

Al contestar cite estos datos:

Radicado No.: **20183000054891**



Fecha: 5/2/2018

Bogotá D.C.

TRANSMILENIO S. R13389

MAY 3'18 AM 9:02

Doctora
MARÍA CONSUELO ARAÚJO CASTRO
Gerente General
TRANSMILENIO S.A.
Avenida El Dorado N°. 69-76 Torre 1 Piso 8 Edificio Elemento
Bogotá D.C., Colombia

Asunto: Remisión Informe de Seguimiento a metas del Sector Movilidad en el Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos".

Cordial saludo.


En ejercicio de las funciones señaladas en el artículo 8° del Acuerdo 24 de 1993, la Veeduría Distrital ha realizado seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las metas del Sector Movilidad en el actual Plan de Desarrollo, desde 2016 hasta diciembre de 2017.

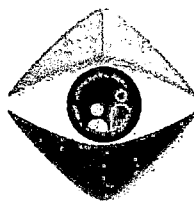
Por ser relacionado con la entidad a la que Usted pertenece, consideramos importante que conozca los resultados del mismo, así como las conclusiones allí expresadas.

Atentamente,


JAIME TORRES-MELO
Veedor Distrital

Anexo: Once (11) folios.

Aprobó:	Daniel Andrés García Cañón, Viceveedor Distrital	
Revisó:	Jasson Cruz Villamil, Delegado Eficiencia Administrativa y Presupuestal	
Elaboró:	Claudia Zambrano, Secretaria <i>cz</i>	



**VEEDURÍA
DISTRITAL**

Prevención • Transparencia • Incidencia

**SEGUIMIENTO A METAS DEL SECTOR MOVILIDAD EN EL
PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO “BOGOTÁ MEJOR
PARA TODOS”
(2016-2020)**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en
concordancia con el artículo 2, 8 y 10 del Acuerdo Distrital 24 de 1993

Bogotá, D.C., abril de 2018



Tabla de contenido

Introducción

1. Participación del Sector Movilidad en el Plan Distrital de Desarrollo (2016-2020)	4
2. Pilar Democracia Urbana	6
2.1 Construcción y conservación de vías y calles completas para la ciudad	7
2.2 Gestión y control de la demanda de transporte	9
2.3 Peatones y bicicletas	10
2.4 Seguridad y comportamientos para la movilidad	12
2.5 Transporte público integrado y de calidad	14
3. Eje transversal: Nuevo ordenamiento territorial	15
4. Eje transversal: Sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética	16
5. Eje Transversal: Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia	17
5.1 Programa: Transparencia, gestión pública y servicio a la ciudadanía	17
5.2 Programa: Modernización institucional	18
5.3 Programa: gobierno y ciudadanía digital	18
6. Conclusiones	19
Referencias	20

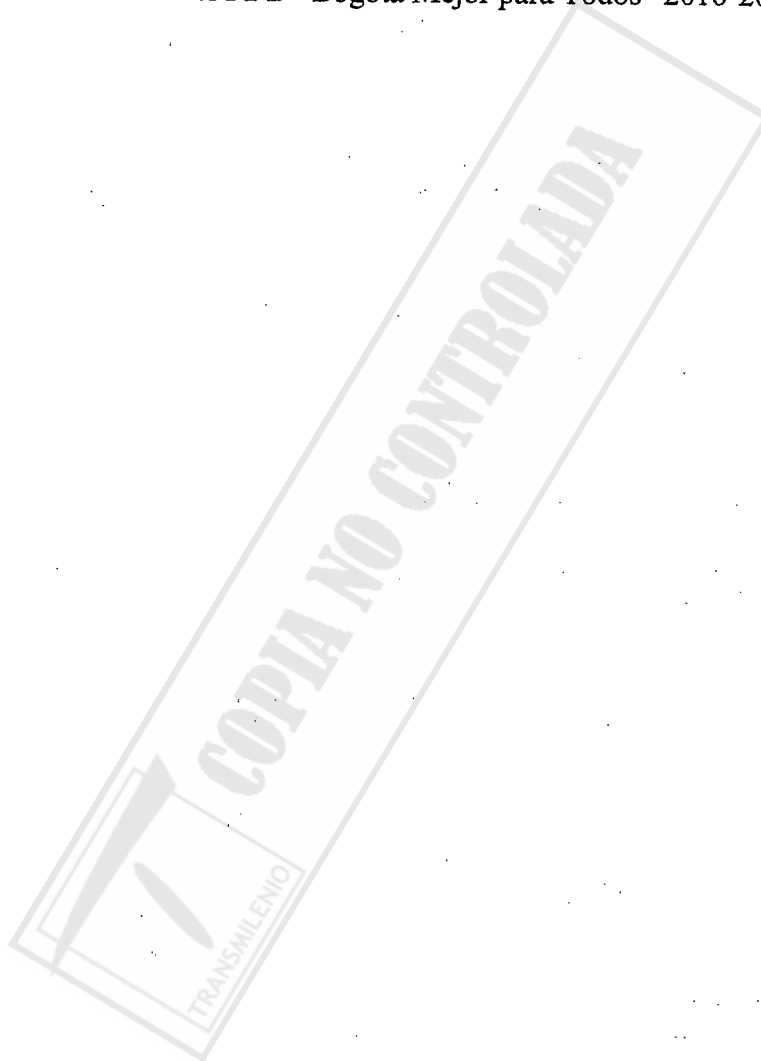
Lista de tablas

<i>Tabla 1.</i> Distribución de recursos vigencia 2017 por corredor (obra e interventoría).	8
<i>Tabla 2.</i> Ejecución física y financiera metas del proyecto prioritario: construcción y conservación de vías y calles completas para la ciudad.	8
<i>Tabla 3.</i> Ejecución física y financiera metas proyecto prioritario: gestión y control de la demanda de transporte.	10
<i>Tabla 4.</i> Ejecución física y financiera metas del proyecto prioritario: peatones y bicicletas.	11
<i>Tabla 5.</i> Ejecución física y financiera metas del proyecto: seguridad y comportamientos para la movilidad.	13
<i>Tabla 6.</i> Ejecución física y financiera metas del proyecto: transporte público integrado y de calidad.	15
<i>Tabla 7.</i> Ejecución física y financiera metas del proyecto: articulación regional y planeación integral del transporte.	16
<i>Tabla 8.</i> Ejecución física y financiera metas del programa: servicio a la ciudadanía para la movilidad.	17
<i>Tabla 9.</i> Ejecución física y financiera metas del programa: modernización física.	18
<i>Tabla 10.</i> Ejecución física y financiera metas del programa: gobierno y ciudadanía digital.	19



Lista de figuras

<i>Figura 1.</i> Participación de los sectores en el Plan Plurianual de Inversiones del PDD “Bogotá Mejor para Todos” 2016-2020.....	5
<i>Figura 2.</i> Sector Movilidad en el PDD “Bogotá Mejor para Todos” 2016-2020.....	6





Introducción

La Veeduría Distrital, con base en las funciones asignadas mediante el Acuerdo 24 de 1993, en especial las consagradas en los artículos 2 y 8, realizó un análisis integral de la participación del sector Movilidad en el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos” (PDD). El presente documento tiene como objetivo mostrar el presupuesto asignado a los programas y proyectos del sector Movilidad en el PDD, considerando la distribución presupuestal en cada uno de ellos.

