permite la comunicación entre los diferentes dispositivos en vía que tienen el SIT y el CGT, en este punto la Secretaría Distrital de Movilidad se encarga de la gestión de la información y toma de decisiones. En esta red de comunicaciones se encuentra la conectividad de todos los elementos del Sistema de Semáforos Inteligentes - SSI, los equipos del CGT ubicados en calle, los equipos de detección electrónica y demás elementos que requieran de la implementación de puntos en vía, así como el Datacenter, Hosting virtual y demás elementos necesarios para el mantenimiento, operación e implementación de nuevos puntos.</p> <p>A través del Otrosí No.6 al Anexo Financiero Fase I, con objeto “<i>ETB desarrollará e implementará la solución del componente de Detección Electrónica de Infracciones en adelante (DEI), establecido dentro de los componentes a desarrollar en la Fase I de implementación del proyecto SIT</i>”, se completó la implementación del Sistema de DEI con 72 Cámaras Salvavidas, 92 puntos de obra civil que incluye los mástiles de la cámaras y la Central de Procesamiento de Infracciones de Tránsito – CPIT, compuesta por Cámaras automáticas fijas y móviles, Plataforma tecnológica de la CPIT, Consulta en línea al Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, Integración con diferentes bases de datos y conectividad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio 1029 entre la SDM y ETB del Sistema Inteligente de Transporte SIT de Bogotá <p>Este es el convenio bajo el cual se ha implementado el Sistema de Detección Electrónica de Infracciones de Tránsito (DEI), con lo cual se ha permitido integrar nuevas herramientas para el control del tránsito y se ha implementado la Central de Procesamiento de Infracciones de Tránsito (CPIT), los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos para la detección de presuntas Infracciones SAST “Cámaras Salvavidas” y la parametrización y desarrollo de los equipos. Desde el 2020 la Secretaría ha puesto en producción esta herramienta la cual se encuentra en mejoramiento continuo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • GOGEV (Grupo Guía)



Artículo	Cumplido	Observación
	<ul style="list-style-type: none">Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.	<p>En el 2020 se atendieron un total de 25.028 servicios o actividades programadas por la Alcaldía Mayor y las diferentes áreas de la SDM. Esto se logró gracias al apoyo de hasta 200 guías.</p> <p>Se realizó la implementación y operación de las ciclorrutas temporales, instalando un total de 2900 maletines lastrados y asignando servicios diarios para acompañar a los bici usuarios.</p> <p>Los servicios más relevantes del año fueron:</p> <p>El corredor de calle 13 con asignación de 12 unidades AM, 03 unidades turno intermedio y 12 unidades turno PM. El reversible de la Av. Esperanza se asignaron 12 unidades para su operación.</p> <p>Regulación del sector de restaurantes de la vía a La Calera con 09 unidades. Pedagogía para bici usuarios en la vía Choachí, con asignación de 4 unidades turno AM. Se apoyaron los puestos de control de las cuarentenas por localidades, para sumar esfuerzos interinstitucionales.</p> <p>Se creó un nuevo esquema de operación por zonas, dividiendo la ciudad en 4 para asignar recursos de manera más eficiente en la atención de novedades viales y así disminuir tiempos de respuesta.</p> <ul style="list-style-type: none">GERENCIAS EN VÍA <p>Durante el 2020 se implementó el nuevo esquema de Gerencia en Vía que consiste en la conformación de un grupo elite liderado por un gerente en vía que plantea acciones para mejorar las condiciones de movilidad de los 14 principales corredores de la ciudad y con el apoyo del GOGEV, policía de tránsito, drones, CGT se mejora la atención a los eventos en vía que interfiere con la operación del tránsito. Sobre los 14 corredores principales se ejecutaron en total 40 acciones tipo piloto en puntos cruciales de la movilidad de Bogotá destacándose las acciones de carriles escolares, La Calera, vía a Choachí, Calle 13, Carrera 68 x calle 18 sur (Milenta) donde se tuvieron mejoras del 15% en la velocidad promedio, entre otras.</p> <p>De la misma manera y con el apoyo de los demás equipos de la SDM, se realizaron 8 Inspecciones de Seguridad Vial en el marco de plan de choque de puntos críticos de ciclistas y puntos críticos a nivel ciudad. En las ISV se evalúan los diferentes parámetros de seguridad vial de acuerdo con la Guía de auditorías de Bogotá, con el fin de identificar riesgos y dar recomendaciones para la mitigación de la siniestralidad.</p> <p>El equipo lideró 16 planes éxodo y retorno y el Plan Navidad con cerca de 27 días de seguimiento y apoyo a los sectores comerciales de mayor afluencia. Además, en el marco de las medidas de control de la Cuarentena se adelantaron acciones en las 20 localidades para apoyar el control y gestión del tráfico con medidas restrictivas de circulación.</p> <p>Se actualizó la información Diagnóstica de la Movilidad en las localidades y se apoyó en las Rendiciones de Cuentas del Sector Movilidad en cada una de las 20 localidades.</p> <p>Se realizó el informe semestral, el cual compila los resultados de las acciones relevantes ejecutadas en cada localidad.</p>



Artículo	Cumplido	Observación
Artículo 86 De los proyectos regionales.	<ul style="list-style-type: none">• Avenida Longitudinal de Occidente.• Adecuación de la salida al Llano.• Ampliación de la Autopista Norte.• Ampliación de la carrera Séptima.	<p>PROYECTOS TRANSFORMADORES DE CIUDAD</p> <p>CORREDOR VERDE CARRERA 7a</p> <p>El Corredor Verde de la Carrera 7a es un proyecto que integra elementos de movilidad sostenible, espacio público de calidad, diseño ecológico y ambiental, y participación ciudadana incidente para revitalizar esta vía emblemática. En este proyecto se:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lideraron los estudios de sustento para el rediseño conceptual: Consultoría de Gehl Architects/BID, proceso de participación ciudadana incidente, estudio de idea, modelación estratégica de demanda y estudio de tránsito estratégico.• Desde la DPM se apoyó en la elaboración de los pre pliegos para la actualización de los estudios y diseños. <p>BARRIOS VITALES</p> <p>Este proyecto tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través de mejoras a escala local, con un enfoque importante en intervenciones en el espacio público y malla vial secundaria y local. Hace parte de la nueva estructura de planeación de la ciudad que se desarrolla en el proyecto de actualización del Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Los principales logros en el marco de este proyecto son:</p> <ul style="list-style-type: none">• Conformación de un equipo interdisciplinario con expertos de la SDM, y acompañamiento del Banco Mundial, expertos de la ciudad de Barcelona, expertos jurídicos, NACTO/Bloomberg, WRI.• Aplicación a fondos para el proyecto a través del Banco Mundial.• Articulación de Barrios Vitales como una unidad de gestión dentro de la nueva estructura del Modelo de Ordenamiento Territorial dentro del POT, engranada en la estructura de Corredores Verdes y nuevos Distritos.• Definición conceptual de Barrios Vitales a nivel técnico con una propuesta de piloto en el Barrio San Felipe (Localidad Barrios Unidos).• Construcción colectiva a partir de la participación de la comunidad de galeristas, Alcalde Local, y comerciantes.• Primer piloto en el barrio San Felipe, a través de acciones de urbanismo táctico. <p>INTERVENCIÓN INTEGRAL CORREDOR AV. CALLE 13</p> <p>La Av. Calle 13 es uno de los principales corredores de conexión regional y uno de los principales corredores logísticos del país, con una alta afluencia de todo tipo de actores viales, que transitan desde y hacia el occidente de la ciudad. Esto crea la necesidad de planear</p>



Artículo	Cumplido	Observación
		<p>y definir una serie de acciones de intervención en el corredor priorizando tres componentes principales:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Movilidad sostenible: ciclistas y peatones.2. Seguridad vial.3. Conexión ciudad-región.4. Transporte de carga. <p>A través de una serie de fases integradas con un plan de gestión basado en la ejecución de actividades de mitigación de problemáticas de movilidad, se han alcanzado los siguientes logros:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Implementación de la Ciclovía Temporal generada para la mitigación del contagio del COVID-19. Tramo I: KR 135 - Alameda El Porvenir. Tramo II: Alameda el Porvenir- KR 50.2. Migración del Tramo I a ciclorruta en calzada segregada priorizando la seguridad vial de los ciclistas y aumentando en más de un 200% el volumen de ciclistas. <p>Inicio de la implementación de una franja de ciclorruta y espacio peatonal, donde se priorizan los modos de transporte no motorizado (bicicleta y peatón) entre la Av. Boyacá y la Carrera 135 en el costado sur de la calzada, con apoyo del IDU y la UMV.</p> <p>En el aparte e infraestructura se detalla los avances con mayor detalle.</p>
Artículo 92 De los proyectos ambientales de la movilidad.	<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	<p>MOVILIDAD LIMPIA Y SOSTENIBLE</p> <p>Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones</p> <p>Se finalizó la Fase Preparatoria de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones y se avanzó en el diagnóstico de la fase de agenda pública², el cual comprendió la recopilación de información primaria y secundaria, identificación de principales barreras, mejores prácticas internacionales y marco jurídico sobre el tema. La Fase de Diagnóstico incluía la estrategia de participación ciudadana, que contó con más de 40 espacios y un alcance de aproximadamente 2.000 personas, de las cuales 700 pertenecen a instituciones públicas y privadas como comercializadores de energía, fabricantes de vehículos, expertos, academia, instituciones financieras, instituciones de orden distrital, regional y nacional, entre otros; 550 asistentes en seminarios web de alcance internacional con LEDS-LAC³ y ONU-MOVE⁴; y aproximadamente 900 ciudadanos, de los cuales 400 participaron en mesas virtuales y 500 que participaron en sondeos a través de las redes sociales de la Secretaría.</p>

² La fase preparatoria y la fase de agenda pública hacen parte de las fases establecidas en la Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito

³ LEDS LAC es una red de organizaciones e individuos que trabajan en la promoción, diseño e implementación de Estrategias de Desarrollo Resiliente y Bajas en Emisiones en Latinoamérica y el Caribe.

⁴ La comunidad MOVE refuerza capacidades y discute opciones para acelerar la transición a la movilidad eléctrica de forma articulada entre los actores más relevantes.



Artículo	Cumplido	Observación
	ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad	<p>Adicionalmente, se han hecho mesas de trabajo con diferentes entidades distritales para avanzar en las estrategias de ascenso tecnológico de diferentes modos de transporte en las cuales se planea definir la hoja de ruta a corto, mediano y largo plazo, las metas de ascenso por modo, estrategias de comunicación y divulgación, incentivos, entre otros.</p> <p>Apoyo en temas ambientales a otros proyectos Se brindó apoyo y acompañamiento, desde el componente ambiental, a otras dependencias de la SDM en proyectos como: i) evaluación de la exención de vehículos híbridos en la restricción de circulación; ii) construcción del factor ambiental de cobros inteligentes; iii) construcción del modelo de impactos en salud por el cambio modal; iv) validación de los productos ambientales de la Ciclo-Alameda Medio Milenio y del Sistema de Bicicletas Públicas; v) revisión al convenio de control entre la Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Movilidad; vi) apoyo en el componente ambiental en la estrategia de Barrios Vitales; vii) apoyo al equipo de la Red Muévete Mejor y de pedagogía en la divulgación de temas ambientales, entre otras acciones.</p> <p>Adicionalmente, se construyó una estrategia de trabajo interinstitucional con la Secretaría Distrital de Ambiente para responder a las necesidades que involucran a ambos sectores tales como: i) apoyo en los planes estratégicos para reducir la contaminación atmosférica; ii) evaluación de escenarios y medidas para la formulación del Plan de Acción Climático; iii) Plan Integral de Gestión de Calidad de Aire; iv) evaluación del Decreto 077 de 2020, planteamiento y evaluación de escenarios de restricción de movilidad ante alertas ambientales; y v) formulación del proyecto piloto de desconsolidación de transporte de carga de última milla en vehículos cero emisiones, entre otros.</p>

3. 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.

