

RESPUESTA A LAS PREGUNTAS DEL ENCUENTRO DE OBSERVATORIOS CIUDADANOS, VEEDURÍAS CIUDADANAS 2020

SECTOR MOVILIDAD

Rosalba Barajas – Comité Verificador de Discapacidad:

1. Cuál es el impacto como sector para el colectivo de discapacidad, y cuáles son las metas e índices poblacionales, en la inclusión de la población con discapacidad o su cuidador familiar, teniendo en cuenta las recomendaciones específicas dadas Desde la Dirección de Equidad y Políticas Poblacionales de la Secretaría Distrital de Planeación, en conjunto con la Secretaría de la Mujer, en la incorporación de la población con discapacidad o su cuidador familiar, en sus programas o proyectos, que den cuenta de la garantía de sus derechos a través de estos? Mencione cuantos programas o proyectos y el índice desagregando incorporan al colectivo de discapacidad y al colectivo de cuidador de persona con discapacidad, de acuerdo al sector que maneja. **OGS/DPM – SDM**

El Sector Movilidad se ha comprometido en el trabajo articulado para disminuir las barreras presentes en el entorno y que dificultan o limitan la participación efectiva de la población con discapacidad y su inclusión social. Por lo que ha definido dos beneficios otorgados a la población en miras a garantizar su derecho a la movilidad, a saber:

- **Inscripción de vehículos exceptuados de la restricción de circulación (pico y placa):** Beneficio que se otorga a los vehículos utilizados para el transporte de personas con discapacidad. Automotores que transporten o sean conducidos por personas cuya condición motora, sensorial o mental limite o restrinja de manera permanente su movilidad.
- **Beneficio de subsidio tarjeta tu llave:** El cual desde su inicio de operación ha logrado beneficiar a cerca de 118.080 personas con discapacidad desde el año 2012.

Por otro lado, en términos de accesibilidad al transporte público y en la ciudad se ha logrado avances en indicador de flota accesible (Flota troncal 100% accesible, flota alimentadora 87.2% de accesibilidad, flota zonal el 18.2% de accesibilidad y cable aéreo 100%) Corte junio 2020, se ha intervenido cerca de 189 paraderos con condiciones de accesibilidad en el sistema de transporte zonal, y se espera en los próximos llegar a intervenir 3.404 paraderos más. De igual forma se han hecho instalaciones de 4.881 módulos Braille en señales verticales del componente zonal del SITP y se han remplazado y actualizado 639 módulos.

En términos de seguridad vial para los peatones con discapacidad se han instalado semáforos sonoros en las intersecciones de la ciudad (siendo el 12% de las intersecciones semaforizadas de la ciudad) y se han desarrollado en los últimos años investigaciones y procesos de sensibilización y capacitaciones dirigidas a agentes del SITP (operadores de flota, personal en campo y plataforma, equipo Tu Llave, Policía de Tránsito, Secretaría de Movilidad) para el mejoramiento de la prestación del servicio para las personas con discapacidad.

2. ¿Cuáles son los programas que transversaliza los derechos de la persona con discapacidad en los 5 propósitos, en aras de ser garantes de sus derechos? ¿E igualmente para su Cuidador familiar? **OGS – SDM**

La Secretaría de Movilidad transversaliza los derechos de las personas con discapacidad a través de los propósitos 4 y 5 del plan de desarrollo distrital de la siguiente manera:

Propósito 4: Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible. Cuyo **logro de ciudad** es mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional. Bajo el **programa general** de movilidad segura, sostenible y accesible

Propósito 5: Construir Bogotá región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente. Con el **logro de ciudad** de posicionar al Gobierno Abierto de Bogotá-GABO como una nueva forma de gobernanza que reduce el riesgo de corrupción e incrementa el control ciudadano del gobierno y bajo el **programa general** de gobierno abierto.

3. En todos los proyectos y acuerdos ¿han tenido en cuenta la ley de ACCESIBILIDAD para personas con discapacidad? ¿Han establecido protocolos? OGS/DPM – SDM
María Helena Becerra – Veeduría Ciudadana APP Santa Clara:

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un “Plan de Movilidad Accesible” respaldado por el Decreto 324 de 2014, “Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, modificado por el Decreto Distrital 776 de 2019 “Por el cual se modifica el artículo 5 del Decreto Distrital 324 de 2014 y se dictan otras disposiciones”, el cual desarrolla acciones en 5 ejes principales que son:

1. Permeabilidad del espacio público.
2. Infraestructura de paraderos.
3. Gestión del Transporte.
4. Tecnología de la información
5. Medidas Sociales para la Accesibilidad Integral.

A este Plan se le hace seguimiento según la Resolución 246 de 2015, “Por la cual se adoptan las medidas administrativas para el cumplimiento de la sentencia proferida por la Sala Cuarta de Revisión de la Corte constitucional, en la acción de tutela T-192 de 2014”.

La Secretaría Distrital de Movilidad en todos los proyectos y acuerdos tiene en cuenta la ley de accesibilidad para personas con discapacidad y se establecen protocolos basándose en la siguiente normatividad:

Ley 1618 de 2013. Artículo 14. Acceso y accesibilidad. “ Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas: 1. Corresponde a las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de los servicios públicos, de cualquier naturaleza, tipo y nivel, desarrollar sus funciones, competencias, objetos sociales, y en general, todas las actividades, siguiendo los postulados del diseño universal, de manera que no se excluya o limite el acceso en condiciones de igualdad, en todo o en parte, a ninguna persona en razón de su discapacidad. Para ello, dichas entidades deberán diseñar, implementar y

financiar todos los ajustes razonables que sean necesarios para cumplir con los fines del artículo 9° de la Ley 1346 de 2009. 4. Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente. 5. Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público debiendo cumplir con los plazos señalados.”

Adicional a lo anterior, la Subdirección de Semaforización tiene en cuenta para las intersecciones semaforizadas entre otras la siguiente normatividad:

Norma	Año	Fundamento
<u>Ley 1346</u>	2009	Se aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Art. 9. Medidas a tener en cuenta para la eliminación de obstáculos y barreras de acceso.
NTC 4774	2000	Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, cruces peatonales a nivel señal y sonora para semáforos peatonales.
NTC 4902	2000	Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, cruces peatonales a nivel señal y sonora para semáforos peatonales.
Decreto 1504	1998	Art. 6 Obligatoriedad de cumplir normas de accesibilidad en los diseños y en la construcción de los elementos constitutivos del espacio público.
NTC 4143	1998	Accesibilidad de las personas al medio físico. Rampas fijas.
NTC 4279	1998	Accesibilidad de las personas al medio físico, espacios urbanos y rurales, vías de circulación peatonales planos.
NTC 4139	1997	Accesibilidad al medio físico símbolo gráfico, características generales.
Resolución 14861	1985	Incluye dimensiones técnicas para la construcción de los elementos constitutivos del espacio público
Decreto 308	2018	Cartilla de Andenes
Manual de Señalización	2015	Capítulo 7: Semáforos

Por lo anterior y teniendo en cuenta la importancia de la accesibilidad para personas con discapacidad y peatones, en el Contrato Atípico 2017-1913 cuyo objeto es “Realizar el Suministro, Instalación, Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la Ciudad de Bogotá D.C”., se viene realizando el proceso de modernización semafórica en la Ciudad, entre sus alcances se encuentra:

1. La implementación de 54 nuevas intersecciones semaforizadas que entran a ser parte del Sistema de Semáforos Inteligentes de las cuales a la fecha se han puesto en servicio con las condiciones de accesibilidad 28 intersecciones, en las localidades de Antonio Nariño, Barrios Unidos, Bosa, Ciudad Bolívar, Engativá, Fontibón, Kennedy, Puente Aranda, San Cristóbal, Suba, Teusaquillo y Usaquén; en construcción se encuentran 11 intersecciones y 14 en diseño.

2. Adicional se tiene 240 Nuevas Adecuaciones para complementar Intersecciones actuales con pasos peatonales, sonoros y/o biciusuarios. De las cuales a la fecha se han complementado y puesto en funcionamiento 70 intersecciones, con 216 semáforos sonoros con botón de demanda y 266 contadores con regresivo. En construcción se encuentran 59

intersecciones con complemento y las restantes se encuentran en elaboración de PMT y en etapa de diseño.

De esta manera se está llegando a todas las localidades de Bogotá garantizando la accesibilidad en las intersecciones semaforizadas de la ciudad cumpliendo el **Acuerdo 413 de 2009 Concejo** de Bogotá D.C. que ordena la adecuación progresiva de los semáforos, con aditamentos sonoros que guíen a la población en condición de discapacidad y adultos mayores, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.



Foto 1: Intersecciones nuevas con vados



Foto 2: Intersecciones nuevas con sonoros



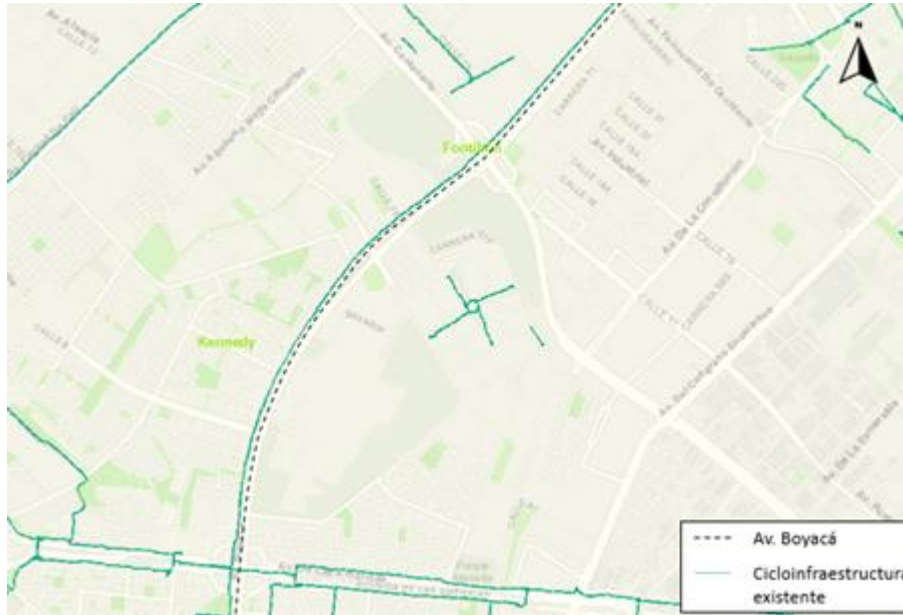
Foto 3: instalación de semáforos, sonoros y botones en intersecciones nuevas



Foto 4: Adecuación de espacio público

4. **Ciclorruta avenida Boyacá de la calle 13 hacia el sur tenemos el tránsito de bicicletas, motos, bici taxis, los peatones ya no tienen espacio para desplazarse por la gran afluencia de estos además de las ventas ambulantes, puestos para arreglos de bicicletas y motos. sería bueno también se habilitará la parte oriental para descongestionar y dar paso a los peatones. DGTCTT – SBP-SDM**

La ciclo-infraestructura de la Av. Boyacá en el tramo al que hace referencia el peticionario corresponde a una ciclorruta bidireccional sobre el andén occidental y busca brindar una movilidad segura, directa y cómoda a los ciclistas sobre uno de los principales corredores de la ciudad.



Así entonces, respecto a su solicitud “*sería bueno también se habilitará la parte oriental para descongestionar y dar paso a los peatones*”, se informa que actualmente no se adelantan estudios para la implementación de nuevas ciclorrutas sobre la calzada o el andén oriental. Asimismo, la realización de dichos estudios estaría sujeta a la disponibilidad presupuestal y los cronogramas de diversas entidades del distrito especialmente por la gran envergadura de consideraciones y factores que representa la Av. Boyacá para la movilidad de la ciudad.

Adicionalmente, como lo estipula el Código Nacional del Tránsito, en el “**ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. (...) PARÁGRAFO 1o.** *Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones. PARÁGRAFO 2o.* *Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclo vías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.*” y en el “**ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR.** *Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.*”. En este orden de ideas, es necesario adelantar controles de la circulación y parqueo de motocicletas sobre los andenes y ciclorruta del corredor al que hace referencia el petionario.

Por otra parte, en relación con la ocupación indebida del espacio público por parte de vendedores ambulantes, se da traslado de la petición al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) por medio el oficio SDM-SBP-137469-2020 para que desde su competencia den respuesta al requerimiento.

Con el fin de atender la solicitud relacionada con la regulación de tránsito, siendo conductas que generan congestión, obstrucción a la movilidad e inseguridad en el sector de la **Avenida Boyacá con CL 13**; se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra alineada con las disposiciones de orden nacional y distrital entorno a la reglamentación de aislamiento preventivo en el territorio nacional determinada por la emergencia sanitaria a causa del Covid-19.

De acuerdo con lo anterior y en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito, se informa que la solicitud será vinculada a las actividades de control operativas mediante **OP-98381-20** y su ejecución estará sujeta a la disponibilidad de recursos humanos y técnicos en el marco de la normalización de las condiciones de movilidad que dieron origen a la petición, buscando con ello romper patrones negativos de conducta y desacato a las normas de tránsito.

El resultado de los operativos realizados por la Policía Metropolitana de Tránsito será publicado en la página web de esta Entidad entrando a www.movilidadbogota.gov.co por trámites y servicios, luego en el aplicativo de “consulta de resultado de operativos de tránsito” ingresa el número de OP relacionado en el presente oficio cuyo enlace es: [http://www.movilidadbogota.gov.co/web/SIMUR/SIMUR_SIPO/..](http://www.movilidadbogota.gov.co/web/SIMUR/SIMUR_SIPO/)

Ahora bien, la problemática generada en el espacio público por causa de las actividades económicas desarrolladas en predios aledaños a la vía, deben ser controladas por la Alcaldía Local, la cual es la encargada de adoptar las medidas de restitución y conservación del espacio público en el marco del Decreto 1421 de 1993 “por el cual se dictan el régimen especial para el Distrito Capital Santafé de Bogotá” el cual define en su Artículo 86 las atribuciones de los alcaldes locales, entre otras, la de “Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo, reforma urbana,...” y “Dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público...”.

Esta Secretaría es una Entidad de carácter técnico que presta asesoría en los temas de su competencia y carece de funciones policivas que le permitan adelantar diligencias de recuperación de espacio público, pues esta función ésta radicada ante las Alcaldías Locales en cumplimiento del artículo 86 del Decreto 1421 de 1993, que establece que las atribuciones de los alcaldes locales son entre otras:

- Velar por la tranquilidad y seguridad ciudadanas. Conforme a las disposiciones vigentes, contribuir a la conservación del orden público en su localidad y con la ayuda de las autoridades nacionales y distritales, restablecerlo cuando fuere turbado.
- Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo y reforma urbana. De acuerdo con esas mismas normas expedir o negar los permisos de funcionamiento que soliciten los particulares. Sus decisiones en esta materia serán apelables ante el jefe del departamento distrital de planeación, o quien haga sus veces.
- Ejercer las demás funciones que les asignen la Constitución, la ley, los acuerdos distritales y los decretos del alcalde mayor. Son las encargadas de iniciar acciones que conduzcan a identificar alternativas para solucionar los posibles conflictos generados por el inadecuado uso del suelo asociado al funcionamiento de talleres, locales, supermercados, entidades de salud y otros incluyendo sus actuaciones en espacio público, restaurantes, parqueaderos ilegales, entre otros, el cual también indica las atribuciones de los Alcaldes Locales.