Así, en el primer capítulo se abordará la programación inicial de recursos para el sector de Movilidad, y el presupuesto asignado en cada uno de los pilares y ejes que cuentan con la participación de este sector en el PDD.

En los siguientes capítulos, hasta el quinto, se detalla el presupuesto y la ejecución de cada una de las metas de los proyectos que corresponden al sector Movilidad, con corte a diciembre de 2017, con respecto al total del PDD.

Finalmente, con base en el análisis adelantado, en el capítulo sexto la Veeduría Distrital brinda unas conclusiones sobre las situaciones encontradas.

1. Participación del Sector Movilidad en el Plan Distrital de Desarrollo (2016-2020)

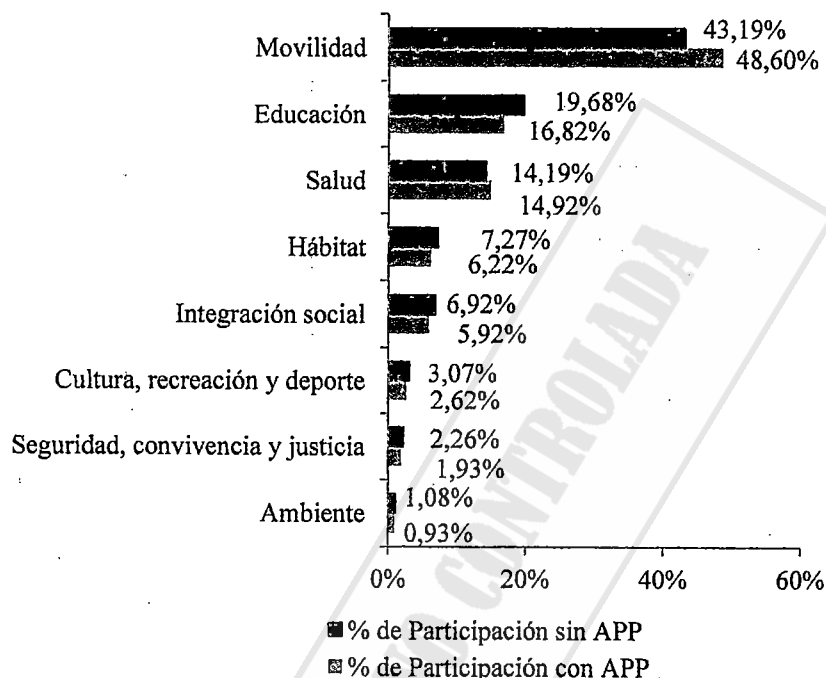
El Plan Distrital de Desarrollo (PDD) “Bogotá Mejor para Todos” (2016-2020) aborda el tema de la movilidad en uno de sus tres pilares y en tres ejes transversales:

- 1) Pilar Democracia Urbana, específicamente en el programa *Mejor Movilidad para todos*;
- 2) Eje Transversal Nuevo Ordenamiento Territorial, particularmente en el programa *Articulación regional y plan integral de transporte*;
- 3) Eje Transversal Sostenibilidad Ambiental basada en la Eficiencia Energética, concretamente en el programa *Ambiente sano para la equidad y disfrute del ciudadano*;
- 4) Eje Transversal Gobierno Legítimo, Fortalecimiento Local y Eficiencia, en los programas *Transparencia, gestión pública y servicio a la ciudadanía, Modernización institucional, y Gobierno y ciudadanía digital*.

En la figura 1 se define la participación de cada uno de los sectores en el Plan Plurianual de Inversiones del PDD, considerando la financiación sin y con los recursos de las Asociaciones Público Privadas (APP). Es importante mencionar que en esta gráfica no se ve la participación de los sectores: Gestión jurídica, Planeación, Mujeres, Hacienda, Desarrollo Económico, Industria y Turismo, Gobierno, Gestión Pública y otras entidades distritales, debido a que sus participación es inferior a 0,6%, con y sin APP.



Figura 1. Participación de los sectores en el Plan Plurianual de Inversiones del PDD “Bogotá Mejor para Todos” 2016-2020.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en el Acuerdo 645 de 2016 (Concejo de Bogotá).

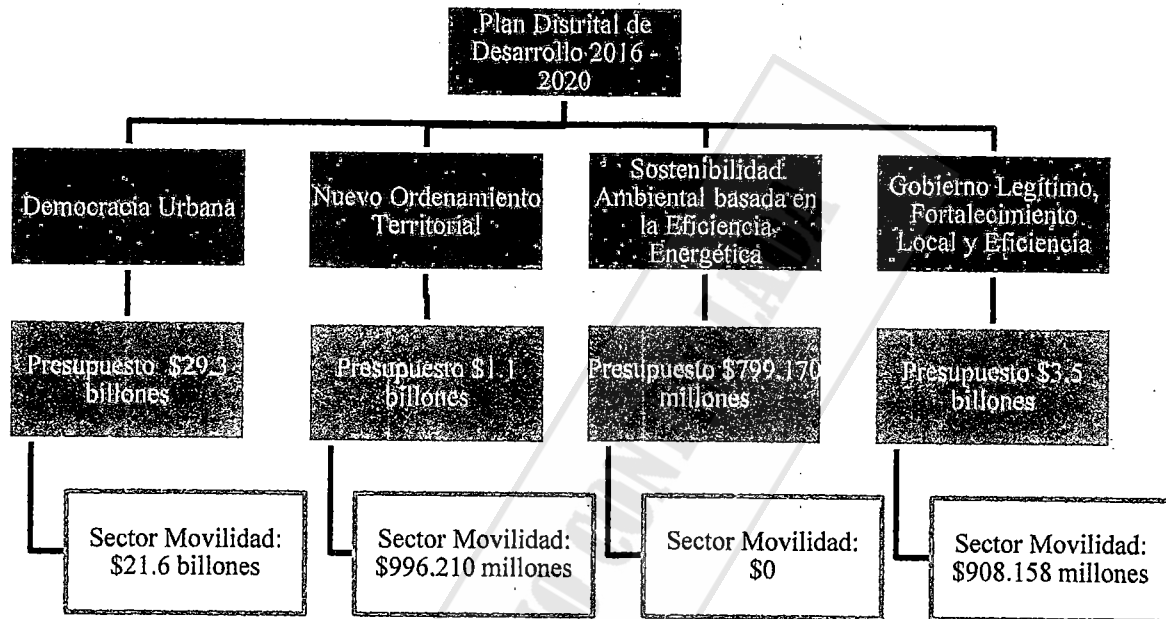
Es posible ver que al sector Movilidad se le asigna la mayor proporción de recursos del PDD, alcanzando el 48,6% del total que se estima invertir, incluida la financiación que se espera obtener a través de las APP. Si no se considera esta financiación, la participación del sector se reduce a 43,19%, teniendo en cuenta que de los \$13 billones proyectados con APP dentro del PDD, el 77% se destina a proyectos de movilidad. Cabe aclarar que solo en cuatro sectores se cuenta con estos recursos (Gobierno, Gestión Pública, Salud y Movilidad).

