



Rendición de cuentas 2016

Empresa de Transporte del Tercer Milenio
TRANSMILENIO S.A.

Marzo de 2017



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

1. Contenido

2. PRESENTACIÓN DEL INFORME	3
3. INTRODUCCIÓN	4
4. RESUMEN EJECUTIVO	5
5. PRINCIPALES LOGROS DURANTE 2016	5
<i>COMPONENTE TRONCAL</i>	<i>5</i>
<i>COMPONENTE ZONAL</i>	<i>6</i>
<i>GESTIÓN SOCIAL EGOBUS Y COOBUS.....</i>	<i>7</i>
<i>INFRAESTRUCTURA.....</i>	<i>8</i>
<i>SEGURIDAD.....</i>	<i>9</i>
6. CONTEXTO	10
<i>Cobertura del sistema:</i>	<i>10</i>
<i>Infraestructura del sistema:</i>	<i>10</i>
<i>Oferta de servicios (en día hábil):</i>	<i>10</i>
<i>Flota Vinculada:.....</i>	<i>10</i>
<i>Demanda Diaria.....</i>	<i>11</i>
<i>Eficiencia del sistema:</i>	<i>11</i>
7. INFORME DE GESTIÓN	12
8. METAS DE INDICADORES DE GESTIÓN.....	12
9. PRESUPUESTO	13
10. CUMPLIMIENTO DE METAS	16
11. CONTRATACIÓN	16
12. IMPACTOS DE GESTIÓN	17

<i>FASE I, PRÓRROGA.....</i>	<i>17</i>
<i>NUEVA LICITACIÓN FASE I – II.....</i>	<i>20</i>
<i>FORMULACIÓN DE UNA METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE PROPUESTAS DE CAMBIOS AL COMPONENTE ZONAL DEL SITP, MEDIANTE LA GENERACIÓN DE INDICADORES.....</i>	<i>23</i>
<i>MEJORAS EN EL SERVICIO - PROCESOS DE MEJORAS OPERACIONALES CONTINUÚAS.....</i>	<i>25</i>
<i>GRUPO DE SERVICIOS.....</i>	<i>27</i>
<i>KILÓMETROS EFICIENTES.....</i>	<i>29</i>
<i>PARÁMETROS OPERACIONALES PARA INFRAESTRUCTURA TRONCAL.....</i>	<i>34</i>
<i>GESTIÓN PATIOS ZONALES DEL SITP.....</i>	<i>37</i>
<i>ATENCIÓN SOCIAL A LOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS ENTREGADOS A LAS EMPRESAS COOBUS, EGOBUS Y CHATARRIZACIÓN.....</i>	<i>41</i>
<i>GESTIÓN DE APP CIM- NORTE Y CIM – CALLE 80.....</i>	<i>43</i>
<i>CICLOPARQUEADEROS.....</i>	<i>46</i>
<i>GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO A LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA BRT.....</i>	<i>49</i>
<i>PARADEROS.....</i>	<i>54</i>
13. ACCIONES DE MEJORAMIENTO DE LA ENTIDAD	60

2. PRESENTACIÓN DEL INFORME

Ponemos a su consideración el Informe de Rendición de Cuentas de TRANSMILENIO S.A., en el que pretendemos compartirles cómo encontró la actual administración el sistema y cómo estamos trabajando en recuperar el sistema, centrando esfuerzos en mejorar la calidad del servicio para nuestros usuarios.

Presentamos de forma detallada nuestros logros en el 2016, que se pueden resumir en el inicio de la renovación de Fase I y de los procesos de cambios estructurales en el SITP, en la implementación de mejoras operacionales en los componentes troncal y zonal, en la recuperación de la infraestructura del sistema y en el fortalecimiento de mecanismos de seguridad para los usuarios. Así mismo, presentamos información sobre la gestión institucional y los temas de interés para los bogotanos.

3. INTRODUCCIÓN

TRANSMILENIO S.A., es el ente gestor del sistema de transporte público y su función es coordinar, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en sus componentes troncal y zonal. Teniendo como premisa al usuario como el corazón del sistema, la administración está enfocando sus esfuerzos en recuperar el Sistema TransMilenio para lograr lo siguiente:

- Sistema amigable con el usuario
- Información oportuna y accesible
- Tiempos de viaje predecibles
- Eficiencias operacionales
- Tarifa integrada
- Alta cobertura de puntos de recarga
- Seguridad
- Inter modalidad del servicio

En este orden de ideas, el presente informe explicará en sus diferentes apartes cómo encontramos el sistema, cómo avanzamos en el 2016 en la recuperación del mismo, información institucional relevante e información de interés para la ciudadanía.

4. RESUMEN EJECUTIVO

Las acciones desarrolladas para la recuperación del Sistema TransMilenio en el 2016 se enfocan en tres ejes estratégicos: (i) *el usuario como el corazón del sistema*, (ii) *recuperar la infraestructura actual del sistema* y (iii) *adoptar las mejores tecnologías, amigables con el medio ambiente y viable económicamente*, esto con el objetivo de reencauzar el sistema y conducir su sostenibilidad.

Avance en la recuperación del sistema



Iniciamos la
**RENOVACIÓN DE
LA FASE I**



Destramos el
**SITP CON
CAMBIOS
ESTRUCTURALES**



Implementamos
**MEJORAS
OPERACIONALES
EN TRONCAL Y
ZONAL**



Empezamos a
**RECUPERAR LA
INFRAESTRUCTURA
DEL SISTEMA**



Fortalecimos los
**MECANISMOS DE
SEGURIDAD PARA
LOS USUARIOS Y
LOS CONTROLES A
LOS OPERADORES**

5. PRINCIPALES LOGROS DURANTE 2016

COMPONENTE TRONCAL

Prórroga de Fase I

- Descuento sobre tarifa del 19%
- Se ajustó la canasta de costos
- Se estableció como fecha de finalización del contrato el 15 de diciembre de 2018
- Se incorporó un indicador de distancia promedio entre varados para tener un control sobre la confiabilidad de la flota
- Se definió dentro de la canasta de costos un porcentaje de 19,96 % para mantenimiento, entendiéndose que con este se cubren los mayores costos derivados de la vejez de la flota.

Mejoras operacionales a servicios troncales – 88 mejoras

- Ampliación de horarios en rutas seleccionadas para días hábiles y sábados.
- Ampliación de horarios en domingo: todo el sistema troncal y alimentador, media hora antes.
- Eliminadas 14 rutas troncales. Nuevo total: 100 rutas (94 troncales y 6 duales)
- Rediseño de dos rutas duales y revisión de cobertura, regularidad y puntos de inicio de 4 rutas duales.
- Reducción de vacíos en programación: Ahorros diarios de hasta 6 mil kilómetros en vacío (reducción 8 %).

Mejoras operacionales para 32 servicios alimentadores

- Optimización de trazados de rutas.
- Mejora de oferta.
- Revisión de horarios.

COMPONENTE ZONAL

Proceso de renegociación - contratos SITP

Reformulación Esquema Sancionatorio

- Contrato – Límites y multas.
- Manual de Operaciones.
- Manual de niveles de servicio.

Cumplimiento y activación de obligaciones contractuales

- Diseño Operacional.
- Anexo Técnico
- Manual de niveles de servicio

Otras previsiones

- Kilómetros contingentes.
- Extensión vida útil.

GESTIÓN SOCIAL EGOBUS Y COOBUS

A partir de la declaratoria de incumplimiento a EGOBUS S.A.S. y COOBUS S.A.S. en abril de 2016, se adelantó un proceso de acompañamiento a los propietarios de los vehículos entregados a las empresas de EGOBUS S.A.S. y COOBUS S.A.S. mediante una estrategia de intervención social y a través de un espacio de comunicación e intervención que posibilita el acercamiento y crea confianza entre las partes. Esto con el objetivo de identificar y caracterizar a los propietarios afectados para la terminación de los contratos y la respectiva liquidación de las empresas.

A continuación se presentan las acciones adelantadas en 2016:

- Se logró establecer diálogo directo con grupos de transportadores afectados por incumplimiento de COOBUS S.A.S. y EGOBUS S.A.S.
- Actualización de base de datos de los pequeños propietarios:
 - Total propietarios COOBUS S.A.S. y EGOBUS S.A.S.: 4.006
 - Total población afectada: 704
- Acompañamiento social, orientación e información sobre los procesos a 529 líderes, delegados y pequeños propietarios en un total de 37 reuniones durante el año 2016
- Atención personalizada a 230 propietarios para la presentación de documentos en la Superintendencia de Sociedades para la presentación de acreencias y exclusión de bienes
- Reglamentación del Artículo 78 del plan de desarrollo distrital, en proceso.