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Janeth Delgado – Observatorio Ciudadano de Barrios Unidos:

1. Queremos que nos comuniquen sobre el proyecto del Tren de Cercanías ya que este proyecto atraviesa toda nuestra localidad. DPM/ SDM

El 12 de junio de 2019 se firmó el Convenio Interadministrativo No. 048 suscrito entre FINDETER, el Departamento de Cundinamarca, y la Empresa Férrea Regional con el objeto de “Aunar esfuerzos para elaborar los estudios de factibilidad del tren entre Bogotá D.C. y Zipaquirá”.

En el marco de dicho convenio, el pasado 29 de Abril de 2020 la Gobernación de Cundinamarca firmó el contrato con la Unión Temporal Egis- Deloitte-Duran & Osorio para consultoría y con el Consorcio Arco Bogotá Zipa (Coral Delgado & Asociados S.A.S y Ardanuy Sucursal Colombia) para la interventoría, con el objeto de realizar “los estudios y diseños a nivel de factibilidad para la estructuración técnica, legal, financiera y de equidad de género e inclusión social de un tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá.”

Estos estudios de factibilidad tendrán una duración de 15 meses y comenzaron en el momento de la firma del acta de inicio del contrato el pasado 14 de mayo de 2020. Las fases del estudio y los plazos (contados a partir de la fecha de firma del acta de inicio) son los siguientes:

- *FASE I: PLAN DE TRABAJO, METODOLOGÍA Y CRONOGRAMA (1 mes)*
Plan de trabajo y la metodología para adelantar las actividades y fases que comprende el proyecto, al igual que propuesta de cronograma
- *FASE II: DIAGNÓSTICO Y LÍNEA BASE DEL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ-ZIPAQUIRÁ (4 meses)*
Línea base y el diagnóstico del proyecto, con el propósito de construir una base robusta en términos técnicos, financieros, legales, ambientales, prediales y sociales que sirvan para la estructuración del proyecto.
- *FASE III: ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL (11 meses)*
Estructuración del proyecto teniendo en cuenta los aspectos técnicos, legal, financiero, ambiental, predial, equidad de género y responsabilidad social necesarios para el funcionamiento del tren Bogotá – Zipaquirá
- *FASE IV: ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL Y ARTES FINALES (14 meses)*
Estructuración integral ajustando los aspectos necesarios que permitan lograr la viabilidad del proyecto a nivel de factibilidad. Análisis de riesgos, plan de implementación de la solución propuesta, presupuesto (obra, interventoría, operación, mantenimiento, costo por fase, entre otros), seguimiento y programación, y documentos contractuales necesarios para el proceso de selección que permita la contratación de los estudios, diseños de detalle y construcción del proyecto.

El Distrito está trabajando junto con la Gobernación de Cundinamarca, FINDETER y la Empresa Férrea Regional con el fin de realizar una adenda al Convenio Interadministrativo No. 048 de 2019, por medio de la cual Bogotá pueda entrar formalmente a hacer parte de dicho convenio, de tal forma que se garantice que los estudios consideren el componente de integración del proyecto con el sistema de transporte de la ciudad.

Adriana Quintero – Observatorio Ciudadano de Suba:

1. En el sector de Suba oriental vemos que utilizan las calles como parqueaderos públicos, y no solamente los ciudadanos que tienen su vehículo sino también los centros de servicio automotriz, ellos trabajan en la calle arreglando los vehículos y se creen los dueños de la calle y no se les puede decir nada y cuando van a barrer los señores del barrido no pueden pasar. **DGTCTT – SDM**

Según el Código Nacional de Tránsito, siendo conductas que generan congestión, obstrucción a la movilidad e inseguridad, en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito se han venido trabajando en estos temas en lo corrido del año 2020, obteniendo los siguientes resultados para la localidad de Suba

Tabla 1. Inmovilizaciones Suba 2020

Inmovilizaciones 2020 localidad de Suba	
Código de infracción	Numero de comparendo
C02 -Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	1.049
C14 -Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente	667
C35-No realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes	378
H02-No portar la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado	250
C24-Conducir motocicleta incumpliendo las normas	241
D02-Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley	220
Otras infracciones	629
Total general	3.434

Fuente- base de datos qlick- sdm-corte 30 agosto 2020

Tabla 2. Comparendos Suba 2020

Comparendos 2020 localidad de Suba	
Código de infracción	Numero de comparendo
C02 -Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	8.338
C14 -Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente	2.626
H03 -El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.	1.441
A05 -No respetar las señales de tránsito.	627

A04- Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.	22
Otras infracciones	12.821
Total general	25.875

Fuente- base de datos qlick- sdm-corte 30 agosto 2020

Ahora bien, la problemática generada en el espacio público por causa de las actividades económicas desarrolladas en predios aledaños a la vía, deben ser controladas por la Alcaldía Local, la cual es la encargada de adoptar las medidas de restitución y conservación del espacio público en el marco del Decreto 1421 de 1993 “por el cual se dictan el régimen especial para el Distrito Capital Santafé de Bogotá” el cual define en su Artículo 86 las atribuciones de los alcaldes locales, entre otras, la de “Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo, reforma urbana,...” y “Dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público...”.

Esta Secretaría es una Entidad de carácter técnico que presta asesoría en los temas de su competencia y carece de funciones policivas que le permitan adelantar diligencias de recuperación de espacio público, pues esta función ésta radicada ante las Alcaldías Locales en cumplimiento del artículo 86 del Decreto 1421 de 1993, que establece que las atribuciones de los alcaldes locales son entre otras:

- Velar por la tranquilidad y seguridad ciudadanas. Conforme a las disposiciones vigentes, contribuir a la conservación del orden público en su localidad y con la ayuda de las autoridades nacionales y distritales, restablecerlo cuando fuere turbado.
- Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo y reforma urbana. De acuerdo con esas mismas normas expedir o negar los permisos de funcionamiento que soliciten los particulares. Sus decisiones en esta materia serán apelables ante el jefe del departamento distrital de planeación, o quien haga sus veces.
- Ejercer las demás funciones que les asignen la Constitución, la ley, los acuerdos distritales y los decretos del alcalde mayor. Son las encargadas de iniciar acciones que conduzcan a identificar alternativas para solucionar los posibles conflictos generados por el inadecuado uso del suelo asociado al funcionamiento de talleres, locales, supermercados, entidades de salud y otros incluyendo sus actuaciones en espacio público, restaurantes, parqueaderos ilegales, entre otros, el cual también indica las atribuciones de los Alcaldes Locales.

Adicionalmente y con el fin de atender de manera integral la solicitud, relacionada con el **estacionamiento permanente y posible abandono de vehículos** en lugares prohibidos (segmento con restricción - zona verde – andén). Es indispensable que la ciudadanía especifique el lugar exacto de la problemática, para así programar operativos de control.

2. **Revisión de las vías en el barrio Rincón Cra 102 a entre 129 y 131 hacia laguitos por el Colegios Álvaro Gómez Hurtado en el Barrio Ciudad Jardín Norte la Cra 59 desde la calle 129 y la 134. La calle 132 desde la Boyacá y la 58b. UMV/IDU**

UMV:

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento vial - UAERMV se permite dar respuesta en los siguientes términos:

Una vez revisado el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) y la Base de Datos de la Entidad; las vías de su interés (Cra 102 a entre 129 y 131), (Cra 59 desde la calle 129 y la 134), (calle 132 desde la Boyacá y la 58b), no se encuentra incluida en ninguno de los programas que adelanta la Entidad, como se muestra en los siguientes reportes:

No	UPZ	BARRIO	CIV	EJE_VIAL	DESDE	HASTA	ESTADO
1	EL RINCON	LECH WALES	11007326	KR 102A	CL 129	CL 129B	NO PRIORIZADO
2	EL RINCON	LAGO DE SUBA	11007265	KR 102A	CL 129B	CL 129C	NO PRIORIZADO
3	EL RINCON	LAGO DE SUBA	11007195	KR 102A	CL 129C	CL 129D	NO PRIORIZADO
4	EL RINCON	LAGO DE SUBA	11007038	KR 102A	CL 129D	CL 130	NO PRIORIZADO
5	EL RINCON	LAGO DE SUBA	11006975	KR 102A	CL 130	CL 130A	NO PRIORIZADO
6	EL RINCON	AURES	11006869	KR 102A	CL 130A	CL 130C	NO PRIORIZADO
7	EL RINCON	AURES	11006742	KR 102A	CL 130C	CL 130D	NO PRIORIZADO
8	EL RINCON	AURES	11006622	KR 102A	CL 130D	CL 131	NO PRIORIZADO
No	UPZ	BARRIO	CIV	EJE_VIAL	DESDE	HASTA	ESTADO
1	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11009364	KR 59	CL 129	CL 129B	NO PRIORIZADO
2	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11009238	KR 59	CL 129B	CL 130	NO PRIORIZADO
3	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11009099	KR 59	CL 130	CL 130A	NO PRIORIZADO
4	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008916	KR 59	CL 130A	CL 131	NO PRIORIZADO
5	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008800	KR 59	CL 131	CL 131A	NO PRIORIZADO - A CARGO DEL CONSORCIO REDESUR CIUDAD JARDÍN
6	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008635	KR 59	CL 131A	CL 132	NO PRIORIZADO - A CARGO DEL CONSORCIO REDESUR CIUDAD JARDÍN
7	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008454	KR 59	CL 132	CL 132A	NO PRIORIZADO - A CARGO DEL CONSORCIO REDESUR CIUDAD JARDÍN
8	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008354	KR 59	CL 132A	CL 133	NO PRIORIZADO
9	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11012382	KR 59	CL 133	AC 134	NO PRIORIZADO
No	UPZ	BARRIO	CIV	EJE_VIAL	DESDE	HASTA	ESTADO
1	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008695	CL 132	AK 58	KR 58B	NO PRIORIZADO
2	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008619	CL 132	KR 58B	KR 58BBIS	NO PRIORIZADO
3	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008580	CL 132	KR 58BBIS	KR 58C	NO PRIORIZADO
4	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008540	CL 132	KR 58C	KR 58D	NO PRIORIZADO
5	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008495	CL 132	KR 58D	KR 59	NO PRIORIZADO
6	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008455	CL 132	KR 59	KR 59A	NO PRIORIZADO
7	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008418	CL 132	KR 59A	KR 59ABIS	NO PRIORIZADO
8	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008376	CL 132	KR 59B	KR 59BBIS	NO PRIORIZADO
9	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008335	CL 132	KR 59BBIS	KR 59C	NO PRIORIZADO
10	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008297	CL 132	KR 59C	KR 59CBIS	NO PRIORIZADO
11	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11008259	CL 132	KR 59CBIS	KR 59D	NO PRIORIZADO
12	NIZA	CIUDAD JARDIN NORTE	11012312	CL 132	KR 59D	AC 72	NO PRIORIZADO

IDU:

Consultada la base de datos del Instituto, las vías en el barrio Rincón Cra 102 a entre 129 y 131 hacia laguitos por el Colegios Álvaro Gómez Hurtado en el Barrio Ciudad Jardín Norte la Cra 59 desde la calle 129 y la 134. La calle 132 desde la Boyacá y la 58b., hacen parte de la malla vial local y a la fecha no están programadas en alguno de los programas de mantenimiento y/o construcción que lidera el Instituto.

Mery González – Observatorio Ciudadano de Puente Aranda:

1. Por favor nos cuenta como podrán participar los ciudadanos en las estrategias de respuesta por denuncias de ocupación del espacio público. OGS/ SDM

A través de cada uno de los espacios de participación Locales, consulta presencial cuando se normalice la atención en los Centros Locales de Movilidad, SDQS y página web.

b) Participando de las Comisiones de Movilidad donde se generan y articulan las propuestas para organizar los procesos participativos por parte de los grupos de interés y actores ciudadanos; las comisiones tienen como objetivo dar elementos y lineamientos para la implementación de ejercicios de participación que inciden en las políticas, programas, proyectos e implementaciones de la entidad. Por medio de las comisiones se busca apoyar el seguimiento en la ejecución de las mismas, así como visibilizar problemáticas, construir propuestas, identificar los intereses y hacer control social desde procesos colectivos ciudadanos

c) Por otra parte, realizando acompañamiento a jornadas informativas dirigidas a la ciudadanía sobre el Código Nacional de Tránsito a cargo de los Centros Locales de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Beatriz Arango – Organización ARCHI:

1. Quisiera que Secretaría de Movilidad nos diera información sobre los parqueaderos o cajones para las patinetas eléctricas que en la administración pasada quedaron muy mal ubicados obstruyendo entradas peatonales a los edificios en el barrio Chicó y quitando carriles como en el caso de la calle 93 abajo de la cra 15 que es muy congestionada. No hemos recibido respuesta a la solicitud de reubicación. Gracias DPM – SDM

La Administración Distrital mediante la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en su calidad de autoridad de tránsito y transporte, ha desarrollado diferentes acciones y regulaciones para mitigar las externalidades negativas asociadas al uso de este tipo de vehículos en la ciudad.

En este sentido, se ha trabajado con usuarios, residentes, entidades administrativas y empresas que prestan servicios de alquiler de patinetas en la ciudad para contrarrestar el uso inadecuado del espacio público y promover la seguridad vial entorno a esta actividad. Dentro de los diferentes impactos que ha tenido el uso de estos vehículos, el estacionamiento en andenes y zonas peatonales es la problemática más recurrente que ha sido abordada con un enfoque integral.

Como resultado del trabajo articulado y dentro del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público establecido en el Decreto 552 de 2018, se han expedido los siguientes actos administrativos:

- Protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas (Resolución 209 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad)
- Condiciones para el otorgamiento del permiso de uso para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de patinetas (Resolución 336 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad)
- Invitación a presentar una solicitud de permiso de aprovechamiento económico del espacio público autorizado por la Secretaría Distrital de Movilidad para el alquiler de patinetas en la zona de Chapinero y Usaquén (Circular 011 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad)

En la normatividad mencionada se establecen las condiciones bajo las cuales los operadores interesados en el alquiler de patinetas en el espacio público deben solicitar los permisos para las zonas habilitadas para el alquiler de patinetas, así como los requisitos de: pólizas de seguro, pago de la retribución para el desarrollo de la actividad, Plan Estratégico de Seguridad Vial, Plan de Gestión y Distribución de la Flota, Reglamento de Uso del Espacio Público, entre otros para garantizar una operación segura y ordenada en el espacio público. Dicha normatividad puede ser consultada en el enlace https://www.movilidadbogota.gov.co/web/normatividad_aplicable.