Sin embargo, de acuerdo a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), a 31 de diciembre de 2017, la participación presupuestal de este sector se reduce a 35,4%, sin incluir la financiación de las APP, dado que el total de recursos programados para el PDD pasó de \$76,7 billones a \$66,3 billones, sin incluir los recursos de las APP. Igualmente, los recursos del sector Movilidad pasaron de \$33,1 billones a \$23,5 billones.

En la figura 2 se muestra que el sector Movilidad cuenta con una mayor participación de recursos asignados en el Eje Nuevo Ordenamiento Territorial, con un porcentaje del 87,25% del total del presupuesto destinado al Eje. Posteriormente, está el Pilar Democracia Urbana, en el que participa con un 74,01% y el Eje Transversal Gobierno Legítimo, Fortalecimiento Local y Eficiencia, con un 25,68%. Es importante resaltar que a pesar de que en el Eje Transversal Sostenibilidad Ambiental se plantea una meta para este sector, hasta la fecha no se le ha asignado presupuesto.



Figura 2. Sector Movilidad en el PDD “Bogotá Mejor para Todos” 2016-2020.
Corte a 31 de diciembre de 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en información de la Secretaría Distrital de Planeación (2018).

2. Pilar Democracia Urbana

El Pilar Democracia Urbana apunta a aumentar el espacio público y la infraestructura urbana para el disfrute, en igualdad de condiciones, de los habitantes de la ciudad. En este sentido, el programa *Mejor Movilidad para todos*, aporta al Pilar porque “mejora la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual y usuarios del transporte privado” (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., 2016). En consecuencia se pretende, a través de este programa, mejorar la calidad del transporte público, ampliar y mejorar la infraestructura vial, mejorar la seguridad en la movilidad y garantizar a los biciusuarios y peatones espacios más seguros para sus desplazamientos, con lo que además se espera aumentar este tipo de usuarios.

A este programa se le asignaron \$32.2 billones (sin tener en cuenta los recursos de las APP), en el PDD. Sin embargo, a diciembre de 2017 se registra que le destinaron \$21,6 billones para el cuatrienio, de los que se ha ejecutado el 15,28% (Secretaría Distrital de Planeación, 2018).

Para cumplir con los objetivos de este programa la actual Administración Distrital estableció cinco proyectos prioritarios, de los que, a continuación, se analiza la ejecución física y financiera de cada una de las metas que los componen.



2.1 Construcción y conservación de vías y calles completas para la ciudad

La estrategia de la actual Administración, a través de este proyecto, es entregar tramos de vías completas, con andenes y mobiliario urbano, señalización y acceso a equipamientos urbanos y al transporte público. Esta labor se adelantará mediante la rehabilitación, conservación, mantenimiento, construcción y señalización de las vías para contribuir también a mejorar la seguridad vial de los usuarios.

A diciembre de 2017, a este proyecto se le programaron \$3,9 billones para el cuatrienio, que representan el 18% de los 21,6 billones asignados al Programa, de los cuales se ha ejecutado el 29,5%. Al realizar el seguimiento a cada una de las metas de este proyecto se encuentra lo siguiente:

- *Señalizar verticalmente el total de malla vial construida y conservada.* En total se pretenden señalar 35.000 km. Sin embargo, sólo se han alcanzado 8.632 km, es decir, el 24,7%. Así mismo, para esta meta, se asignó un total de \$87.921 millones y se ha ejecutado un 22,2%.
- *Demarcar el total de malla vial construida y conservada.* Se tiene programado demarcar 2.600 km, a la fecha de corte se han demarcado 869,97 km, lo que equivale a 33,5%. En cuanto a la ejecución financiera de esta meta, del presupuesto asignado (\$159.255 millones) se ha invertido el 25,4%.
- *Construir 30 km de nueva malla vial.* Esta es la meta que ha tenido mayor ejecución física, pues ha tenido un avance de 53,6%. En otras palabras, se han construido 16,09 km. Adicionalmente, se le asignaron \$2,5 billones, de los que se ha ejecutado el 27,4%.
- *Conservar 750 km carril de malla vial arterial, troncal, e intermedia y local (por donde circulan las rutas de Transmilenio troncal y zonal).* Se han intervenido 237,25 km carril, que representan el 31,6% de lo programado. A esta meta se le asignó un presupuesto de \$743.389 millones y se ha ejecutado el 37,9%.
- *Conservar y rehabilitar 1.083 km carril de la infraestructura vial local (por donde no circulan rutas de Transmilenio zonal).* Se ha conservado y rehabilitado 42,7% del total de kilómetros anunciados en la meta, y su nivel de ejecución financiera corresponde a 26,6%. Vale la pena mencionar que este mantenimiento de malla vial tuvo en consideración el mejoramiento de barrios en los cuales hay deficiencias de infraestructura vial que afectan las condiciones de vida de la población (UMV, 2017).
- *Rehabilitar 20 km carril de malla vial rural y Mantener periódicamente de 50 km carril de malla vial rural.* En estas metas no se reportan avances físicos ni recursos presupuestales en el SEGPLAN. Sin embargo, al finalizar la vigencia 2017, el IDU realizó el contrato 1474, por un valor de \$8.762 millones, con el objeto de “Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable las actividades y obras requeridas para la conservación de la malla vial rural principal en la ciudad de Bogotá, D.C.”. En los estudios previos definitivos, publicados en SECOP, se considera intervenir 135,3 km carril, con lo que se daría cumplimiento a estas metas, como se observa en la tabla 1.



Tabla 1. Distribución de recursos vigencia 2017 por corredor (obra e interventoría).
Cifras en Millones de pesos.

<i>Corredor rural principal</i>	<i>Localidad</i>	<i>Extensión real Km-carril</i>	<i>Distribución de recursos vigencia 2017</i>	<i>%</i>
Vía Cota a través de Suba	Suba	10,2	\$780	7,8%
Vía a La Calera	Chapinero	11,92	\$160	1,6%
Vía El Codito - La Calera	Usaquén	3,04	\$210	2,1%
Vía a Choachi	Santa Fe	30,4	\$2.630	26,3%
Vía a Pasquilla	Ciudad Bolívar	22,44	\$1.770	17,7%
Vía Troncal Bolivariana (Usme- Chorreras-Puente del Águila a Colombia, Huila)	Usme	57,3	\$4.450	44,5%
Totales		135,3	\$10.000	100,0%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en SECOP (2017).