Implementación de 242 mejoras operacionales que benefician a más de 1.191.625 usuarios

- 42 cambios de cabeceras
- 17 cambios operacionales
- 40 cambios en la programación
- 80 cambios de trazados
- 52 ajustes y renovación de flota
- Otros cambios: 11

INFRAESTRUCTURA

Ampliación de Estaciones

- 3 en el norte de Bogotá: Toberín, Mazurén y Calle 146
- 2 en Soacha: San Mateo y Terreros

Entrada en funcionamiento de nuevos cicloparqueaderos

- En proceso de construcción y adecuación de nuevos cupos:
 - Eldorado: 200 cupos
 - Calle 80: 350 cupos
- Puesta en operación:
 - Mundo Aventura: 32 cupos
 - San Mateo: 650 nuevos cupos

Mejoras en paraderos y estaciones

- 369 nuevos paraderos, para rutas nuevas y modificación de existentes
- Actualización de 499 paraderos
- Nuevo diseño Braille – Piloto en 50 paraderos
- Cambio de material de piso en 64 estaciones

Recuperación de Portal de USME

- Pintura, iluminación, seguridad, bandas antideslizantes

Cerramiento perimetral en 11 estaciones

- Disminución en aforo de evasión entre 20 y 40 % en estaciones puntuales donde se instalaron los cerramientos
- 4.450 metros instalados de cerramiento perimetral

Recuperación de fachadas en Estaciones

- Estaciones Troncal Américas - Calle 13
- Estaciones Troncal Calle 80
- Estaciones Eje Ambiental

Iluminación en estaciones

- Cambio de luminarias de transición en toda la troncal de la Autopista Norte.

SEGURIDAD

Proyecto piloto con las PDA

- Estrategia con dispositivos de fiscalización de tipo PDA a partir del 1 de septiembre en 41 estaciones y 6 portales de 04:00 a 20:00 horas.

Caninos antievasión

- Caninos en defensa controlada a partir del 1 de septiembre en los portales Usme, Tunal y Américas. 18 turnos de caninos de 04:00 a 20:00 horas.

Seguridad privada en el sistema

- Aumento en el 12 % de cobertura horaria en el sistema: Turnos de 24 horas en 18 estaciones.

Reducción accidentalidad

- Inspecciones diarias en la operación del sistema
 - 88.137 pruebas de manejo preventivo
 - 57.052 mediciones de velocidad
 - 375.966 pruebas de alcoholimetría

6. CONTEXTO

En diciembre de 2015, el sistema se encontraba como se describe a continuación:

Cobertura del sistema:

- Troncal: 112.9 km (12 Troncales)
- Pretroncal: 14 km
- Zonal: 1.180 km

Infraestructura del sistema:

- 9 portales
- 137 Estaciones
- 7.157 Paraderos zonales
- 10 patios troncales
- 42 patios zonales

Oferta de servicios (en día hábil):

- 112 servicios troncales (Articulado y Biarticulado)
- 10 Servicios Troncales Duales
- 109 rutas alimentadoras
- 279 rutas zonales

Flota Vinculada:

- Troncal Fase I: 773

- Troncal Fase II: 551
- Troncal Fase III: 703
- Total Flota Troncal: 2.027
- Alimentación Fase II: 281
- Alimentación Fase III: 648
- Total Alimentación 929
- Flota Zonal: 6.557

Demanda Diaria

- Troncal: 2.144.572 pasajeros
- Zonal: 1.083.432 pasajeros

Eficiencia del sistema:

- IPK Troncal: 5.60
- IPK Alimentación: 5.22
- IPK Zonal: 1.36

No obstante lo anterior, la actual administración encontró un sistema cuya realidad se veía enmarcada por:

- Un sistema difícil de entender
- Falta de sentido de pertenencia
- Tiempos de viaje largos e impredecibles
- Escasez de puntos de recarga
- Ineficiencia en la operación
- Congestión
- Saturación del sistema

Se identificaron grandes retos en términos de calidad del servicio, rezago en la infraestructura troncal, configuración confusa de los servicios, implementación de rutas zonales, competencia del transporte informal y seguridad, adicional a los retos

institucionales de la entidad. Siguiendo esta línea, la administración definió las acciones a seguir para una recuperación del sistema que conduzca a su sostenibilidad.

7. INFORME DE GESTIÓN

TRANSMILENIO S.A. en el cumplimiento de las normativas vigentes, realizó la publicación del Informe de Gestión del año 2016 en su portal institucional, en dicho documento se podrá encontrar información relacionada al:

- Marco institucional
- Programas de capacitación
- Defensa judicial
- Gestión contractual
- Retos 2017

El mencionado documento está disponible en el siguiente enlace:

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_de_gestion_de_2016

8. METAS DE INDICADORES DE GESTIÓN

Las metas y los indicadores de gestión de la Entidad, se ven reflejados en matriz publicada, en la misma se indican cuáles son los resultados, y la metodología utilizada para lograr los mismos.

El mencionado documento está disponible en el siguiente enlace:

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/6_planeacion/indicadores_de_gestion/indicadores_de_gestion_ano_2016

9. PRESUPUESTO

Para que la rendición de cuentas cumpla con las herramientas exigidas por parte de la Veeduría Distrital, se ha dispuesto solicitar la información referente al área de presupuesto, la cual se encuentra actualmente dispuesta los siguientes enlaces:

- Informe de gestión

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_de_gestion_de_2016

- Estados financieros

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/estados_financieros_2016_bajo_el_marco_normativo_de_resolucion_414_de_2014

En el marco del cuadro comparativo entre la vigencia 2015 – 2016, se ha dispuesto de la siguiente información, la cual de manera concreta denota dichos datos:

TRANSMILENIO S.A.			
EJECUCIÓN PRESUPUESTAL VIGENCIA 2015			
(CIFRAS EN \$)			
RUBRO	Apropiación Disponible	Compromisos Acumulados	% Ejec.
GASTOS	3.262.952.612.440	2.238.435.886.929	68,60%
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	78.107.303.693	72.552.281.265	92,89%
SERVICIOS PERSONALES	40.185.481.820	37.041.408.303	92,18%
GASTOS GENERALES	31.254.624.612	28.843.675.701	92,29%
CUENTAS POR PAGAR	6.667.197.261	6.667.197.261	100,00%
INVERSION	3.184.845.308.747	2.165.883.605.664	68,01%
DIRECTA	2.554.564.950.609	1.535.604.447.529	60,11%
BOGOTA HUMANA	2.554.564.950.609	1.535.604.447.529	60,11%
METRO BOGOTA	7.500.000.000	7.419.138.103	98,92%
OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA	863.302.781.687	789.073.516.449	91,40%
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO	1.674.122.362.988	729.686.413.628	43,59%
COMUNICACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL SITP	9.073.587.483	8.874.765.465	97,81%
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	566.218.451	550.613.884	97,24%
CUENTAS POR PAGAR	630.280.358.138	630.279.158.134	100,00%
DISPONIBILIDAD FINAL	16.026.225.037	-	0,00%
TOTAL GASTOS + DISPONIBILIDAD FINAL	3.278.978.837.477	2.238.435.886.929	68,27%

TRANSMILENIO S.A.			
EJECUCIÓN PRESUPUESTAL VIGENCIA 2016			
(CIFRAS EN \$)			
RUBRO	Apropiación Disponible	Compromisos Acumulados	% Ejec.
GASTOS	2.090.301.007.630	1.950.972.533.932	93,33%
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	89.494.027.255	80.003.277.078	89,40%
SERVICIOS PERSONALES	44.629.440.100	42.786.665.386	95,87%
GASTOS GENERALES	38.061.276.880	30.413.301.439	79,91%
CUENTAS POR PAGAR	6.803.310.275	6.803.310.253	100,00%
INVERSION	2.000.806.980.375	1.870.969.256.854	93,51%
DIRECTA	1.298.536.258.590	1.168.709.936.906	90,00%
BOGOTA HUMANA	695.272.052.886	695.272.052.884	100,00%
BOGOTA MEJOR PARA TODOS	603.264.205.704	473.437.884.022	78,48%
METRO BOGOTÁ	38.224.306.166	38.033.390.762	99,50%
GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	2.259.252.153	2.254.623.837	99,80%
CULTURA CIUDADANA	346.905.000	345.807.600	99,68%
ESTABILIZACIÓN TARIFARIA	305.000.000.000	305.000.000.000	100,00%
OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA	19.843.627.842	18.005.519.930	90,74%
GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	235.244.115.613	107.785.288.745	45,82%
COMUNICACIÓN, CAPACITACIÓN Y ATENCIÓN USUARIO	1.661.018.303	1.594.669.845	96,01%
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	684.980.627	418.583.303	61,11%
TRANSFERENCIAS PARA INVERSION	80.000.000	80.000.000	100,00%
CUENTAS POR PAGAR	702.190.721.785	702.179.319.948	100,00%
DISPONIBILIDAD FINAL	0	0	0,00%
TOTAL GASTOS + DISPONIBILIDAD FINAL	2.090.301.007.630	1.950.972.533.932	93,33%

10. CUMPLIMIENTO DE METAS

De acuerdo a lo establecido en los objetivos, estrategias y proyectos en los programas de ejecución de la Entidad, TRANSMILENIO S.A., da cumplimiento a la ley de transparencia con la publicación del seguimiento de los proyectos de inversión, este documento se genera por el aplicativo -SEGPLAN- Sistema de seguimiento al Plan de Desarrollo, de la Dirección de Programación y Seguimiento a la Inversión de la Subsecretaría de Planeación de la Inversión de la Secretaría Distrital de Planeación.