De igual forma, se expidió la Circular 006 de 2018 por la cual se establecen las recomendaciones de tránsito para estos vehículos en la ciudad. En este documento se dan recomendaciones sobre (i) seguridad vial, (ii) estacionamiento y (iii) circulación para los usuarios de vehículos tipo patinetas, con o sin motor, dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C. y se encuentra disponible para consulta en la dirección web <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/circulares>.

Un aspecto fundamental para garantizar una operación segura y ordenada en el espacio público de estos servicios de alquiler de patinetas en la zona autorizada definida mediante la Circular 011 de 2019 es la señalización de cajones a través de la instalación de señales verticales y horizontales para orientar a las personas, permitiendo ubicar adecuadamente estos vehículos en la calzada.

En el proceso de habilitación de segmentos viales para esta actividad, la Subdirección de Infraestructura analizó 606 tramos, de manera que se garantizaran las condiciones de seguridad vial tanto para los usuarios como para los peatones, en este proceso se evaluaron los siguientes factores:

- a) La existencia de equipamientos dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, justicia, adyacentes al tramo evaluado.
- b) La geometría del segmento vial (Ancho y longitud aprovechable).
- c) La distancia mínima requerida para garantizar las condiciones de visibilidad y continuidad del flujo vehicular y peatonal.
- d) La distribución de accesos a los predios y ubicación de hidrantes.
- e) La aproximación a intersecciones semaforizadas
- f) El componente urbanístico: UPZ y uso del suelo.

- g) En vías con uso de volteadero, la modelación de los radios de giro de manera que garantice el movimiento de retorno de los vehículos de emergencia en una sola maniobra.
- h) La circulación de rutas de transporte público colectivo asociadas al sistema integrado de transporte público (SITP) y masivo (rutas alimentadoras adscritas al sistema de transporte masivo Transmilenio).
- i) La presencia de zonas escolares, zonas amarillas, zonas de cargue y descargue, paraderos, entre otros.
- j) El estado actual del pavimento de la vía.

Producto de esta evaluación la Subdirección de Infraestructura viabilizó los segmentos viales seleccionados para señalar los cajones para el estacionamiento de patinetas a ser implementados, con separaciones máximas entre sí de 300 metros, con el fin de garantizar la cobertura de estacionamiento en el área de operación autorizada.

Ahora, de acuerdo al concepto enviado por la Subdirección de Señalización de la SDM, los diseños para estacionamiento de patinetas se realizaron de acuerdo a lo estipulado en el Manual de Señalización Vial "*Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia*", reglamentado por medio de la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte; garantizando que exista una geometría vial adecuada para el acceso y salida vehicular seguro de los predios aledaños; y manteniendo las condiciones de seguridad vial en los pasos peatonales.

Se realizó una modelación de los radios de giro para ingreso a los predios se utilizó un vehículo todoterreno con una longitud total de 5.12m y un ancho total de 1.94m, mientras que para el acceso de vehículos de emergencia y de servicios a las bocacalles y volteaderos se utilizó un contenedor de residuos basculante con una longitud total de 9.33m y un ancho total de 2.5m.

Por otra parte, se realizó la consulta a la interventoría del contrato de señalización sobre la afectación al espacio público reportada en su solicitud. En este sentido, la interventoría confirmó la situación presentada e informó que se tomaron las medidas necesarias para reparar el espacio público afectado. Igualmente, envió registro fotográfico con fecha 28 de noviembre y 10 de diciembre de 2019 evidenciando la reparación y conformación del espacio público con la señal vertical instalada, el cual se adjunta a la presente respuesta.

Adicionalmente, desde la Oficina de Gestión Social de la Secretaría, se construyó un protocolo de acción para poder divulgar de manera clara y efectiva la información sobre la operación del servicio. En el marco de ese protocolo se realizaron jornadas de campo donde se reconocieron los actores zonales a través de criterios asociados al uso del suelo y a la información que sobre escenarios de participación han construido los Centros Locales de Movilidad. Con estos criterios, la Oficina realizó entre los meses de julio y agosto del año 2019 divulgación con los siguientes actores de la primera zona de operación ubicada en las localidades de Usaquén y Chapinero:

- Gobierno Local: Reunión con el Alcaldes locales y sus equipos de asesores, reunión con Juntas Administradoras Locales y presentación a representantes de los Sectores del Distrito en sesiones del Concejo Local de Gobierno.
- Sector Gremial: Reunión con representantes de COTELCO Bogotá, reunión con ASOBARES (Usaquén y Chapinero), reunión con Mesa de Universidades de la localidad de Chapinero.
- Sector Comunitario: Reunión con Asociación de Vecinos de la calle 100, reunión con Asociación Zona Rosa, reunión con Asociación Parque de la 93, reunión con

Asociación de vecinos de Chapinero, reunión con la Junta de Vecinos de Usaquén y reunión con Comité local de Seguridad de Chapinero y Usaquén.

Por otra parte, se informa que el segmento vial relacionado en su solicitud (CL 93 entre KR 16 y KR 17) se encuentra incorporado al inventario de malla vial intermedia de la ciudad, cuenta con 2 carriles de circulación unidireccional sentido E-W y restricción de estacionamiento en ambos costados implementada mediante señales verticales SR-28 “Prohibido parquear” con su respectiva demarcación horizontal.

El 27 de febrero de 2020 se realizó una visita de campo en el segmento vial, observando que la capacidad del segmento vial está limitada por la intersección semaforizada de la KR 19B con AC 92 (COD 1298). Se realizó un aforo por pantallas del flujo vehicular del acceso de la intersección con el fin de determinar la afectación a la capacidad de la vía, encontrando que la intersección semaforizada logra despejar la cola de vehículos en el tiempo de verde asignado sin embargo, la geometría del giro izquierdo sobre la Calle 93 en la Carrera 19B limita todo el segmento de la Calle 93 hacia el oriente por no permitir giro continuo de las dos colas que circulan por la Calle 93 y por la Carrera 19B (paso 1 a 1).

De igual forma se encontró que la operación de cargue y descargue, así como la presencia a ambos costados de estacionamiento en vía y en antejardines, afecta de manera significativa la operación regular de vía. En atención a la problemática de estacionamiento evidenciada en la visita de campo se informó a la Subdirección Control de Tránsito y Transporte de la SDM para que, en el marco de su competencia coordinara operativos de control con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá D.C., con el fin de desestimular las malas prácticas que se están presentando en relación con el acatamiento a la normatividad de tránsito vigente.

En razón de las afectaciones por la geometría del giro izquierdo en la Carrera 19B con Calle 93, la presencia a ambos costados de estacionamiento en vía y en antejardines, así como las operaciones de cargue y descargue descritas a lo largo de todo el segmento de la Calle 93, las colas de vehículos alcanzan a llegar a la altura del cajón de patinetas ubicado en la Calle 93 entre Carrera 16 y Carrera 17 mencionado en su solicitud, por lo que se encuentra que la señalización instalada para ubicar patinetas en la malla vial no es la causa de la congestión en el segmento vial. Adicionalmente, es importante destacar que es precisamente para darle prioridad a los peatones en andenes y demás franjas de circulación que se han habilitado algunos segmentos viales de la ciudad para instalar cajones de patinetas

Clara Mejía – Parque Japón:

1. Respuesta al Radicado 20205000054251 de la Veeduría Distrital por parte del IDR, Movilidad y Ambiente.

Quisiera preguntarle a Movilidad y Ambiente, el diseño del parque fue un poco arbitrario, a gusto de lo que quería el IDR, sin tener en cuenta la comunidad. Los cuatro puntos que dice la Veeduría que deben responder es que el IDR no debe hacer ninguna obra en los parques sin tener un proceso participativo de la comunidad, eso esperamos que se use en todos los parques de la ciudad. La Veeduría dice que deben acabar con la carrera 11ª y le piden a Movilidad que termine la obra de la carrera 11ª que quedó

inconclusa, hicieron un diseño tomándose la carrera 11ª y no lo acabaron, queremos pedirle a movilidad que acabe esa obra. **UMV**

Una vez revisado el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) y la Base de Datos de la Entidad; la vía de su interés (Carrera 11A), está compuesta por cinco segmentos, tres de ellos fueron intervenidos y terminados por la UAERMV en el 2019, a través de parcheo.

No	UPZ	BARRIO	CIV	EJE_VIAL	DESDE	HASTA	ESTADO
1	CHICO LAGO	LA CABRERA	2000600	CL 87	AK 11	KR 11A	INTERVENIDO AÑO 2019 - PARCHEO
2	CHICO LAGO	LA CABRERA	2000601	KR 11A	CL 86A	CL 87	INTERVENIDO AÑO 2019 - PARCHEO
3	CHICO LAGO	LA CABRERA	2000619	CL 86A	AK 11	KR 11A	INTERVENIDO AÑO 2019 - PARCHEO
4	EL REFUGIO	LA CABRERA	2000618	AK 11	CL 86A	CL 87	NO PRIORIZADO
5	CHICO LAGO	LA CABRERA	2002192	AK 11	CL 86A	CL 87	NO PRIORIZADO

Así mismo, se identifican dos segmentos que a la fecha no han sido priorizados por la entidad. Es importante recordar que la UAERMV cuenta con unos criterios de priorización de vías, que se muestra a continuación:

Nº	Criterio	Peso %	Calificación	% Acumulado	Observaciones
1	Impacto Social causado por la realización de las posibles Intervenciones	75%		0,00	Accesibilidad Integral (AI) Accesibilidad con Áreas de Actividad (AAA) Factor de Conectividad (FC) 1 - (AI o AAA o FC) 2 - (AAA + FC) 3 - (AI + FC) 4 - (AI + AAA) 5 - (AI + AAA + FC)
2	Determinación del Tipo de Intervención	5%		0,00	2 - Rehabilitación 3 - Mantenimiento Periódico 4 - Mantenimiento Rutinario
3	Coordinación Interinstitucional (Priorización complementaria con la labor de otras entidades)	7%		0,00	1 - La Intervención no aporta conjuntamente a la Intervención de otras entidades en el sector 5 - La Intervención aporta conjuntamente a la Intervención de otras entidades en el sector
4	Aporte al cumplimiento de metas	13%		0,00	1- No aporta a las metas programadas para el año por localidad en ejecución del Plan de Desarrollo 5- Si aporta a las metas programadas para el año por localidad en ejecución del Plan de Desarrollo

2. Revisar los diseños de movilidad sobre la Calle 87 pues el diseño del parque no tuvo en cuenta los parqueaderos para el CAI ubicado en la esquina de la Calle 87 con Carrera 11. **DPM – SDM**

De conformidad con el concepto SDM-DSVCT-19202-19 la Secretaría Distrital de Movilidad emitió concepto técnico frente a la propuesta de intervención del Parque Japón y las evaluaciones contenidas en el Análisis de Movilidad revisado con base en las alternativas de movilidad planteadas en el documento radicado, para mitigar los posibles impactos generados por la eliminación de la calzada oriental de la Carrera 11A entre Calle 87 y Calle 86A. En dicho documento presentado por el Contratista del Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte no se planteó modificación sobre el CAI y se manifestó lo siguiente:

“Es importante mencionar que con la alternativa seleccionada no se eliminará ningún giro existente en la actualidad, por lo tanto, las trayectorias vehiculares seguirán siendo

las mismas, teniendo cuenta que el objeto del proyecto es ampliar el Parque Japón dando prioridad al peatón y biciusuarios sin afectar la movilidad del sector.”

En este sentido, corresponde al Instituto Distrital de Recreación y Deporte dar respuesta puntual sobre la revisión de los diseños urbanísticos para la intervención del Parque Japón que fueron aprobados por esa Entidad.

Mireya Pulido – Observatorio Ciudadano de Ciudad Bolívar:

1. Me gustaría pedirles, que, así como se está fomentando en desarrollo de las bicicletas también se fomente y se divulgue una norma de respeto hacia el usuario peatón, ya que desafortunadamente los peatones son atropellados. **DPM/OACCM – SDM**

Desde la norma, políticas y proyectos el peatón es la prioridad primordial para el distrito. El Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad, el Plan Maestro de Espacio Público, la Cartilla de Andenes y otros muchos Acuerdos, Decretos y Resoluciones reconocen que las personas de a pié son las personas más vulnerables, y las que requieren una mayor prioridad

Frente a las acciones de cultura ciudadana, la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, durante los últimos años ha desarrollado diferentes campañas y estrategias de comunicación y socialización; enfocados en fortalecer y promover la inteligencia vial y la cultura ciudadana, con el fin de cuidar y proteger la vida de los diferentes actores viales. Las acciones pedagógicas en cultura ciudadana y educación vial dirigidas a biciusuarios buscan involucrar al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a la movilidad en Bogotá y promover el conocimiento y acatamiento voluntario de los ciudadanos respecto de la normatividad aplicable a este actor vial (dispositivos y elementos de seguridad, normatividad y factores de riesgo); se realizan intervenciones con campañas pedagógicas en corredores identificados con altos índices de siniestralidad y actividades lúdico – pedagógicas en empresas y en instituciones educativas en las cuales se promueve la adquisición de conocimientos y actitudes positivas para el fortalecimiento de la autonomía, la promoción de la movilidad segura y sostenible, la identificación y reconocimiento de los riesgos y habilidades necesarias para el uso de la bicicleta, la vulnerabilidad que se tiene al transitar en las vías y el cuidado y protección de los actores viales más vulnerables como lo es el peatón.

En el periodo comprendido entre el año 2016 y 2019, en las acciones pedagógicas dirigidas a ciclistas realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad participaron 113.842 personas de las cuales 16.484 eran niños, niñas y adolescentes y 97.358 eran adultos.

Por lo tanto, en 2020, la SDM se encuentra estructurando una campaña para visibilizar, respetar y proteger a los peatones en Bogotá, y, así, pretende a través de la cultura ciudadana que todos los actores viales los protejan y los cuiden en la vía.

Estos procesos de fortalecimiento, buscan involucrar al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a los peatones en Bogotá. Entendiendo que son la principal víctima de la movilidad. Por esto se está generando un proyecto de ciudad donde el peatón sea el actor vial prioritario

Ana de Dios González – Observatorio Ciudadano de Ciudad Bolívar:

1. Ampliación transmicable de la parte alta Ciudad Bolívar Alpes a Manitas Tunal, Arbozadora Alta, Tunal, Santo Domingo portal Sur. **IDU**

En el marco de lo establecido en el Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI” dentro los programas estratégicos como propósito 4: “Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible” y cuya meta estratégica es “Avanzar en el 60% de la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y estructuración de otros dos cables”, el Instituto de Desarrollo Urbano tiene el compromiso de adelantar los estudios para la construcción del Cable Aéreo en San Cristóbal y la estructuración para desarrollar los estudios de pre inversión para la implementación de dos sistemas de transporte mediante cables aéreos.

