



**PLAN DE
MOVILIDAD**
SOSTENIBLE Y SEGURA
DE BOGOTÁ

Documento Resumen



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Claudia López Hernandez

Alcaldesa

Deyanira Ávila Moreno

Secretaria Distrital de Movilidad

Óscar Julián Gómez Cortés

Subsecretario de Política de Movilidad

Paulo Andrés Rincón Garay

Subsecretario de Gestión Jurídica

Jhon Alexander González Mendoza

Subsecretario de Gestión de Movilidad

Adriana Ruth Iza Certuche

Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía

Susana Morales Pinilla

Directora de Planeación de la Movilidad

Alimar Benitez Molina

Directora de Inteligencia para la Movilidad

Natalia Catalina Cogollo Uyabán

Directora de Normatividad y Conceptos

Valentina Acuña García

Subdirectora de Transporte Privado

Óscar Mauricio Velasquez Bobadila

Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

Diego Andrés Suárez Gómez

Subdirector de Infraestructura

Ruth Dary Borrero Gómez

Subdirectora de Transporte Público

EQUIPO ARTICULADOR Y DE FORMULACIÓN DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD:

Subsecretaría de Política de la Movilidad

Fernanda Bautista Bautista (Coordinadora)

Nelson Fernando Muñoz González

Dirección de Planeación de la Movilidad

Giovanny Antonio Salcedo (Coordinador)

Mateo Castro Rojas

Juan Gabriel Sepúlveda Corzo

Andrés Felipe Cardona López

Natalia Barbosa Rodríguez

Martín Julián Castellanos González

Santiago Chacón Matiz

Vladimir Castro Ardila

Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Cristian Miguel Quintero

Laura María Noreña

Ricardo Ojeda

Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

Omar Ferney Chavez

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

AC 13 N.º. 37 - 35

Bogotá D.C., Colombia

www.movilidadbogota.gov.co

Tabla de contenido

1.	El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023 - 2035.....	4
2.	Panorama de la movilidad en Bogotá D.C.	5
3.	Política de movilidad de Bogotá	7
4.	Estructura del Plan de Movilidad Sostenible y Segura	8
5.	Actuaciones establecidas en el PMSS.....	9
6.	Objetivos del Plan de Movilidad sostenible y Segura de Bogotá D.C.	11
7.	Programas y proyectos para alcanzar los objetivos y resultados de ciudad.....	17
8.	Inversión	26
9.	Enlace de consulta	26



Este documento corresponde a una síntesis del PMSS y es orientativo. Para conocer más detalles se puede consultar el Decreto distrital 497 de 2023, con sus anexos complementarios. En el canal: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura.



1. El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023 - 2035

Es un instrumento de planeación estratégica, vinculado al Plan de Ordenamiento Territorial que desarrolla y orienta la política de movilidad descarbonizada y sostenible definiendo objetivos y metas para su implementación.

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura -PMSS - de Bogotá contiene las estrategias, programas y proyectos que permitirán ofrecer un sistema de movilidad accesible, eficiente, cuidador de la vida y del ambiente, con el fin de mejorar la calidad de vida de las habitantes de Bogotá D.C.

El PMSS de Bogotá D.C. tiene una proyección de doce (12) años, de tal forma que sus estrategias, programas y proyectos se han planeado para ser implementados en el periodo 2023 - 2035, a partir de tres horizontes temporales, en los cuales se entregarán resultados a la ciudadanía:

- Corto plazo: 2023 - 2027
- Mediano plazo: Hasta el año 2031
- Largo plazo: Hasta el año 2035

Marco normativo

Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”

Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad sostenible y segura, los cuales darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

Decreto 555 de 2022 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”

Articula las políticas, objetivos, estrategias, metas y proyectos de la planeación de la movilidad con la estrategia de ordenamiento territorial definida en el POT. adopta la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo. En este documento se definen lineamientos, objetivos, estrategias, programas y proyectos para la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro en articulación con el modelo de ordenamiento territorial de Bogotá D.C.

2. Panorama de la movilidad en Bogotá D.C.



7.968.098 habitantes¹ proyectado para Bogotá 2023 / **9.723.492 habitantes** proyección para Región Metropolitana 2023.

Reparto modal Bogotá y la Región (viajes Mayores a 15 min)*



Número de viajes diarios realizados en Bogotá²

- » Viajes Totales **13,3 millones** de viajes en todos los modos de transporte
- » Transporte público masivo: **4,9 millones** de viajes
- » A pie: **3,2 millones** de viajes
- » Automóvil y motocicleta: **2,7 millones** de viajes
- » Bicicleta: **0,9 millones** de viajes
- » Transporte público individual - taxi-: **0,7 millones** de viajes

Tiempo promedio de viaje²

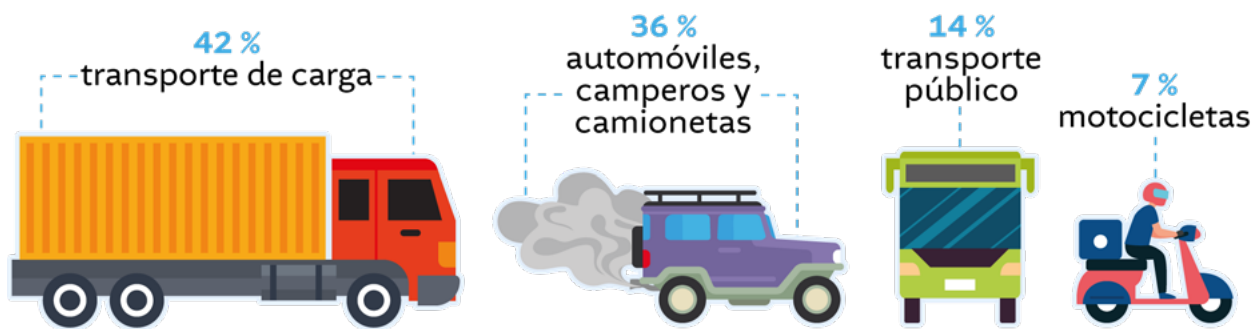
- » **89 minutos** Bogotá - Región
- » **70 minutos** Bogotá

Siniestralidad³



1 DANE-SDP.
2 Encuesta de movilidad 2019.
3 SIGAT (2001-2022).

Emisiones de material particulado 2.5⁴



3. Política de movilidad de Bogotá



El Sistema de Movilidad de Bogotá D.C. busca posibilitar el acceso de toda la población a los servicios que ofrece la ciudad, el ejercicio de sus derechos y deberes, y el disfrute del espacio público. De la misma forma debe contribuir a la reducción de las desigualdades sociales, la conformación de la ciudad de proximidad, la eficiencia y productividad de las actividades logísticas y distribución de mercancías, así como a la conectividad de Bogotá D.C. con la región.