El mencionado documento está disponible en el siguiente enlace:

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/6_planeacion/proyectos_de_inversion/seguimiento_proyectos_de_inversion

11. CONTRATACIÓN

Durante la vigencia del 2016, TRANSMILENIO S.A., dispuso de diversos procesos de contratación, los cuales están consignados en el Anexo 1 y 2 de este informe, en el cual podemos encontrar información referente a cada uno de los contratos y el estado en el que estaban con corte 31 de diciembre del 2016.

Este cuadro se encuentra organizado de acuerdo al consecutivo de contratos, el nombre del contratista, el valor del contrato, la fecha de inicio y la fecha final. Como elemento adicional, se cuenta con el estado del contrato, el cual tiene como referencia las siguientes conversiones:

- Ejecución
- Liquidación
- Por iniciar
- Terminado

12. IMPACTOS DE GESTIÓN

Para TRANSMILENIO S.A. ha sido de gran importancia la gestión, donde el trabajo continuo en pro del mejoramiento de la calidad de vida y del Sistema, han permitido resultados de alto impacto en la operación y en beneficio de la comunidad. Para esto se han realizado diversos proyectos, entre los cuales se pueden mencionar los siguientes:

FASE I, PRÓRROGA

La Administración Distrital evaluó las alternativas disponibles para garantizar la continuidad del servicio bajo las circunstancias en las que las concesiones de fase I estarían próximas a su terminación contractual. Estas concesiones fueron adjudicadas desde el año 2000.

De ocurrir la terminación de las concesiones de la fase I en los términos contractuales vigentes, con la salida de las concesiones de Express del Futuro y de Metrobus, se tendría una afectación de cerca del 17% en la oferta del servicio de transporte en el componente troncal, pasando de 267.000 cupos ofertados en la hora de máxima demanda a 222.000 con la cantidad de buses que quedarían disponibles. Para cuando se culmine el contrato de SI 99, la reducción de la oferta sería del 33% en la hora de máxima demanda.

Con la finalización de la última concesión (Ciudad Móvil), la disminución de la oferta llegaría al 45%, con lo cual no se tendría la posibilidad de atender la demanda que hoy en día se presenta para las horas pico.

Por lo tanto, la interrupción de la prestación del servicio habría sido inminente, de no contar con una alternativa de solución con la cual se supera temporalmente esta circunstancia, mientras se surtía la nueva contratación y se tuviera la novedad de flota.

Para la Administración Distrital, fue prioritario evaluar todas las alternativas viables desde el punto de vista jurídico, técnico y económico, bajo las cuales se garantiza la continuidad en la prestación del servicio de transporte sin alteración de la oferta.

Por otra parte, la apertura de la licitación pública TMSA-LP-06-2015 a finales del año 2015, sugirió la necesidad de optar por un mecanismo mediante el cual se asegure la prestación del servicio de transporte público de manera ininterrumpida. Lo anterior, teniendo en cuenta que el cronograma estimado para la ejecución del proceso y la disponibilidad real de la nueva flota, se extendía más allá de las fechas estimadas para la terminación de las primeras concesiones de fase I. Fue así como, la Administración Distrital tomó la decisión de suspender dicho proceso licitatorio con base en los altos riesgos identificados, y en cumplimiento de los principios de transparencia, responsabilidad y selección objetiva establecidos en los artículos 24, 26 y 29 de la Ley 80 de 1993 y los artículos 2 y 5 de la Ley 1150 de 2007.

Así mismo, se analizaron diversas alternativas contractuales para suplir la oferta de la flota de fase I, como solicitud de flota a los concesionarios de las fases II y III. Sin embargo, ninguna de estas alternativas es suficiente para suplir la necesidad de oferta de transporte.

De acuerdo con lo anterior, la opción que mejor se ajustó a la necesidad, consistió en buscar la segunda modificación a los contratos de la fase I con la cual se extienda el plazo de la etapa de operación regular, de manera que se puedan coordinar los tiempos entre la disponibilidad de la flota de las nuevas concesiones y la terminación de las concesiones actuales. Lo anterior, teniendo como respaldo el antecedente del aval concedido por los fabricantes de chasis, en cuanto a la posibilidad de utilizar los buses hasta por 1.500.000 kilómetros, bajo lineamientos adecuados de mantenimiento.

No obstante lo expuesto anteriormente, TRANSMILENIO S.A. determinó la prioridad de garantizar la prestación del servicio en condiciones seguras para los

usuarios, se propuso un programa de inversiones en los vehículos enfocado en mejorar la seguridad y la confiabilidad de la flota. Este programa de inversiones se adoptó en atención a que los buses cuentan con fallas asociadas por desgaste y envejecimiento, que de no mitigarse pronto, podrían conducir a un menor nivel de servicio al no tener flota disponible en condiciones óptimas.

Por otra parte, el análisis económico de estas inversiones demostró que son socialmente rentables y que los beneficios potenciales que se pueden obtener superan los costos asociados. Al realizar un análisis costo – beneficio sobre las inversiones, se encontraron relaciones Beneficio –Costo superiores a 1,05, asociadas con una reducción en accidentes y varados del 15%.

A través de la formulación de estrategias adecuadas de control y medición del desempeño operacional de los concesionarios, será posible propiciar la mejora de los índices operacionales de cada concesión. Estas deberán ir asociadas con afectaciones económicas para aquellos concesionarios que no respondan a las necesidades de confiabilidad, disponibilidad y calidad del servicio.

En paralelo a esta situación contractual, se previó la estructuración de un proceso licitatorio bajo el cual se reemplacen las concesiones de la fase I del componente troncal. El tiempo requerido para el proceso, la etapa de legalización de los contratos y cierre financiero, y el plazo para la solicitud y disponibilidad de la nueva flota se llevará cerca de 24 meses, con lo cual, se esperaría contar con nuevos buses articulados durante el cuarto trimestre del 2018.

De acuerdo a lo anterior, a la fecha fueron prorrogados los contratos suscritos con los concesionarios Metrobus S.A. y Express del Futuro S.A. en los siguientes términos:

- Se estableció como fecha de finalización de la etapa de operación regular el 15 de diciembre de 2018, y se acordó la posibilidad de hacer uso de 2 prórrogas de 3 meses cada una en caso de que la licitación tarde más de lo previsto.

- Descuento del 19% sobre el costo kilometro licitado y ajustado – tarifa de remuneración por kilómetro-
- Reconposición de la canasta de costos. Por un lado, se eliminaron los factores correspondientes a la depreciación y remuneración de las inversiones, y por el otro, se aumentó la participación de costos de mantenimiento, derivados de la edad de la flota.
- Recursos para el mantenimiento mayor adicional asociado a la edad de la flota, que garantiza la operación de la flota durante la prórroga.
- Se incorporó el indicador de distancia promedio entre varados (estándar internacional) para tener un control sobre la confiabilidad de la flota.
- Se acordó que la obligación contractual relacionada con el Overhaul, prevista en la cláusula 41 del Contrato de Concesión suscrito con Express del Futuro y en la cláusula 42 del Contrato de Concesión suscrito con Metrobus, surtirá efectos hasta la entrada en vigencia del Otrosí y será objeto de valoración y liquidación al momento de proceder a la liquidación definitiva del presente contrato de concesión, en los términos de ley.
- El CONCESIONARIO deberá extender las garantías y seguros exigidos en el contrato de concesión, de acuerdo a los términos del Otrosí.
- Las condiciones del Otrosí empiezan a regir cuando la flota referente alcance el hito de kilometraje comercial promedio de 1.090.000 Kms. (Condición acordada en 2013).
- Las demás cláusulas del contrato se mantienen.

NUEVA LICITACIÓN FASE I – II

Objetivo del proyecto

La Nueva Licitación de Fase I – II busca estructurar y ejecutar el proceso de licitación pública para las cuatro (4) concesiones de la adquisición y explotación de flota troncal, administración y manejo de patios correspondientes a la Fase I de TransMilenio, y las tres (3) concesiones correspondientes a la Fase II de

TransMilenio, cuyo vencimiento estaba proyectado para ocurrir entre diciembre de 2018 (tomando en cuenta las extensiones de algunas concesiones de Fase I), y diciembre de 2019.

¿Qué se hizo?