Acorde con lo anterior, a continuación, en la Dirección Técnica de Proyectos del IDU se analizó la información elaborada en el marco del Contrato Interadministrativo 20121531 de 2012 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM - y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá – ETMVA –, que desarrolló el estudio de factibilidad, el cual contempló el trazado de un cable aéreo de 2.848 metros con estación de transferencia intermodal en el Portal 20 de Julio, una estación intermedia en inmediaciones del Centro de Desarrollo Comunitario La Victoria y una estación de retorno en el Barrio Altamira cercana al Colegio Distrital Altamira. Este proyecto actualmente cuenta con un proceso de selección para la “Actualización, Ajustes y Complementación de la Factibilidad y Estudios y Diseños del Cable Aéreo en San Cristóbal, en Bogotá D.C.”. Es importante aclarar que, en el alcance del proceso mencionado, se debe revisar, actualizar, ajustar y complementar el trazado definido en el estudio de factibilidad mencionado, con el fin de reconocer las condiciones actuales de las zonas por donde fueron inicialmente previstos y, en caso de ser requerido plantear los ajustes o alternativas necesarios, por lo tanto, el trazado de la factibilidad podría cambiar según la revisión de las condiciones actuales.

- Estudios de pre inversión de dos cables aéreos:

Atendiendo al propósito consignado en el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, los estudios de pre inversión para dos líneas de cable aéreo se realizarán de acuerdo a la priorización definida en el Estudio de Caracterización elaborado en el marco del contrato SDM-1463-2009, la cual previó lo siguiente:

- i) En primer lugar, del cable aéreo en Ciudad Bolívar desde Portal Tunal al Barrio Paraíso, el cual ya se encuentra construido y en operación;
- ii) En segundo lugar, el cable aéreo en San Cristóbal desde el Portal del 20 de Julio hasta el barrio Altamira, que cuenta con estudios de factibilidad y se encuentra en el estado que se describió anteriormente.
- iii) En tercer lugar, el cable aéreo en Ciudad Bolívar desde el Portal del Sur hasta el barrio Potosí.
- iv) En cuarto lugar, el cable aéreo en Usaquén desde la Carrera 7 hasta los barrios Cerro Norte y Santa Cecilia.
- v) En quinto lugar, el cable aéreo en San Cristóbal desde el Portal 20 de Julio (Portal Oriente) hasta los barrios Juan Rey y La Flora.
- vi) En sexto lugar, el cable Aéreo en Santa Fe desde la Estación de Transmilenio Calle 6ª hasta el Barrio El Consuelo.
- vii) En séptimo lugar, el cable aéreo en Chapinero desde la Carrera Séptima hasta el barrio El Paraíso.
- viii) En octavo lugar, el cable aéreo en Usme desde el Portal de Usme hasta el barrio Arrayanes.

Siguiendo esta priorización, y de acuerdo con el propósito consignado en el Plan de desarrollo Distrital 2020-2024, los estudios de pre inversión se adelantarán para los proyectos de cables señalados en los numerales 3 y 4 anteriormente.

De acuerdo con lo anterior, y atendiendo al requerimiento de la Veeduría Ciudadana de Participación “Plataforma Colibrí”, respecto a la ampliación que se plantea para el sistema de transporte por cable aéreo en Ciudad Bolívar desde el Portal Tunal hasta el barrio El Paraíso que se encuentra actualmente en operación, en el Plan de Desarrollo Distrital vigente no están incluidos los proyectos para las conexiones planteadas desde el Portal Tunal hasta el barrio Arborizadora Alta, y desde la Estación Manitas hasta el Barrio Los Alpes por lo tanto en el Instituto de Desarrollo urbano no se están elaborando estudios al respecto.

Con relación a la línea planteada entre el Portal del Sur hasta el barrio Santo Domingo, esta área urbana se estudió en las alternativas de trazados que hacen parte del documento de caracterización que se adelantó en el año 2009 por la Secretaría Distrital de Movilidad con el contrato SDM-1463-2009 y como se mencionó anteriormente fue definido el cable aéreo desde el Portal del Sur hasta el Barrio Potosí como el tercer trazado priorizado para el desarrollo de los proyectos de cables aéreos del distrito, del cual actualmente se están adelantando los estudios de pre inversión a nivel de pre factibilidad. Es importante mencionar que, de acuerdo con el levantamiento de información técnica primaria y su respectivo análisis para la etapa de factibilidad, el trazado para el cable aéreo desde el Portal del Sur hasta Potosí podría tener variaciones respecto a las alternativas planteadas en el estudio de caracterización y perfil del contrato SDM-1463-2009.

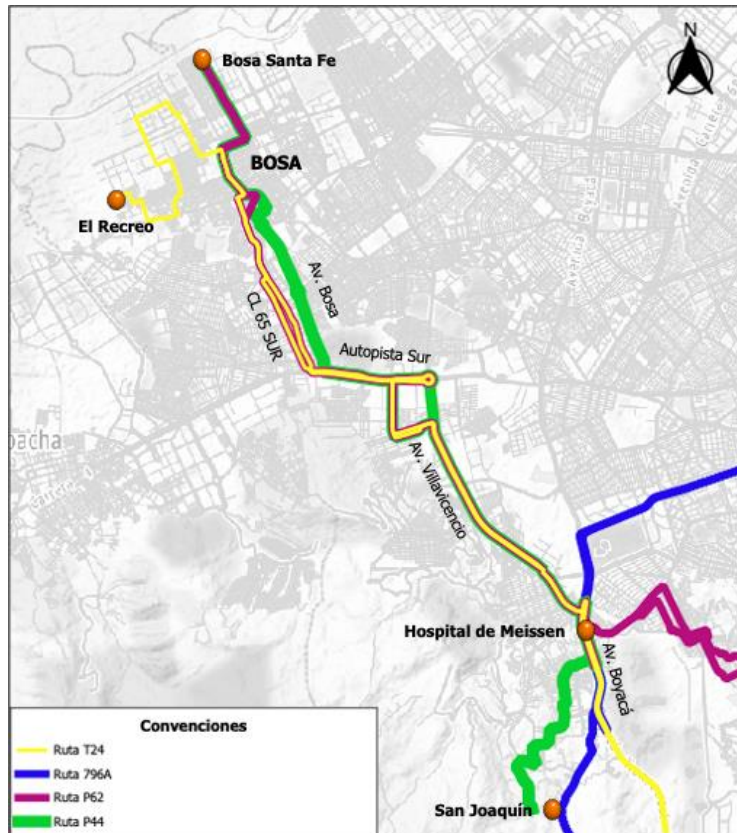
Por otro lado, se han desarrollado mesas de trabajo entre la Secretaria Distrital de Movilidad como cabeza del sector de movilidad, con Transmilenio S.A. como entidad gestora del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y el IDU como entidad ejecutora de la infraestructura, en las cuales se han convenido algunos compromisos para el suministro de información técnica como estudios de demanda y parámetros operacionales actualizados por parte de estas entidades para el desarrollo de los estudios mencionados.

2. Ampliación y mayor cobertura de rutas de transporte SITP de Mochuelo Bajo a Bosa, SITP San Joaquín por barrio Bogotá Domingo, Candelaria a Soacha, SITP San Joaquín por AV Boyacá hasta Suba Gaitana y todas las demás en Ciudad Bolívar. Qué las frecuencias sean muy mínimas de Transmilenio y SITP, tanto rural como urbano TMSA

De Mochuelo Bajo a Bosa

Los usuarios del sector de Mochuelo Bajo pueden tomar la ruta SITP 796A “Mochuelo Bajo - Teusaquillo” hasta el Sector de Meissen en la Avenida Boyacá y allí transbordar a la ruta P44 “Bosa Santa Fe – Arabia”, P62 “Bosa Santa Fe - Los Alpes” o T24 “Yomasa Betania - Ciudadela El Recreo” que conectan con Bosa, como se muestra en la Figura 1.

Figura 1. Trazado de las rutas T24, 796A, P62 y P44.

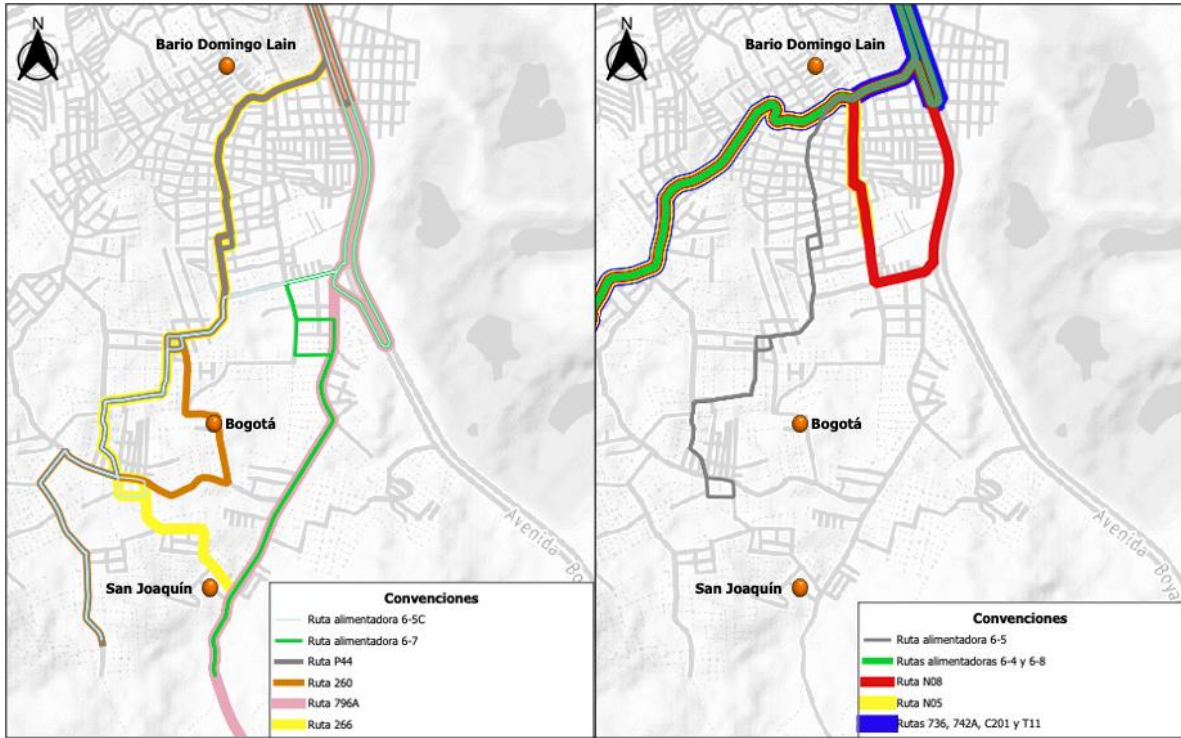


Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Oferta en barrios San Joaquín, Bogotá y Domingo

El sector de San Joaquín cuenta con la cobertura de las rutas zonales 266 “San Joaquín - La Estrellita” y 796A “Mochuelo Bajo – Teusaquillo” y la alimentadora 6-7 “San Joaquín”. El sector de Bogotá está cubierto también con la ruta 266 y las rutas 260 “La Estrellita – Arabia” y P44 “Bosa Santa Fe – Arabia”, además del alimentador 6-5C. Finalmente por la diagonal 64 A BIS SUR, contigua al sector Domingo Laín, circulan las rutas zonales P44, 266, 260 ya mencionadas y las rutas 736, 742A, C201, T11, las nocturnas N05, N08 y N09, y as alimentadoras 6-4, 6-5, 6-8.

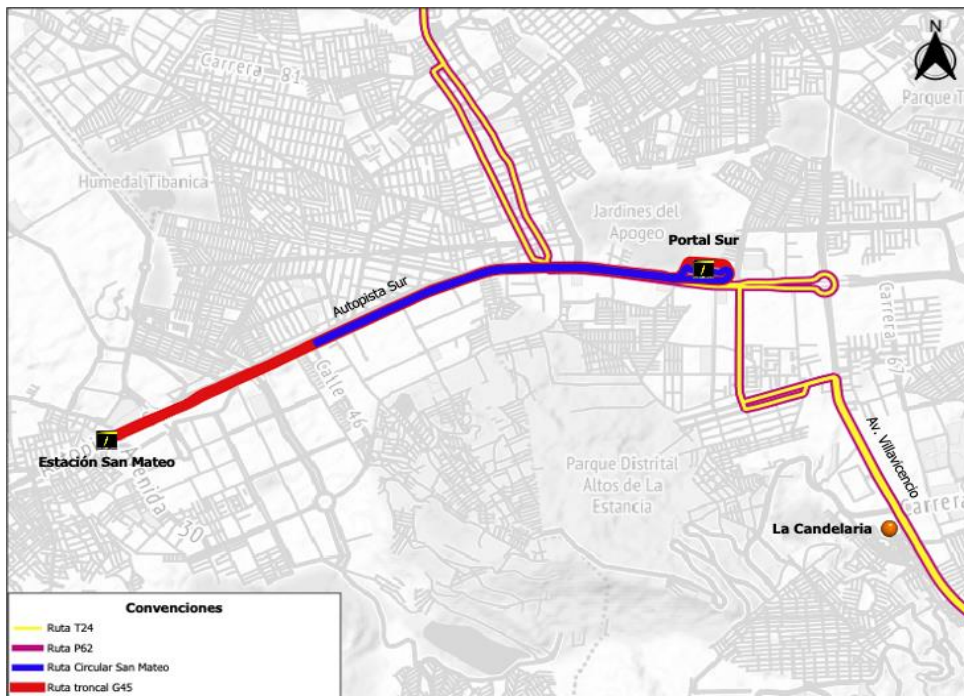
Figura 2. Rutas que brindan cobertura a los barrios San Joaquín y Bogotá (izq), y Domingo Lain (der).



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

De Candelaria a Soacha Los usuarios del sector de Candelaria pueden tomar las rutas SITP P62 “Bosa Santa Fe - Los Alpes” o T24 “Yomasa Betania - Ciudadela El Recreo” hasta el Portal Sur y hacer transbordo a la ruta troncal G45 “San Mateo” o a la ruta SITP Circular San Mateo que conecta con el sector de San Mateo en Soacha.