La planeación de la movilidad de Bogotá tendrá como prioridad el bienestar de la sociedad, la mejora de la calidad de la vida, la reducción de la siniestralidad vial, el desarrollo orientado al transporte sostenible, así como la renovación urbana alrededor de la infraestructura del sistema de movilidad y deberá considerar que la movilidad activa y el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - constituyen el eje estructurador del sistema de movilidad de Bogotá D.C.⁵



5 Artículo 4 del Decreto 497 de 2023 “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones

4. Estructura del Plan de Movilidad Sostenible y Segura

El PMSS fue adoptado a través del Decreto Distrital 497 de 2023 “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”. Este decreto define la política de movilidad sostenible y segura de la ciudad y asigna a las entidades del sector movilidad actuaciones necesarias para desarrollar dicha política.

El Decreto se soporta en un documento técnico de soporte, el cual hace parte integral del Decreto 497 de 2023 y define con detalle los objetivos, estrategias y metas en los cuales la administración distrital orientará sus esfuerzos. Así mismo, el documento técnico de soporte establece los programas y proyectos que deberán implementarse en el periodo 2023 - 2035 para materializar los objetivos y metas establecidos.

Objetivos

Estrategias

Programas

Proyectos

El plan cuenta con 4 objetivos de movilidad sostenible y segura los cuales se concretarán a través de 14 estrategias; lo anterior, sumado a las metas estratégicas conforman el contenido estratégico del PMSS. Las estrategias se materializarán mediante la implementación de 29 programas y 103 proyectos asociados a dichos programas, los cuales conforman el componente de ejecución del PMSS.





5. Actuaciones establecidas en el PMSS

El Decreto 497 de 2023 define actuaciones necesarias para materializar la política de movilidad sostenible y segura, así como para cumplir los objetivos y metas definidos e implementar los programas y proyectos que conforman el PMSS. Al respecto, el Decreto dispone que las entidades que conforman el sector movilidad deben realizar, entre otras, las siguientes actuaciones:

1. Con el fin de aumentar la eficiencia pública del sector, la Empresa Metro de Bogotá (EMB), TRANSMILENIO S.A. (TMSA), Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UMV) gestionarán el fortalecimiento de su estructura organizacional y funciones, de tal forma que EMB y TMSA tengan a su cargo la gestión integral del SITP, incluida la construcción de los corredores verdes del sistema; IDU se especialice en la construcción de corredores viales y proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible (PRUMS) y la UMV se consolide como la entidad encargada del mantenimiento de la infraestructura vial de Bogotá D.C.
2. La Operadora Distrital de Transporte - La Rolita - definirá e implementará su plan de fortalecimiento y expansión para ampliar su oferta de servicios a la ciudadanía y con ello, mejorar las condiciones de movilidad de Bogotá D.C. y contribuir al cierre de brechas de género.
3. Para la implementación de los programas y proyectos del PMSS, la administración distrital gestionará e implementará fuentes alternativas de financiación.
4. Las entidades distritales que tengan a cargo la ejecución de proyectos del PMSS deberán implementar acciones que promuevan y permitan la participación ciudadana en el diseño, ejecución y seguimiento de los proyectos.
5. Con el fin de agilizar procesos administrativos y facilitar el acceso a los servicios a toda la ciudadanía, se deberán diseñar e implementar procedimientos para la virtualización de los trámites y servicios ofrecidos a la ciudadanía.

6. La planeación e implementación de proyectos para la movilidad deberá atender criterios y principios de desarrollo orientado al transporte sostenible y favorecer los modos no motorizados.
7. Formular y adoptar una política tarifaria integral enfocada en la reducción de las barreras de asequibilidad al SITP e implementación de medidas tarifarias que generen beneficios a las y los usuarios, así como a la sostenibilidad y operación del sistema, la mejora del servicio de transporte público individual y la oferta de otros servicios de movilidad en condiciones de calidad.
8. La planeación e implementación de planes, programas y proyectos de movilidad deberá atender los principios del enfoque Sistema Seguro con el fin de materializar la visión cero muertes y lesiones graves en siniestros viales. En especial, la seguridad vehicular, la gestión de la velocidad, la infraestructura segura, la vigilancia y control y la atención integral a víctimas requieren especial atención por sus impactos en la prevención de fallecimientos y lesiones graves.
9. Implementar las acciones necesarias para que los sistemas de trans-

porte, servicios a la ciudadanía e infraestructura vial y sus componentes puedan ser utilizados, comprendidos y disfrutados por toda la ciudadanía en condiciones de seguridad, comodidad y de forma autónoma, a partir de la incorporación de criterios de accesibilidad universal.

10. La renovación de la flota del SITP se deberá realizar con vehículos de cero y bajas emisiones, la integración de triciclos y tricimóviles al SITP y la expansión del sistema de bicicletas compartidas para la sostenibilidad ambiental de Bogotá D.C.
11. La gestión de la demanda de transporte en Bogotá D.C. deberá enfocarse en el uso eficiente del espacio público para una mejor convivencia de todas y todos los actores viales, por lo cual, se priorizará el buen uso de la infraestructura existente, la mejora y ampliación de la oferta de infraestructura y servicios para los modos de transporte sostenibles, la implementación de medidas que generen cambios en las decisiones de viaje y la asignación de los costos y externalidades negativas a quien los genera.