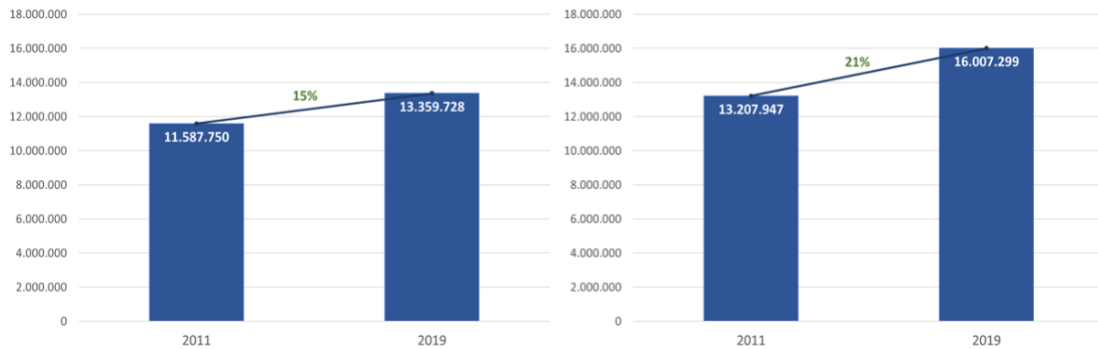
En Bogotá se concentra el 82.6 % correspondiente a 7,384,740. En cuanto a los viajes diarios en Bogotá y la Región, la Encuesta de Movilidad 2019 determinó para Bogotá - Región 16 millones de viajes diarios: 2.6 millones de viajes para los municipios y para Bogotá 13.3 millones de viajes. En cuanto a los viajes que se realizan en vehículo particular se tienen cifras de 2.3 millones para la Región, 305 mil viajes para los municipios y 2 millones para Bogotá.

Comparando los viajes realizados en Bogotá y la Región, se observa un crecimiento del 15% y el 21%, siendo este último un indicativo de cómo el desarrollo urbano concentrado en los municipios está generando una demanda mayor de viajes provenientes desde los municipios cercanos.

GRÁFICA 1. AUMENTO DE VIAJES TOTALES EN BOGOTÁ Y LA REGIÓN



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

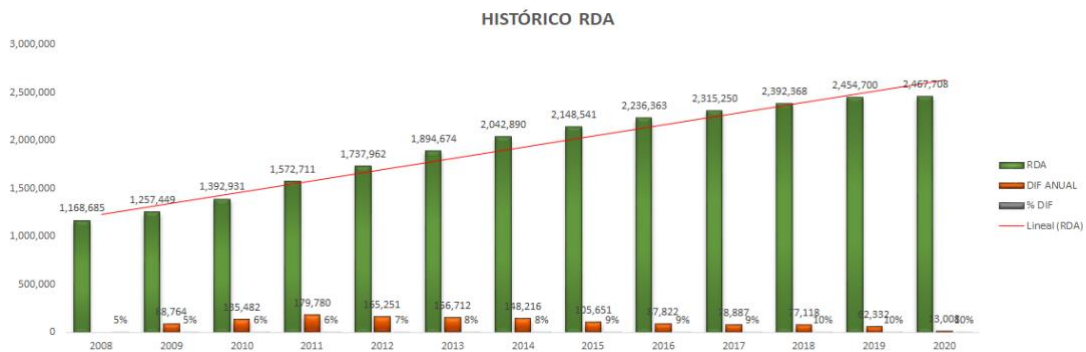


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Adicionalmente, los viajes de las personas con movilidad reducida ascienden a 1.2 millones de viajes, para las mujeres se tienen 6.9 millones y los menores de edad 2 millones de viajes totales en Bogotá.

Por otro lado, las cifras de crecimiento del parque automotor privado en Bogotá siguen en aumento. Según cifras del Registro Distrital Automotor (RDA) para el 2019, hay aproximadamente 2.4 millones de vehículos privados en Bogotá, de los cuales 500 mil aproximadamente corresponden a motocicletas. Ligado a este crecimiento, se asocia una de las causas identificadas: el uso ineficiente del automóvil y la motocicleta como modos de transporte privado

GRÁFICA 2. HISTÓRICO PARQUE AUTOMOTOR - RDA



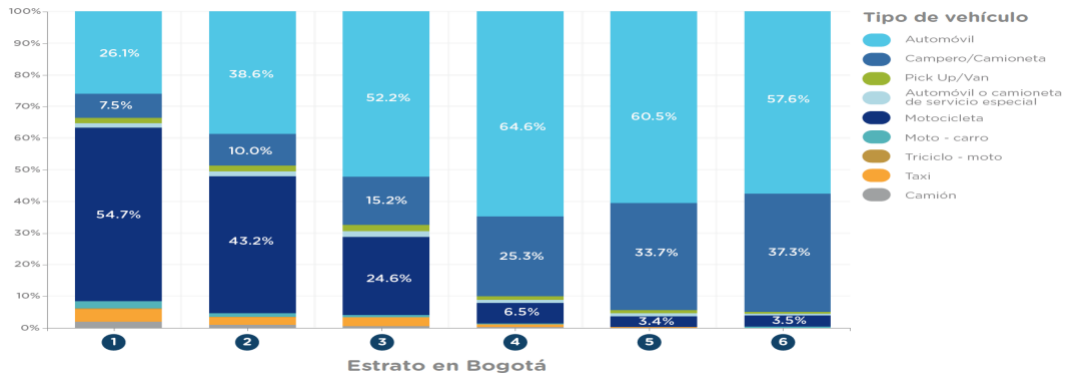
Fuente: SDM 2020

De los vehículos registrados en Bogotá, el 50.2 % es tipo automóvil, seguido de la motocicleta con el 25.3 %. Teniendo en cuenta este factor, se identificó en la Encuesta de Movilidad 2019 que los automóviles, camperos y camioneta tienen mayor proporción en los hogares que residen en viviendas cuyo estrato socioeconómico es 4, 5, y 6, y las motocicletas en los estratos 1 y 2.

GRÁFICA 3. VEHÍCULOS POR TIPOLOGÍA POR ESTRATO DE LA VIVIENDA EN BOGOTÁ



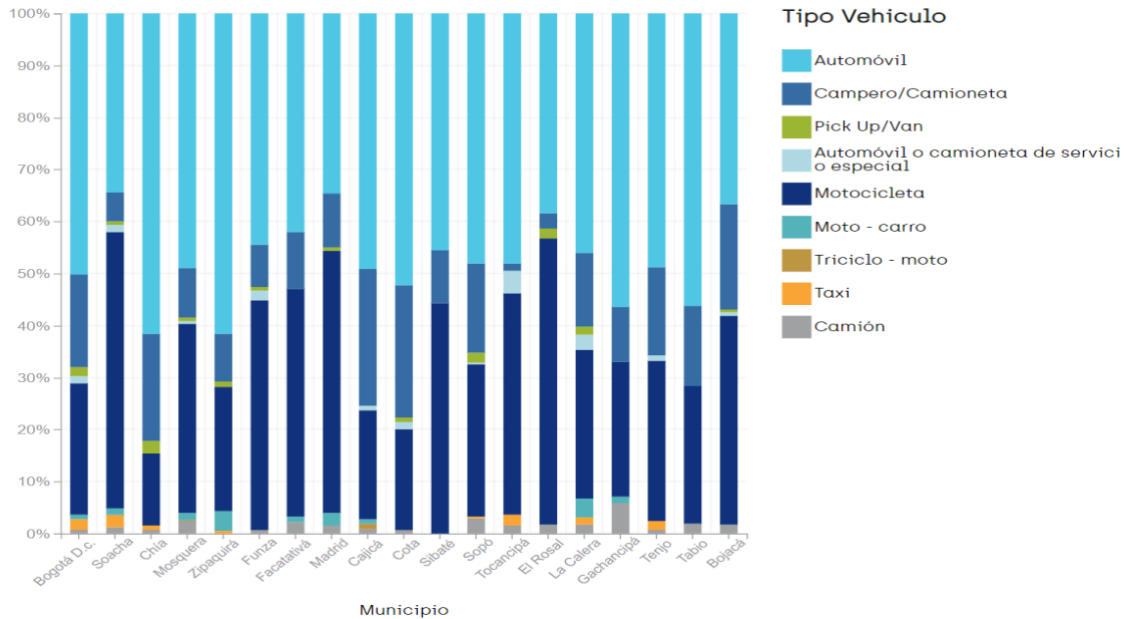
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Los municipios que tienen mayor proporción de motocicletas son El Rosal y Soacha con el 55 % y 53 % respectivamente. Chía y Cota tienen la mayor proporción de automóviles y campero/camioneta con el 83 % y 77 % respectivamente.

GRÁFICA 4. VEHÍCULOS POR TIPOLOGÍA POR MUNICIPIO



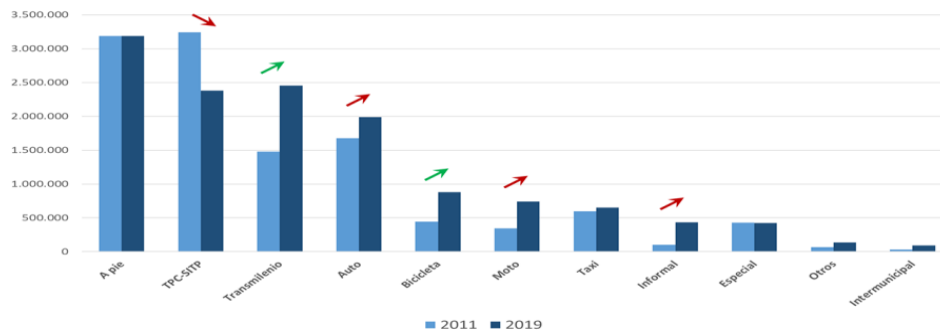
Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Las altas congestiones que se presentan, tanto en el interior de la ciudad como en el acceso a ella, se correlacionan con las causas descritas anteriormente donde los modos privados, a pesar de ser solo el 20%, se vienen incrementando de forma importante, mientras que la cantidad de usuarios del transporte público viene reduciéndose considerablemente, como se observa en la siguiente gráfica.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GRÁFICA 5. EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE VIAJES DE BOGOTÁ 2011-2019



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Por las situaciones descritas previamente, se evidencia la necesidad de contrarrestar el uso del transporte privado mediante estrategias de gestión de demanda, además de acciones para mejorar la prestación del servicio de transporte público, con calidad y eficiencia.