Figura 3. Trazado de las rutas T24, P62, Circular San Mateo y G45.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

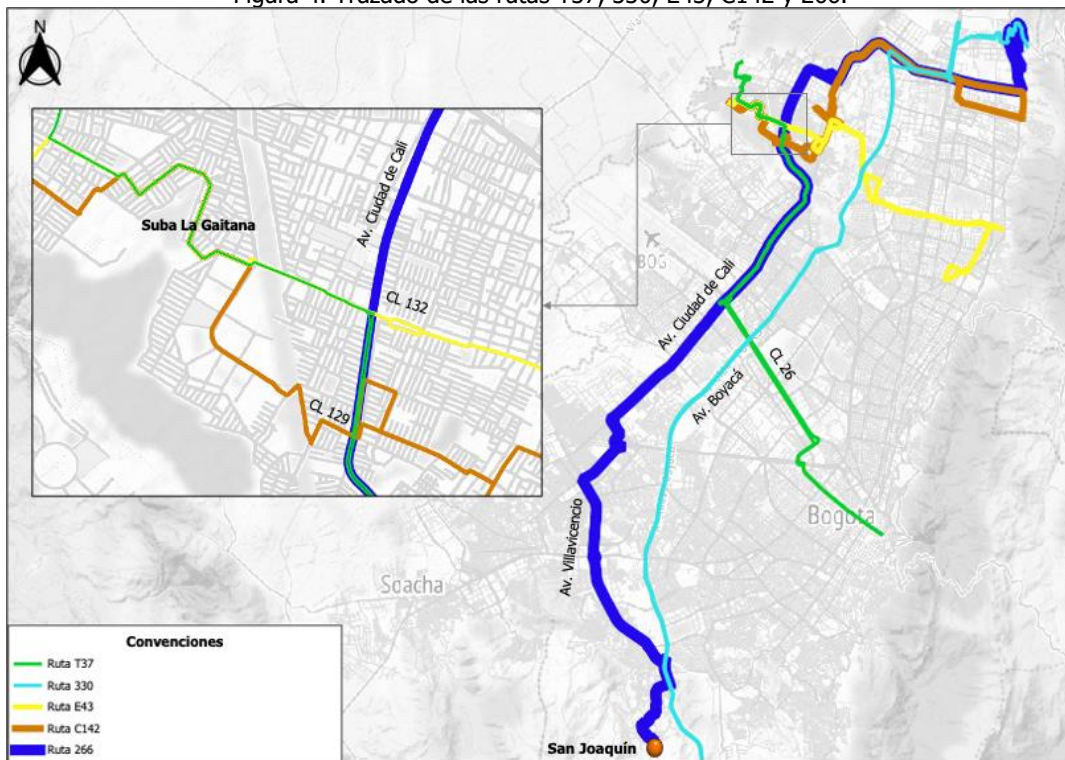
De San Joaquín a La Gaitana en Suba

Los usuarios del sector de San Joaquín pueden tomar la ruta SITP 266 “San Joaquín - La Estrellita” y hacer transbordo a las rutas C142 “Nuevo Corinto - San Cristóbal Norte” o E43 “Villa Gloria – Chicó” en las calles 129 o 132, respectivamente. Adicionalmente, pueden transbordar a la ruta T37 “Fontanar Del Río – Germania” en cualquier punto de la Avenida Ciudad de Cali desde la calle 27 hasta la calle 132.

Por otro lado, a través de la ruta alimentadora 6-7 “San Joaquín” los usuarios pueden acceder al componente troncal en el Portal Tunal, donde pueden transbordar al servicio troncal C15 “Portal Suba” y allí a los alimentadores 11-8 “La Gaitana” o 11-9 “Lisboa” que conectan con el sector La Gaitana.

Ahora bien, se desean conectar con la Avenida Boyacá, pueden tomar las rutas 266 y 796A “Mochuelo Bajo – Teusaquillo” y transbordar a la ruta 330 “El Uval - La Estrellita”.

Figura 4. Trazado de las rutas T37, 330, E43, C142 y 266.



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Frecuencias rutas alimentadoras:

Se informa que para optimizar la prestación del servicio, TRANSMILENIO S.A., realiza de manera continua el seguimiento periódico a la demanda de las rutas alimentadoras que operan en los diferentes portales y estaciones.

En relación con el caso específico de las rutas alimentadoras que circulan por los sectores señalados en su comunicación, en la siguiente tabla se presenta la frecuencia programada

para cada ruta. Es importante mencionar que la programación corresponde al 100% de la flota disponible para cada ruta.

Tabla 1. Frecuencias programadas para las rutas que circulan por los sectores de interés

NOMBRE	FRECUENCIA PICO AM (HH:MM:SS)	FRECUENCIA PICO Valle (HH:MM:SS)	FRECUENCIA PICO PM (HH:MM:SS)
11-8 La Gaitana	00:05:22	00:15:00	00:06:39
6-1 Candelaria	00:03:24	00:06:00	00:05:35
6-7 San Joaquín	00:05:25	00:06:00	00:05:00
6-7 San Joaquín (Circular)	00:09:53	00:00:00	00:00:00

Fuente: Dirección Técnica de BRT

Como se ha mencionado, estas frecuencias corresponden a la oferta plena de flota disponible, para garantizar el distanciamiento social ordenado por las entidades competentes durante la actual emergencia sanitaria. En el marco de estos parámetros, TRANSMILENIO S.A., ha adoptado una serie de parámetros de ocupación y distanciamiento al interior de los vehículos, con el fin de cumplir los niveles de ocupación máximos permitidos, entre los que se encuentran la programación de la totalidad de la flota, demarcación de las sillas, organización de usuarios en filas apoyados con personal en vía y comunicaciones, indicando cuando se alcanza la capacidad máxima permitida por bus y solicitando a los usuarios que tomen el siguiente vehículo para garantizar su seguridad, de manera que ingresen a los buses de forma sistemática y controlada.

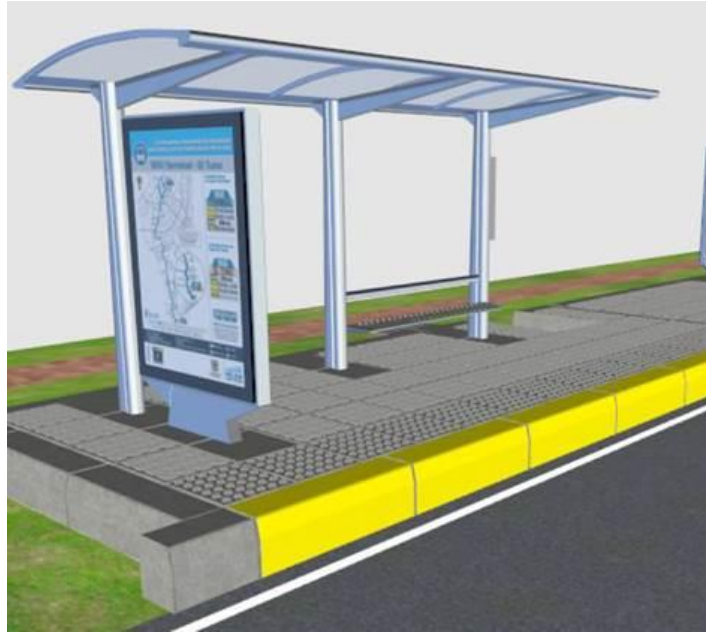
3. Construcción del metro Avenida 68 E. METRO

El trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 – (PLMB-T1), iniciará su recorrido en la zona suroccidental de Bogotá, en el predio El Corzo, allí quedará el patio taller; luego recorrerá la Av. Villavicencio hasta conectar con la Av. Primero de Mayo, para continuar por esta vía hasta su conexión con la NQS. Avanzará unos metros sobre la carrera 30 hasta tomar la calle octava sur y conectar con la calle primera, rumbo a la intersección con la avenida Caracas. Desde este punto, avanzará por la Caracas hasta la Calle 78, donde terminará su recorrido, incluyendo la cola de maniobras para el retorno de los trenes. Este tramo contempla la conexión con una Troncal Alimentadora del Sistema Transmilenio por la Av. 68, en la estación 7 (E7).

4. Instalación de escampaderos y sillas en el paradero del transporte Alimentadores y SITP en Ciudad Bolívar como a nivel de Bogotá, así como cámaras de seguridad en estos puntos TMSA

Amablemente le informamos que en la actualidad los "escampaderos y sillas" situados en los paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, corresponden aquellos elementos que conforman los módulos cubiertos de uso complementario y vinculados en algunos paraderos del Sistema, tal como se ilustra en la siguiente imagen:

Imagen No. 1. Ilustración módulos M-10.



Fuente: Elaboración propia

Esta infraestructura está definida dentro de la Cartilla de Mobiliario Urbano como módulos M-10, los cuales son administrados y mantenidos por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, bajo el contrato de concesión 186 de 2020 suscrito con la empresa EUCOL. Actualmente, en el Distrito Capital se encuentran instalados 1655 módulos M-10, de los cuales 8 se encuentran en la Localidad de Ciudad Bolívar.

Bajo el entendido que este mobiliario es un recurso limitado, el cual no puede ser dispuesto en todos los paraderos como consecuencia de los costos de instalación, mantenimiento y conservación, en la mencionada concesión no se encuentra contemplado la instalación de módulos M-10 adicionales.

Sin embargo, debido a la adecuación de nuevos corredores de transporte masivo como la Troncal de la Carrera 68 y la Avenida Ciudad de Cali, se hace necesario eliminar paraderos del componente zonal, y dar traslado de los módulos M-10 a otros puntos de la ciudad, igualmente, se encuentra contemplado la instalación de otros elementos adicionales en esta infraestructura, para beneficio de los usuarios.

De acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. a solicitud del DADEP, participa en la priorización de los paraderos de destino para los módulos M-10 a trasladar. Al respecto, es importante mencionar que existen ciertos parámetros que permiten establecer este mobiliario en los paraderos del SITP, el principal es que el andén de circulación peatonal tenga un ancho de mínimo 5.00 metros, que tengan varias rutas del SITP asociadas y alta demanda de pasajeros.

Así las cosas, cuando se requiera dar traslado a los mencionados módulos M-10 de las troncales proyectadas, se efectuará la mencionada priorización dentro de la cual se tendrán en cuenta los paraderos de la Localidad de Ciudad Bolívar.

Finalmente, se espera que esta información resuelva a satisfacción su solicitud, no obstante, quedamos a su disposición para atender o ampliar cualquier inquietud sobre el particular.

En cuanto a las cámaras de seguridad TRANSMILENIO S.A. solo las instala al interior del componente troncal y cable del Sistema. Los paraderos zonales y de alimentadores al estar en espacio público (andenes de la ciudad), son espacio público lugar donde la secretaria de seguridad instala cámaras de vigilancia que son monitoreadas por el Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo C-4 de Bogotá, y los 4 Comandos Operativos de Seguridad Ciudadana COSEC

5. **Terminación de la obra proyectos 1387 Quintas del Sur a San Joaquín. Terminación de las obras públicas que están en construcción y las vías de acceso que requieren mantenimiento. Construir Tanto en lo rural como en lo urbano. UMV / IDU**

UMV:

La UAERMV se permite informar que el proyecto 1387 Quintas del Sur a San Joaquín, no es de competencia de la Entidad. Así mismo, la UAERMV no realiza construcción.

IDU:

Al respecto se informa que se encuentra en ejecución el Contrato de Obra 1387 de 2017 suscrito entre la firma MEYAN S.A y el Instituto de Desarrollo Urbano, cuyo objeto consiste en: *“EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL Y LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 3”*. Adicionalmente, se indica que la interventoría es ejercida por MAB INGENIERIA DE VALOR S.A., mediante contrato 1467 de 2017.

De acuerdo con lo reportado por interventoría en el informe semanal No. 141 con corte a 31/08/2020, en el sector de su solicitud se intervinieron los siguientes segmentos viales:

Frentes de Obra	Nombre de Localidad	Prioridad	Tipo de intervención real ejecutada	CIV	Código de Elemento	Via	Desde	Hasta	Estado actual
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010416	460836	KR 17A	CL 73A S	CL 73ABIS S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010480	460959	KR 17A	CL 73ABIS S	CL 73ABIS A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010540	461085	KR 17A	CL 73ABIS A S	CL 73B S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	50007746	461229	KR 17A	CL 73B S	CL 74 S	FINALIZADO

Frentes de Obra	Nombre de Localidad	Prioridad	Tipo de intervención real ejecutada	CIV	Código de Elemento	Via	Desde	Hasta	Estado actual
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010661	461304	KR 17A	CL 74 S	CL 74A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010712	461412	KR 17A	CL 74A S	CL 74A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19013262	532324	KR 17A	CL 74A S	CL 74B S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010770	461505	KR 17A	CL 74B S	CL 74C S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010817	461583	KR 17A	CL 74C S	CL 75 S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19010864	461664	KR 17A	CL 75 S	CL 75BIS S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 7 - KR 17A	19	7	REH	19011066	462042	KR 17A	CL 76 S	CL 75B S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 19 - KR 17A	19	19	REC	19010227	460416	KR 17A	CL 72ABIS S	CL 73 S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 19 - KR 17A	19	19	REC	50004865	24121766	KR 17A	CL 73 S	CL 73A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011202	462246	KR 17A	DG 76ABIS S	CL 77 S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011270	462359	KR 17A	CL 77BIS S	CL 77A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011305	462419	KR 17A	CL 77A S	DG 77B S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011349	462515	KR 17A	DG 77B S	DG 77BBIS S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011395	462608	KR 17A	DG 77BBIS S	DG 78 S	FINALIZADO

Frentes de Obra	Nombre de Localidad	Prioridad	Tipo de intervención real ejecutada	CIV	Código de Elemento	Via	Desde	Hasta	Estado actual
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011446	462694	KR 17A	DG 78 S	DG 78A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011505	462796	KR 17A	DG 78A S	DG 78ABIS S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011554	462901	KR 17A	DG 78ABIS S	DG 78B S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011604	463003	KR 17A	DG 78B S	DG 78BBIS S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011644	463096	KR 17A	DG 78BBIS S	DG 78BBIS A S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 3 - KR 17 A	19	3	REH	19011688	463174	KR 17A	DG 78BBIS A S	CL 78C S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 17 - KR 17A	19	INCLUSIÓN	REH	19010985	461913	KR 17A	CL 78CBIS S	CL 80BISA S	FINALIZADO
CIUDAD BOLIVAR - 17 - KR 17A	19	INCLUSIÓN	REH	19010922	461784	KR 17A	CL 78CBIS S	CL 80BISA S	FINALIZADO

Asi mismo, se aclara que actualmente no es posible dentro del Contrato 1387-2017 llevar a cabo ninguna intervención debido a que según lo reportado por la interventoría MAB INGENIERÍA DE VALOR mediante oficio radicado 20205260231342 del 04/03/2020 y teniendo en cuenta que el contrato es a monto agotable, actualmente no cuenta con recursos para intervenciones adicionales a las que se encuentran en ejecución. Adicionalmente, la fecha de terminación del contrato se encuentra prevista para el 20/09/2020.