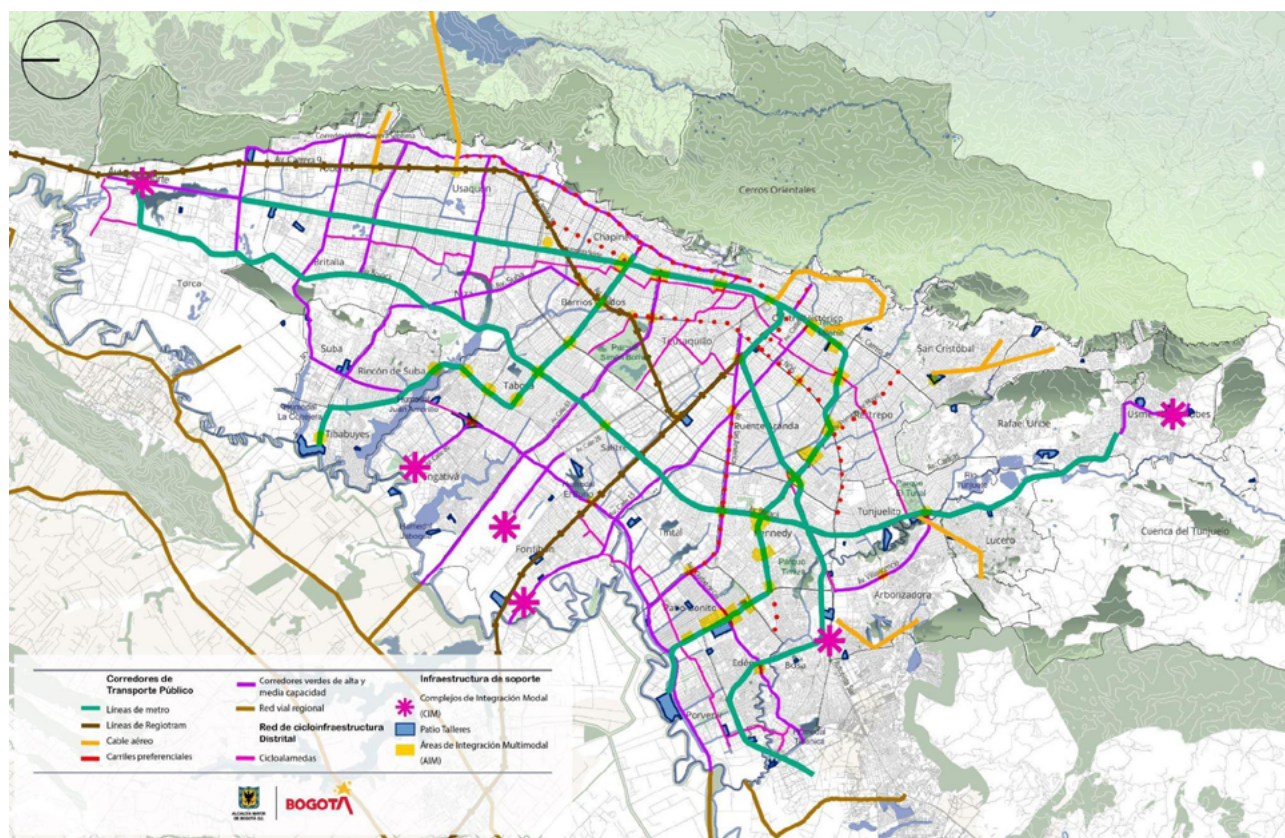


6. Objetivos del Plan de Movilidad sostenible y Segura de Bogotá D.C.

El PMSS plantea cuatro (4) objetivos enfocados en mejorar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá:

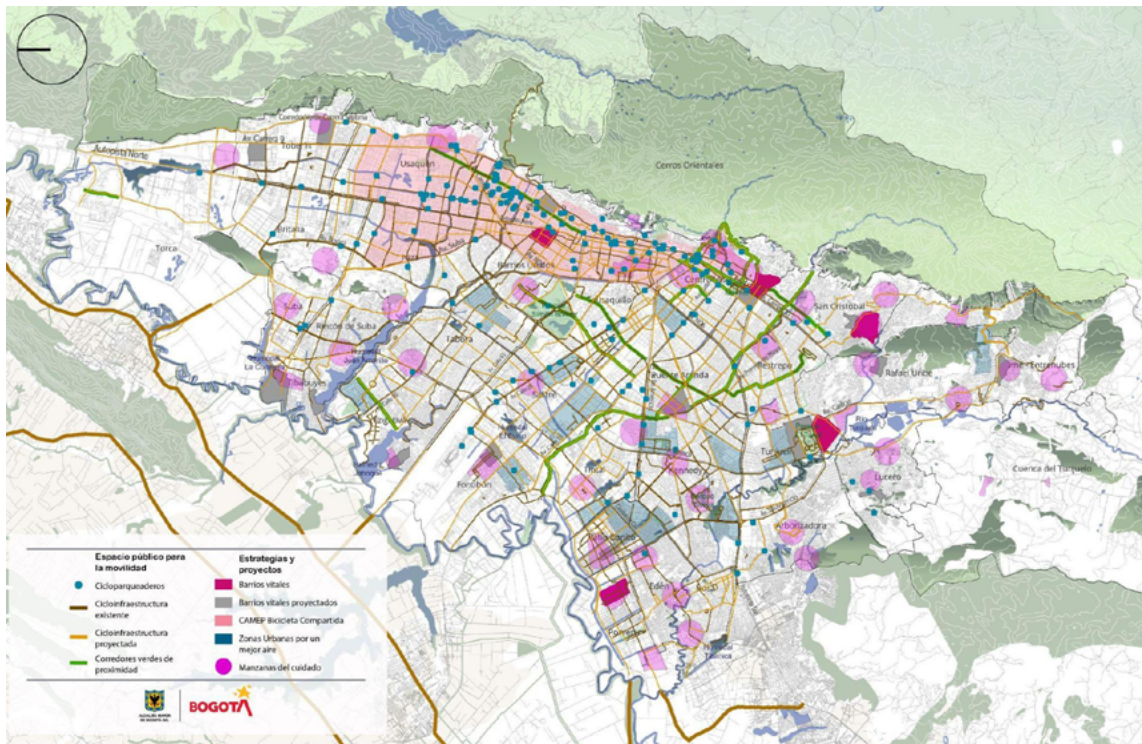
1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público

desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.