En la siguiente tabla se observa el resumen de cada una de las metas que conforman el proyecto, con su respectivo indicador y el porcentaje de avance tanto físico, como financiero.

Tabla 2. Ejecución física y financiera metas del proyecto prioritario: construcción y conservación de vías y calles completas para la ciudad.
Cifras en millones de pesos. Corte a 31 de diciembre de 2017.

<i>Proyecto prioritario</i>	<i>Meta</i>	<i>Indicador (km)</i>	<i>% Ejecución Física</i>	<i>Total recursos</i>	<i>% Ejecución Financiera</i>
Construcción y conservación de vías y calles completas para la ciudad	Señalizar verticalmente el total de malla vial construida y conservada.	35.000	24,7%	\$87.921	22,2%
	Demarcar el total de malla vial construida y conservada.	2.600	33,5%	\$159.255	25,4%
	Construir 30 km de nueva malla vial.	30	53,6%	\$2.501.541	27,4%
	Conservar 750 km carril de malla vial arterial, troncal, e intermedia y local (por donde circulan las rutas de Transmilenio troncal y zonal).	750	31,6%	\$743.389	37,9%
	Conservar y rehabilitar 1.083 km carril de la infraestructura vial local (por donde no circulan rutas de Transmilenio zonal).	1.083	42,7%	\$374.001	30,1%
	Rehabilitar 20 km carril de malla vial rural.	20	0,0%	\$ 0	0,0%
	Mantener periódicamente de 50 km carril de malla vial rural.	50	0,0%	\$ 0	0,0%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por Secretaría Distrital de Planeación (2018).



2.2 Gestión y control de la demanda de transporte

Este proyecto, relacionado con el Subsistema de Regulación y Control del Plan Maestro de Movilidad (PMM), tiene como herramientas principales: “las foto-multas, cobros por circulación, cobros por congestión, impuestos, el fortalecimiento de la autoridad de tránsito y el diseño y puesta en marcha de la política de estacionamientos” (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2016). Para este proyecto se destinaron \$537.040 millones, es decir, el 2,5% de los recursos asignados al programa, y se ha ejecutado 24,3%.

Adicionalmente, como se observa en la tabla 3, este proyecto considera cuatro metas:

- *Diseñar y poner en marcha el 100% de la política de estacionamientos.* Se ha ejecutado un total del 25% de la política de estacionamientos. El presupuesto asignado a esta meta es de \$38.178 millones, y su ejecución financiera corresponde a 32%.
- *Implementar el 100% de la segunda fase - Sistema Inteligente de Transporte.* Esta meta ha registrado un mayor avance físico respecto a las demás metas del proyecto (35%), así mismo, es la meta que ha registrado el nivel más alto de porcentaje de recursos financieros ejecutados: 33,02%. Es importante agregar que este Sistema Inteligente de Transporte puede ser definido como la implementación de tecnologías asociadas a las actividades propias del sector en términos de seguridad (prevención y gestión de accidentes), eficiencia (gestión tráfico y monitoreo de vías), y confort (información y entretenimiento) (CINTEL, 2010).
- *Diseñar e implementar la segunda fase de semáforos inteligentes.* Esta meta ha tenido un avance de ejecución física del 16%, el presupuesto asignado es de \$238.894 millones y se ha ejecutado, financieramente, el 16,3%. El objetivo de esta meta es mejorar la red semafórica actual que controla 1.357 intersecciones en la ciudad, a través de una operación centralizada que puede adaptar los tiempos de los semáforos de acuerdo a la demanda de tráfico detectada (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., 2017).
- *Diseñar e implementar el 100% de la primera fase de Detección Electrónica de Infracciones (DEI).* Se ha implementado el 11% de la primera fase de DEI. Por otro lado, para esta meta se cuenta con un presupuesto de \$56.701 millones, que se han ejecutado en un 21,6%. Adicionalmente, este tipo de iniciativas se encuentra regulada por la Ley 1843 de 2017, que limita la remuneración a la inversión privada para la instalación y la puesta en marcha de estos sistemas de detección de infracciones a un máximo de 10% del recaudo (Ley 1843, parágrafo 5, art. 5).



Tabla 3. Ejecución física y financiera metas proyecto prioritario: gestión y control de la demanda de transporte.

Cifras en millones de pesos.

<i>Proyecto prioritario</i>	<i>Meta</i>	<i>Indicador (%)</i>	<i>% Ejecución Física</i>	<i>Total recursos cuatrienio</i>	<i>% Ejecución Financiera</i>
Gestión y control de la demanda de transporte	Diseñar y poner en marcha el 100% de la política de estacionamientos.	100	25,0%	\$38.178	32,0%
	Implementar el 100% de la segunda fase - Sistema Inteligente de Transporte.	100	35,0%	\$203.268	33,0%
	Diseñar e implementar de la segunda fase de semáforos inteligentes.	100	16,0%	\$238.894	16,3%
	Diseñar e implementar el 100% de la primera fase de Detección Electrónica de Infracciones (DEI).	100	11,0%	\$56.701	21,6%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).

2.3 Peatones y bicicletas

Este proyecto busca incentivar un mayor uso de la bicicleta, por ser un medio de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2017). Asimismo, plasma la relevancia que tiene el peatón en el PMM, implementando medidas dirigidas a la habilitación de la infraestructura adecuada para una fácil movilización. Este proyecto cuenta con un presupuesto de \$654.041 millones, lo que equivale a un 3,02% del presupuesto total para el programa, y se ha ejecutado un 31,7%.

En cuanto a las metas de este proyecto, se relacionan en la tabla 4 y se puede mencionar lo siguiente:

- *Diseñar e implementar en un 100% una estrategia integral para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local y distrital.* Esta estrategia se ha completado en un 54,7%, para su ejecución se asignó un presupuesto de \$28.463 millones que se ha ejecutado en un 31,1%.
- *Implementar 1500 ciclo parqueaderos en la ciudad asociados al Transmilenio.* Se han construido 553 ciclo parqueaderos, que representa un avance en la ejecución física de 36,9%. Asimismo, cuenta con un presupuesto de \$8.111 millones, del cual se ha ejecutado el 4,3%.
- *Conservar 100 km de ciclorrutas.* Esta meta tiene un nivel de ejecución física del 14%, puesto que se han conservado 14 km de ciclorrutas. La asignación presupuestal para esta meta es de \$19.806 millones; sin embargo, su ejecución financiera es nula a la fecha de corte.