Durante el año 2016 la Nueva Licitación de Fase I – II tuvo un desarrollo que abarcó desde las actividades técnicas de preparación, pasando por la gestión de líneas de política pública relacionadas con la operación del Sistema TransMilenio, y llegando hasta la preparación y ejecución de un proceso de licitación que cumpliera con las necesidades de la Entidad.

Durante el segundo trimestre del año, y como resultado de la terminación del proceso de licitación pública LP-06-2015 y la publicación del Plan de Desarrollo durante los primeros meses del 2016, el equipo de TRANSMILENIO S.A. inicia la revisión de los Pliegos existentes. Esto con el fin de atender las observaciones y preocupaciones establecidas sobre los pliegos previamente desarrollados, incluyendo aspectos centrados alrededor de la sostenibilidad financiera de TransMilenio y las implicaciones que esto tenía en el momento de requerir la flota y operación nueva del Sistema.

Esta revisión inicial de los pliegos existentes empezó a identificar posibles áreas de mejora y actualización, incluyendo el deseo de aumentar el nivel de servicio programado en la operación, y la racionalización de la flota al migrar a tipologías de buses de mayor capacidad. Este nuevo diseño operacional fue acompañado en paralelo por una priorización de la red troncal de TransMilenio para el corto y mediano plazo, partiendo de las líneas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor para Todos”.

En el tercer trimestre del año, y como consecuencia del trabajo de definición de línea de política de transporte desarrollada por la nueva administración, se identificaron una serie de nuevos alcances a ser tomados en cuenta en la estructuración de la licitación. Estos nuevos alcances incluyen:

- La posibilidad de incluir la estructuración para las concesiones de la Fase 2, además de la Fase 1.
- La introducción de una nueva tipología de flota – superarticulado, antes no considerada en los pliegos del proceso anterior.
- La revisión y actualización la estructura de la concesión para incluir la posibilidad de hacer Leasing de flota a través de un SPV, y la posible separación de patios de las concesiones de operación.
- La actualización de la canasta de costos.
- La introducción de mejoras adicionales de parte de explotación colateral, TICS, manual de operaciones, comunicaciones y seguridad física.
- Revisar los factores de evaluación para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema.
- Actualizar el diseño operacional para incluir las nuevas troncales establecidas y priorizadas en el Plan de Desarrollo y el Plan Marco de TransMilenio, además de las mejoras en el nivel de servicio existente.

A partir de este nuevo alcance, enfocado principalmente en realizar mejoras estructurales para la licitación, se determinó realizar un concurso para contratar a un estructurador integral para la licitación. TRANSMILENIO S.A. buscó un socio estratégico para acompañar el proceso de estructuración y licitación para dar mayor solidez técnica, y acceder a expertos internacionales y nacionales que garantizaran un trabajo de calidad. Es por esto que inicialmente la Entidad trabajó con el International Finance Corporation (IFC), rama del Banco Mundial, con el propósito de firmar un Convenio de Cooperación Técnica Internacional que permitiera apalancar recursos del Distrito con recursos complementarios del IFC, y obtener acceso a expertos en los diferentes temas requeridos. Finalmente TRANSMILENIO S.A. optó por utilizar otro convenio interadministrativo con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) para realizar esta contratación y acompañamiento, dado que le brindaba a la Entidad mayor flexibilidad para ubicar los recursos disponibles con el presupuesto estimado para hacer una

estructuración Integral exitosa. Esto dado que los recursos inicialmente pactados con el IFC cubrían una parte del contrato estimado, pero no todo.

Se realizó un trabajo técnico tanto para preparar la contratación del estructurador integral a través de la FDN, completando los términos de referencia para tomar en cuenta el nuevo alcance deseado, y las mejores prácticas en contratación.

En paralelo a esto, TRANSMILENIO S.A. realizó la gestión de reuniones de alto nivel con diferentes actores relevantes. Esto incluyó reuniones con proveedores de energía, como lo son Ecopetrol, Ministerio de Ambiente, Secretaría Distrital de Ambiente, Fenosa, Codensa, entre otros, para concertar los pasos para establecer un estándar de emisiones más alto para la licitación. Adicionalmente, se realizaron acercamientos con fabricantes de buses para entender la oferta disponible en el mercado, y reuniones con proveedores de financiamiento y estructuración para esquemas de leasing y renting de flota en el mundo.

Finalmente, el equipo de TRANSMILENIO S.A. preparó un memorando de proyecto y prepliegos para compartir con los actores interesados los lineamientos y la intención de la Entidad, para poder recibir observaciones y afinar la propuesta de la licitación.

El trabajo durante el 2017 para la nueva licitación de Fase I – II incluirá recibir la retroalimentación y observaciones al proceso inicial de prepliegos, iniciar el trabajo de estructuración con el estructurador integral, y realizar la licitación pública para las concesiones de la operación de TransMilenio.

FORMULACIÓN DE UNA METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE PROPUESTAS DE CAMBIOS AL COMPONENTE ZONAL DEL SITP, MEDIANTE LA GENERACIÓN DE INDICADORES.

Complementando al proyecto Grupo de Servicios, y posteriormente a Kilómetros Eficientes, y buscando homogenizar procesos dentro de la Entidad, el Banco Mundial y la Administración Distrital identificaron la necesidad de contratar un proyecto de consultoría que trajera como resultado la creación de herramientas de

evaluación de propuestas de modificación de rutas existentes del componente zonal de TransMilenio, así como también el desarrollo de una metodología que permitiera medir el impacto de esos cambios. Es así como en mayo de 2016 se contrató a Steer Davies Gleave para su desarrollo.

El desarrollo de la consultoría fue en dos fases: en la primera, el grupo consultor analizó cómo se llevaban los procesos de evaluación e implementación de cambios en las rutas y del funcionamiento en general del sistema zonal. Procedió a estudiar cómo se llevan estos procesos en ciudades con sistemas comparables al componente zonal como lo son Santiago de Chile - Chile, Sao Paulo - Brasil, Londres – Reino Unido y Madrid – España, y a generar tanto los criterios e indicadores a ser analizados en el proceso de evaluación y seguimiento, como la metodología para el estudio de modificaciones propuestas según los tipos de cambios propuestos. En la segunda fase el equipo consultor prestó apoyo para la implementación de esta metodología.

Específicamente, se identificaron once criterios de análisis para evaluar si las modificaciones están alineadas con los objetivos del SITP, y se propuso la creación de indicadores asociados a éstos para su evaluación.

A continuación los criterios e indicadores:

- Cobertura – Indicadores: porcentaje de cobertura, área adicional de cobertura, análisis de conectividad, población adicional cubierta, cobertura en zonas de transporte informal, competencia provisional, densidad de rutas por zonas, accesibilidad desde equipamientos, viajes directos servidos por la ruta, distancia de paraderos.
- Flota – Indicadores: distancia paraderos, origen vehículos.
- Demanda – Indicadores: accesos, ocupación.
- Capacidad – Indicadores: capacidad total de la ruta, capacidad complementaria, rutas por paradero, ascensos por paradero.

- Nivel de servicio – Indicadores: frecuencia, confiabilidad del servicio, índice de espera de pasajeros, porcentaje de viajes que requieren transferencia, tiempo de espera transferencia.
- Comunidad – Indicadores: iluminación en paraderos, percepción comunidad.
- Eficiencia operacional – Indicadores: diferencia kilómetros totales recorridos, IPK, IPB, diferencia kilómetros en vacío, índice velocidad de la ruta.
- Cabeceras – Indicadores: zona de regulación, equipamientos educativos o de salud, zonas para servicios conductores (tiendas u otros).
- Información al usuario – Indicadores: plan de socialización del cambio.
- Seguridad vial del sistema – Indicadores: accidentes por ruta, accidentes por kilómetro.

En cuanto al apoyo en la implementación de la metodología, adicional al cálculo manual de los indicadores, la empresa consultora prestó asesoría en la implementación y formas de uso de los indicadores propuestos para la evaluación y posterior ejecución de las propuestas por parte de los operadores.

MEJORAS EN EL SERVICIO - PROCESOS DE MEJORAS OPERACIONALES CONTINUAS

Al inicio de la gestión de la presente administración, se encontró que el SITP contaba con un total de 273 rutas implementadas, de las cuales se tenían 234 rutas urbanas, 26 rutas complementarias y 13 rutas especiales.

Dichas rutas se encontraban distribuidas en cada una de las zonas del SITP de la siguiente manera:

TABLA 1

CANTIDAD RUTAS POR ZONA SITP – ENERO 2016

ZONA SITP	N° RUTAS
BOSA	56

CIUDAD BOLIVAR	29
CALLE 80	23
ENGATIVA	40
FONTIBON	14
KENNEDY	43
PERDOMO	12
SUBA CENTRO	22
SUBA ORIENTAL	20
SAN CRISTOBAL	37
TINTAL ZONA FRANCA	12
USAQUEN	69
USME	33

Cabe mencionar que en la tabla anterior, se contabilizan las rutas por zona, razón por la cual las rutas compartidas son contadas más de una vez.