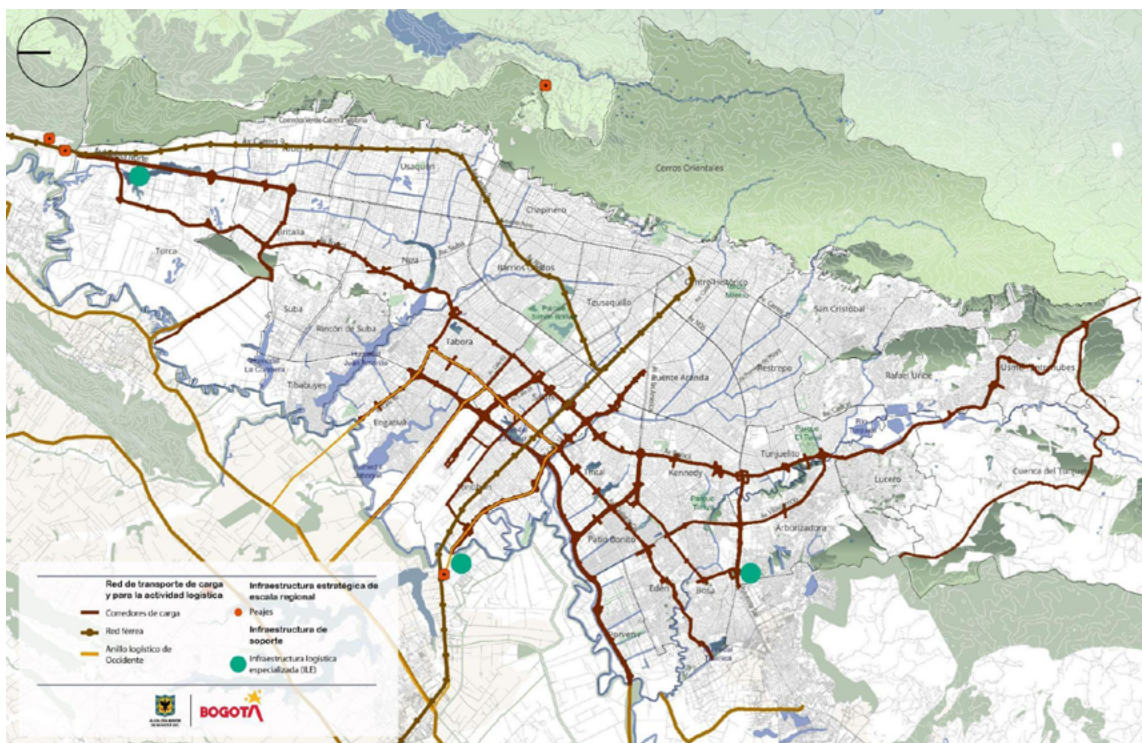
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.

cando la estrategia de calles completas.



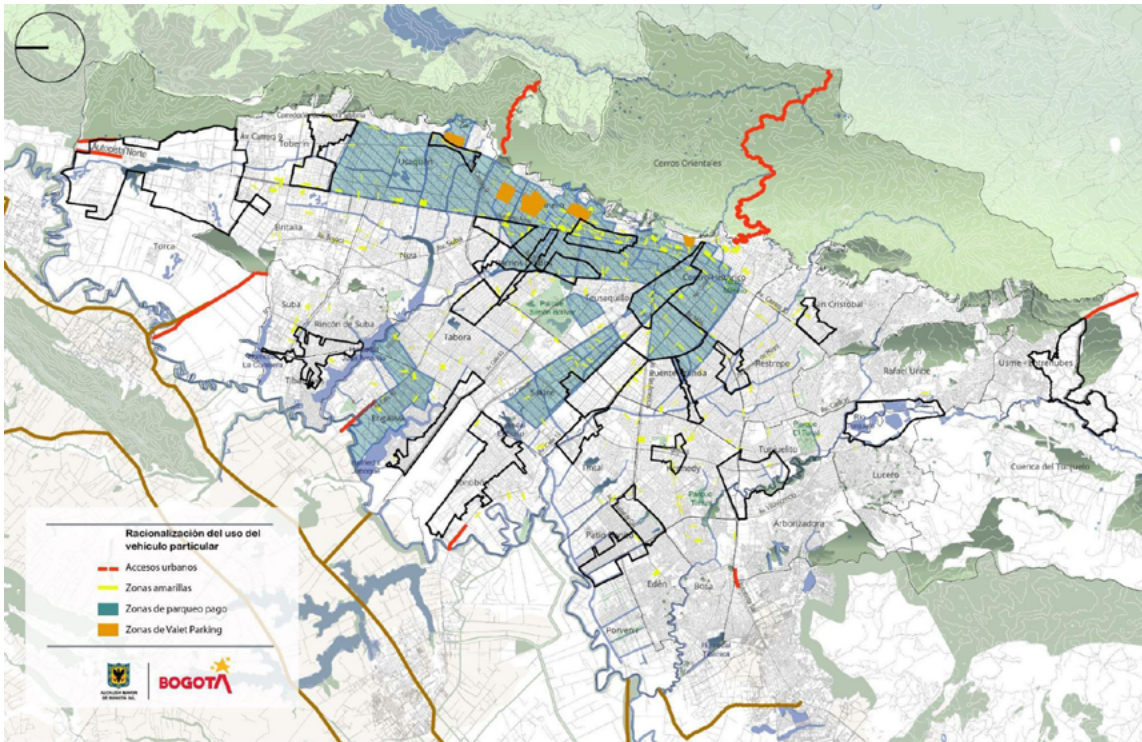
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del

desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.



4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidado para mejorar la experiencia de

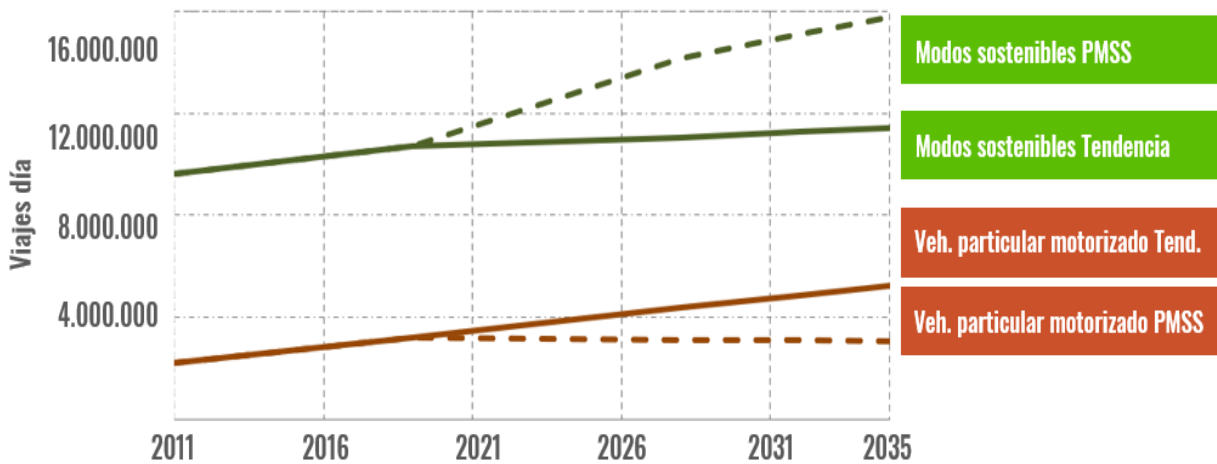
viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.