Miguel Antonio Moreno – Consejos Tutelares San Cristóbal:

1. **Para todos los sectores: Entendiendo que el Covid 19 o pandemia ha transformado todo tipo de relación social, política, financiera y participativa ¿qué ha pasado con todos los proyectos 2020?, ¿cuáles son de continuidad?, ¿cuál ha sido el desarrollo de inversión presupuestal, es decir en que se ha invertido o reinvertido? SDM / IDU/ UMV/ TMSA / METRO**

SDM:

Teniendo en cuenta que durante la vigencia 2020 se realizó el proceso de armonización de los Planes de desarrollo 2016 – 2020 y 2020 – 2024, y que la cuarentena inició en el mes

de marzo/20, frente a los proyectos de inversión, en el marco del Plan de Desarrollo 2016-2020, nos permitimos informar que desde la Secretaría Distrital de Movilidad se dio cumplimiento en los siguientes temas:

- § Reducción del número de fatalidades en accidentes de tránsito
- § Satisfacción de los usuarios del transporte público en el servicio troncal y zonal
- § Aumento del número de Viajes en bicicleta
- § Mejoría en el estado de la malla vial (meta compartida)
- § Diseño y puesta en marcha de la política de estacionamientos
- § Actualización del plan distrital de seguridad vial
- § Implementación del Plan distrital de seguridad vial para motocicletas
- § Implementación de las estrategias de seguridad vial en cultura ciudadana
- § Sistema inteligente de transporte (SIT), Sistema de Semáforos inteligentes (SSI), Detección Electrónica de Infracciones (DEI)
- § Operativos de control en el marco de Convenio con la Policía Nacional.
- § Participación ciudadana y racionalización de trámites

En lo que respecta al primer semestre, el proyecto de inversión que se afectó, es el que contempla temas relacionados con los viajes de acompañamiento a niños, niñas y adolescentes en el marco del programa “Al Colegio en Bici”, por cuanto las clases presenciales fueron suspendidas; de igual manera, temas de señalización como demarcación de Km carril e instalación de señales verticales de pedestal y mantenimiento de señales elevadas, toda vez que corresponden a acciones que se desarrollan en vía; la adopción de la red de transporte masivo regional (meta compartida con TMSA).

En el marco del nuevo Plan Distrital de Desarrollo: un nuevo contrato social y ambiental para Bogotá del siglo XXI, en relación al segundo semestre, se informa que en general, todos los proyectos se han visto impactados, teniendo en cuenta las reducciones presupuestales, el replanteamiento las maneras comunes en que se venía operando, empezando por el tema de teletrabajo. Sin embargo, se ha logrado continuar con la ejecución sin mayores consecuencias, teniendo en cuenta que el PDD se ajustó y aprobó durante la Pandemia.

Es preciso indicar que el proyecto relacionado con el Programa de Niños y Niñas Primero, el cual tiene como propósito mejorar la experiencia de viaje de la población estudiantil, si ha tenido un importante retraso en sus metas, por cuanto inició sus actividades a finales de septiembre, aun cuando las clases presenciales no se han reanudado.

IDU:

Hace aproximadamente seis meses, el Ministerio de Salud y Protección Social, confirmaron el primer caso de corona- virus en Bogotá. A partir de ese momento, se encendieron las alarmas para implementar medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y el contagio. La primera decisión que tomó el Gobierno Nacional y el Distrital fue ordenar la suspensión de todas las actividades, a fin de cumplir con el aislamiento obligatorio.

En marzo tuvimos que suspender todos los contratos de obra e interventoría; sin embargo, el Gobierno determinó que la construcción debía ser uno de los primeros sectores de la economía en reactivarse en medio de la emergencia sanitaria adoptada por la pandemia, con lo cual se consideró que las obras públicas de infraestructura quedaran exceptuadas de la obligación del aislamiento, pero asegurándose que se cumplieran con los protocolos de bioseguridad definidos por el Ministerio de Salud. Fue así, como el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), expidió la Circular No. 031 del 30 de abril de 2020, con los protocolos para

todas las personas que laboran en las obras de infraestructura y de espacio público, con lo cual se reiniciaron los contratos de obra e interventoría a partir del mes de mayo.

Con el compromiso de los empresarios se reiniciaron actividades en obra y fueron aprobados 85 protocolos de bioseguridad, de los cuales 43 corresponden a contratos de obra y los 42 restantes a contratos de Interventoría.

En el momento que se retomaron actividades, se adoptaron medidas para reducir la exposición y transmisión del virus. Los protocolos de bioseguridad, se llevaron a cabo responsablemente a través de controles en el ingreso a los lugares de trabajo, como la toma de temperatura, desinfección de calzado, lavado de manos, aplicación de gel antibacterial, desinfección de áreas de trabajo y distanciamiento social de mínimo 2 metros.

Una vez dentro de la obra, se obliga al uso del tapabocas, guantes para manipulación de riesgo biológico, equipo aspensor, overoles anti fluidos, entre otros.

La entidad apropió recursos en su presupuesto hasta por \$6.477 millones, para cubrir hasta diciembre de 2020 los costos de las medidas de bioseguridad, de los cuales \$3.840 millones corresponden a los contratos de construcción y 2.637 millones a los de mantenimiento.

Los resultados de estas medidas que buscaban cuidar la salud de más de 13.000 empleados de las empresas constructoras e interventoras, son positivos en medio de la crisis de salud que tantas pérdidas de vidas nos ha dejado.

En la actualidad, de los 32 proyectos que han reportado casos positivos de Covid, 19 proyectos se encuentran con la totalidad de los casos recuperados, 5 proyectos con un solo caso activo y los 8 restantes, con más de un caso activo.

Además de este balance, hemos logrado seguir construyendo, generando empleo y aportando a la reactivación económica.

Aunque la situación no es fácil y ninguno de nosotros nos esperábamos este panorama, el llamado es a seguir cuidándonos de manera responsable con las medidas de bioseguridad, para enfrentarnos a la Nueva Realidad que empezamos a vivir desde el mes de septiembre.

No importa qué hagamos, sino cómo lo hagamos y como Entidad vamos a seguir adelante construyendo ciudad a través de grandes obras de infraestructura, de espacio público y ciclorrutas para que la ciudadanía tenga cómo movilizarse frente a la nueva realidad que nos impuso el Covid-19. La Gente IDU, le sigue cumpliendo a Bogotá con la reactivación de obras que son un motor para dinamizar la economía de la capital del país.

En archivo adjunto y para su conocimiento se envían las obras en ejecución. (Tomadas del aplicativo ZIPA con corte a 31/08/2020).

UMV:

La UAERMV no ha detenido la ejecución de su proyecto misional en medio de la emergencia sanitaria. El proyecto 408 - Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial, se ejecutó entre los meses de enero a mayo de 2020 y sus recursos se armonizaron con el nuevo proyecto misional 7858 - Conservación de la Malla Vial Distrital y Ciclo infraestructura de Bogotá. Con este proyecto misional se continúa la atención que venía prestando la UAERMV a la conservación de la malla vial de la ciudad desde sus competencias, adicionalmente se amplía su espectro de actuación en la infraestructura vial, teniendo en cuenta las nuevas funciones atribuidas a la entidad en el artículo 95 del acuerdo

761 de 2020. La Unidad trabaja bajo un esquema de intervención directa, contrata su propia mano de obra, maquinaria, equipos e insumos; por tanto, los compromisos adquiridos se mantuvieron y se deben garantizar a lo largo del año para poder mantener la operación.

A continuación, se detallan las metas, el presupuesto asignado y ejecutado para el año 2020, de este proyecto:

Tabla 3. Metas, presupuesto asignado y ejecutado del proyecto 7858 – Conservación de la malla vial distrital y ciclo-infraestructura de Bogotá

META PDD SECTORIAL	PARTICIPACIÓN UAERMV EN MPDD	METAS PROYECTO UAERMV	PRESUPUESTO ASIGNADO 2020	EJECUCION DE RECURSOS 2020 (31 DE AGOSTO 2020)	% EJECUCION DE RECURSOS 2020 (31 DE AGOSTO 2020)
Conservar 190 km de ciclo infraestructura	Conservar 60 Km de ciclo infraestructura del distrito capital	Conservar 60 Km de ciclo infraestructura del distrito capital	\$6.304	\$186.577	3%
Realizar actividades de conservación a 2.308 km. de malla vial	Conservar 1.370 km. carril de malla vial de la ciudad	Conservar y rehabilitar 1.256 Km-carril de la malla vial local del distrito capital	\$78.263	\$15.558	20%
		Apoyo interinstitucional y conservación de 80 Km-carril de la malla vial arterial del distrito capital	\$4.261	\$2.239	53%
		Mejorar 34 km-carril de vías Rurales del distrito capital	\$1.594	\$117.8	7%
Definir e implementar dos estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial, donde una de ellas incluya la prevención, atención y sanción de la violencia contra la mujer en el transporte	Definir e implementar una estrategia de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial		\$23	\$ -	0\$
TOTAL			\$ 90.446	\$ 18.102	20%

Fuente: Elaboración propia (Fecha de corte 15 de septiembre 2020 –Cifras en millones de pesos)

TMSA:

En el tema de Banco de Proyectos y atendidas las disposiciones que para el efecto dictó la Secretaría Distrital de Planeación, se adelantaron las siguientes acciones:

1. Revisión de los Proyectos vigentes a mayo 31 de 2020 y asociados al Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”, incluyendo el reporte final de ejecución de las metas físicas y presupuestales.

El reporte final de ejecución física y presupuestal del mismo lo entra publicado en nuestra página web en el siguiente link:

https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146047/proyectos_de_inversion/publicaciones.php?id=147854

2. Formulación de los siguientes Proyectos de Inversión para el periodo 2020-2024 en el marco del nuevo Plan de Desarrollo “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para LA Bogotá del Siglo XXI”:

- Desarrollo y Gestión de la Cultura Ciudadana en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Desarrollo y Gestión de la Seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Desarrollo y Gestión para Mitigar la Evasión en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Implementación y Gestión de la Estrategia de Servicios ITS en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Fortalecimiento Corporativo en Transmilenio S.A. en Bogotá
- Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Control y Operación del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá

Las fichas de formulación de los proyectos mencionados y los planes de gasto presupuestal asociados a cada uno, los encuentro para consulta y descarga en el siguiente link:

https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146047/proyectos_de_inversion/

METRO:

Para el año 2020 la EMB cuenta con dos proyectos de Inversión: i) Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 y ii) Fortalecimiento Institucional.

En el marco de la pandemia global se han presentado algunas situaciones que están relacionadas al proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1, las cuales se listan a continuación:

- Modificación de las fechas de recepción de propuestas del proceso de interventoría para la concesión de la PLMB:
Debido a las repercusiones logísticas que ha tenido a nivel global la pandemia del coronavirus Covid-19 y en atención a las solicitudes de los seis grupos que conforman la lista corta del proceso de selección de la interventoría integral de la PLMB, presentadas en la audiencia efectuada el día 19 de marzo de 2020 y en varias comunicaciones escritas, la EMB mediante Adendas N°. 5, 6, 7 y 8, publicada en el portal de contratación pública Secop se modificaron las fechas de recepción de propuestas hasta al jueves 11 de junio de 2020 a las 15:00 hrs, hora colombiana. El pasado martes 18 de agosto de 2020, el “Consortio Supervisor PLMB” fue elegido para realizar la interventoría de la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1.
- Retrasos en la firma de promesas de compraventa:
Se presentaron retrasos en la firma de promesas de compraventa con los propietarios con ocasión del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica derivada de la pandemia COVID-19 lo cual conllevó a que la EMB suspendiera los términos administrativos en materia de gestión de adquisición predial. Con el fin de contrarrestar posibles retrasos en la gestión predial se elaboraron actos administrativos a través de actividades desarrolladas en trabajo en casa para cada uno de los predios que se

encontraban en proceso de negociación, a fin de concertar las firmas de los actos administrativos con los propietarios una vez se levantara la suspensión de términos.

- Modificación en el cronograma de Acuerdo Específico para el traslado de redes: Debido al aislamiento social por la pandemia del Covid 19, se afectó la firma del Acuerdo Específico – AE – N°.2 con Telefónica (diseño de 30 interferencias y la obra de 6 interferencias) este AE por las limitaciones de Telefónica para la realización de los diseños para los trabajos de campo (levantamientos topográficos y de estudios de suelos) y para el inicio de obras. Por lo anterior, se modificó el cronograma, el presupuesto y se incluyó el alcance de los diseños previstos en el AE N°. 4, distribuyendo la ejecución de los trabajos en las vigencias 2020 y 2021. La fecha de inicio se tiene prevista para el 8-oct-20, y su duración es de 8 meses.

2. ¿Cuáles son de continuidad?

En el marco del proceso de armonización al nuevo Plan de Desarrollo Distrital – PDD – “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI 2020 – 2024”, se les dio continuidad a los proyectos de inversión Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 (PLMB-T1) y Fortalecimiento Institucional de la EMB, los cuales mantuvieron los recursos programados para la vigencia 2020 y se encuentran en ejecución.

3. ¿Cuál ha sido el desarrollo de inversión presupuestal, es decir en que se ha invertido o reinvertido?

A continuación, se presenta la ejecución presupuestal de los proyectos de inversión para la vigencia 2020, correspondiente al Plan de Desarrollo Distrital – PDD – “Bogotá Mejor para Todos 2016 - 2020”, el cual culminó su gestión el 31 de mayo de 2020 y el nuevo PDD “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI 2020 – 2024”:

Cifras en millones de pesos

Descripción Proyectos de Inversión	PDD "Bogotá Mejor para Todos"	
	Programado 2020 (Ene-May)	Ejecutado 2020 (Ene-May)
7501 - Primera Línea de Metro de Bogotá.	\$ 263.553	\$ 263.553
7502 - Fortalecimiento Institucional de la Empresa Metro de Bogotá S.A.	\$ 38	\$ 38

Fuente: Informe Ejecución Presupuestal del presupuesto de gastos e inversión mes de junio 2020 – EMB

Cifras en millones de pesos

Descripción Proyectos de Inversión	PDD "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI"	
	Programado 2020 (Jun-Dic)	Ejecutado 2020 (Jun-Ago)
7519 - Diseño, construcción y puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1 (PLMB-T1).	\$ 984.076	\$ 38.631
7518 - Fortalecimiento de las actividades de gestión necesarias para afianzar la implementación de las políticas de gestión y desempeño en el marco del MIPG.	\$ 967	\$ 531

Fuente: Informe Ejecución Presupuestal del presupuesto de gastos e inversión mes de agosto 2020 - EMB

Bernardo Sánchez – Veeduría Ciudadana La Sirena:

1. Las calles 155, 152 y la 157 entre carreras 9 y la 19 están ya para levantar toda la carpeta asfáltica y hacerle mantenimiento. **UMV**

Una vez revisado el Sistema de Información Geográfica Misional y de Apoyo (SIGMA) y la Base de Datos de la Entidad, se observa que se han intervenido por parte de la Gerencia de Intervención los siguientes tramos:

No	UPZ	BARRIO	CIV	EJE_VIAL	DESDE	HASTA	ESTADO
1	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002167	KR 16D	CL 159	CL 160	INTERVENIDO AÑO 2017 - SELLO DE FISURAS
2	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002181	KR 16C	CL 159	CL 160	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
3	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002107	CL 160	KR 16	KR 16A	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
4	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002120	CL 160	AK 15	KR 16	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
5	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002106	KR 16	CL 160	CL 160A	INTERVENIDO AÑO 2019 - SELLO DE FISURAS
6	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002053	KR 16	CL 160A	AC 161	INTERVENIDO AÑO 2020 - SELLO DE FISURAS
7	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002072	CL 160A	AK 15	KR 16	INTERVENIDO AÑO 2016 - SELLO DE FISURAS
8	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002071	AK 15	CL 160A	AC 161	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
9	TOBERIN	LA LIBERIA	1002119	AK 15	CL 160	CL 160A	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
10	TOBERIN	LA LIBERIA	1002223	AK 15	CL 159	CL 160	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
11	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002410	AK 15	CL 155A	CL 159	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
12	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1007156	AK 15	CL 154	CL 155A	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
13	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1002496	AK 15	CL 154	CL 155	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
14	TOBERIN	ESTRELLA DEL NORTE	1006348	AK 15	AC 153	CL 154	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO
15	TOBERIN	LA LIBERIA	1002320	KR 14C	CL 157	CL 160	INTERVENIDO AÑO 2018 - PARCHEO

2. Solicitamos que Movilidad retire los pedestales de los semáforos en la Av. La Sirena o Calle 153 Cra. 9a. y Av. 19. **DGTCTT – SDM**

La subdirección de semaforización informa que se esta realizando la gestión de retiro de las tres bases portátiles de la AK 9 x AC 153, las cuales se retiraran entre la segunda y tercera semana de septiembre del 2020.