Para las rutas en operación, se desarrollaron mesas de trabajo con cada uno de los concesionarios, así como reuniones periódicas entre las áreas técnicas de la Entidad, a partir de las cuales se identificó la necesidad de realizar acciones de mejoramiento tendientes a generar una optimización de los recursos disponibles en cuanto flota, kilometraje programado, mejoras en cobertura y mitigación de impactos en cabeceras.

Como resultado de estas evaluaciones, entre los meses de febrero y marzo de 2016 se realizaron mejoras en 88 rutas del sistema, que beneficiaron a cerca de 400 mil personas en la ciudad.

GRUPO DE SERVICIOS

A partir de las mesas de trabajo y del avance en el proceso de implementación, se evidenció la necesidad de articular de manera más efectiva las áreas técnicas con las áreas de comunicaciones y económica, con el fin de tener mejores parámetros de análisis de cada uno de los cambios propuestos, así como brindar a los usuarios información oportuna acerca de las modificaciones en curso. Producto de esta necesidad, en el mes de marzo de 2016 se creó el Grupo de Servicios, en el cual se hizo la recopilación y revisión de las propuestas de mejora presentadas por los concesionarios y que estaban pendientes de respuesta por parte de la Entidad y se revisaron las presentadas a partir de esa fecha, así como también las generadas por cada una de las áreas técnicas, por el área de gestión social y por la comunidad. Éste evolucionó a reuniones semanales con una metodología más organizada que articulaba la parte económica y la gestión social a cada una de las decisiones a tomar, de modo que se presentaran las mejoras de una forma más clara para los usuarios y procurando el menor impacto en los costos operativos del sistema.

En este grupo se han analizado mejoras del componente troncal y zonal del SITP. Dentro de este proceso se definieron las modificaciones a ser aplicadas, y el objetivo de cada una de ellas.

Éstos son:

- Cambios de cabecera: Minimizar impacto negativo a la comunidad generado por contaminación auditiva y polución, desaseo, mal comportamiento de los conductores y ventas ambulantes. Logro esperado: Mejora de percepción.
- Cambios de trazado: Mejorar cobertura del servicio o mejorar parámetros operacionales al reducir tiempos de ciclo evitando zonas de congestión,

reducción de maniobras inseguras. Logro esperado: Mejora de cobertura o mejora en seguridad vial.

- Cambios operacionales: Facilitar el control operativo de un servicio al individualizar la operación de rutas compartidas, o establecer la operación circular de rutas evitando la regulación en zonas que no cuenten con áreas apropiadas, o fusionar servicios con el fin de optimizar la utilización de la flota, o cambio de alimentadora a complementaria o adicionar paradas. Logro esperado: Mejora en operación.
- Cambios de programación: Optimizar la oferta de acuerdo con la demanda de la ruta, realizando ajuste de horarios de operación o estrategias como desbalanceo de las rutas. Logro esperado: Mejora en oferta del servicio.
- Cambios de tipología de flota: Reasignar la flota a la ruta de acuerdo con los requerimientos de demanda y disminuir tiempos de ciclo al utilizar flota que circule con mayor facilidad por la infraestructura vial disponible. Logro esperado: Aumento oferta del servicio.
- Suspensión del servicio: Suspensión de un servicio para reforzar otros con la flota que queda disponible. Logro esperado: Optimización de frecuencias en servicios más demandados.

El principal logro del grupo de servicios, consistió en analizar un total de 369 casos en servicios troncales y zonales. La ilustración 1 muestra los casos analizados, dentro de los cuales se destaca la implementación hasta la fecha, de 23 casos de mejoras en el componente troncal (más de 80 rutas), 25 casos en alimentación y 198 en el componente zonal.

Algunas de las mejoras propuestas se devolvieron a los operadores para presentar bajo la metodología de Kilómetros Eficientes, que se presenta más adelante, y un total de 43 casos se mantiene en estudio o se aprobaron y está pendiente la implementación, considerando que el grupo sigue operando para el análisis de rutas troncales y zonales propuestas por la Entidad o la comunidad.

ESTADO	TR	DU	AL	UR	CO	ES	TOTAL
Aprobado por implementar		1		14	1		16
En análisis	8			19			27
Implementado	22	1	25	187	10	1	246
No aprobado			6	30	3	5	44
Para KM eficientes				32	4		36
Total	30	2	31	282	18	6	369

ILUSTRACIÓN 1

CASOS ANALIZADOS EN GRUPO DE SERVICIOS POR TIPO DE RUTA 2016

TR: Troncal - DU: Dual - AL: Alimentador - UR: Urbano - CO: Complementario - ES: Especial

Dentro del componente troncal se destacan como principales logros las mejoras operacionales en más de 80 servicios troncales y duales:

- Ampliación de horarios en rutas seleccionadas para días hábiles y sábados.
- Ampliación de horarios en domingo y festivo: todo el sistema troncal y alimentador media hora antes.
- Eliminadas 14 rutas troncales. Nuevo total: 100 rutas (94 troncales y 6 duales).
- Rediseño de dos rutas duales y revisión de cobertura, regularidad y puntos de inicio de 4 rutas duales.

En cuanto al componente zonal, se resalta que en el 2016 se optimizó el 67% de las rutas (185 rutas de 275) y se han realizado alrededor de 242 modificaciones, las cuales han beneficiado a 1.191.625 usuarios.

KILÓMETROS EFICIENTES

En junio de 2016, con el fin de optimizar y homogenizar los procesos, se identificó la necesidad de generar nuevos lineamientos tanto para la Entidad como para los

concesionarios, por lo que se creó un nuevo proyecto que se nombró Kilómetros Eficientes. En éste se recopilaron los lineamientos que se venían trabajando en el Grupo de Servicios y se definió como objetivo general el mejorar los niveles de servicio de las rutas del *componente zonal* del Sistema bajo criterios de sostenibilidad financiera, a partir de cambios que se ajusten a las dinámicas de movilidad y necesidades de la ciudad.

Para la estructuración del proceso Kilómetros Eficientes, inicialmente se definieron:

- Línea Base.
- Contenido y estructura de las propuestas.
- Plazos de entrega, revisión y evaluación de propuestas.
- Nivel de impacto de las propuestas.
- Periodicidad de mesas de trabajo internas (dos reuniones por semana).

y cuatro (4) etapas de trabajo:

PRIMERA ETAPA: Radicación de propuestas

La primera hace referencia a la radicación de propuestas por parte de los concesionarios (los viernes cada 15 días), las cuales deben estar enfocadas en:

Aumentar recursos en:

- Rutas con alto potencial de demanda, que no cuenten con la oferta suficiente.
- Implementación de Rutas del SITP que puedan prestar servicios de alta demanda, actualmente prestadas en el SITP provisional y evitar la superposición con estas últimas.

A partir de:

- Ajuste de oferta (rutas de baja demanda que pueden ser atendidas por franja de horario, flexibilización de horarios de servicios en hábil, sábado y festivos, por despachos fijos, interlineado entre rutas, otros).

- Rutas que se encuentren en esquema con trazado partido (caso compartidas Coobus – Egobus).

Mejorando velocidades por medio de:

- Entrada en carriles exclusivos en ciertos tramos.
- Apertura de carriles preferenciales.
- Carriles preferenciales en horas pico (con conos a cargo de los operadores).
- Rediseño de trazados.
- Revisión de la localización de paraderos que generan congestión o accidentalidad en ciertos puntos de la ciudad.
- Redistribución de paradas de rutas (buses/hora) en paraderos multi-modulares.

Con el objetivo de agilizar el proceso de análisis y la generación de propuestas mucho más justificadas por parte de los concesionarios, en el marco de Kilómetros Eficientes se desarrolló una estructura de propuesta, con todos los puntos a presentar como soporte a sus modificaciones. De esta manera se intensificó el trabajo en doble vía entre la Entidad y los operadores. A continuación la estructura sugerida:

1. Tipo de modificación propuesta
2. Impacto esperado, expresado en una base de datos modificable:
 - En los pasajeros
 - En el EBITDA de las rutas
 - En los niveles de servicio
 - En transbordos
 - En paraderos
 - Aumento del IPK y del IPB
3. Información de soporte
 - Documento que incluya:

- Problemática
- Justificación.
- Análisis de cobertura y análisis de transbordos.
- Longitud.
- Flota operativa y programada.
- Tiempo de ciclo.
- Intervalos.
- Kilómetros comerciales diarios.
- Análisis de paraderos y del comportamiento de la demanda en las paradas afectadas.
- IPK.
- IPB.
- Estado de cumplimiento de la ruta.
- Cambios en la programación.
- Horario de operación.
- Evaluación de afectación a la comunidad.
- Para cambio de trazado: Trazado actual y propuesto, georreferenciado en KML o en SHP.
- Cuando los cambios sean de cabecera, trazado y de tipología de la flota, se solicita al concesionario presentar un análisis de riesgos operacionales.