El cumplimiento de estos objetivos se mide a partir del logro de los siguientes seis (6) resultados de ciudad, los cuales guían la visión de las estrategias, programas y proyectos del PMSS.

Resultado 1. Aumentar el reparto modal de los viajes en modos sostenibles y públicos

A 2035, con la implementación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se busca alcanzar una participación modal del 77 % de los modos públicos y sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público).

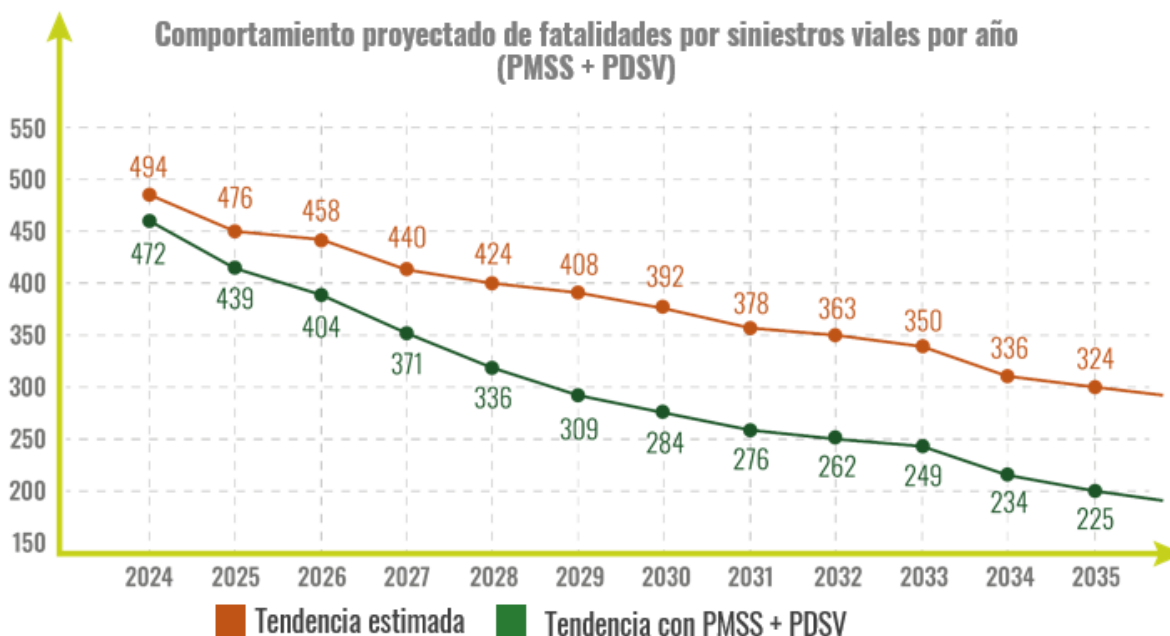


Resultado 2.

Reducir las fatalidades en siniestros viales en todos los modos de transporte

A 2035, lograr un porcentaje de reducción de las fatalidades en siniestros viales

en todos los modos de transporte del 60 %, implementando las medidas de sistema seguro en el marco de la visión cero, articulado con el PDSV.

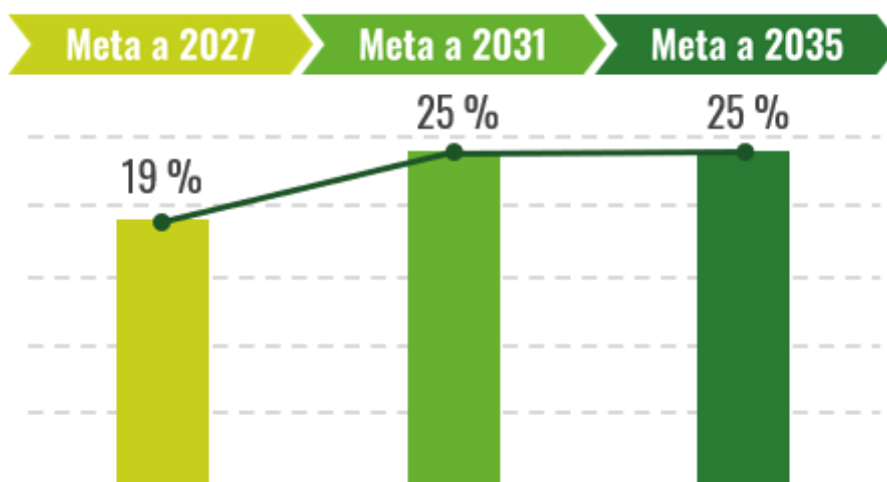


Resultado 3.

Aumentar acceso a oportunidades de empleo (tiempos de viaje < o igual a 30 min) a través del transporte público

A 2035, incrementar a 25 % el acceso a oportunidades de empleo con tiempos

de viaje menores o iguales a 30 minutos, permitiendo que más personas puedan acceder a las diferentes oportunidades generadas en el marco de la implementación del Modelo de Ocupación Territorial del POT.



Resultado 4.