- *Construir 120 km de ciclorrutas en calzada y/o a nivel de andén.* Esta meta registra un avance de 19,2% debido a que se han construido 23,07 km. El presupuesto asignado a esta meta es de \$40.414 millones, del cual se ha ejecutado un 9,8%.
- *Habilitar 3,5 millones de m² de espacio público.* En cuanto a esta meta, se han habilitado 547.775,93 m² de espacio público, o sea el 15,7% de lo programado. Esta meta tuvo la mayor asignación presupuestal del proyecto (\$431.745 millones), de los cuales se ha ejecutado el 8,1%.
- *Conservar 1,2 millones de m² de espacio público.* La ejecución física de esta meta es de 12,4%, y su asignación presupuestal es de \$136.412 millones, de los cuales se ha ejecutado el 50%.

De acuerdo a lo anterior, es importante mencionar que las dos últimas metas son esenciales debido a que hay un déficit del espacio público efectivo por habitante. Actualmente se considera que el espacio público disponible per cápita es de 3,9m², cuando la meta mínima es de 15m² (IDRD, 2016).

Así mismo, considerando el esfuerzo de la Administración Distrital en promover el uso de la bicicleta, es importante agregar que, de acuerdo a la Encuesta de Percepción Ciudadana 2017, realizada por Bogotá Cómo Vamos (2017), el uso de este medio de transporte se ha incrementado del año 2016 al 2017, pasando de 8% a 9,1%, y la satisfacción derivada por utilizarla es de 83% en el año 2016 y 85% en el año 2017. De esta manera, es posible ver que los esfuerzos para promover el uso de la bicicleta pueden estar dando sus frutos y deben ser reforzados con medidas que promuevan mayor seguridad para sus usuarios.

Tabla 4. Ejecución física y financiera metas del proyecto prioritario: peatones y bicicletas.
Cifras en millones de pesos. Corte a 31 de diciembre de 2017.

<i>Proyecto prioritario</i>	<i>Meta</i>	<i>Indicador</i>	<i>% Ejecución Física</i>	<i>Total recursos</i>	<i>% Ejecución Financiera</i>
Peatones y bicicletas	Diseñar e implementar en un 100% una estrategia integral para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local y distrital.	100%	54,7%	\$28.463	31,1%
	Implementar 1500 ciclo parqueaderos en la ciudad asociados al Transmilenio.	1.500	36,9%	\$8.111	4,3%
	Conservar 100 km de ciclorrutas.	100 km	14,0%	\$19.806	0,0%
	Construir 120 km de ciclorrutas en calzada y/o a nivel de andén.	120 km	19,2%	\$40.414	9,8%
	Habilitar 3,5 millones de m ² de espacio público.	3.500.000 m ²	15,7%	\$420.835	29,9%
	Conservar 1,2 millones de m ² de espacio público.	1.200.000 m ²	12,4%	\$136.412	50,0%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).



2.4 Seguridad y comportamientos para la movilidad

Este proyecto tiene en cuenta dos aspectos de la seguridad en la movilidad de las personas: la protección de la vida y el patrimonio. En cuanto a la vida se toman medidas para mejorar la seguridad vial, fundamentadas en cuatro elementos: vías seguras, personas y organizaciones seguras, vehículos seguros y mayor control.

Frente a la protección del patrimonio de las personas se hace énfasis en la mejora de la percepción de seguridad en el sistema de transporte público, que debe ir unida a la disminución de delitos en el sistema. Este proyecto es muy relevante en la medida que la seguridad es uno de los temas que más preocupa a la ciudadanía, y como se observa en la Encuesta de Percepción y Victimización en Bogotá, realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá en el primer semestre de 2017, el 50% de las personas considera que la inseguridad en el transporte público ha aumentado, frente al 36% que opinó lo mismo en el mismo periodo de 2016 (Cámara de Comercio de Bogotá, 2017).

En términos presupuestales, a este proyecto se le asignaron \$475.454 millones, que equivalen a 2,2% del total de recursos del programa. Adicionalmente, este proyecto se ha ejecutado en un 30,17%.

Ahora, teniendo en cuenta las metas que componen este proyecto se realiza el resumen del avance de cada una de éstas:

- *52 estrategias integrales de seguridad vial que incluyan Cultura Ciudadana implementadas en un punto, tramo o zona.* Se han implementado 24 estrategias, lo que indica un avance físico del 46,2%. El presupuesto asignado a esta meta es de \$343.745 millones y se ha ejecutado el 29%.
- *Actualización del Plan Distrital de Seguridad Vial.* Esta meta se alcanzó en el plazo programado de dos años, y con una ejecución financiera del 56,5% de los recursos programados. El nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026 se basa en la estrategia Visión Cero, una política internacional que rechaza las muertes y lesiones en accidentes de tránsito, pues considera que todas son evitables (Secretaría Distrital de Movilidad, 2017). El Plan fue adoptado mediante Decreto 813 del 28 de diciembre de 2017.
- *Implementación del Plan de Seguridad vial para motocicletas que incluya el componente de cultura ciudadana.* La implementación de este plan ha sido del 50%, para su financiación se destinaron \$400 millones, de los que se ha ejecutado el 58,4%.

Las metas anteriores están orientadas a cumplir el objetivo que se propuso la Administración Distrital, en el Plan Distrital de Desarrollo, de reducir en 15% las fatalidades en accidentes de tránsito con respecto al año 2015. Sin embargo, los esfuerzos no han sido suficientes porque la disminución de víctimas fatales en accidentes de tránsito cayó sólo en 1,3% (549 en 2017, frente a 556 de 2015), y en cuanto a la cifra de lesionados, decreció en un 11% (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2016 y 2018).



A continuación se analizan las metas que apuntan a mejorar la convivencia y a medir el impacto de las acciones encaminadas a la disminución de delitos contra el patrimonio en el Sistema de Transporte Masivo:

- *Diseño e implementación de una (1) estrategia integral de cultura ciudadana para el Sistema de Transporte Masivo de Bogotá.* La implementación de esta estrategia ha tenido un avance del 25%, y su asignación presupuestal es de \$28.323 millones de pesos, de la cual ha sido ejecutada 67,3%.
- *Disminuir a 80% la percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Masivo.* Para el cumplimiento de esta meta se destinó la suma de \$98.831 millones, de la cual se ha ejecutado el 22,5%. La meta parte de una línea base de 86% de personas que opinaron que Transmilenio es inseguro en la Encuesta de Percepción y Victimización del primer semestre de 2015, realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá. A la fecha de corte la percepción de inseguridad fue de 82%, lo que indica que se alcanzó un avance físico de 66,7%.

La inseguridad y la falta de cultura ciudadana en el Sistema de Transporte Público, son retos que la Administración Distrital debe afrontar, puesto que todavía persiste la problemática en estos aspectos. En primer lugar, el incremento del porcentaje de hurtos en el transporte público, que pasó de 17% en el primer semestre de 2016 a 29% en el mismo periodo de 2017 (Cámara de Comercio de Bogotá, 2017). En segundo lugar, el irrespeto y acoso sexual que sufren, principalmente, las mujeres en el sistema de transporte masivo, en especial durante las horas de congestión, debido a la falta de cultura ciudadana, situación que llevó a que se presentara un proyecto de acuerdo para protegerlas (Ramírez, M. 2017).