SEGUNDA ETAPA: Evaluación de propuestas

Una vez los concesionarios hayan remitido el documento completo junto con los soportes correspondientes, el equipo técnico de TRANSMILENIO S.A. inicia el proceso de evaluación. Si es necesario se realizan mesas de trabajo con los operadores, con el fin de aclarar temas, presentar contrapropuestas por parte del Ente Gestor o llegar a acuerdos.

La Subgerencia Técnica y de Servicios, la Dirección Técnica de Buses y la Dirección Técnica de BRT, serán las encargadas de la definición de la línea base, la cual se

actualizará mensualmente con los cambios que sean implementados en dicho periodo. Para la evaluación de las propuestas, se tienen en cuenta aspectos como:

- Kilómetros programados en la zona concesionada.
- Kilómetros ejecutados en la zona concesionada.
- Índice de Cumplimiento de la ruta.
- Índice de Puntualidad de la ruta.
- Demanda de la ruta.
- Intervalo.
- Tiempo de ciclo.
- Velocidad de la ruta.
- Índice de Kilometro – bus de la zona concesionada.
- IPK en la zona concesionada y en ruta.
- IPB en la zona concesionada y en ruta.
- Cobertura de la zona.
- Flota operativa.

TERCERA ETAPA: Toma de decisiones

El proceso de decisión tiene dos fases: en primera instancia, todos los miércoles se reúne el grupo técnico multidisciplinar, para socializar los resultados y tomar posiciones técnicas frente a la viabilidad o no de las modificaciones propuestas. Estos conceptos son presentados posteriormente al comité de decisión – mesa de Directivos y finalmente, son ellos quienes toman la decisión sobre la implementación de los cambios.

CUARTA ETAPA: Seguimiento

Una vez implementada la propuesta, se realiza seguimiento a la modificación evaluando su comportamiento, con el fin de determinar su eficiencia. Luego de dos meses el cambio deber estar consolidado a las dinámicas de movilidad de la ciudad y presentar aumento en sus indicadores (IPK, IPB, Cumplimiento y demanda), de

lo contrario se analizan las condiciones que pueden estar afectando dicha modificación, con el objeto de optimizarla.

Como resultado de los análisis realizados dentro del proyecto Kilómetros Eficientes, a las propuestas de los concesionarios, se han revisado un total de 126 casos, de los cuales se han implementado 56. En la siguiente tabla se muestra el estado de análisis al finalizar el 2016.

Estado	UR	AL	CO	ES	Total
Aprobado por implementar	12				12
En análisis	29	1			30
Implementado	27	12	10	7	56
No aprobado	21	2	4	1	28
Total	89	15	14	8	126

ILUSTRACIÓN 2

CANTIDAD DE RUTAS POR ZONA SITP – ENERO 2016

AL: Alimentador - UR: Urbano - CO: Complementario - ES: Especial

PARÁMETROS OPERACIONALES PARA INFRAESTRUCTURA TRONCAL

El plan de desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” contempló entre las metas la expansión troncal en 57 km y el mejoramiento de estaciones operativas.

Acorde con la política de mejoramiento integral de la prestación del servicio de transporte a los bogotanos, durante la vigencia 2016 se elaboraron y entregaron parámetros operacionales y de infraestructura para 25 proyectos en seis documentos que se listan a continuación:

Documento 1:

- Carrera 7 de Calle 32 a Calle 200.
- Conexión troncal Carrera 7 Av. Caracas por Calle 72.

Documento 2:

- Av. Ciudad de Cali de Calle 170 a Av. Terreros.
- Extensión corredor troncal Caracas de Molinos a Yomasa.
- Extensión corredor troncal Américas de Puente Aranda a troncal NQS.
- Conexión operacional troncales Américas, Calle 26 y NQS.
- Conexión operacional troncales Calle 26, Carrera 10, Carrera 7.
- Conexión operacional troncales Av. Caracas, Calle 6.

Documento 3:

- Av. 68 de Carrera 7 a Av. Suba.
- Av. 68 de la Av. Suba a Av. NQS.
- Extensión corredor troncal Américas de Puente Aranda a troncal NQS.
- Ampliación, rehabilitación y mejoramiento de estaciones (incluye portales).

Documento 4:

- Extensión troncal Autopista Norte de Héroes hasta Calle 193.
- Av. Ferrocarril del Sur de Av. Villavicencio a Carrera 3.
- Av. Ferrocarril del Norte de Av. 68 a Límite del Distrito.
- ALO de Av. Villavicencio a Av. Suba.
- Av. Boyacá de Calle 170 a Avenida. Guaymaral.
- Calle 13 de Puente Aranda a límite del Distrito.
- Calle 170 de Av. Boyacá a Carrera 7.
- Av. Mutis de Carrera 7 a límite del Distrito.
- Calle 127 de Carrera 7 a Av. Boyacá.

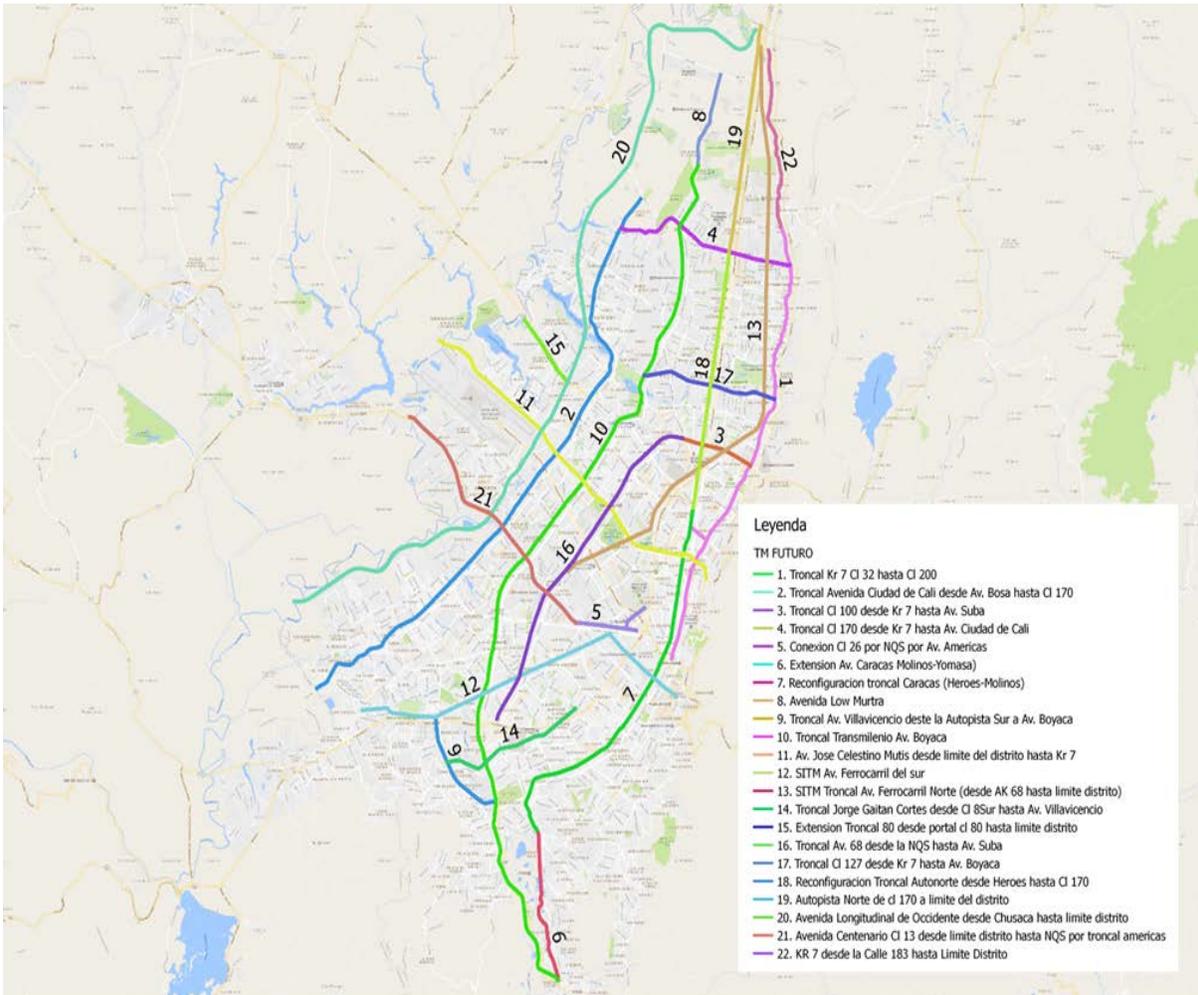
Documento 5:

- Av. Boyacá de Yomasa a Calle 183.
- Av. Gaitán Cortés de Calle 8 Sur a Av. Villavicencio.
- Extensión troncal Calle 80 de Portal 80 a Puente de Guadua.
- Extensión troncal Autopista Norte de Calle 193 a Límite del Distrito.