Por otro lado, la Región muestra una tasa de crecimiento promedio anual superior a la nacional, con un mayor crecimiento en los municipios cercanos. Su población creció 24.4% en el periodo 2007 – 2017 y Bogotá el 14.6%, según los resultados del estudio *Revisar y actualizar el plan maestro de movilidad* (SDM-Steer, 2019). Esta situación, sumada a la dominancia económica de Bogotá, implica que a diario se hagan 2.3 millones desde hacia los municipios cercanos, donde las personas emplean entre 73 y 125 min por trayecto, con un promedio de 99 min (1.6 horas), afectando su calidad de vida. Gran parte del problema se debe a servicios de transporte público insuficientes y de baja calidad para satisfacer la demanda de viajes de la Región.

Los fenómenos de ocupación del territorio en Bogotá y los municipios aledaños han estado marcados especialmente por el aumento del 10% de la migración de población de origen bogotano hacia Cota, Tenjo, Chía, Cajicá y Tabio principalmente. La población de los municipios occidentales y nororientales creció 3.6 veces entre el 2004 y el 2014, de acuerdo al diagnóstico realizado en el POT, lo que ha incrementado los viajes diarios entre la ciudad y los municipios. No obstante, este crecimiento de viajes no ha estado acompañado de aumento significativo de infraestructura, lo que ha provocado que los nueve accesos a Bogotá sufran altas congestiones en horas pico y fines de semana, presentando velocidades de transporte automotor inferiores a 20 km/h.

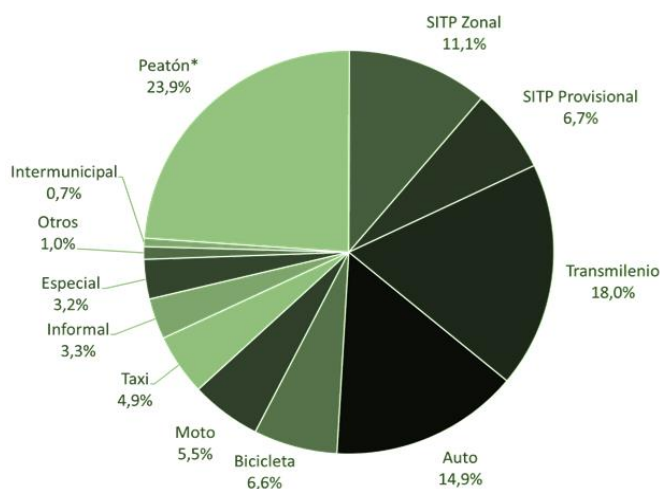
Sumado a esto, los servicios intermunicipales tienen largos recorridos dentro de la ciudad, lo que ha desencadenado que exista “urbaneó” denominado como el transporte de usuarios dentro de Bogotá en lugar de brindarles la conexión con los municipios aledaños. Por último, existe déficit para realizar operativos en vía que permitan evaluar y controlar constantemente el estado de los vehículos y la adecuada operación por parte de los conductores y empresas intermunicipales. Esta situación ha generado presión sobre el sistema de movilidad para atender la demanda de transporte al interior de la ciudad y asimismo para conectar al Distrito con sus municipios vecinos.

Para atender la creciente demanda, es necesario gestionar proyectos que permitan la integración de este servicio con sistemas de transporte masivo urbanos de alta capacidad en los bordes de la ciudad. De esta forma, se busca reducir las demoras en las principales vías de acceso a la ciudad, los conflictos de líneas paralelas en los corredores de transporte público centrales de Bogotá, mejorar los tiempos de recorrido de la mayoría de los usuarios, incrementar la conectividad del transporte intermunicipal con el SITP de Bogotá y facilitar el control y vigilancia de la operación.

En Bogotá se pueden encontrar tres ejemplos de integración física de rutas intermunicipales con sistemas de transporte masivo en extremos de la ciudad. El primero se presenta en el Portal de TransMilenio Calle 80, en el que se permite la conexión directa de todas las rutas de corta distancia que ingresan por el corredor al sistema. El segundo, se presenta en el Portal Norte, en el que las rutas de corta distancia con mayor demanda (Chía, Cajicá y Zipaquirá) se integran directamente con el sistema de TransMilenio. En tanto, el tercero se presenta en la Terminal Satélite del Norte, en el que las rutas de corta distancia con menor demanda ingresan a la terminal y los usuarios se conectan con el sistema de transporte masivo a través de un puente peatonal.

En cuanto a la causa directa relacionada con la baja cobertura o transferencia entre distintos modos no integrados, la Encuesta de Movilidad 2019 realizó la descripción de los viajes de las personas, teniendo en cuenta los viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos y los viajes en otros modos de transporte con duración mayor o igual a 3 minutos. Con este estudio se determinó que el total de viajes para Bogotá - Región es de 16.007.299 y para Bogotá de 13.359.727 viajes. El modo más empleado en el área de estudio es el peatonal con 3,952,812 viajes que representa el 24.7 % del total. TransMilenio es el segundo más usado con 2,489,738 viajes diarios y el auto con 2,291,877. La bicicleta tiene protagonismo como modo principal representando el 7.4 % de los viajes en el área de estudio, esto corresponde a 1,177,868 viajes.

GRÁFICA 6. DISTRIBUCIÓN MODAL DE BOGOTÁ



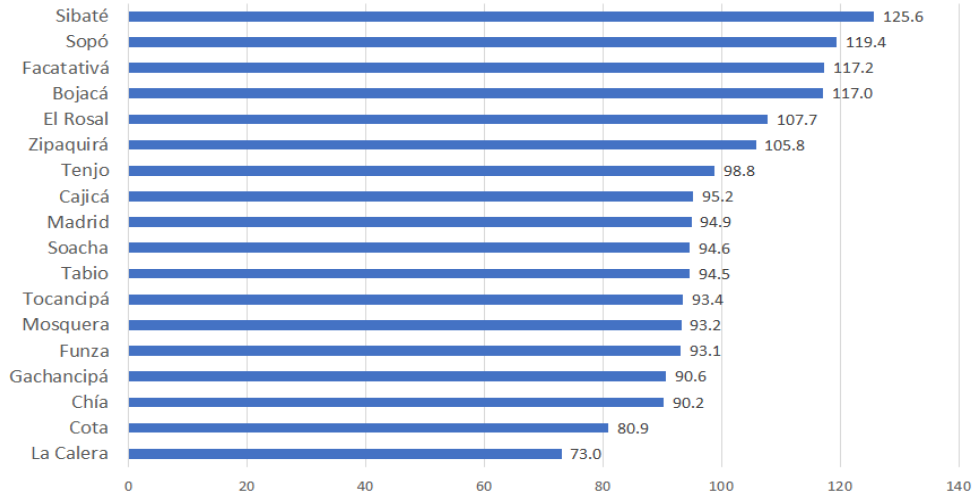
Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019

Respecto a los tiempos promedio de viaje en los distintos modos de transporte, la Encuesta de Movilidad 2019, muestra una tendencia marcada en la que el transporte público presenta los mayores tiempos de viaje y los modos activos los menores⁵. Los viajes unimodales que demoran más tiempo se presentan en el transporte intermunicipal (como se determina en la gráfica), SITP-Zonal y provisional, Transmilenio, seguido de transporte informal.

⁵ Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019



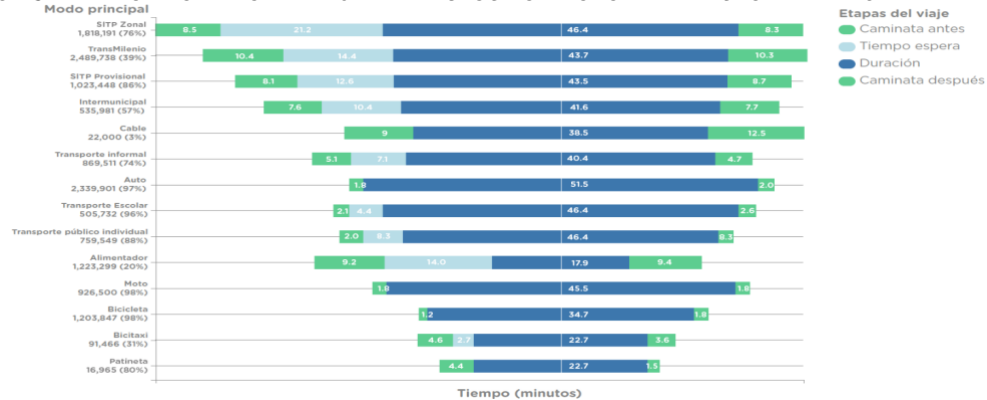
GRÁFICA 7. TIEMPOS PROMEDIO DE VIAJE A BOGOTÁ SEGÚN MUNICIPIO DE RESIDENCIA (MINUTOS)



Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019.

Estos tiempos de viaje incluyen tiempos de movilización y de espera y estos últimos influyen fuertemente dentro del total de la duración de los viajes, haciendo que el transporte público sea el menos eficiente en comparación con otros modos de transporte como el auto particular, en el cual el tiempo promedio dentro del vehículo es más demorado, pero su ventaja está en que no toma tiempo de caminata ni de espera, y en el caso de la moto se presenta una situación similar.

GRÁFICA 8. TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE EN MINUTOS POR MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL EN BOGOTÁ

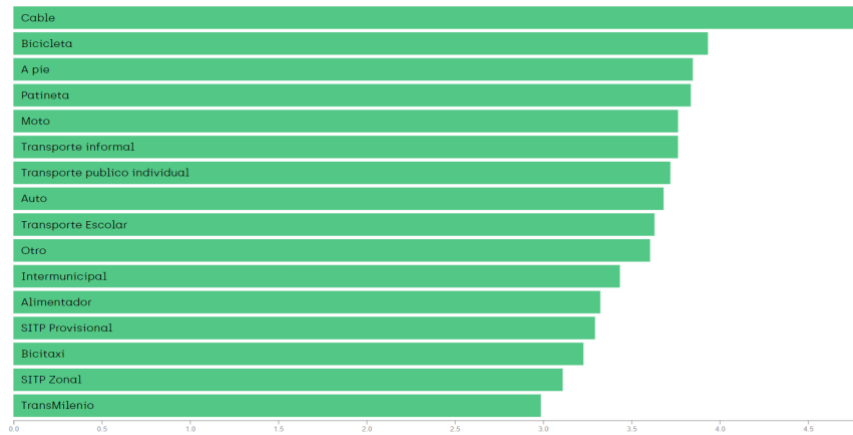


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019.

Así mismo, y de acuerdo a los resultados de la Encuesta de Movilidad 2019, la calificación de la experiencia del viaje realizada a los encuestados en cada uno de sus viajes, siendo 1 uno muy mala y 5 excelente, determinó que las personas que realizaron los viajes en TransMiCable lo calificaron con 4.81, en promedio convirtiéndose en el modo de transporte mejor calificado. Los modos activos como bicicleta, a pie y patineta obtuvieron altas calificaciones cercanas a 4 puntos. Los modos de transporte con menores puntajes son TransMilenio y SITP zonal con 2.99 y 3.11 respectivamente.