Tabla 5. Ejecución física y financiera metas del proyecto: seguridad y comportamientos para la movilidad.

Cifras en millones de pesos. Corte a 31 de diciembre de 2017.

Proyecto prioritario	Meta	Indicador	% Ejecución Física	Total recursos	% Ejecución Financiera
Seguridad y comportamientos para la movilidad	52 estrategias integrales de seguridad vial que incluyan Cultura Ciudadana implementadas en un punto, tramo o zona.	52 estrategias	46,2%	\$343.745	29,0%
	Actualización del Plan Distrital de Seguridad Vial.	1	100,0%	\$4.155	56,5%
	Implementación del Plan de Seguridad vial para motocicletas que incluya el componente de cultura ciudadana.	1	50,0%	\$400	58,4%
	Diseño e implementación de una estrategia integral de cultura ciudadana para el Sistema de Transporte Masivo de Bogotá.	1	25,0%	\$28.323	67,3%
	Disminuir a 80% la percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Masivo.	80%	66,7%	\$98.831	22,5%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).



2.5 Transporte público integrado y de calidad

Este proyecto está orientado en cuatro dimensiones: expansión de la infraestructura de transporte masivo, mejoramiento de la cobertura, eficiencia y calidad del transporte zonal, control a la evasión y aumento de los viajes en transporte público. Este proyecto es el que mayor asignación de recursos tiene, \$16,1 billones, o sea 74,4% del total de recursos del programa. Su ejecución es de 10,5%. Vale la pena agregar que este proyecto tiene gran peso en el objetivo del programa pues el transporte público es el eje de la movilidad.

La ejecución física y financiera de las metas de este proyecto se relacionan a continuación:

- *Revisión e implementación del 100% de los servicios troncales y rutas zonales.* Se avanzó en 46% de la meta; el presupuesto asignado a ésta es de \$87.403 millones para el cuatrienio, del que se ha ejecutado el 27,9%.
- *Diseño y puesta en marcha del 100% del Plan Anti evasión en el Sistema de Transporte Público.* Esta meta evidencia una ejecución física de 19% y se espera que esté implementada completamente en 2019. La cantidad de recursos asignada es de \$64.868 millones y su nivel de ejecución presupuestal es de 30,3%. Esta meta revela uno de los principales problemas que afecta la sostenibilidad financiera del sistema de transporte.
- *Aumentar en 5% el número total de viajes en Transporte Público (LB= 43%).* Esta meta logró alcanzar un avance del 98,1%, el presupuesto asignado es de \$5,7 billones y se ha ejecutado el 22,3%. Es importante destacar que esta medida ha logrado ser efectiva dado que el “Sistema ha movilizado más de 4.180.000 viajes de transporte público al día, lo cual sumado con lo estimado en transporte público del esquema provisional corresponde al 47,1% del total de viajes que se realizan en la ciudad” (SDP, 2018).
- *Alcanzar 170 km de troncales (construir 57 km nuevos de troncal).* Esta meta no evidencia ejecución física, se tiene programado realizarla a partir de 2019. El presupuesto asignado es de \$3,7 billones, de los cuales se ha ejecutado 8,4%. A pesar de que no se registre ejecución física, es importante mencionar que, desde el 2016, se contrataron los estudios y diseños para la construcción de Transmilenio por la Carrera Séptima; estos estudios deben completarse en el 2018 y se espera que la contratación para la construcción de la obra se realice en el primer semestre de este año (SDP, 2018).
- *Avanzar en el 30% de la obra civil del proyecto de la primera línea del metro en su Etapa I.* Su nivel de ejecución física es de 6,5%, y se ha destinado un total de \$6,5 billones, de los cuales se ha ejecutado el 0,9%.
- *Reconfiguración de 8 km de troncales (Etapa II, Av. Caracas).* Hasta la fecha de corte, no se cuenta con presupuesto para esta meta, su ejecución física está programada para 2020, por lo tanto, no registra ningún tipo de ejecución.



Tabla 6. Ejecución física y financiera metas del proyecto: transporte público integrado y de calidad.

Cifras en millones de pesos. Corte a 31 de diciembre de 2017.

<i>Proyecto prioritario</i>	<i>Meta</i>	<i>Indicador</i>	<i>% Ejecución Física</i>	<i>Total recursos</i>	<i>% Ejecución Financiera</i>
Transporte público integrado y de calidad	Revisión e implementación del 100% de los servicios troncales y rutas zonales.	100%	46,0%	\$87.403	27,9%
	Diseño y puesta en marcha del 100% del Plan Anti evasión en el Sistema de Transporte Público.	100%	19,0%	\$64.868	30,3%
	Aumentar en 5% el número total de viajes en Transporte Público (LB= 43%).	48%	98,1%	\$5.735.720	22,3%
	Alcanzar 170 km de troncales (construir 57 km nuevos de troncal).	57 km	0,0%	\$3.681.841	8,4%
	Avanzar en el 30% de la obra civil del proyecto de la primera línea del metro en su Etapa I.	30%	6,5%	\$6.544.576	0,9%
	Reconfiguración de 8 km de troncales (Etapa II, Av. Caracas).	8 km	0,0%	\$ 0	0,0%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).

3. Eje transversal: Nuevo ordenamiento territorial

En el Eje Transversal Nuevo Ordenamiento Territorial se encuentra el programa *Articulación regional y planeación integral del transporte*, que tiene el propósito de mejorar la conectividad de la ciudad con la región, así como el tiempo de transporte de pasajeros y de mercancías, para aumentar la competitividad de la región en los mercados nacionales e internacionales y la calidad de vida de los habitantes (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016). El presupuesto para este programa es de \$996.210 millones, y se ha ejecutado un 0,38% de estos recursos. Dentro de este programa se encuentra el proyecto que lleva el mismo nombre, el cual se concreta a través de tres metas.

- *Diseñar y poner en marcha el plan de logística urbana y regional.* Esta meta tiene un avance físico del 36%, y el presupuesto asignado es de \$4.618 millones con una ejecución de 41,1%. El desempeño logístico es un componente fundamental de la competitividad que posibilita optimizar tiempos y costos del transporte de carga desde el suministro hasta el consumidor final (Consejo Privado de Competitividad, 2017). Por lo tanto, el tema conlleva un uso más eficiente de la infraestructura vial.