Documento 6:

- Patios Fases I Y II

Localización geográfica de los proyectos troncales



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios TRANSMILENIO S.A.

Los documentos fueron entregados en las fechas acordadas con el Instituto de Desarrollo Urbano y revisados en conjunto con esta entidad, y en el componente de la modelación de transporte y diseño de servicios con las Secretaría Distrital de Movilidad.

A partir de esta gestión el Instituto de Desarrollo Urbano, cuenta con los insumos que debe aportar TRANSMILENIO S.A., de acuerdo con las obligaciones del

Convenio 020 de 2001, para iniciar los estudios y diseños tendientes a cumplir las metas del presente plan de desarrollo, en materia de infraestructura troncal.

GESTIÓN PATIOS ZONALES DEL SITP

El proyecto de patios zonales del SITP comprende la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos a ser implementados como infraestructura de transporte. Durante el 2016, la Subgerencia Técnica y de Servicios de TRANSMILENIO S.A, a través de la figura de la gerencia integral de este proyecto ejecutó las siguientes actividades principalmente:

- Desarrollo del enfoque estratégico para la implementación de proyectos integrales que logren la mezcla de uso de la infraestructura de transporte con otros usos que faciliten las actividades conexas a los usos de transporte.
- Identificación de las funciones de transporte conexas a la operación de los patios.
- Análisis del marco normativo e institucional para la implementación de los proyectos.
- Gestión con el sector privado para la estructuración de proyectos de inmobiliarios con infraestructura de transporte.

Teniendo en cuenta que la información previa desarrollada por la anterior administración perdió vigencia, durante este año la gerencia integral del proyecto tuvo que actualizar el estudio de la base predial para los predios con el potencial para ser implementados como infraestructura de transporte para el sistema zonal.

Esta es una actividad en curso e implica la gestión para la actualización del Decreto 305 de 2015 "Por el cual se realiza el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D. C. y se declaran las condiciones de urgencia por motivos de

utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto y se dictan otras disposiciones”.

Por medio de este decreto, el Distrito hizo manifiesta la intención de ejecutar el proyecto de patios zonales definitivos, incluyendo y especificando para esto, el rol y la participación de las entidades del distrito frente a las actividades requeridas para la construcción de esta infraestructura.

La revisión de la base predial se realizó con base en los criterios operacionales, urbanos, usos del suelo afectaciones, entre otros. De igual manera durante el año 2016, se realizó la convocatoria para manifestación de interés de parte del sector privado para la oferta de predios con condiciones para la implementación de la infraestructura de transporte.

Así mismo y en cumplimiento de lo dispuesto en el decreto 289 de 2016, en el artículo 3 “...Créase el Comité de Seguimiento. Este comité sesionará como mínimo tres (3) veces al año”. Dicho comité sesionó durante el 2016 en las siguientes fechas:

- 02 de junio de 2016.
- 05 de agosto de 2016.
- 22 de diciembre de 2016.

Teniendo en cuenta que de manera previa se identificó en la evaluación económica que la adquisición predial y la construcción para las 170 hectáreas de infraestructura soporte del SITP para el alistamiento y estacionamiento de flota del sistema, el valor estimado del proyecto es cercano a los seis (6) billones de pesos, en la presente administración, es un propósito lograr la vinculación de la inversión privada en los proyectos de públicos.

En este sentido la gerencia integral del proyecto ha gestionado varios espacios de discusión y construcción para el desarrollo del enfoque estratégico entre varias entidades, a saber Secretaría Distrital de Planeación para el desarrollo de

instrumentos normativos que faciliten la gestión del sector privado en la inversión de la infraestructura pública, con la Secretaría Distrital de Movilidad para definir los tipos de equipamientos, escalas de intervención urbana, y aspectos de movilidad para la inserción de los equipamientos. De igual manera, con el IDR, se ha identificado varias tareas a ejecutar para la armonización de la infraestructura para parques con infraestructura de transporte.

Así mismo, la gerencia integral de proyecto ha estructurado la contratación de consultorías por componente para el desarrollo del Plan Estratégico de Equipamientos de Transporte Zonal, el cual tiene por objeto desarrollar 70 fichas de proyectos con el perfil integral para su estructuración en términos de localización, capacidad, desarrollo inmobiliario, oportunidad en la captura de valor, funciones de transporte, etc. Los componentes de para la estructuración del plan a desarrollar son:

- Transporte e infraestructura.
- Urbano, predial, inmobiliario.
- Normativo, Institucional.
- Financiero.

La ejecución del Plan Estratégico se llevará a cabo con los recursos dispuestos en el convenio con la Corporación Andina de Fomento (CAF) con la asignación de recursos por USD 650.000, para la elaboración del Plan Estratégico de Equipamientos de Transporte Zonal.

Así mismo, la gerencia integral del proyecto realizó el proceso para la contratación de la "CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO Y EVALUACIÓN POR MÓDULOS FUNCIONALES, DE LA INFRAESTRUCTURA Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS PARA LOS PATIOS Y TERMINALES ZONALES DEL SISTEMA Y SU APLICACIÓN EN CASOS PREDIALES ESPECIFICOS, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.", mediante el cual se pretende definir las necesidades de infraestructura, especificaciones, diseños y la metodología para evaluar el potencial inmobiliario

para los patios definitivos, éste proceso fue declarado desierto y el inicio del proceso se hará nuevamente en el 2017.

A nivel de la gestión normativa la gerencia integral del proyecto realizó la actualización del Decreto 294 de 2011 "Por el cual se adoptan las directrices urbanísticas y arquitectónicas para la implementación de terminales zonales transitorios y patios zonales transitorios del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP-, durante la fase de transición en Bogotá Distrito Capital" mediante el Decreto 289 de 2015, que incluyen la elaboración de un plan de implementación para patios definitivos y estima un plazo de tres (3) años para la expedición de las directrices urbanísticas y arquitectónicas para patios definitivos.

Evaluación de los predios del Decreto 305 de 2015 "Por el cual se realiza el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D. C. y se declaran condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto y se dictan otras disposiciones." Lo anterior, con el fin de depurar los predios que por normatividad urbana – ambiental, no son viables para esta infraestructura y los predios que finalmente puedan ser utilizados debido a sus condiciones físicas y operativas y de uso actual de este suelo.

A través del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se adelantan los estudios prediales de los lotes aptos para la construcción de patios zonales, incluidos los predios que en los cuales actualmente funciona la flota de los concesionarios, en este sentido, se adelantan los avalúos de sesenta y un (61) predios viables.

Contratación de asesoría legal y jurídica para la construcción del marco normativo y la gestión para la implementación de los patios y terminales zonales, así como los instrumentos jurídicos que permitan realizar los acuerdos normativos e institucionales que requiere esta implementación.

De igual manera, la Entidad ha realizado las evaluaciones para estimar y cuantificar el costo en que están incurriendo los concesionarios por operar los patios zonales frente a la situación actual de los patios transitorios y la situación del mercado respecto a la compra y oferta de predios, para esto, en los meses de julio a diciembre de 2015 se adelantó el concurso de méritos TMSA-CM-05-2015 cuyo objeto consistió en *“La prestación de servicios de consultoría para evaluar el costo actual en que incurren los Operadores Concesionarios Zonales por operar en los patios transitorios frente a la tarifa mensual vehículo zonal que hoy TRANSMILENIO S.A. le reconoce a los Concesionarios”* el cual determinó el impacto económico de los concesionarios por arrendamiento o compra de predios para patios y su incidencia futura.

Como se observa, la Entidad ha adelantado la gestión encaminada en la implementación de los patios zonales definitivos y continua en el proceso y la gestión definida en la propuesta técnica, legal y financiera desarrollada como parte de las obligaciones del decreto 305 de 2015, que de acuerdo a las evaluaciones iniciales estableció una gestión a desarrollar entre las vigencias de los años 2016 a 2023.

En conclusión, una vez establecido el Plan Estratégico de Equipamientos de Infraestructura Zonal y los predios sean viabilizados para su implementación, se podrá dar establecer el tiempo y esfuerzo institucional y financiero para implementar la infraestructura definitiva para la operación de los patios de soporte a la operación zonal.

ATENCIÓN SOCIAL A LOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS ENTREGADOS A LAS EMPRESAS COOBUS, EGOBUS Y CHATARRIZACIÓN.

Se diseñó e implementó una estrategia de gestión social con el fin de mitigar el impacto negativo en los procesos de liquidación de las empresas de COOBUS SAS Y EGOBUS SAS y el proceso de reglamentación del artículo 78 del Plan de Desarrollo Distrital – PDD, ofreciendo acompañamiento desde el alcance misional.