GRÁFICA 9. CALIFICACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL VIAJE

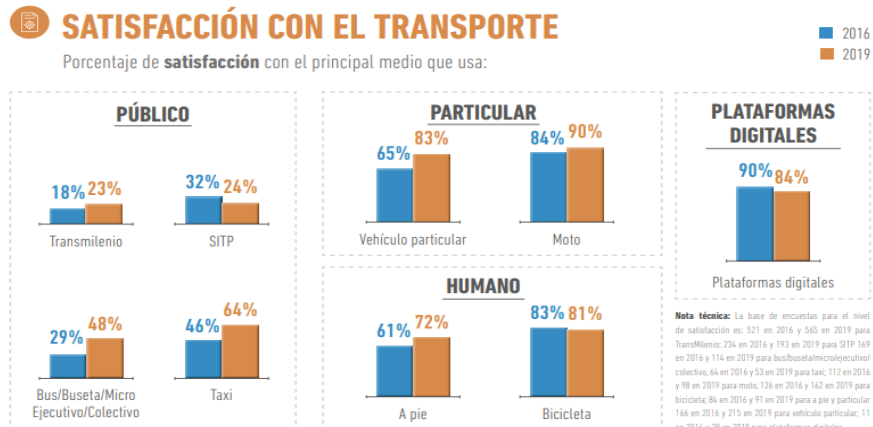


Fuente: Unión Temporal Steer - CNC - Encuesta de Movilidad, 2019.

En cuanto al servicio de transporte público individual (taxi), las cifras de viajes de acuerdo a la Encuesta de Movilidad se estiman en 651,165. La mayor tasa de viaje se evidencia en el centro expandido de Bogotá, mientras que la periferia presenta tasas muy bajas o inexistentes. Esto está relacionado con la distancia de viaje promedio típica del servicio de taxi y a la actividad económica del centro expandido donde es habitual encontrar viajes internos de corta distancia, convirtiendo al taxi en un modo atractivo para realizar viajes internos dentro de la zona mencionada.

En cuanto a la percepción de los ciudadanos, Bogotá Cómo Vamos 2019 determinó un aumento en la satisfacción del ciudadano, para este caso el taxi pasó del 46% al 64% de satisfacción.

GRÁFICA 10. SATISFACCIÓN CON EL TRANSPORTE



Fuente: Bogotá cómo vamos 2019.

Pese a la mejora considerable en el nivel de satisfacción de los usuarios, aún se identifica **una baja calidad en la prestación del servicio del transporte público individual (taxi)**. La falta de información disponible para la formulación y evaluación de políticas que contribuyan a mejorar el nivel de satisfacción de los usuarios del servicio de taxi, y la falta de mecanismos adecuados de control en la cadena de prestación del servicio, han sido las mayores causas por las que el usuario manifiesta su desinterés por este tipo de medio de transporte. Si bien a la luz de la legislación nacional son las empresas de transporte las responsables de la prestación del servicio de taxi,

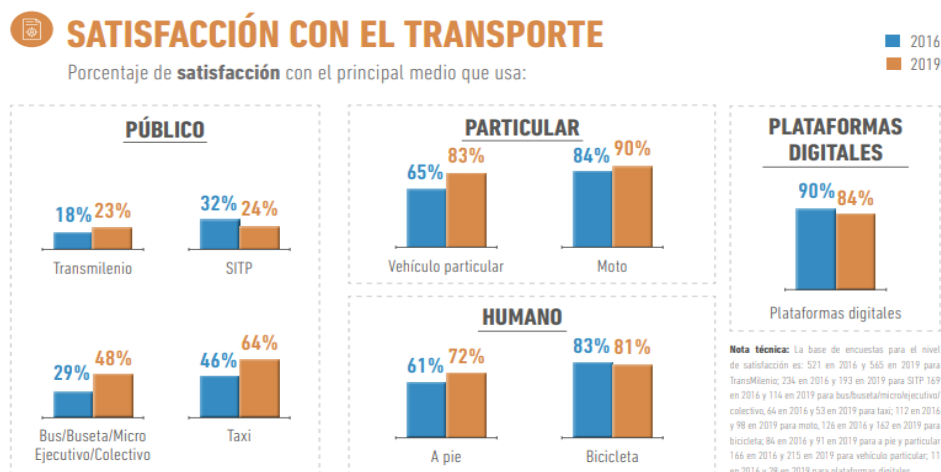


existen diferentes actores que inciden directamente en la calidad del servicio, en especial los conductores y los propietarios. Para estos últimos, que tienen intereses diferentes a los demás actores, no existe mayor obligación ni sanción en las normativas vigentes, lo que dificulta el control. La SDM ha realizado diferentes estudios exploratorios y medidas que permitan mejorar la calidad del servicio público individual tipo taxi que involucre tanto a empresarios como a conductores.

Los efectos de una **Experiencia de viaje poco satisfactoria**, se pueden ver reflejados en las percepciones ciudadanas, tal y como lo determinó la Encuesta Bogotá Cómo Vamos 2019, la cual mide las percepciones ciudadanas frente a diferentes temas, y consultó a los ciudadanos sobre la satisfacción del transporte.

Frente a la satisfacción con el transporte, si se observa la calidad de los viajes, el transporte público es el que presenta menores índices de satisfacción, particularmente el sistema Transmilenio. Con excepción del SITP, la bicicleta y los modos de transporte a través de plataformas digitales, la satisfacción ha mejorado frente a lo reportado en 2016, destacándose los altos niveles de satisfacción del vehículo particular y la moto.

GRÁFICA 11. **SATISFACCIÓN CON EL TRANSPORTE**



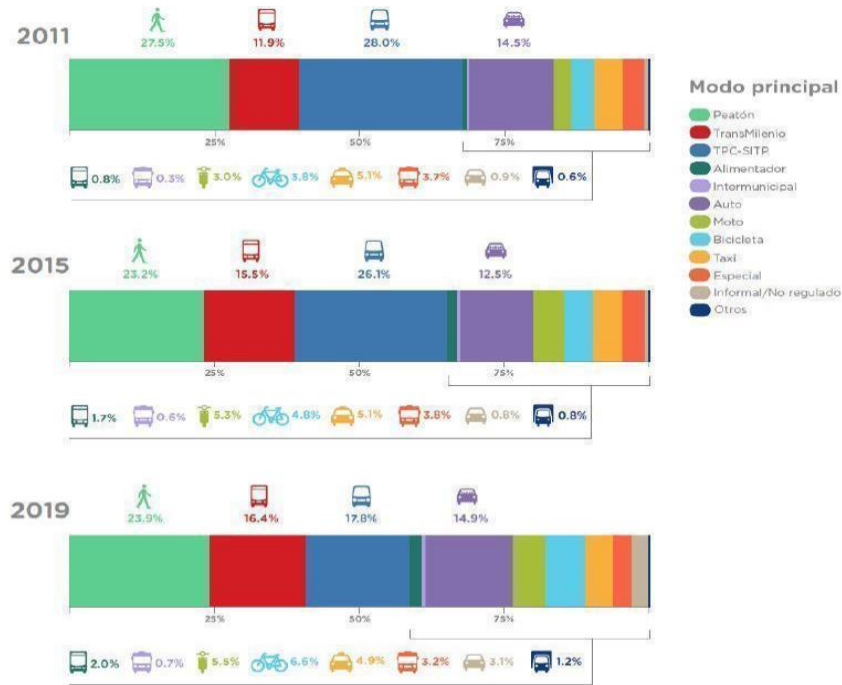
Fuente: Bogotá cómo vamos 2019

Esto ha generado efectos sobre el transporte público y es la migración de usuarios a otros modos de transporte como el automóvil y al transporte informal. Este cambio se ha visto principalmente por la entrada de las nuevas plataformas tecnológicas y por la transición del Transporte Público Convencional al Sistema Integrado de Transporte Público que ha incrementado la insatisfacción de los usuarios, como se aprecia en la siguiente gráfica.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GRÁFICA 12. COMPARACIÓN PARTICIÓN MODAL 2011, 2015 Y 2019



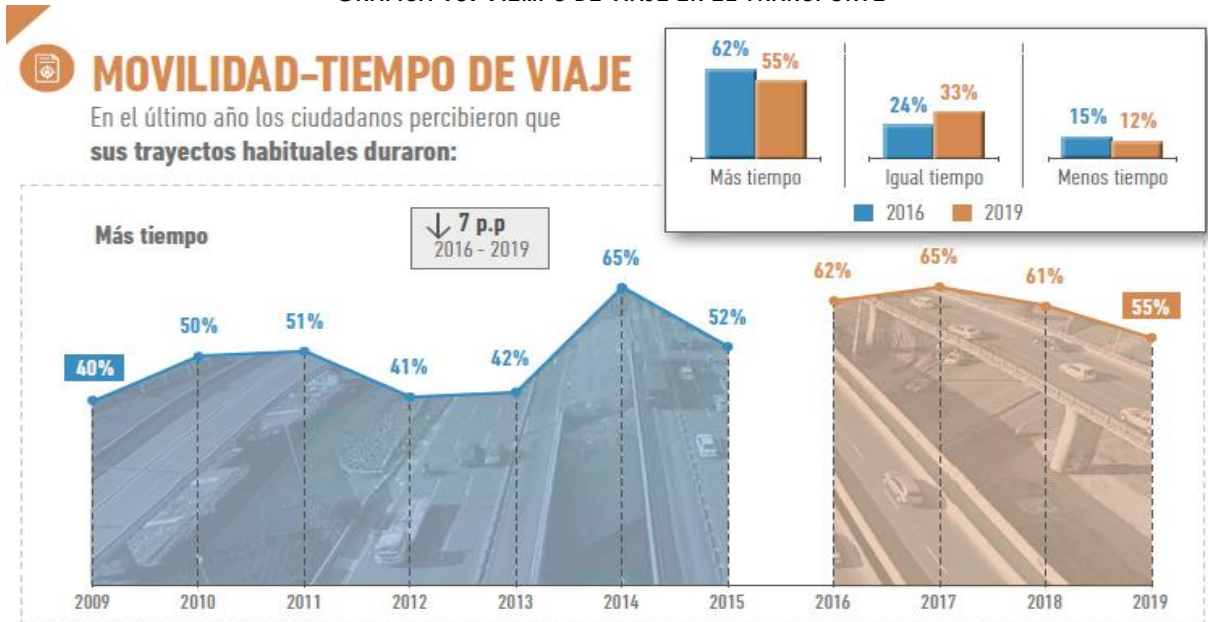
Fuente: Unión Temporal Steer-CNC. Encuesta de movilidad, 2019, con base en información suministrada por SDM para las encuestas 2011 y 2015

Adicionalmente, los mayores tiempos promedio de viaje de las personas que residen en Bogotá los ha reportado el transporte intermunicipal pues llega hasta 105.4 minutos en el 2019, seguido de TransMilenio que llegó hasta 93 minutos. Tiempo que se traduce en menor calidad de vida, menor tiempo libre para realizar otro tipo de actividades, tiempo que es utilizado en los desplazamientos del hogar al trabajo y viceversa en la ciudad y la Región, como lo establece la Encuesta de Movilidad 2019.