- *Adopción de la red de transporte masivo regional.* Con esta iniciativa se pretende mejorar el acceso y egreso del transporte de carga y pasajeros a la y de la ciudad. No registra avance en su ejecución física, ya que se programó para el año 2019. Sin embargo, si hay ejecución financiera de 34,7% de los \$5.542 millones asignados.
- *Construir avenidas urbanas regionales (esquema de financiación por APP, supeditado al esquema y cierre financiero de las APP).* Esta meta no registra ejecución física ni financiera, el presupuesto asignado es de \$986.050 millones, y se espera que en 2019 se inicie la ejecución física, la cual depende de la aprobación de las APP, proceso que tiene una duración estimada de 46 meses para el caso de las iniciativas privadas, y entre 21 y 38 meses (dependiendo de la eficiencia de la entidad) para las iniciativas públicas (DNP, 2016). Lo anterior podría generar un riesgo para el logro de la meta.

Tabla 7. Ejecución física y financiera metas del proyecto: articulación regional y planeación integral del transporte.

Cifras en millones de pesos. Corte a 31 de diciembre de 2017.

Proyecto prioritario	Meta	Indicador	% Ejecución Física	Total recursos	% Ejecución Financiera
Articulación regional y planeación integral del transporte	Diseñar y poner en marcha el plan de logística urbana y regional.	1	36,0%	\$4.618	41,1%
	Adopción de la red de transporte masivo regional.	1	0,0%	\$5.542,00	34,7%
	Construir avenidas urbanas regionales (esquema de financiación por APP, supeditado al esquema y cierre financiero de las APP).	63,3 km	0,0%	\$986.050	0,0%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).

4. Eje transversal: Sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética

En este eje, en el programa *Ambiente sano para la equidad y disfrute del ciudadano*, se encuentra el proyecto *Ambiente sano*, del cual le corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad la ejecución de la meta *Formar a más de 3 mil conductores de todo tipo de vehículos en ecoconducción*, con el propósito de concientizarlos del impacto negativo al ambiente cuando el vehículo no se encuentra en las condiciones adecuadas de mantenimiento y de manejo. Para esta meta no se destinaron recursos pero su ejecución física alcanza el 12,8%: se espera formar 2.240 conductores, entre 2018 y 2019.



5. Eje Transversal: Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia

La participación del sector Movilidad en este eje, está dada en tres programas, estos son: i) *Transparencia, gestión pública y servicio a la ciudadanía*, el cual cuenta con un presupuesto de \$1,2 billones, de los que ha ejecutado un 35,7%; ii) *Modernización institucional*, tiene un presupuesto de \$753,595 millones y alcanzó una ejecución de 34,6%; y iii) *Gobierno y ciudadanía digital*, que tiene una asignación presupuestal de \$766,485 millones y ha ejecutado un 31,8%.

5.1 Programa: Transparencia, gestión pública y servicio a la ciudadanía

El programa *Transparencia, gestión pública y servicio a la ciudadanía* tiene como objetivo generar una gestión pública más transparente, eficiente y una mejor calidad de servicio al ciudadano. En este programa, el proyecto *Servicio a la ciudadanía para la movilidad* tiene un presupuesto asignado de \$374.417 millones, de los que ha ejecutado el 44,93%, y cuenta con dos metas:

- *Mantener un 80% de satisfacción en los servicios que prestan las entidades del sector de movilidad.* La ejecución física de la meta es de 39,4%, para la que aportan la Secretaría Distrital de Movilidad, IDU y Transmilenio. Esta meta cuenta con un presupuesto de \$340.760 millones y se ha ejecutado 39,4%.
- *Mantener el 80% de la satisfacción de los ciudadanos y de las partes interesadas.* Esta meta tiene un presupuesto de \$33.657 millones, de los que se ha ejecutado un 16,7%, y se registra un avance físico de 42,7%. Es importante aclarar que esta meta apunta a medir la satisfacción frente los servicios prestados por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV); tanto del cliente interno (servidores públicos de planta y contratistas de prestación de servicios), como del cliente externo, para lo que realiza encuestas al interior de la entidad y en los frentes de trabajo (SDP, 2017).

Tabla 8. Ejecución física y financiera metas del programa: servicio a la ciudadanía para la movilidad.

Cifras en millones de pesos. Datos a 31 de diciembre de 2017.

Proyecto prioritario	Meta	Meta	% Ejecución Física	Total recursos	% Ejecución Financiera
Servicio a la ciudadanía para la movilidad	Mantener 80% de satisfacción en los servicios prestados por las entidades del sector movilidad.	80%	39,4%	\$340.760	39,4%
	Mantener el 80% de la satisfacción de los ciudadanos y de las partes interesadas.	80%	42,7%	\$33.657	16,7%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).



5.2 Programa: Modernización institucional

El programa *Modernización institucional* contempla dos aspectos: por un lado, la estructura de la administración pública distrital y por el otro, la infraestructura física de las entidades distritales. Este programa está constituido por tres proyectos, entre los que se encuentra el de *Modernización física*, el cual cuenta con un presupuesto de \$569,374 millones del que ha ejecutado el 34,63%. Este proyecto tiene diez metas, dos de las cuales corresponden al sector de movilidad:

- *Lograr un índice nivel medio de desarrollo institucional en el sector movilidad.* Para su cumplimiento, se asignaron \$408.319 millones de los que se ha ejecutado el 36,8%, y su ejecución física corresponde a 8,1% de lo programado. Es importante agregar que la meta inicial de este indicador era 75, pero se reprogramó a 74,40. A esta meta aportan la Secretaría Distrital de Movilidad, el IDU, Transmilenio y la Empresa Metro de Bogotá (EMB), las dos primeras tienen programado reportar resultados a partir de 2019, por lo que el avance físico corresponde al ponderado de lo alcanzado por Transmilenio y EMB.
- *Adecuar y dotar de una sede para el proceso de producción e intervención de la malla vial local.* Esta meta tiene una asignación presupuestal de \$50.207 millones, y se ha ejecutado en un 5,1%. Su ejecución física corresponde a un 3%, ya que se está redefiniendo la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, lo que afecta el proceso.

Tabla 9. Ejecución física y financiera metas del programa: modernización física.
Cifras en millones de pesos. Datos a 31 de diciembre de 2017.

Proyecto prioritario	Meta	Meta	% Ejecución Física	Total recursos	% Ejecución Financiera
Modernización física	Lograr un índice nivel medio de desarrollo institucional en el sector movilidad.	74,4%	8,1%	\$408.319	36,8%
	Adecuar y dotar de una sede para el proceso de producción e intervención de la malla vial local.	1 sede	3%	\$50.207	5,1%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).

5.3 Programa: gobierno y ciudadanía digital

En cuanto al programa *Gobierno y ciudadanía digital*, su objetivo es mejorar la eficiencia administrativa, a través del uso de la tecnología y la información, apuntando a un modelo de gobierno abierto para la ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

Este programa está conformado por 21 proyectos, entre los que se encuentra el de *Fortalecimiento institucional a través del uso de TIC*, y cuenta con una asignación presupuestal de \$433.534 millones, de los que se ha ejecutado el 32,3%. La meta que corresponde al sector Movilidad, en este proyecto, es *Fortalecer y modernizar los sistemas de información y recursos tecnológicos de*



las entidades del sector movilidad en un 80%, la cual dispone de un presupuesto de \$75.216 millones, con una ejecución del 22%, y un avance, en términos de ejecución física, de 38,8%. Esta meta es relevante dado que se necesita la estandarización de sistemas de información para lograr consolidar una cultura digital entre la Administración Distrital y los ciudadanos (SDP, 2018).