Reducir % de gasto en transporte público en hogares vulnerables

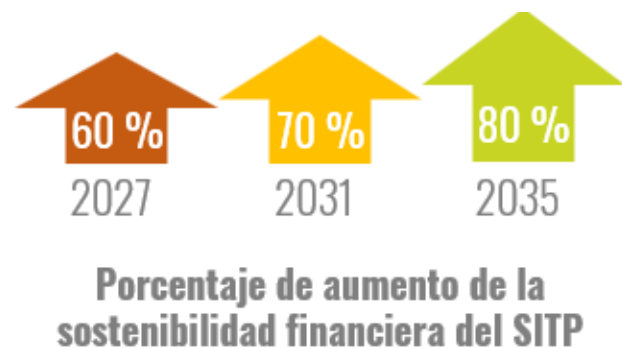
Como parte del esfuerzo del sector movilidad para contribuir con el goce de derechos y el disfrute de las oportunidades de la ciudad, se busca reducir en 10 puntos porcentuales el gasto en transporte público de las poblaciones vulnerables en la ciudad.



Resultado 5.

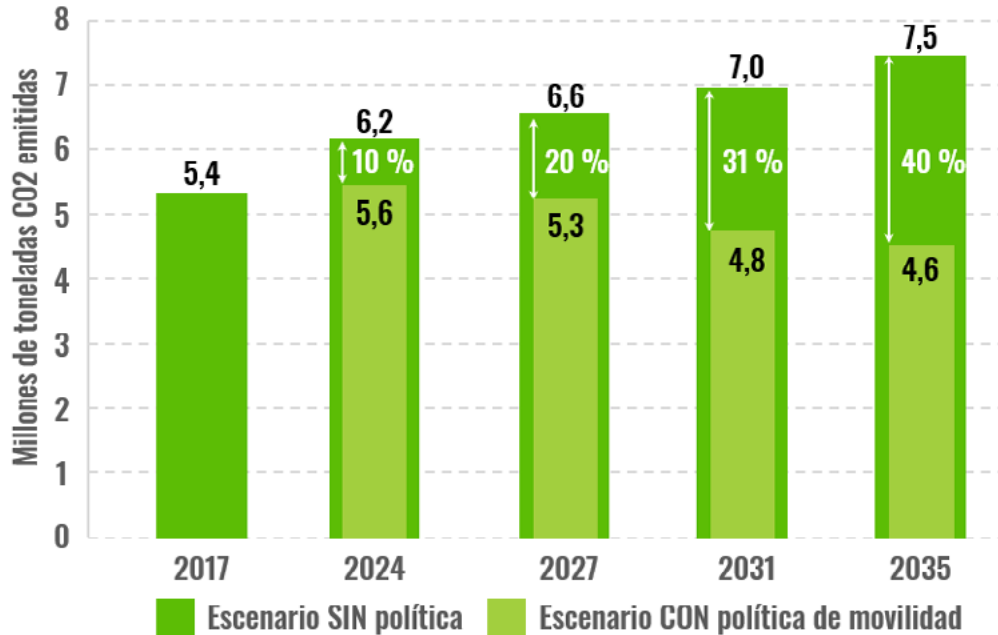
Mejorar la sostenibilidad financiera del SITP

Se busca la ampliación de las fuentes de pago tarifarias y alternativas para el SITP para poder reducir la presión fiscal sobre las finanzas del distrito, buscando liberar recursos del distrito para la inversión social, mientras se amplía la oferta de transporte público de calidad en la ciudad.



Resultado 6. Reducir las emisiones de GEI asociadas al sistema de movilidad

Se busca para 2035 la reducción en un 40% de las emisiones de CO2 del sistema de movilidad en la ciudad buscando una movilidad descarbonizada y sostenible.



Esta estrategia está vinculada a la política de movilidad de cero y bajas emisiones (Conpes distrital 30 de 2023), que entre otras acciones y medidas plantea condi-

ciones para el registro y circulación vehicular, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla de registro y circulación.

Segmento		Metas		Tiempos de Ejecución	
L1 - L7	Motocicletas	2032	CE	2035	CE En zonas por externalidades
M1, N1	Automóviles	2032	CE y BE	2035	BE En zonas por externalidades
		2040	CE		
M2 - M3	Buses SITP (Ley 1964 de 2019)	2023	CE y BE	2040	CE
		2035	CE		
N2, N3	Camiones (Ley 1964 de 2019)	2023	CE y BE	2035	BE En zonas por externalidades
		2035	CE		
M1	Taxis	2026	CE	2035	CE
L1 - L7, M1	Oficial (Automóviles)	2023	CE y BE	2030	CE
M1 - M3, N1 - N3	Especial (Escolar)	2026	CE y BE		
		2032	CE		

CE: Cero Emisiones
 BE: Bajas Emisiones

Flotas de Cero Emisiones

Flotas de Cero o Bajas Emisiones

L, M, N corresponden a la Clasificación vehicular de la Organización de Naciones Unidas (ONU), y en particular del Acuerdo ONU de 1958 acerca de vehículos, sistemas y partes vehiculares.

7. Programas y proyectos para alcanzar los objetivos y resultados de ciudad

Las estrategias del PMSS se ejecutan mediante 29 programas y 103 proyectos diseñados para reducir los minutos destinados al transporte, cuidar la vida e integridad de todos los actores viales, permitir el acceso a derechos y disfrute de la ciudad, reducir las brechas sociales a través de un sistema de movilidad accesible y asequible y proteger el medio ambiente.

A continuación, se presentan las estrategias del PMSS y sus principales proyectos. El detalle y la totalidad de proyectos pue-

den ser consultados en el documento técnico de soporte como se detalla adelante.

Estrategia 1:

Articular el Sistema Integrado de Transporte Público de pasajeros de Bogotá - SITP - con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país. Tiene como propósito facilitar la conectividad de Bogotá D.C. con la Región y el país, en armonía con el modelo territorial establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá - Región, en el sistema de transporte público	89 min (2019)	-22% (69 min)	-27% (65 min)	-37% (56 min)

Proyectos estratégicos:

- Construcción y operación de la red férrea Regiotram, la cual estará integrada con el SITP.
- Construcción y operación del sistema de Complejos de Intercambio Modal – CIM para la integración de los diferentes modos de transporte.