La Encuesta de Bogotá Cómo Vamos 2019 estableció que la percepción de los ciudadanos en sus trayectos habituales ha venido decreciendo. No obstante, los ciudadanos perciben un alto grado de duración en su tiempo de viaje, como se muestra en la siguiente gráfica.



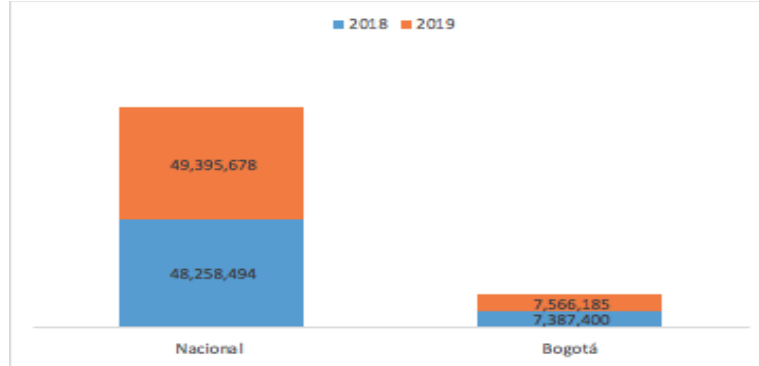
GRÁFICA 13. TIEMPO DE VIAJE EN EL TRANSPORTE



Fuente: Bogotá cómo vamos 2019

Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE, de un total de 7.566.185 de habitantes en 2019, donde el 99.66% corresponde a zona urbana del distrito y el 0.24% en la zona rural. Bogotá está organizada en 20 unidades administrativas o localidades, divididas a su vez en 5.502 barrios y 112 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ).

GRÁFICA 14. RELACIÓN POBLACIÓN COLOMBIA - BOGOTÁ 2018- 2019



Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

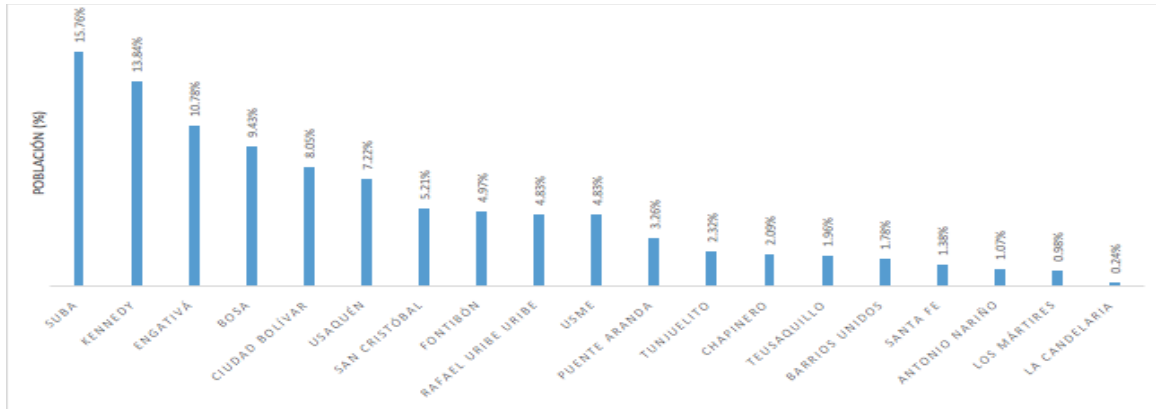
El 57,85% de la población bogotana está ubicada en las localidades de Suba (15,76%), Kennedy (13,84%), Engativá (10,78%), Bosa (9,43%) y Ciudad Bolívar (8,05%). Las localidades con menor participación⁶ en el total de población son Teusaquillo, Barrios Unidos, Chapinero, Antonio Nariño, Santa Fe, Los Mártires y La Candelaria cuya población representa el 7,42% sobre el total de la

⁶ La estimación proporcionada por la Secretaría Distrital de Planeación - Dirección de Estudios Macro. Elaborado a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023, no captura la población de Sumapaz.



ciudad. Ninguna de estas localidades representa más del 2% del total de la población. Las localidades restantes, (Usaquén, Fontibón, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, Usme, Puente Aranda y Tunjuelito) tienen una participación entre el 2,09% y el 7,22%, y en conjunto representan el 34,73% de la población.

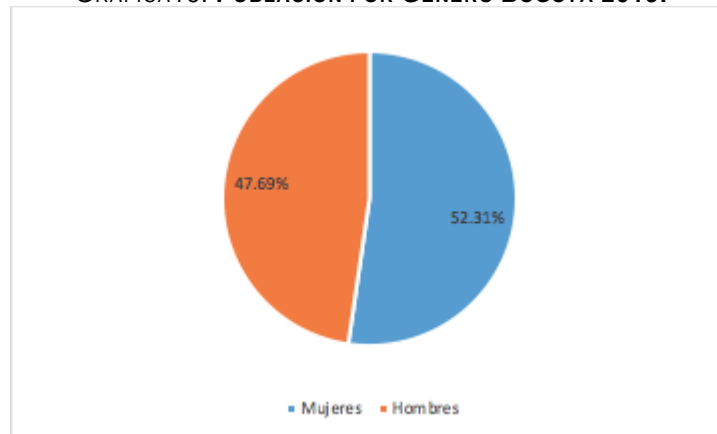
GRÁFICA 15. POBLACIÓN PORCENTUAL POR LOCALIDAD BOGOTÁ 2019



Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE para el 2019, la población de Bogotá muestra que del total de la población (7.566.185 personas), el 52.31% son mujeres, es decir 3.958.139; respecto a los 3.608.046 que corresponde al 47.69%.

GRÁFICA 16. POBLACIÓN POR GÉNERO BOGOTÁ 2019.



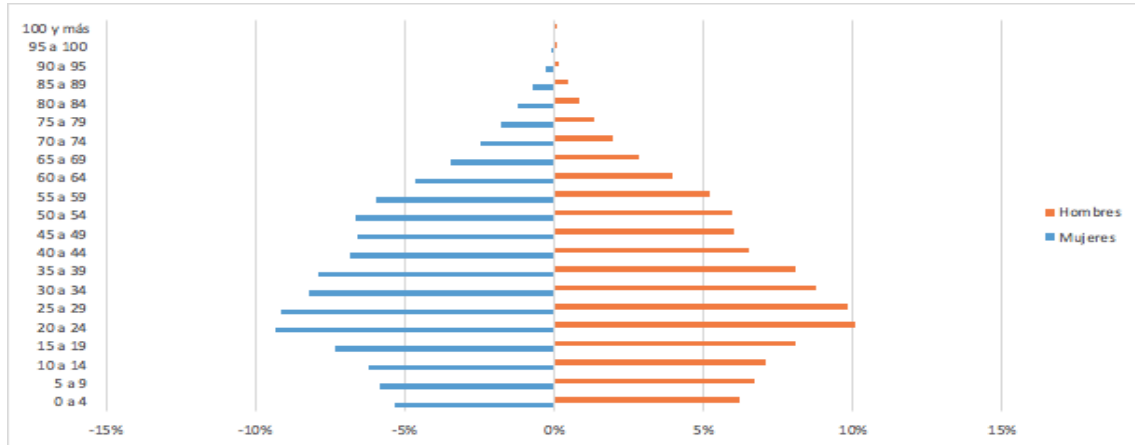
Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE para el 2019, la distribución por grupos etáreos de Bogotá muestra que del total de la población (7.566.185 personas), el 44,80% se encuentra entre los 15 y 39 años de edad, el 23,72% entre el 40 y 59. En ese sentido la población económicamente inactivas los grupos etáreos de 0-15 y >60, tienen una participación de 19,91% y 11,57% respectivamente. Lo anterior establece que el 68,52% de la población bogotana se encuentra en edad de trabajar.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GRÁFICA 17. PIRÁMIDE POBLACIÓN BOGOTÁ 2019



Fuente: SDM a partir de Censo 2018 y proyecciones de población DANE 2019-2023.

TABLA 7. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN OBJETIVO

Clasificación	Detalle	Cantidad	Fuente
Total de la población	Bogotá	7.566.185	DANE
Total de la población	Región	1.466.090	DANE
Etaria (edad)	0 a 15 años	1,506,427	DANE
Etaria (edad)	15 a 39 años	3,389,651	DANE
Etaria (edad)	40 a 59 años	1,794,699	DANE
Etaria (edad)	Mayo de 60 años	875,408	DANE
Género	Masculino	3.958.139	DANE
Género	Femenino	3.608.046	DANE
Población con Discapacidad	Femenino	139.921	Ministerio de Salud y Protección Social
Población con Discapacidad	Masculino	106.861	Ministerio de Salud y Protección Social

Fuente: DANE / Ministerio de Salud y Protección Social



4.1. Resumen ejecutivo de las acciones implementadas durante la vigencia fiscal 2020, en términos de eficacia, efectividad y eficiencia.

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

- Se fortalecieron los subsistemas de transporte sostenibles como el transporte público y el transporte no motorizado (peatonal y bicicleta), con el fin de reducir el impacto que generó la pandemia sobre la población bogotana.
- Se promovieron acciones de mejora de la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables, basadas en la corresponsabilidad y la cultura ciudadana.
- Se generaron espacios y niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control del transporte en la ciudad, a partir de los cuales se apuntó a responder los objetivos de un sistema competitivo y articulado.
- Se generó un modelo de gestión interna en la Secretaría Distrital de Movilidad, a partir del cual se promovieron los principios de la eficiencia, la eficacia, la integridad y la transparencia en el desarrollo de las acciones.

Gestión de tránsito:

- Como líder en las estrategias de gestión del tránsito y el transporte, los procesos de señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización de la ciudad, se ha logrado con la apuesta intermodal (metro, regiotram, buses) y mejor gestión del espacio público (estacionamiento en vía, ciclorutas, micromovilidad y mejores zonas peatonales) lograr una ciudad de referente mundial
- Los procesos realizados con los territorios y para esto en conjunto con los alcaldes locales nos hemos venido articulando para hacer una labor cada vez más eficiente y en conjunto llevar acciones pedagógicas y de control, que mejoran la movilidad de la ciudad
- Con los trabajos interinstitucionalmente con IDU, metro, Transmilenio, UMV acueducto y muchas otras entidades distritales y la estrategia para mejorar la movilidad en los 14 principales corredores de la ciudad, conseguir que la ciudad circule mejor y con seguridad vial en sus calles.

Motos:

- Desde el mes de Septiembre de 2020 se han adelantado mesas de trabajo con los líderes de los diferentes clubes de motos de Bogotá, mesa inicialmente encabezada por la Oficina de Seguridad Vial, pero que por requerir temas de competencia directa de la subdirección de control de tránsito y transporte pasó a ser liderada por esta, las mesas de trabajo se han realizado cada semana a petición de los gremios de motos y en ella se trabajan temas de interés para este actor vial como: acciones de seguridad vial, protocolo de inmovilización de vehículos, procedimientos en vía con policía, normatividad asociada al uso del casco y placa, ley 769 de 2002, procedimiento para la impugnación de comparendos entre otros.