Foto 1: Esquina Nor-oriental



Foto 2: Esquina Sur-oriental



Foto 3: Esquina Sur-occidental

Para las bases portátiles que se encuentran en la AK 19 x CL 153, se traslada la competencia al IDU para que haga extensiva la solicitud al contrato IDU-1550-2017 cuyo objeto es la *“CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA LA SIRENA (AC 153) DESDE AVENIDA LAUREANO GÓMEZ (AK 9) HASTA LA AVENIDA SANTA BÁRBARA (AK 19), ACUERDO 523 DE 2013 DE VALORIZACIÓN EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”* del retiro de estas bases que fueron suministradas por el referido contrato.



Foto 4: Separador central costado oriental

3. En la turbo glorieta quedo desfasada la carrera 15 y no se sabe que vaya a pasar cuando se vaya integrar la carrera 15 entre calles 151 y 153. IDU

En el contrato IDU-1550-2017, cuyo objeto es "CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA LA SIRENA (AC 153) DESDE LA AVENIDA LAUREANO GÓMEZ (AK 9) HASTA LA AVENIDA SANTA BÁRBARA (AK 19) ACUERDO 523 DE 2013 DE VALORIZACIÓN EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.", se construyó la turbo glorieta a la altura de la carrera 15 con calle 153, la cual fue construida de acuerdo con los diseños establecidos y la reserva vial.

En cuanto a la construcción de la cra 15 entre las calles 151 y 153 se informa que esta deberá empalmar a esta intersección, y mediante el Contrato IDU-1557-2017, cuyo objeto es "DESARROLLAR LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PUBLICO ASOCIADO PARA: TRAMO 1 DE LA AVENIDA CONTADOR (AC 134) ENTRE AUTOPISTA NORTE Y CARRERA 7ª. TRAMO 2 DE LA AVENIDA SANTA BARBARA (AK 19) ENTRE CALLE 127 Y CALLE 134. TRAMO 3 DE LA AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (AK 15) ENTRE CALLE 134 Y CALLE 170. TRAMO 4 ACTUALIZACION Y/O COMPLEMENTACION DE LOS

ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) ENTRE LA AUTOPISTA NORTE Y LA AVENIDA BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C y su interventoría ejercida mediante el contrato IDU-1573-2017 la firma INTEGRAL S.A, según su alcance se deberá tener en cuenta:

- Los planteamientos de Factibilidad elaborados mediante el contrato IDU-1557-2017, para la Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre calle 134 y calle 170, se contempla sección completa, es decir espacio público asociado, infraestructura vial y cicloruta.
- Los Estudios y diseños a elaborar en la siguiente Fase del Proyecto (Fase III), se contempla sección y perfil completo, teniendo como insumo base la Factibilidad elaborada mediante el Contrato IDU-1557-2017, es decir Espacio Público, Calzadas y Cicloruta de la Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15), desde la Calle 134 a la Calle 170.
- Con los Estudios y Diseños a elaborar (Fase III), que sean aprobados por la Interventoría, por las Empresas de Servicios Públicos y Entidades Distritales, se procede a realizar la construcción con recursos recaudados de Valorización según el alcance establecido en la exposición de motivos y anexo técnico del Acuerdo Distrital 724 de 2017, así:

Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre calle 134 y calle 170.

“...El Tramo de la Avenida Jorge Uribe Botero (Avenida Carrera 15) que será financiado mediante el mecanismo de contribución de valorización por beneficio local, corresponde al comprendido entre la Avenida Contador (Avenida Calle 134) y la Avenida San José (Avenida Calle 170).

El proyecto contempla la construcción de ciclo ruta en ambos costados del canal y la reconstrucción de las calzadas y aceras existentes. La construcción de aceras faltantes, de pompeyanos, de plataformas peatonales sobre el canal y la ampliación de las existentes en cruces vehiculares que permitan mayor conectividad en sentido oriente occidente.

La propuesta para este corredor vial se trata por cada tramo definido a continuación:

Tramo 1. Desde la Avenida Calle 134 y hasta la calle 151:

En este tramo se plantea la reconstrucción de las calzadas y aceras existentes y la implementación de ciclorruta en ambos lados del canal y adecuar los dos pasos peatonales a través de puentes existentes sobre el canal.

Tramo 2. Desde la Calle 151 hasta Calle 170:

Construcción de ciclorruta, senderos peatonales y aceras para fomentar el uso de la movilidad limpia en el sector y adecuar los pasos peatonales a través de puentes existentes sobre el canal. Adicionalmente se generarán espacios de permanencia que articulen la ciclorruta con los parques existentes y los parques propuestos con este acuerdo de valorización...”

Por lo anterior los estudios y diseños de la carrera 15 entre las calles 151 y 170, deberán tener en cuenta al actual proyecto de la turbo glorieta de la carrera 15 con calle 153 y

ofrecer a los usuarios de esta vía la conectividad y accesibilidad necesaria para el uso y disfrute de la misma.

4. Movilidad debe poner atención sobre las rutas de buses y provisionales deben ir hasta la turbo glorieta de la calle 153 o Av. La Sirena. DPM – SDM

Teniendo en cuenta las competencias de Transmilenio S. A. definidas en el Decreto 309 de 2009 donde se establece: "*Transmilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo*" se da traslado de su solicitud con el fin de que se evalúe conjuntamente con el concesionario la operación de las rutas del SITP en el sector indicado, y de acuerdo a dicha evaluación se tomen las medidas pertinentes, entre las que se encuentran (de requerirse), la solicitud de operativos de control de cumplimiento a la ruta.

Paola Zipacón – Observatorio Ciudadano de Engativá:

1. ¿Cuál es el modelo presupuestal local, ya que dentro del Plan de Desarrollo Local no cuenta con recursos propios para temas de señalización vertical, horizontal, demarcación, entre otros? Existe un rubro que maneja la Unidad de Malla Vial, el IDU, pero a nivel local no existe un presupuesto para el tema de señalización.

D.ING-SDM

Es el momento de recordar que mediante la descentralización administrativa distrital se llevó a cabo la división territorial del Distrito Capital en localidades; cada una con su Junta Administradora Local (JAL), que ejecuta su presupuesto a través de los Fondos de Desarrollo Local (FDL).

Fondo de Desarrollo Local es de naturaleza pública, con personería jurídica y patrimonio propio, de creación legal, y sus atribuciones están dirigidas a la prestación de los servicios y la construcción de obras a cargo de las Juntas Administradoras Locales, existiendo uno por cada localidad de la ciudad. La regulación sobre el particular está contenida en los artículos 87 a 95 del Decreto Ley 1421 de 1993¹.

Adicionalmente, el artículo 92 del Decreto Ley 1421 de 1993 asignó la representación legal de los Fondos de Desarrollo Local en el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., y la misma norma lo facultó para su delegación; es así como el artículo 35 del Decreto 854 de 2001, modificado por el Decreto 612 de 2006, y éste a su vez por el artículo 1° del Decreto 196 de 2007, dispuso:

"Artículo 35. Asignar a los Secretarios del Sector Central y Directores o Gerentes del Sector Descentralizado Funcionalmente o por Servicios, la facultad para contratar, ordenar los gastos y pagos con cargo al presupuesto de los Fondos de Desarrollo Local, en los programas, subprogramas y proyectos del correspondiente Plan de Desarrollo Local (...)".

A su turno, el Decreto Distrital 714 de 1996 "Estatuto Orgánico del Presupuesto", en su artículo 2° dispuso:

"(...) El Presupuesto General del Distrito incluirá el Presupuesto de los Fondos de Desarrollo Local y el Presupuesto de las Empresas Industriales y Comerciales y Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas, del Distrito Capital.

A los Fondos de Desarrollo Local, Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital, de las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas, se les aplicarán las Normas y principios que sobre los mismos contenga el presente Estatuto".

Ahora bien, de acuerdo con la asignación contenida en el artículo 35 del Decreto 854 de 2001, la ordenación del gasto de un Fondo de Desarrollo Local se determinará a cargo del Secretario, Director o Gerente de entidad, cuyas funciones se relacionen con cada uno de los programas y subprogramas del Plan de Desarrollo Local, ejecutados con sus recursos.

En cumplimiento a la normatividad antes citada, la Secretaria Distrital de Movilidad, dentro de su proyecto de inversión 7587 "Implementación De Señalización Para Mejorar Las Condiciones De Seguridad Vial, Movilidad Y Accesibilidad En Bogotá" tiene programado para el segundo semestre de la vigencia 2020, los siguientes recursos para las necesidades que presente cada una de las localidades de la Ciudad

CÓDIGO Y DESCRIPCIÓN META:	PROGRAMACIÓN			
	No. Localidad	Localidad	Presupuesto vigencia	Magnitud vigencia
1. Implementar 5.150 medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	-	-
2. Realizar el mantenimiento a 400.000 señales verticales de pedestal	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	501.375.720	20.000
3. Intervenir 400 puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito mantenidos	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	997.088.800	10
4. Implementar 26.000 señales verticales de pedestal	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	756.687.856	880
5. Intervenir 800 instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas.	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	1.695.377.099	26
7. Intervenir 12.000 pasos peatonales	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	289.696.902	370
8. Demarcar 2.200 km-carril en vía	10	Engativá	-	-
	77	Distrital	394.732.727	110

El rubro 77 Distrital está programado para atender las necesidades de las localidades en cuanto al tema de señalización y medidas integrales de gestión del tránsito, dispositivos y pasos peatonales.

UMV:

En el marco de lo establecido en el artículo 115 parágrafo 2 de la Ley 769 de 2002 (Código nacional de tránsito terrestre): "En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta"; en ese sentido, la UAERMV anualmente destina recursos para demarcar los tramos viales que son recuperados, rehabilitados o mejorados en el marco de la misionalidad de la Entidad. Para la presente anualidad se están ejecutando \$1.494'623.282 con los cuales se tiene calculado

demarcar aproximadamente 450 CIV o segmentos que fueron intervenidos previamente por la UAERMV.

Es importante mencionar que los recursos son únicamente para señalización horizontal, toda vez que la Unidad solo realiza intervención en malla vial, y no tienen la competencia para destinar recursos para señalización vertical.

Rodrigo Acosta – Medios de Comunicación Comunitaria:

1. **TODAS LAS SECRETARIAS y ENTIDADES:** El artículo 44 del Decreto 744 de 2019 presupuesto de gastos e inversiones obliga la democratización de los gastos de divulgación, me pueden informar la cuantía de los gastos realizados por cada uno de los medios comerciales en forma directa, por operador o por agencia o central de medios (indicar los pagos, campañas realizadas, fechas y contratos específicos). Por otro lado 2. Cuál es el PLAN para dar cumplimiento al artículo 127 del PLAN DE DESARROLLO que establece la democratización de los gastos de divulgación, comunicaciones y publicaciones para el 2021, al 2024 y la forma, procedimiento para garantizar la participación de los medios comunitarios y alternativos. **OFICINAS DE COMUNICACIONES DE SDM-IDU-TMSA-UMV-METRO**

SDM

De acuerdo con el artículo 44 de la citada norma, de conformidad con las necesidades de la Secretaría Distrital de Movilidad en concordancia con las estrategias y planes de socialización y divulgación de la información, a través del contrato No 2019- 1341 suscrito con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá, pautó en el siguiente medio comunitario cuyas actividades técnicas a desarrollar corresponden a 39 cuñas radiales, de 30 segundos de duración, emitidas en el mes de septiembre de 2019 alusivas a la divulgación del Biconcierto realizado dentro de las actividades programadas de la Semana de la Bicicleta.

CIUDAD	EMISORA	ZONA INFLUENCIA	FECHA DE EJECUCIÓN	VALOR
Bogotá	BiciActiva Radio	Fontibón	10 al 14 de septiembre de 2019	\$ 1.010.810

En el marco de sus estrategias de comunicación la Secretaría Distrital de Movilidad suscribió el contrato interadministrativos No. 2019-1341 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A. ESP (ETB), mediante el cual ha habilitado el acceso a espacios de divulgación en medios masivos, comunitarios o alternativos de comunicación con el fin de informar a la ciudadanía sobre los temas de competencia de la entidad y de interés de la ciudadanía, para lo cual desde la planeación y estructuración del proceso se contempla su participación como se puede identificar en el objeto del contrato “*Prestar servicios de acceso a espacios de divulgación en medios masivos, comunitarios o alternativos de comunicación, en el marco de la estrategia de comunicación de la Secretaría Distrital de Movilidad conforme a sus intereses y necesidades*”.

En este sentido la Secretaría Distrital de Movilidad en cumplimiento de sus funciones y de su misionalidad, continuará planeando y realizando campañas de divulgación institucional para dar a conocer lo relacionado con la gestión en políticas públicas y sobre los diferentes

programas institucionales de acuerdo a las necesidades en cumplimiento con el artículo 127 citado.

IDU

Para la vigencia 2020 el IDU aún no ha suscrito contrato con central de medios para la divulgación de la gestión, en los primeros meses de la presente vigencia se ejecutó el saldo del contrato interadministrativo IDU-1169-2019, del cual se anexa el cuadro de ejecución con los datos solicitados.