Proyectos estratégicos:

Estrategia 2:

Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros. Busca reducir el impacto de los costos del transporte público en la canasta familiar de la población económicamente más vulnerable de Bogotá D.C.,

alcanzar la sostenibilidad financiera del sistema, ajustar la canasta de costos del sistema sin afectar sus atributos de calidad, seguridad, competitividad y accesibilidad, así como fortalecer el recaudo y la destinación eficiente de los recursos.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables de Bogotá D.C.	26% Estrato 1	22 % Estrato 1	20 % Estrato 1	16 % Estrato 1
	24% Estrato 2 (2019)	20 % Estrato 2	18 % Estrato 2	14 % Estrato 2

Proyectos estratégicos:

- Implementación del Sistema Interoperable de Recaudo para una integración tarifaria eficiente del sistema de transporte público de pasajeros.
- Reducción de la evasión y elusión del pago del SITP.
- Fortalecimiento de la Operadora Distrital de Transporte Público de Bogotá - La Rolita

Estrategia 3:

Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios. Busca transformar la experiencia de viaje de las personas que usan el transporte público en Bogotá D.C., a través de la accesibilidad universal

del SITP, mecanismos que favorezcan la comprensión del sistema por parte de todas y todos los usuarios, así como la planificación del viaje, información oportuna y de calidad para la toma de decisiones y posicionamiento del transporte público individual como un servicio confiable, eficiente y seguro y libre de violencias.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Aumentar la percepción satisfactoria de las personas usuarias del SITP.	68,5 % (agosto 2023 para troncal y zonal)	70 % (Todos los modos del SITP)	80 % (Todos los modos del SITP)	85 % (Todos los modos del SITP)

Proyectos estratégicos:

- Provisión de información de calidad para que las y los usuarios del SITP planifiquen mejor sus viajes.
- Optimización de la experiencia de viaje en taxi seguro, accesible e incluyente.
- Mejoramiento de la accesibilidad universal en el transporte público y su infraestructura de soporte.

Estrategia 4:

Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala

distrital y la incorporación de calles completas”. Busca consolidar el SITP como eje estructurador del sistema de movilidad, mediante la operación de medios descarbonizados, seguros y eficientes a través del fortalecimiento del SITP.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Aumentar los viajes promedio diarios en el Sistema Integrado de Transporte Público	4,9 millones de viajes diarios	+ 26 % (6,2 millones de viajes)	+30 % (6,4 millones de viajes)	+33 % (6,5 millones de viajes)
Disminuir el tiempo de viaje promedio en Bogotá D.C., en el sistema de transporte público.	70 min (2019)	-18 % (57 min)	-32 % (48 min)	-50 % (35 min)

Proyectos estratégicos:

- Construcción y operación de nuevas líneas de metro
- Construcción y operación de nuevos corredores verdes de alta y media capacidad
- Construcción y operación de nuevos sistemas de cables aéreos
- Renovación de la flota del SITP por vehículos de cero y bajas emisiones
- Construcción de cicloinfraestructura de escala distrital (cicloalamedas)

Estrategia 5:

Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito. Busca posibilitar

el acceso cercano al trabajo, educación, salud, servicios del cuidado, servicios sociales y disfrute de la ciudad mediante la prestación de un servicio público de transporte eficiente.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Aumentar el acceso a oportunidades de empleo con tiempos de viaje menor o igual a 30 minutos, a través del transporte público.	78.700 empleos (2019)	19 % 93.653	25 % 98.375	25 % 98.375

Proyectos estratégicos:

- Implementación de la red de corredores verdes de proximidad.
- Consolidación de la red de cicloinfraestructura mediante el aumento de kilómetros de red para la bicicleta.
- Consolidación de la red de infraestructura peatonal para aumentar la accesibilidad, conectividad y seguridad vial.
- Definición e implementación de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA.
- Expansión de la operación del Sistema de bicicletas compartidas.

Estrategia 6:

Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana. Busca impulsar la movilidad activa, a través del fomento de la caminata en Bogotá D.C., la reorganización del espacio público a través de la imple-

mentación de Barrios Vitales, la mejora de la semaforización y señalización en intersecciones y la implementación de intervenciones en las vías que incorporen criterios de accesibilidad universal y disminuyan los riesgos a los que están expuestos ciclistas y peatones.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Aumentar el número de viajes en movilidad activa (bici+peatón mayor a 15 min) Bogotá - Región	5.130.678 viajes 30,4 % (2019)	6,8 millones de viajes (+32 %)	7,4 millones de viajes (+45 %)	7,9 millones de viajes (+54 %)

Proyectos estratégicos:

- Implementación de barrios vitales para la revitalización del espacio público
- Implementación de intervenciones integrales de infraestructura peatonal para reducir los riesgos de siniestralidad vial
- Fortalecimiento de la red de semaforización y señalización para proteger la circulación peatonal.
- Instalación de cicloparqueaderos, ciclotalleres y servicios de soporte a ciclistas en el espacio público
- Fortalecimiento del proyecto ciempiés caminos seguros: caminando hacia/desde el colegio
- Fortalecimiento del proyecto Pedaleando al colegio: Al colegio en bici
- Fortalecimiento del proyecto biciparceros
- Fortalecimiento de la estrategia guardacaminos: corredores y accesos seguros y eficientes para niñas y niños

Estrategia 7:

Fortalecer el transporte público como sistema para la integración en la ruralidad de Bogotá D.C. Tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad en

el entorno rural de Bogotá D.C. y la conectividad entre el territorio urbano y el rural en condiciones de sostenibilidad, accesibilidad y seguridad vial y ciudadana.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros en UPL rurales de Bogotá D.C.	20 %	30 %	70 %	100 %
Proyectos estratégicos: <ul style="list-style-type: none"> Mejorar el transporte público rural con el aumento de la cobertura en UPL rurales Fortalecer la malla vial rural mediante acciones de mantenimiento, reconstrucción y rehabilitación. 				

Estrategia 8:

Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región. Busca contribuir a la eficiente distribución de bienes

en Bogotá - Región reducir las externalidades negativas del transporte de carga y aportar al crecimiento económico de Bogotá D.C. y la Región.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Mantener o disminuir el costo logístico de distribución de mercancías por kilómetro recorrido	12,6 %	12,6 %	12,6 %	12,6 %
Proyectos estratégicos: <ul style="list-style-type: none"> Implementación de la herramienta de evaluación de logística de carga en la ciudad y la Región Metropolitana Ascenso tecnológico de vehículos de carga de cero y bajas emisiones Gestión de zonas de cargue y descargue y horarios para una distribución urbana mercancías eficiente Implementación de infraestructura logística especializada -ILE- Implementación y fortalecimiento de la red de corredores de carga de Bogotá Implementación del anillo logístico de occidente 				

Estrategia 9:

Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá D.C. Busca reducir los impactos de la distribución urbana de

mercancías en las áreas de proximidad, a través de medidas basadas en la innovación para mejorar los procesos de distribución en el último kilómetro.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga en el período de máxima demanda de Bogotá D.C.	(6.522 vehículos – 6:30 – 7:30 a.m.)	-5 %	-7 %	-10 %

Proyectos estratégicos:

- Innovación en la distribución urbana de mercancías en el último kilómetro para la reducción de la congestión vehicular.