Ciclorrutas:

- Desde el 16 de marzo de 2020 la Administración Distrital de la ciudad de Bogotá (Colombia), teniendo en cuenta la alerta amarilla de salud y ambiental y con intención de reducir el número de viajes en transporte público, activó 22 kilómetros de CICLOVÍA TEMPORAL, los cuales se pueden utilizar en combinación con los 550 kilómetros de “ciclорutas” ya existentes en la capital colombiana, como alternativa para que los residentes y visitantes puedan desplazarse de forma ágil, segura y sostenible a sus destinos y prevenir problemas de salud futuros.
- Evaluación y análisis técnicos con énfasis en temas de semaforización en el marco del proyecto de ciclo vías temporales (CVT) para definir la implementación de las acciones tomadas para mitigar el contagio del COVID-19 redistribuyendo el ancho de la sección vial de los corredores definidos consolidando un área exclusiva para la circulación de ciclistas, situación que afecta directamente la capacidad y el nivel de servicio ofrecidos por el corredor vial y por las intersecciones semaforizadas que formen parte integral del mismo.

Grupo Guía:

En el 2020 se atendieron un total de 25.028 servicios o actividades programadas por la Alcaldía Mayor y las diferentes áreas de la SDM. Esto se logró gracias al apoyo de hasta 200 guías. Se realizó la implementación y operación de las ciclорutas temporales, instalando un total de 2900 maletines lastrados y asignando servicios diarios para acompañar a los bici usuarios.

Durante el 2020 se implementó el nuevo esquema de Gerencia en Vía que consiste en la conformación de un grupo elite liderado por un gerente en vía que plantea acciones para mejorar las condiciones de movilidad de los 14 principales corredores de la ciudad y con el apoyo del GOGEV, policía de tránsito, drones, CGT se mejora la atención a los eventos en vía que interfiere con la operación del tránsito. Sobre los 14 corredores principales se ejecutaron en total 40 acciones tipo piloto en puntos cruciales de la movilidad de Bogotá destacándose las acciones de carriles escolares, La Calera, vía a Choachí, Calle 13, Carrera 68 x calle 18 sur (Milenta) donde se tuvieron mejoras del 15% en la velocidad promedio, entre otras.

Temas de Gestión Social:

- La consolidación de los Centros Locales de Movilidad que, a través de su labor, lograron atender durante el año hasta el mes de diciembre de 2020 un total de 14.567 personas correspondientes a un total de actividades desarrollados en las localidades de 2.612.
- Apoyo en la construcción del Centro de Orientación a víctimas de siniestros viales con enfoque de Género.
- Construcción de la concertación con las comunidades étnicas sobre el Artículo 66 PDD.
- Acompañamiento social a la pandemia, 18.000 mercados entregados a población vulnerable asociada al transporte, y entrega de 50.000 kits de bioseguridad.

4. 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. 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).

- Entrada en vigencia de la plataforma SECOP II, lo que conlleva 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 relacionados y coordinar mesas de trabajo conjuntas.

5. 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), y en menor medida en el ruido ambiental así como en los recursos de suelo y agua.

De acuerdo con 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 - EURO VI	GNV - EURO VI		GNV - EURO VI
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 - EURO VI	GNV - EURO VI		GNV - EURO VI
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 de 2018 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
SITP 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

A partir de los procesos de selección frente a la adjudicación y operación de la renovación de la flota troncal de Fase I y II, se determinó la entrada de 741 buses GNV – EURO VI y 700 buses a Diésel – EURO V + Filtro. La medida tomada generará la entrada a 1441 nuevos buses y

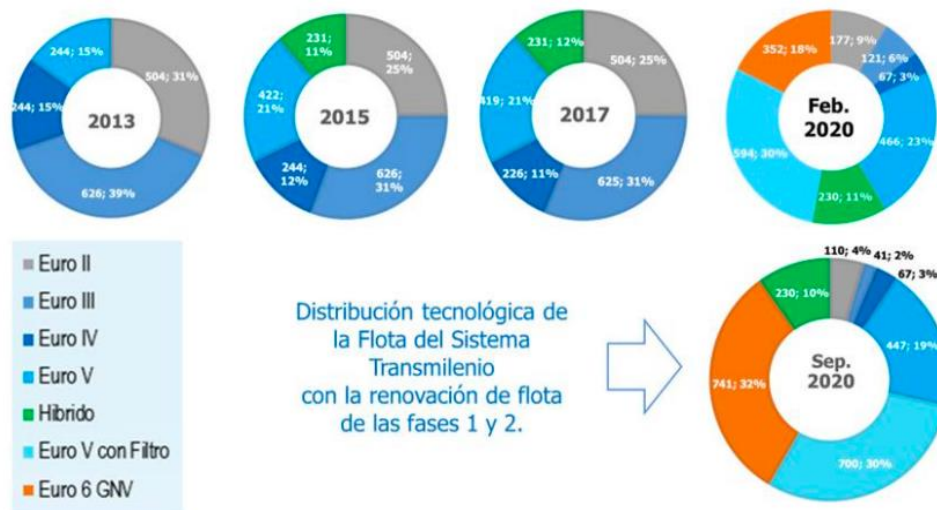


reemplazará 1162 buses; la mayoría con estándar nominal EURO II o EURO III. Esta medida incrementará en un 41% la capacidad del sistema y reducirá en un 95% las emisiones de material particulado respecto a la flota que se renueva.

Sumado a los esfuerzos del ascenso tecnológico, se han realizado estudios de impacto ambiental, en el cual se han realizado mediciones de gases y material contaminante como el Carbón Negro equivalente (eBC), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂) y material particulado (PM).

A septiembre del año 2020, la distribución tecnológica de la Flota del Sistema Transmilenio con la renovación de las Fases I y II, ha tenido cambios importantes. Para la fecha en mención, la flota tenía una distribución de: 741 buses (32%) EURO 6 GNV, 700 buses (30%) EURO V con Filtro, 447 (19%) EURO V, 230 buses (10%) híbridos, 110 buses EURO II (4%), 67 buses EURO IV (3%) y 41 buses EURO III (2%).

GRÁFICA 18. DISTRIBUCIÓN DE TECNOLOGÍAS DE TECNOLOGÍAS FLOTA DEL SISTEMA TRANSMILENIO 2013-2020.



Fuente: TMSA

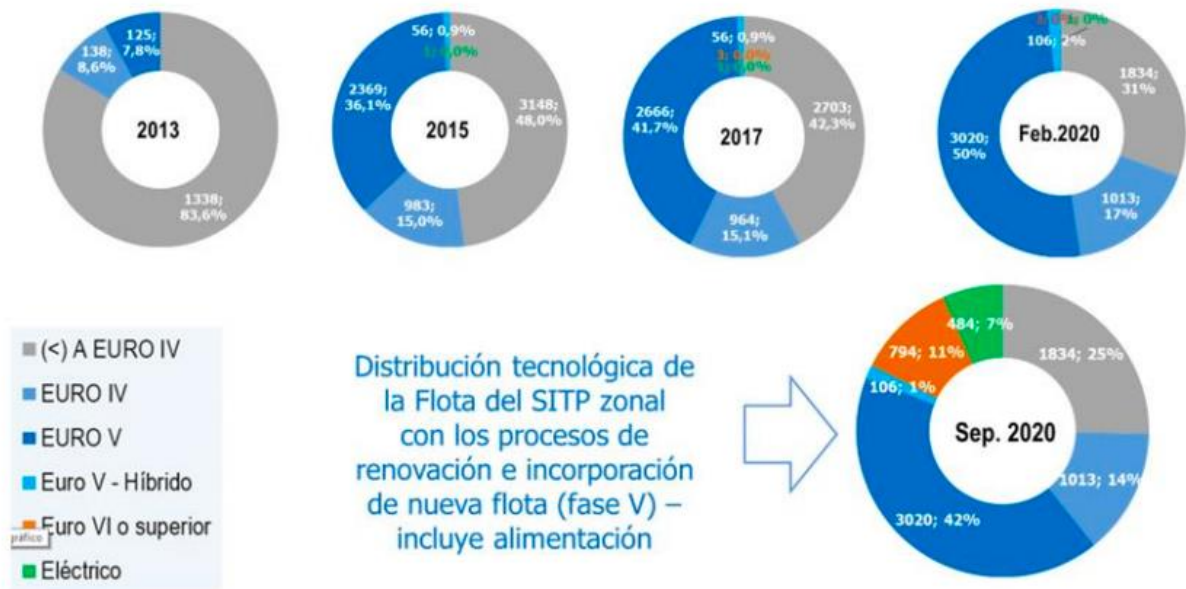
Por otra parte, se adelanta la renovación de la flota del SITP Zonal. De acuerdo con Transmilenio S.A., la renovación reemplazará 3.119 buses de tecnología EURO II por 3.048 buses de tecnologías EURO VI (Diésel o GNV) y eléctricos. Asimismo, se establece el mínimo nivel de emisión, el cual debe ser equivalente al estándar Euro VI.

Para septiembre del 2020, la composición de la flota del SITP Zonal se componía por: 3020 buses (42%) EURO V, 1834 buses (25%) (-) a EURO IV, 1013 buses (14%) EURO IV, 794 buses (11%) EURO VI o superior, 484 buses (7%) eléctricos y 106 buses (1%) EURO V – Híbrido.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GRÁFICA 19. DISTRIBUCIÓN DE TECNOLOGÍAS DE TECNOLOGÍAS FLOTA SITP 2013-2020.



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

Este estudio se encuentra en ejecución. El objetivo es medir la exposición y sus impactos en salud en microambientes, es decir diferentes modos como automóvil, transporte público y bicicleta, en unos corredores de Bogotá. Los corredores son el tramo sur de la cicloalameda mediomilenio, la calle 116, la NQS sur y la Avenida Ciudad de Cali entre las Américas y la Calle 13.

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.

El resultado fue la realización del estudio que tenía como objeto “Desarrollo de herramientas para la evaluación integrada de impactos en salud del transporte en América Latina – Aplicación de la herramienta TIGTHAT en Bogotá”. En el estudio realizado se presentan los resultados de la modelación de diez escenarios de movilidad, construidos para Bogotá. Siete de estos escenarios incentivan el uso de la bicicleta como medio de transporte y tres escenarios donde se incentiva el uso de modos convencionales. Como resultado del ejercicio de modelación, se muestra el número de muertes prematuras evitables por todas las causas de mortalidad y por enfermedades asociadas a la actividad física y la exposición a material particulado fino, PM2.5, los años de vida potencialmente perdidos (AVPP) que representan las muertes prematuras evitables y el número de fatalidades en incidentes de tráfico, para cada uno de los escenarios.