Durante lo corrido del año se ha respondido a los llamados de austeridad en el gasto, fortaleciendo la estrategia de comunicación 360º, que consiste en llegar a todos nuestros grupos de interés mediante información oportuna y de utilidad para mantener informadas a las audiencias.

Permanentemente se emiten comunicados de prensa, se realizan publicaciones en las cuatro redes sociales del Instituto: Twitter, Facebook, Instagram y YouTube, y se organizan talleres y transmisiones de Facebook Live para hablar de las metas que tiene la Entidad en el Plan Distrital de Desarrollo “Un Contrato Social para el Siglo XXI”, de los avances en cada una de las obras y dar cuenta de los proyectos financiados con recursos de Valorización, entre otros temas.

Así mismo, se gestionan entrevistas en los medios de comunicación para responder las inquietudes de la ciudadanía, que llegan a través de los medios y las redes sociales, y se atienden el 100% de los requerimientos que hacen los medios masivos, especializados y comunitarios.

Ver archivo Excel adjunto (Ejecución contrato de medios IDU 2020).

Para el IDU todos los medios de comunicación: masivos, especializados, alternativos y comunitarios son muy importantes. Se cuenta con una base de datos robusta, con información de todos los medios y periodistas que cubren las noticias de Bogotá y de infraestructura, y la base de medios comunitarios registrados en el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC).

Como parte de la estrategia, se identifica para cada uno de los proyectos, las localidades que se benefician de las obras y se trabaja con los medios comunitarios para brindarles toda la información que requieran y una vez se suscriba contrato con central de medios para la divulgación de la gestión, se tendrá en cuenta para tener la visibilidad y alcance que nos permita socializar los proyectos entre las comunidades, juntas de acción comunal y juntas de vecinos.

Se tiene contemplado suscribir un contrato interadministrativo con la ETB para el servicio de central de medios, la ETB cuenta con un portafolio de 79 medios comunitarios entre radio e impresos, de distintos públicos y audiencias y diferentes cubrimientos de localidades para ofrecer a las Entidades Distritales.

El IDU trabaja de la mano con cada uno de los contratistas de obra para verificar que la información que se entrega a las comunidades cumpla con los estándares de comunicación establecidos en la Política de Comunicaciones del IDU y siguiendo los lineamientos de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

El IDU valora el trabajo de cada uno de los medios y está dispuesto a trabajar conjuntamente con cada uno de ellos para realizar distintas actividades de comunicación (talleres, transmisiones en redes sociales, programas radiales y ediciones especiales, entre otras alternativas), que permitan llegar a todos los públicos de la manera oportuna, con información de interés.

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO IDU-1169-2019 ETB						
			2020			Total general
CAMPAÑA	MEDIO	PROVEEDOR	ENERO	FEBRERO	MARZO	
CERCA A OBRAS IDU MAR.2020	Internet	DIGIMARKETING SAS			\$ 10.457.738	\$ 10.457.738
COMPRA PREDIOS IFC	Prensa	GRUPO NACIONAL DE MEDIOS S A	\$ 4.768.108	\$ 4.768.108		\$ 9.536.217
COMPRA PREDIOS IFC	Radio	ORGANIZACION RADIAL OLIMPICA SA	\$ 11.487.260			\$ 11.487.260
COMPRA PREDIOS IFC	Radio	RADIO CADENA NACIONAL S.A.S	\$ 4.394.774			\$ 4.394.774

TMSA

En el marco de la ejecución del contrato 605 de 2019 suscrito entre TRANSMILENIO S.A. y Arena Communications Colombia S.A.S, cuyo objeto es “contratar la prestación de servicios para la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en todo lo relacionado con actividades de ATL en el marco de la estrategia de comunicaciones planteada por la Subgerencia.”, para la vigencia 2020 la inversión de recursos en comunicación pública se resume en la siguiente tabla:

Contrato 605 de 2019 – Arena Communications Colombia S.A.S				
Campaña	Fecha Inicio	Fecha Fin	Medio	Inversión
Día Sin Carro	03/02/2020	06/02/2020	Segmentación Digital	\$104.412.969
	03/02/2020	04/02/2020	Publimetro	
	03/02/2020	04/02/2020	ADN	
	03/02/2020	04/02/2020	Q HUBO	
TM se une a la fiesta no brava	02/02/2020	01/03/2020	El Espectador	\$276.379.396
	02/02/2020	01/03/2020	El Tiempo	
Colombia Potencia Energética	19/02/2020	19/02/2020	La República	\$24.252.200
TransMi Te Cuida	16/03/2020	16/03/2020	Publimetro	\$866.232.313
	14/03/2020	12/06/2020	Caracol Radio	
	14/03/2020	23/06/2020	RCN Radio	
	18/03/2020	18/05/2020	Pantalla Movistar	

Contrato 605 de 2019 – Arena Communications Colombia S.A.S				
Campaña	Fecha Inicio	Fecha Fin	Medio	Inversión
	17/03/2020	17/06/2020	Radio Periodistas	
	12/04/2020	12/04/2020	El Tiempo	
	06/04/2020	19/06/2020	City TV	
	26/03/2020	19/06/2020	Blu - La Kalle	
	21/03/2020	29/05/2020	Emisoras Comunitarias	
	01/04/2020	30/06/2020	Cristovisión	
	02/04/2020	30/06/2020	Radiopolis	
	13/04/2020	30/07/2020	Perifoneo	
Juntos Vamos a Lograrlo	25/07/2020	25/10/2020	Alianza RSE Caracol Radio	\$1.114.306.245
	25/07/2020	25/10/2020	Alianza RSE RCN Radio	
	25/07/2020	25/10/2020	Alianza RSE Blu - La Kalle	
	25/07/2020	25/10/2020	Alianza RSE Radiopolis	
	25/07/2020	25/10/2020	Alianza RSE Radioperiodistas	
	25/07/2020	25/10/2020	Emisoras Comunitarias	
	25/07/2020	25/10/2020	Digital	
	25/07/2020	25/10/2020	Cristovisión	
	25/07/2020	25/10/2020	Javeriana ST	
	25/07/2020	25/10/2020	La Titular	
25/07/2020	25/10/2020	Perifoneo		

Para el día sin carro, se priorizó la estrategia digital de difusión para mostrar la importancia del transporte público y la intermodalidad entre diversos medios de transporte alternativos al carro particular.

Durante la temporada taurina, se definió la colocación de avisos en la sección Bogotá de medios impresos para resaltar planes alternativos en la ciudad como una fiesta no brava y la importancia del Sistema Transmilenio para moverse en la capital

Mediante el plan de medios “TransMi Te Cuida” se emitieron los mensajes estratégicos que resaltarán las medidas de prevención del coronavirus Covid-19 en el Sistema Transmilenio, por su parte, el plan de medios “Juntos Vamos a Lograrlo” se estructuró de tal forma de ir más allá de la pauta y enfocarse en acciones concretas de responsabilidad social entre los diversos medios de comunicación y TRANSMILENIO S.A.

1. Cuál es el PLAN para dar cumplimiento al artículo 127 del PLAN DE DESARROLLO que establece la democratización de los gastos de divulgación, comunicaciones y publicaciones para el 2021, al 2024 y la forma, procedimiento para garantizar la participación de los medios comunitarios y alternativos. OACCM - OFICINAS DE COMUNICACIONES DE SDM-IDU-TMSA-UMV-METRO.

TRANSMILENIO S.A, teniendo como referencia la base de datos de medios comunitarios y alternativos del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC y la

Alcaldía Mayor de Bogotá, en el desarrollo de los planes de medios va continuar con su estrategia de intervención no solo en medios masivos de comunicación de alto impacto y alcance sino también con medios comunitarios y alternativos aportando un enfoque territorial a la comunicación, tal como ha acontecido en esta vigencia fiscal con “TransMi Te Cuida” y “Juntos Vamos a Lograrlo”, que registran la siguiente inversión en medios de esta naturaleza:

Etiquetas de fila		Suma de IMP_NETO_COMPRA
7 ALMAS SAS		25.200.000
7 ALMAS SAS		25.200.000
COMUNICACION RADIAL SAS		75.699.198
(161) ECORADIO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.083.500
18 BEATS RADIO VISUAL [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		3.708.096
5-4 MUSIK [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		6.401.067
BLOCK JUVENIL [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		3.631.200
BUENASTEREO.COM [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		3.666.800
CLASICA RADIO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		3.015.083
COLECTIVO URDIMBRE [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		854.400
COLIBRIRADIO.COM [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.942.933
CONEXIÓN FM [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		3.490.667
DIGITAL STEREO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.568.883
EMISORA BOGOTÁ NOCTURNA [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.401.478
EMISORA PLANETA TIERRA [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.020.833
EMISORA SALSA Y SON [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.325.000
EVOLUCION LINE [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.784.000
FOLKLORICA STEREO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		1.964.250
FUNDACIÓN JUVENIL HIRAKI YAMI [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.699.833
INGA RADIO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		1.875.334
LA 98.7 FM [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		738.750
LA DIEZ RADIO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.137.500
LA EMI RADIO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		1.091.400
LA NORTE FM 94.4 [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.487.000
LA VOZ DE MI BARRIO 7 [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.304.000
MI BOSA STEREO [BOSA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.115.000
RADIO C.I.A [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		1.012.500
RADIO FONTIBON FM [FONTIBON] - (COMUNICACION RADIAL)		631.500
RADIO NUESTRO UNIVERSO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		599.650
RADIO USME 58 [USME] - (COMUNICACION RADIAL)		3.187.500
RECREANDO ANDO [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		2.770.625
SUBA ALTERNATIVA [BOGOTA] - (COMUNICACION RADIAL)		8.190.417
Total general		100.899.198

Anexo. Certificación Arena Communications S.A.S Inversión en medios comunitarios año 2020.

Adicionalmente, durante el período de aislamiento obligatorio se adoptó una estrategia de comunicación localizada mediante el perifoneo de información de cambios de rutas zonales y de alimentación y mensajes de autocuidado para el ingreso al SITP en aquellas localidades declaradas en alerta amarilla y naranja y durante las cuarentenas parcializadas.

Perifoneo Durante el aislamiento preventivo obligatorio	
Localidad	Inversión
Tunjuelito	\$960.000
Ciudad Bolívar	\$2.560.000

Perifoneo Durante el aislamiento preventivo obligatorio	
Localidad	Inversión
Bosa	\$4.160.000
Usme	\$640.000
Usaquén	\$640.000
Fontibón	\$320.000
Suba	\$320.000
Kennedy	\$960.000

UMV

Durante las vigencias 2019 y 2020 la UAERMV no suscribió contratos con centrales de medios u operadores para la divulgación de mensajes o campañas, ni contrató directamente con medios de comunicación para este fin. Para la vigencia 2021, tampoco se tiene contemplado presupuesto para la contratación de los servicios ya descritos.

METRO

En lo que corresponde a los esquemas de Divulgación y Comunicación Pública que le asisten a la Empresa Metro, resaltamos lo siguiente:

El Estudio de Impacto Ambiental y Social (en adelante EIAS) del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá tiene como objetivo general *“determinar el estado actual de los recursos naturales, del medio ambiente y de los aspectos socioeconómicos del área de influencia del proyecto para las etapas de pre construcción, construcción y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C, para identificar, definir y evaluar los impactos generados por el proyecto con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los efectos causados por el desarrollo del mismo, garantizando una adecuada gestión ambiental y social en el marco de los lineamientos establecidos por la normativa nacional y los lineamientos de la banca multilateral (Salvaguardas del Banco Mundial, BID y CAF, los Principios de Ecuador y las Normas de Desempeño de la CFI en el proyecto).”*

El EIAS responde a las salvaguardias de la banca multilateral, que, en términos generales, corresponden a las medidas que las instituciones financieras exigen a las entidades encargadas de ejecutar los proyectos financiadas por ellas para anticipar, minimizar, mitigar o tratar de otro modo los impactos adversos asociados a un proyecto. Las salvaguardias forman parte de la norma 1 de IFC, que se denomina *Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales*.

En el marco de lo expuesto, este estudio ha establecido programas para mitigar los impactos de la obra en el componente socioeconómico (comunidades y actividades económicas en la zona de influencia directa del proyecto PLMB) y ha determinado para las fases de pre construcción, construcción y operación el *PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS*. Su objetivo es *“establecer canales de*

comunicación que le permitan a los grupos de interés de las áreas de influencia directa y de intervención estar informados y participar en las actividades que se llevarán a cabo con oportunidad del proyecto en sus diferentes etapas: pre construcción, construcción y operación. Estos grupos de interés están conformados por líderes comunitarios, mujeres, organizaciones sociales, instituciones educativas, colectivos sociales, instituciones prestadoras de servicios de salud, empresas, propietarios, residentes, comerciantes y población en general del área de influencia". El EIAS completo podrá consultarlo en el link <https://www.metrodebogota.gov.co/content/estudios-ambientales-y-sociales>.

Una de las acciones por desarrollar se ha denominado "*Metro comunica*", que consiste en la implementación de un sistema de información que se materializa en una "*campaña de información que busca que la ciudadanía, en especial aquella vecina al corredor tenga una información precisa y oportuna, utilizando lenguaje inclusivo (...)*".

Es importante resaltar que la denominada *Comunicación pública* está encaminada a la difusión de información y mensajes institucionales con distintos propósitos, dirigida a un público masivo, desenvolviéndose en un marco público y orientada a socializar temas de interés de la comunidad -en este caso, la población impactada por la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá y la ciudadanía en general-, para involucrarlos y mantenerlos informados, dada la relevancia del proyecto y el protagonismo que tienen en el mismo.

Según lo expuesto, la Empresa Metro de Bogotá suscribió el contrato 149 de 2018, publicado en el portal de Colombia Compra Eficiente (SECOP), en el link <https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.630719&isFromPublicArea=True&isModal=False> cuyo objetivo es "*proveer a la Empresa Metro de Bogotá S.A. de servicios de divulgación de sus planes, programas, proyectos y políticas, y producción de piezas de comunicación, en el marco del Plan de Manejo Ambiental y Social, componente Divulgación y Consulta y Atención al Ciudadano, del proyecto Primera Línea de Metro de Bogotá – Tramo 1 para el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá*". En dicho enlace podrá encontrar la información que solicita frente a la ejecución del contrato.

En el marco de lo señalado en la Ley 1474 de 2011, reglamentada mediante el Decreto 4326 de 2011, a través del contrato en mención, la Empresa Metro de Bogotá hace comunicación pública en ejecución de campañas integrales de información y divulgación que requiere el proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá y es el contratista el encargado de diseñar los planes de medios de conformidad con los resultados de los estudios de medios vigentes.

Atendiendo lo señalado en el Acuerdo 761 de 2020, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XX" la Empresa Metro de Bogotá fortalecerá los canales de comunicación externa para acercar a los medios de comunicación comunitaria a la información del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá y con su apoyo multiplicar a nivel local el avance del proyecto.