Estrategia 10:

Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C. Busca reducir las fatalidades

y lesiones graves producto de siniestros viales, a través del fortalecimiento de los principios del enfoque sistema seguro en la gestión de la seguridad vial en el Distrito.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte	534 personas fallecidas en 2022	-23 %	-45 %	-60 %

Proyectos estratégicos:

- Gestión de velocidades seguras y adecuadas al entorno
- Mejoramiento de la seguridad vial de motociclistas
- Fortalecimiento de la red de fotodetección para reducir conductas de riesgo a la vida.
- Implementación del programa de vigilancia y control para la prevención de infracciones de tránsito
- Fortalecimiento de la atención a víctimas de siniestros viales

Estrategia 11:

Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.

Busca que Bogotá D.C. cuente con información actualizada sobre el sistema de movilidad, para lo cual se gestionará

información y datos para la toma acertada de decisiones en la planeación y facilitar la toma de decisiones de viaje de la ciudadanía, la asistencia en vía, atención oportuna de siniestros viales, gestión de velocidades seguras, reporte de ejecución de obras viales y la gestión de activos de infraestructura vial.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Aumentar la integración de los datos generados por los sistemas de información de las entidades del sector movilidad.	0 %	70 %	90 %	100 %

Proyectos estratégicos:

- Formulación y adopción del Plan Maestro del Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte -SIT-
- Implementación del Plan integral de gestión y control inteligente de la movilidad
- Generación y consolidación del Subsistema de gestión de activos de infraestructura vial
- Conservación de la red de cicloinfraestructura mediante el mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción de dicha red.
- Conservación de la malla vial urbana mediante el mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción de dicha malla.

Estrategia 12:

Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.

Tiene como propósito mejorar las con-

diciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Disminuir la participación en de los vehículos particulares motorizados (Auto + Motocicleta) el reparto modal de Bogotá D.C.	20 % 3.207.191 viajes (2019)	16 %	15 %	15 %
Reducir las emisiones de GEI asociadas al sistema de movilidad	5,4 t equivalentes de CO ₂ - 2017	-20 %	-31 %	-40 %

Proyectos estratégicos:

- Estructuración e implementación de cobros por externalidades negativas asociadas al uso del vehículo particular
- Implementación de medidas para la administración y gestión de demanda de las motocicletas
- Implementación de accesos urbanos
- Fortalecimiento del proyecto de estacionamiento en vía
- Implementación del régimen tarifario para estacionamiento fuera de vía como estrategia de gestión de demanda
- Implementación y consolidación de la red de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos

Estrategia 13:

Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa, segura y sostenible. Busca el desarrollo de una cultura de apropiación y de participación ciuda-

dana, en la cual la ciudadanía reconozca su rol en la consolidación de un sistema de movilidad sostenible y seguro y se privilegie la participación ciudadana en la toma de decisiones.

Meta	Indicador	Fuente	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Reducir el porcentaje de evasión del pago del pasaje en el SITP.	Porcentaje de evasión del pago del pasaje en el SITP.	TMSA	29,6 %	12 %	10 %	8 %

Proyectos estratégicos:

- Fortalecimiento de la cultura de pago en el SITP y cultura de cuidado de las y los usuarios, así como de la infraestructura.
- Fortalecimiento de los espacios de participación ciudadana
- Formación integral de conductoras y conductores del sistema de transporte público
- Ampliación, innovación, virtualización e interoperabilidad de los servicios a la ciudadanía

Estrategia 14:

Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de Bogotá D.C. Tiene como propósito permitir el acceso y uso

del transporte público por parte de mujeres en sus diferencias y diversidades y personas con orientaciones e identidades de género diversas, en condiciones de equidad y seguridad.

Meta	Línea base	Corto Plazo 2028	Mediano Plazo 2032	Largo Plazo 2035
Disminuir el porcentaje de mujeres que consideran que el Sistema Integrado de Transporte Público es inseguro	72 %	60 %	40 %	20 %

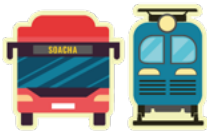
Proyectos estratégicos:

- Prevención de violencias basadas en género en el transporte y espacio público
- Fortalecimiento del mercado laboral diverso y equitativo en el mercado laboral del transporte público
- Participación equitativa de las mujeres en el transporte público individual

8.

Inversión

Total: \$177,4 billones COP
(\$44.325 Mill. USD)



1. Sistema multimodal de transporte público	2. Red de espacio público para la movilidad	3. Red de transporte de carga y logística	4. Territorio inteligente, seguro y cuidador
<p>4 estrategias 8 programas 22 proyectos \$ 149,6 billones COP (\$ 37.400 Mill. USD)</p>	<p>3 estrategias 5 programas 23 proyectos \$ 12,5 billones COP (\$ 3.125 Mill. USD)</p>	<p>2 estrategias 4 programas 11 proyectos \$ 5,6 billones COP (\$ 1.400 Mill. USD)</p>	<p>5 estrategias 12 programas 47 proyectos \$ 9,6 billones COP (\$ 2.400 Mill. USD)</p>

<p>14 estrategias 17 indicadores estratégicos</p>	<p>29 programas 103 proyectos</p>
---	---

Cifras constantes de 2023

Vigencia: 12 años

9. Enlace de consulta

Con el fin de facilitar a la ciudadanía el acceso a la documentación del PMMS, la Secretaría Distrital de Movilidad generó un canal que permite consultar el Decreto 497 de 2023, el documento técnico de soporte y sus anexos, en los cuales se detallan las estrategias, programas y proyectos que hacen parte del PMSS. En el siguiente enlace se puede acceder a dicho canal:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura.



**PLAN DE
MOVILIDAD**
SOSTENIBLE Y SEGURA
DE BOGOTÁ

Documento Resumen