Como resultado se obtuvo que en los escenarios en los cuales se incrementa la proporción de viajes a pie y en bicicleta, estiman una reducción del número de muertes prematuras, con respecto al escenario de referencia derivado de los beneficios de incrementar la actividad física promedio de la población durante el transporte. Asimismo, desincentivar el uso de modos motorizados, particularmente el uso de los vehículos particulares, generaría un efecto positivo. Lo anterior se sustenta en el escenario modelado donde una ciudad que favorece el uso de los vehículos particulares tiene un impacto negativo en la actividad física promedio realizada por persona y conlleva a 230 muertes prematuras adicionales. A partir de los resultados alcanzados en la modelación del impacto del transporte local en la carga de enfermedad en la ciudad de Bogotá, se pueden evaluar políticas y realizar recomendaciones que potencialicen los beneficios en la salud de la población.

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.
- Se desarrolló la herramienta TIH THAT que es la adaptación de HEAT para Latinoamérica, esta herramienta permite que se estimen y comparen los diferentes impactos en salud pública por el cambio modal evidenciando que la actividad física realizada por los modos activos puede salvar vidas.

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. Se desarrolló socialización del proyecto para establecer franjas horarias no convencionales para el cargue y descargue de mercancías, en el marco del Decreto Distrital 126 de 2020 y dando continuidad a la estrategia “Bogotá 24 horas”. La

socialización del proyecto desarrolló más de 20 mesas de trabajo con más de 30 actores del sector público y privado.

Por otra parte, la Secretaría Distrital de Movilidad expidió el Decreto 840 de 2019, en el cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga. En el decreto en mención se limitan las zonas y horarios con restricción de movilidad, se establecen restricciones de movilidad (pico y placa) para vehículos de año modelo superior a 20 años, se establecen las condiciones para el cargue y descargue en vías arteriales y no arteriales, entre otras disposiciones. Las medidas establecidas por este Decreto generan impactos ambientales positivos, pues la limitación en vehículos de carga evita la emisión de gases contaminantes y gases de efecto invernadero. Se calcula que con la restricción de movilidad establecida para los vehículos de carga de año modelo superior a 20 años el día sábado, se dejan de emitir 856,57 toneladas de PM10 al año, lo cual equivale al 19,6% de reducción de emisiones frente al escenario base (Decreto 520 del 2013 y sin pico y placa ambiental).

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. Actualmente, se definieron los ejes estratégicos y las acciones específicas necesarias para el desarrollo del Plan de Logística Baja en Carbono. En esta actividad se involucran diferentes actores con el fin de promover acciones para que los gobiernos locales logren reducir las emisiones de GEI del sector de logística de carga urbana.

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.
- Colaboración con el BID para diagnosticar operaciones de e-commerce de última milla en Bogotá, con el fin de optimizar operaciones y reducir la emisión de gases contaminantes y gases de efecto invernadero producto de la operación de la flota.

d) Taxis eléctricos

El piloto de taxis eléctricos dispuesto por el Decreto Distrital 677 de 2011 continúa vigente con la operación de 43 vehículos, los cuales han recorrido más de trece (13) millones de kilómetros y han evitado la emisión de más de 3.300 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.

A partir del informe de *Evaluación de las medidas adoptadas en el Decreto 677 de 2011*, realizado por la Subsecretaría de Política de Movilidad (2019), se presentan los resultados, logros y barreras del programa piloto de taxis eléctricos. En cuanto al estado de los vehículos, más del 95% de los vehículos se encuentran en buenas condiciones. De acuerdo con el fabricante de los taxis BYD, el desgaste de los componentes es normal y acorde con los kilómetros recorridos por cada vehículo. En cuanto a la operación, los taxis eléctricos presentaron indicadores inferiores comparado con los taxis de combustión. Los kilómetros diarios recorridos y el número de carreras diarias promedio resultaron 39,8% y 55,5%, respectivamente inferiores a los datos obtenidos para los taxis convencionales. El informe determinó que, en cuanto a siniestralidad, tanto los taxis eléctricos como convencionales tienen un comportamiento similar. Sin embargo, el mayor logro del piloto son las emisiones evitadas. Se calcula que desde su año de operación inicial al año 2019, se ha evitado la emisión de 3.350 Ton de CO₂ y 40,2 kg de PM. En cuanto a la canasta de costos, los taxis convencionales tienen costos superiores (\$5.886.999) comparado a los taxis eléctricos (\$4.419.376). Sin embargo, para los taxis eléctricos el ingreso es 16,07% inferior comparado a un taxi convencional. A pesar de las limitaciones y barreras, el estudio afirma que implementar estrategias como la excepción del "pico y placa", la mejora en el monitoreo, el cambio de color de los vehículos y el incremento en la temporalidad del piloto, entre otros, generaría mejoras en los indicadores y permitiría un incremento en el modelo de taxis eléctricos.

e) Formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

Descripción: Formular la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones para ayudar a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, reducir las emisiones de gases contaminantes y material particulado 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.
- La SDM realizó el concurso de méritos abierto SDM-CMA-025-2019 que tenía por objeto "Formular la Política Pública de Movilidad Eléctrica y Demás Tecnologías de Cero Emisiones"



Directas de Material Particulado para Bogotá D.C". Esta consultoría se adjudicó a través del contrato 2019-1775 a la empresa J.A.H Ingeniería Industrial SAS, sin embargo dicho contrato, no inició su etapa de ejecución por presunción de falsedad pública de los documentos entregados y se encuentra denunciado en la fiscalía.

- La SDM inició el proceso de formulación e implementación de la política pública de acuerdo con los lineamientos establecidos por Secretaría de Planeación.
- Se aprobó la fase preparatoria de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones.
- Se avanzó en la fase de agenda pública. En este ejercicio se realizó una revisión bibliográfica de casos de aplicación en diferentes ciudades del mundo. De igual manera, se identificaron barreras, mejores prácticas internacionales y el marco jurídico sobre el tema. Esta fase también incluyó la participación de diferentes stakeholders relevantes, donde se socializó y la bases de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones.

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 2020, se han ejecutado operativos para el control de emisiones a las fuentes móviles y se reporta:

TABLA 13. CONTROLES EN VÍA EJECUTADOS 2016-2020⁷

CONTROLES EN VÍA	
AÑO	No. De Operativos
2016	1000
2017	1051
2018	1203
2020	11402

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 con tipo de operativo

⁷ No se cuenta con información de controles en vía ejecutados para el año 2019.



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

TABLA 14. RESULTADOS OPERATIVIDAD 2016-2020⁸

TIPO DE VEHÍCULO	COMPARENDOS INFRACCIÓN C-35			
	2016	2017	2018	2020
TOTAL	1467	3137	5530	26525

Fuente: Grupo Fuentes Móviles-SCAAV-SDA-SCTT

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.

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

a) Jornadas de gestión en vía

Durante la vigencia 2020, se lograron atender todos los requerimientos que en temas de gestión temporal de tránsito, eventos de emergencia, encuestas y aforos, campañas de seguridad vial, campañas del buen uso de la infraestructura, recuperación de espacio público, apoyo en servicio al ciudadano y apoyo en el proceso de implementación de semáforos inteligentes, en todos los puntos que se presentaron estos en la ciudad.

b) Comunicaciones externas

Para la SDM la comunicación cumple un papel preponderante para mantener la buena reputación de la entidad y contribuir con los comportamientos ciudadanos que favorezcan la movilidad y la seguridad vial. A través de su quehacer misional la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad se constituye como un sistema ordenado de suministro y alimentación de información veraz, clara, oportuna y transparente, que debe ser entregada a la ciudadanía respondiendo a las necesidades de información que la dinámica de la ciudad requiere del sector movilidad, y a su vez responsable de la definición e implementación de estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial. Durante el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2020, para cada uno de los frentes de trabajo, de acuerdo con las funciones asignadas a la dependencia:

TABLA 15. PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS

ACTIVIDAD REALIZADA	TOTAL AÑO
RUEDAS DE PRENSA	59
BOLETINES DE PRENSA	285
SOLICITUDES PRENSA, RADIO , TV, INTERNET	631

⁸ No se cuenta con la información de los comparendos tipo C-35 para el año 2019.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

CAMPAÑAS EXTERNAS	43
ACCIONES PEDAGÓGICAS EN VÍA	1.350

c) MODELO DE COMUNICACIÓN Y CULTURA PARA EL CAMBIO

En línea con el enfoque de Cultura para la Movilidad incluido en el Plan de Desarrollo Distrital, la OACCM desarrolló un modelo de comunicaciones y cultura para el cambio que reconoce que los comportamientos ciudadanos son multimotivados, es decir, obedecen a razones, intereses y emociones basados también en dinámicas informales. Por esta razón, las estrategias que implementamos reconocen los factores culturales y sociales que moldean las actitudes y comportamientos de los ciudadanos, y por ende implementa elementos que desde el edu-entretimiento hasta las ciencias del comportamiento nos permitan incidir en cambios de creencias, hábitos y comportamientos por parte de los ciudadanos. Estas acciones son aplicadas de manera transversal a las diferentes líneas de acción estratégica de la Secretaría de Movilidad frente a temas como la seguridad vial, el uso de modos sostenibles o la gestión del tránsito en la ciudad, así como los trámites y servicios disponibles para los ciudadanos:

Seguridad Vial

Con el propósito de dar cumplimiento al Plan de Desarrollo Distrital, se fortaleció la comunicación directa con las empresas de la Red Empresarial de Seguridad vial a través del boletín informativo, difundido cada semana con noticias e información relevante para las organizaciones en términos de seguridad vial, normatividad, cifras de siniestralidad, trámites y servicios y otra información de interés.

Por otra parte, se diseñaron e implementaron varias campañas de cara a los motociclistas, ciclistas, peatones como los más vulnerables en las vías sobre la importancia de cuidar la vida en las vías, acciones que han demostrado a través de sondeos en calle, la importancia de adoptar conductas seguras en las vías de la ciudad.

De igual manera, la Oficina de Comunicaciones y Cultura realizó varios eventos dirigidos a los medios de comunicación y a la ciudadanía en general, en coordinación con otras entidades del orden nacional y distrital como la Secretaría de Gobierno, la Policía de Tránsito, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Orquesta Filarmónica de Bogotá, para visibilizar la problemática de la siniestralidad vial en Bogotá y llevar a cabo pactos por el cuidado de la vida en las vías de la ciudad.

Asimismo, se formuló la estrategia de cultura ciudadana, pedagogía y comunicación con operadoras y operadores del SITP para la reducción de fatalidades con ciclistas y otros actores viales y se adelantaron numerosas jornadas de capacitación virtual a conductoras y conductores de taxi en diferentes temáticas concernientes al mejoramiento de la vida personal y familiar, salud física y mental y calidad en el servicio, como parte de la estrategia de comunicación y promoción del taxi 2020.

Promoción de modos sostenibles

Uno de los principales componentes de la movilidad, se asocia con la promoción de la sostenibilidad y por ello, se desarrolló una estrategia de divulgación y apoyo al uso de la bicicleta durante un año en el que se crearon nuevos corredores de ciclovías temporales como respuesta a la pandemia por Covid-19, gracias a la cual la ciudadanía tuvo acceso permanente a la información para su uso.