Tabla 10. Ejecución física y financiera metas del programa: gobierno y ciudadanía digital.
Cifras en millones de pesos. Datos a 31 de diciembre de 2017.

<i>Proyecto prioritario</i>	<i>Meta</i>	<i>Meta)</i>	<i>% Ejecución Física</i>	<i>Total recursos</i>	<i>% Ejecución Financiera</i>
Fortalecimiento institucional a través del uso de TIC	Fortalecer y modernizar los sistemas de información y recursos tecnológicos de las entidades del sector movilidad en un 80%.	80%	38,83%	\$ 75.216	22,0%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información reportada por la Secretaría Distrital de Planeación (2018).

6. Conclusiones

- La ejecución física promedio de las metas del Sector Movilidad es de 27,4% y presupuestal del 24,3%, mientras que ha transcurrido el 38% del periodo del Plan, lo que representa un desempeño del sector por debajo del promedio.
- A nivel de proyectos prioritarios, el de *Seguridad y comportamientos para la movilidad*, ubicado en el Pilar Democracia urbana, en el programa *Mejor Movilidad para Todos*, alcanza el promedio más alto de ejecución física (44,2%), mientras que el de *Articulación regional y planeación integral del transporte*, (que se encuentra en el Eje Transversal del mismo nombre), presenta la ejecución física más baja (12%).
- Al observar el promedio de ejecución presupuestal de los proyectos prioritarios se encuentra que el de *Seguridad y comportamientos para la movilidad*, ya citado, alcanzó, también, el promedio más alto de ejecución presupuestal, 46,7%. En contraste, el promedio más bajo se registró en el de *Peatones y bicicletas*, del programa *Mejor Movilidad para Todos*, con 17,2%.
- Hay metas que presentan diferencias notorias entre la ejecución física y la presupuestal, por citar algunos ejemplos: *Construir 30 km de nueva malla vial*, 53% avance físico frente a 27,4% de ejecución presupuestal; *Conservar 1,2 millones de m2 de espacio público*: 12,4% de ejecución física versus 50% de ejecución financiera; *Adopción de la red de transporte masivo regional*, 0% ejecución física y 34,7% de ejecución financiera. Estas diferencias pueden evidenciar falencias en la planeación.



- En el informe de la Secretaría Distrital de Planeación *Consolidación Gerencias de Programas. Seguimiento Plan de Acción - Vigencia 2017*, no se incluye toda la información, como se desprende de las metas *Rehabilitar 20 km carril de malla vial rural* y *Mantener periódicamente de 50 km carril de malla vial rural*, en las que no se reporta ejecución física ni financiera, aunque a finales de 2017 el IDU realizó el contrato 1474, por un valor de \$8.762 millones para cumplir esta meta.

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). *Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos" (2016-2020)*. Tomo 1. Recuperado de: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/PlanDistritalDesarrollo/Documentos/TOMO1-digital.pdf>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017). *Semáforos inteligentes: ya se acerca el cambio de red en la ciudad*. [Página Web]. (Fecha de consulta 12 de marzo de 2018) Recuperado de: <http://www.bogota.gov.co/logros-del-plan-de-gobierno-de-penalosa-en-2017/semaforos-inteligentes-ayudaran-a-la-movilidad-en-bogota.html>
- Bogotá Cómo Vamos. (2017). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2017*. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2017/>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2017). *Encuesta de Percepción y Victimización primer semestre de 2017*. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de: <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/19393>
- CINTEL. (2010). *Movilizando el transporte con tecnología*. Revista Colombiana de Telecomunicaciones 17(57).
- Concejo de Bogotá. (9 de junio de 2016) *Por el cual se adopta El Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 "Bogotá Mejor Para Todos"* [Acuerdo 645 de 2016]. R. D: 5850.
- Consejo Privado de Competitividad. (2017). *Desempeño logístico: infraestructura, transporte y logística. Informe Nacional de Competitividad 2017-2018*. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de: <https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2017-2018/desempeno-logistico-infraestructura-transporte-y-logistica/>
- Congreso de la República. (2017). *"Por medio del cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones"*. [Ley No. 1843]. Recuperado de:



<http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201843%20DEL%2014%20DE%20JULIO%20DE%202017.pdf>

Contraloría de Bogotá. (2017). *Informe estructural “Evaluación al Plan Maestro de Movilidad – PMM”. Plan Anual de Estudios – PAE 2017*. Recuperado de: <http://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Estructurales/Movilidad/2017%20Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2016). APP en infraestructura en Colombia. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Participacin%20privada%20en%20proyectos%20de%20infraestructu/APP%20Infraestructura%20en%20Colombia%20Subdirector%20Luis%20Fernando%20Mej%C3%ADa%20240816%20-%20>

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2017). *Documento CONPES 3900. Apoyo del Gobierno Nacional al Sistema de Transporte Público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro – Tramo 1. Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia*. [Documento CONPES 3900]. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3900.pdf>

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (2016). *Proyecto de Inversión: Construcción y adecuación de parques y equipamientos para todos*. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de: http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/sites/default/files/imagenes/1082%20Construcci%C3%B3n%20y%20adecuaci%C3%B3n_0.pdf

Ramírez, M. (2017). *“Por el cual se promueven acciones para disminuir los casos de acoso sexual y hurto a mujeres en el sistema Transmilenio”*. [Proyecto de Acuerdo No. 205 de 2017]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=69560>

Colombia Compra Eficiente. (2017). *Estudios previos definitivos*. [Página Web]. (Fecha de consulta 16 de marzo de 2018). Recuperado de: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-1-179130>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). *Visión Cero: El trabajo para salvar vidas en la calle de Bogotá*. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de: <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/node/2282>

Secretaría Distrital de Planeación. (2018). *Informe Consolidación Gerencias de Programas. Seguimiento Plan de Acción - Vigencia 2017 (Diciembre 31)*. [Página Web]. (Fecha de



consulta 12 de marzo de 2018). Recuperado de:
http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/PlanesDesarrollo/Bogota_mejor_para_todos/Contenidos_Seguimiento_BMPT

Unidad de Mantenimiento Vial. (2017). *Resultados Positivos En La Intervención De La Malla Vial Local en Bogotá*. [Página Web]. (Fecha de consulta 8 de marzo de 2018). Recuperado de:
<http://www.umv.gov.co/portal/2017/05/16/resultados-positivos-en-la-intervencion-de-la-malla-vial-local-en-bogota/>

FIN.