En cuanto a las acciones adelantadas, las siguientes se caracterizaron por su impacto:

- a. Implementación de la estrategia de divulgación para la XIII Semana de la Bici y del fotomural en honor a la bici en Bogotá con la participación de más de 500 ciudadanos. La estrategia permitió articular nueve entidades participantes para dar a conocer a la ciudadanía las acciones que lleva a cabo la administración distrital en términos del uso de la bicicleta.
- b. Desarrollo de diferentes acciones y estrategias en relación al nuevo programa del Distrito 'Barrios Vitales' que busca cambiar las dinámicas de movilidad en los barrios de la ciudad.

Servicio al ciudadano y novedades en las vías

Según las dinámicas de la nueva realidad, se utilizaron de manera efectiva las diferentes plataformas virtuales con las que cuenta la entidad para brindar a los ciudadanos información útil en movilidad en conjunto con la Secretaría de la Mujer, se hicieron alianzas muy importantes para realizar capacitaciones sobre mujer-movilidad con perspectiva de género.

Desde el Centro de Gestión del Tránsito (CGT) de la SDM y bajo la coordinación de la OACCM se mantuvo informado a los periodistas que cubren la entidad como fuente y a la ciudadanía en general sobre los estados de movilidad, planes de manejo de tránsito, novedades viales, así como cifras de siniestralidad en la ciudad. Se utilizaron piezas, gráficas para mostrar señalización, zonas escolares, cebras y senderos peatonales, y señales de tránsito implementadas y demarcadas en Bogotá.

Dentro de las propuestas implementadas, se encuentran:

- Divulgación de la realización de jornadas diarias y gratuitas de higienización a taxis de Bogotá por parte de la SDM y entrega de kits de bioseguridad a conductoras y conductores de taxi.
- Promoción entre los grupos de interés sobre la segunda apertura de postulaciones de propietarios y propietarias de vehículos del SITP Provisional para adquisición por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio a través de piezas informativas de atención al ciudadano.
- En cuanto a Regulación y Control del Tránsito y Transporte se realizaron durante el año Paradas de Movilidad en coordinación con la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, la Policía de Tránsito, el Grupo Operativo de Gestión en Vía, el Grupo de Pedagogía y el Grupo de Transporte Público Individual (Taxi) como parte de la estrategia de comunicación y promoción del taxi 2020.



- Para Gestión de Cobro se diseñó, e implementó la estrategia de comunicaciones de recuperación de cartera, con base en la Ley 2027 con descuentos para los ciudadanos que tenían multas de tránsito.
- Con respecto a Bicicarga se le dio una identidad al piloto de ciclogística propuesto por el área y se estableció la imagen de Bicicarga, con su respectivo lanzamiento a medios de comunicación.

REDES SOCIALES

Las redes sociales de la Secretaría Distrital de Movilidad están alineadas estructuralmente con la visión y misión general de la entidad, las cuales deben reflejarse en todos los canales de comunicación. Las redes sociales son uno de los medios de mayor impacto en la divulgación destinada a la ciudadanía. La emisión de mensajes, campañas y eventos en las redes se plasman en las siguientes cifras:

TABLA 16. REDES SOCIALES

RED SOCIAL	MÉTRICAS
<u>@SectorMovilidad</u> Twitter: https://twitter.com/SectorMovilidad	Número de tweets en total: 121.199 Número de tweets compartidos: 6.044 Número de seguidores: 1.451.618 Número de seguidores ganados: 21.576 Impresiones: 106.597.951
<u>@BogotaTransito</u> https://twitter.com/BogotaTransito	Número de tweets en total: 170.171 Número de tweets compartidos: 59.828 Número de seguidores: 176.653 Seguidores ganados en este semestre: 25,765 Impresiones 189.951.070
Secretaría de Movilidad https://www.facebook.com/secretariamovilidadbogota	Número de seguidores: 76.636 Número de seguidores ganados en 2020: 22.330 Publicaciones: 906 Alcance en el 2020: 21.636.266
<u>SectorMovilidad</u> https://www.instagram.com/sectormovilidad/	Publicaciones: 137 Alcance: 185.214 Seguidores totales: 14.172 Seguidores ganados : 5.430

7. Divulgación de los planes maestros a la sociedad.

Desde la óptima de la divulgación del Plan Maestro de Movilidad a la ciudad, se han identificado, a partir de los escenarios de participación generados por la Oficina de Gestión Social, una serie de demandas ciudadanas en relación a las formas en que se desenvuelve la gestión institucional, entre las cuales se destacan las siguientes:

➤ **Participación incidente en modos de transporte no motorizado:**

Acciones que den respuesta a dificultades y retos como: siniestralidad de ciclistas y peatones, seguridad personal frente a la violencia física y afectación a bienes, condiciones de acceso para

grupos poblacionales y sectoriales diferenciales, además de las dinámicas particulares en contextos rurales de la capital.

Proyectar acciones que permitan a cierta escala del proyecto la toma de decisiones y respuestas conjuntas entre la entidad y la comunidad frente a la intervención, mejora o habilitación de ciclo infraestructura y espacio peatonal bajo perspectivas diferenciales universales.

Inclusión de nuevos medios de transporte no motorizados, dentro de la promoción institucional referida a la movilidad sostenible.

➤ **Participación incidente en el control del tránsito, transporte y señalización:**

Empoderar a la ciudadanía y las comunidades para el control social del uso adecuado del espacio público, identificar y facilitar mediante ejercicios de veeduría social e instancias de participación local, las necesidades de mecanismos de control del tránsito y señalización que redunden en seguridad vial y calidad de vida con enfoque diferencial (niños/as, personas mayores, personas con discapacidad, entre otros)

➤ **Participación incidente en la planeación y operación del transporte Público individual y colectivo:**

Inclusión de la ciudadanía en alternativas para los procesos de financiación del SITP; fomento a escenarios de cultura ciudadana y buenas prácticas dentro del sistema integrado. Mecanismos de prevención y atención a violencias, especialmente las referidas a género.

Generación y concertación de tarifas diferenciales, considerando enfoques diferenciales y de género.

➤ **Participación incidente en las fases de proyectos de infraestructura para la movilidad:**

Capacitación de la ciudadanía frente a los criterios técnicos para la generación, mejoramiento, mantenimiento o adecuación de la infraestructura pública en la movilidad. Conocimiento de los proyectos en relación a su agendamiento, cronogramas, efectos, impactos considerados institucionalmente.

Promoción de situaciones en las que la ciudadanía pueda tener ejercicios de participación, en la toma de decisiones, en los diseños y ejecuciones de los proyectos de infraestructura.

➤ **Participación incidente en las estrategias orientadas a la cultura ciudadana, la convivencia y el comportamiento de los actores viales.**

Promoción de pactos ciudadanos, frente al respeto al peatón (especialmente orientado a programas que involucren a niños y niñas), frente a dinámicas de priorización del transporte público (carriles preferenciales), y acciones de carga y descarga.

➤ **Participación incidente en estrategias de mitigación de impactos socio-económicos**

Inclusión de grupos poblacionales vulnerables socioeconómicamente, frente a la implementación de proyectos diseñados por la SDM, en procura de la salvaguarda de sus derechos económicos y laborales.

➤ **Participación incidente en la formulación, implementación y seguimiento a la Política Pública de movilidad.**

Inclusión de los enfoques diferenciales, de género, poblacionales y territoriales en la estructuración de la política pública de movilidad y en los instrumentos de planeación que competen a la entidad.

➤ **Transporte informal**

Inclusión de los actores de la movilidad informal en los escenarios de toma de decisión frente a los procesos de regulación de los mismos.

Estos esquemas de organización, definen las apuestas para darle alcance a la divulgación del Plan Maestro, para que la misma transite a escenarios de participación que fomenten y faciliten la inclusión de las necesidades y expectativas ciudadanas en el marco de implementación del Plan Maestro de Movilidad.

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

Para los equipamientos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, que no están sujetos a instrumentos de planeación, se aprobaron 3 estudios de tránsito de los Patios Zonales Eléctricos donde se verificó la inclusión de los análisis de condiciones de seguridad vial y movilidad en el área adyacente para la situación con proyecto, garantizando técnicamente que el tránsito esperado será atendido al interior del predio, sin generar colas importantes sobre las vías públicas.

En este sentido los predios habilitados para la operación de Patios Zonales Eléctricos son los siguientes:

- Calle 171 No.93 – 95 (Suba)
- Av. Carrera 116 No.19A-49 y Calle 19 A Bis No.116-30 (Fontibón)
- Carrera 100 No.24C-49 (Fontibón)

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



TABLA 17. 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 01 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 la 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	Implementar 4 planes institucionales de participación ciudadana - PIP	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	Demarcar 21500 zonas con dispositivos de control de velocidad	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar mantenimiento a 300000 señales verticales de pedestal	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Realizar mantenimiento a 700 señales elevadas	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Mantener en operación el 99 por ciento del sistema semafórico	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Semaforizar 132 intersecciones nuevas	1032 Gestión y control de tránsito y Transporte
Logística de Movilidad	Complementar 155 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



Meta Plan Maestro	Plan de Desarrollo BMPT	
	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
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	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
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 la verificación de 28.569 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



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



Meta Plan Maestro	Plan de Desarrollo BMPT	
	Meta Plan Operativo Anual (plan de Acción)	Nombre de Proyecto de Inversión
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	Fortalecer El 100 % De La Gestión Administrativa, Operativa Y De Seguimiento A Las Funciones De La SGJ	7544 - Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad
Componente Institucional	Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Representación Judicial	7544 - Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad
Componente Institucional	Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Normatividad Y Conceptos	7544 - Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad
Componente Institucional	Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Contratación	7544 - Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad
Componente Institucional	Soportar El 100 % De Las Acciones Propias De La Dirección De Gestión De Cobro	7544 - Fortalecimiento de la gestión jurídica de la Secretaría Distrital de Movilidad
Componente Institucional	Soportar El 100 Por Ciento De La Gestión Administrativa Y Operativa De La Dirección De Investigaciones Administrativas Al Tránsito Y Transporte Y Sus Subdirecciones	7545 - Fortalecimiento a la gestión de investigaciones administrativas de tránsito y transporte

Fuente: Oficina Asesora de Planeación – Secretaría Distrital de Movilidad 2020

10. Base de datos grupo técnico del Plan Maestro

Tabla 18. Grupo técnico Plan Maestro.

Nombre	Profesión	Cargo	Teléfono	Email
Julieth Rojas Betancour	Administradora de Empresas –Magister en Ingeniería Industrial	Jefe Oficina Asesora de Planeación Institucional	3649400 Ext. 4401	jrojas@movilidadbogota.gov.co
Juan Esteban Martínez Ruiz	Ingeniero Civil, Especialista en Vías y Transporte, Especialista en Economía y Especialista en Gestión y Procesos Urbanos. Magister en Ingeniería Civil	Subsecretario de Política de Movilidad	3649400 Ext. 8101	jemartinez@movilidadbogota.gov.co
Ana Milena Gómez Guzmán	Ingeniera Civil y ambiental. Maestría en ingeniería civil con énfasis en transporte	Directora de Planeación de la Movilidad	3649400 Ext. 8201	agomez@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.