La estrategia de gestión social generó 3 grandes logros:

- Diseño e implementación de la estrategia de gestión social, que ha servido de enlace entre los pequeños propietarios afectados por la liquidación de las empresas de Coobus y Egobus, delegados y líderes, con las áreas integrales de TMSA en este proceso (jurídica, económica y técnica); además con entidades Distritales de Movilidad, Hacienda y Alcaldía Mayor; así mismo con la Superintendencia de Sociedades.
- Atención personalizada y grupal a los pequeños propietarios, generando y fortaleciendo la confianza y participación
- Acompañamiento y asesoría a los pequeños propietarios sobre los procesos de liquidación judicial de las empresas y la reglamentación del artículo 78 del PDD.

Con el trabajo realizado, se logró el establecimiento de diálogo directo con grupos de transportadores afectados por incumplimiento de los consorcios de COOBUS SAS y EGOBUS SAS, conociendo de primera mano sus realidades sociales, construyendo confianza, respeto y fortaleciendo la participación de los pequeños propietarios y la Administración Distrital.

Se realizó una actualización de base de datos de los pequeños propietarios:

- Total propietarios Coobus y Egobus: 4.006
- Total población afectada: 704
- Llamadas realizadas: 441 propietarios en 3 ocasiones, durante los primeros meses del año.

Para que este proyecto lograra los resultados esperados, fue fundamental crear una caracterización, la cual arrojó cuatro (4) tipologías de pequeños propietarios, las cuales están estipuladas de la siguiente manera:

- Rentas por chatarrización
- Rentas por operación

- Cruce de flota por chatarrización
- Cruce de flota por operación.

De igual forma, para alcanzar los resultados se realizó por parte de la Entidad acompañamiento social, orientación e información sobre los procesos, a 529 líderes, delegados y pequeños propietarios en un total de 37 reuniones durante el año 2016, brindando información sobre los avances en la reglamentación del artículo 78 del PDD y el proceso de liquidación judicial de las empresas y generando retroalimentación por los participantes.

Además, se brindó atención personalizada en las instalaciones de la Entidad y en el canal abierto telefónico a 230 propietarios para la presentación de documentos en la Superintendencia de Sociedades para la presentación de acreencias y exclusión de bienes; asimismo, para el conocimiento del proceso sobre la reglamentación del Artículo 78 del PDD, que posibilita y garantiza la sostenibilidad y cobertura de la prestación del servicio público de transporte masivo y asume por parte del Gobierno Distrital, la obligación de renta o venta de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo.

GESTIÓN DE APP CIM- NORTE Y CIM – CALLE 80

El 22 de Abril de 2016 fue radicado en Transmilenio S.A la propuesta de Asociación Público Privada (APP) de iniciativa privada para la construcción de los Complejos de Integración Modal (CIM) de la Calle 80 y del Norte, por parte del originador denominado P3-Infraestructura.

Una vez cumplidas las instancias definidas para la etapa de prefactibilidad en la Ley 1508 de 2015, en el decreto 1082 de 2015, en la Directiva 09 de 2016, en la Resolución 1464 de 2016, y con base en las observaciones del Comité Asesor de la Alcaldía en noviembre TRANSMILENIO S.A., se da paso a factibilidad, con un plazo de 3 meses para su entrega.

Los CIMs del Norte y la Calle 80 pretenden disminuir los niveles de congestión en los Portales de Transmilenio del Norte y la Calle 80, así como, ofrecer al usuario por primera vez en la historia de la ciudad la escogencia modal entre varios sistemas de transporte: intermunicipal, troncal, zonal, taxi y bicicleta.

Los proyectos de los CIM están contemplado en el Plan de Desarrollo 2016 – 2029 Bogotá Mejor para Todos y en el Plan Maestro de Movilidad del 2006. Así mismo, está en línea con el Plan Nacional de Desarrollo donde se establecen las estaciones de transferencia en las ciudades.

Esta propuesta de APP de iniciativa privada es 100% de inversión privada con un CAPEX estimado en prefactibilidad de 479.143 millones de pesos y en OPEX de 452.074 millones de pesos. El tiempo estimado para el inicio de la operación es diciembre de 2019 y el tiempo de funcionamiento por estructura de APP es de 27 años.

La propuesta incluye el diseño, financiación, construcción, operación, mantenimiento y reversión de los complejos de integración modal de la Autopista Norte y de la Calle 80. El CIM de la Calle 80 además incluye la prolongación de la troncal de Transmilenio hasta el límite de la ciudad en la Calle 80, la construcción de 2 nuevas estaciones, el desarrollo inmobiliario en predios privados asociado al desarrollo del CIM 80 y en los predios del CIM Norte.



Ilustración 3. Localización del CIM Calle 80

Fuente: P3 – Infraestructura



Ilustración 4. Localización del CIM Norte

Fuente: P3 – Infraestructura

Durante la etapa de factibilidad TRANSMILENIO S.A. ha realizado el acompañamiento permanente al originador en la gestión de definiciones para la estructuración funcional y accesibilidad a los complejos de integración modal. Así como, en la gestión de la norma nacional y distrital necesaria para la implementación de los CIM.

A nivel de gestión es importante señalar que dado que los CIM integran el sistema transporte interurbano de corta, media y larga distancia, es necesario gestionar la norma que permita al originador realizar el cobro de tasa de uso al transporte intermunicipal, en este sentido, el Distrito ha abierto los espacios para la gestión de esta norma con el Ministerio.

CICLOPARQUEADEROS

Mejoramiento del sistema y control de acceso a los cicloparqueaderos:

Con el fin de realizar una gestión adecuada de los cicloparqueaderos del sistema Transmilenio, se ha venido trabajando en el mejoramiento del sistema de control de acceso, buscando los siguientes objetivos:

- Disminución de tiempo de acceso: con el sistema se tiene una disminución en el tiempo de acceso y por lo tanto en el tiempo de viaje de los usuarios.
- Control y seguridad para las bicicletas que se resguardan en el cicloparqueaderos.
- Información en tiempo real de ocupación, tasa de uso y usuarios: con esta información se analizan los indicadores de uso y cobertura de los cicloparqueaderos los cuales son considerados para la construcción del plan estratégico de cicloparqueaderos que busca ampliar cobertura y capacidad.

Como parte de este mejoramiento del control de acceso, se amplió su instalación en los cicloparqueaderos con capacidad de 100 o más bicicletas, implementándolo en la estación Av. Rojas y San Mateo.

Plan estratégico de cicloparqueaderos:

Se identificó partiendo de la información del sistema de control de acceso las necesidades de cobertura y capacidad del sistema de cicloparqueaderos, identificando las siguientes tres líneas de acción teniendo los siguientes logros:

- *Ampliación de capacidad de cicloparqueaderos actuales con alta ocupación:* los cicloparqueaderos que tienen una ocupación mayor a su capacidad se les realizará su ampliación con intervenciones en espacio o cambio racks para acomodar bicicletas. En este sentido, se ha coordinado con el IDU la

identificación de áreas aledañas a los portales con alta ocupación para su adecuación para la ampliación de los cicloparqueaderos.

- Adicional a lo anterior, se inició con la ampliación de 200 cupos nuevos del cicloparqueadero del portal EIDorado:



Avance en la ampliación de 200 nuevos cupos de cicloparqueaderos en el Portal EIDorado

Ampliación de cobertura de cicloparqueaderos en red troncal existente: se identificó que la fase I del sistema troncal no cuenta con cicloparqueaderos, requiriendo su gestión y adecuación acorde a la ciclo infraestructura actual y proyectada. Producto de estas actividades se priorizaron los portales Calle 80, Usme y Tunal.

En este sentido, se iniciaron las actividades para adecuar un cicloparqueadero en el portal Calle 80 con capacidad para 350 bicicletas e instalar el sistema de control:



ILUSTRACIÓN 5

Avance en la adecuación del nuevo cicloparqueadero en portal Calle 80.



En complemento a lo anterior, se adelantaron las siguientes actividades en el marco de la línea estratégica de ampliación de cobertura de cicloparqueaderos:

- Inicio de operación de los cicloparqueaderos en la estación Mundo Aventura (32 cupos)
- Inicio de operación de cicloparqueaderos en la estación de integración de San Mateo (650 cupos).

Cicloparqueaderos asociados a proyectos de infraestructura de transporte en desarrollo o proyectados

Con el fin de incentivar el intercambio modal entre diferentes modos de transporte y la bicicleta, se ha gestionado lo siguiente con el fin que los cicloparqueaderos sean incorporados en el desarrollo de la infraestructura:

- Definición de cicloparqueaderos para las estaciones del proyecto TransMiCable de Ciudad Bolívar.
- Definición de ubicación de cicloparqueaderos Troncal Séptima y Avenida 68 dentro de los parámetros operacionales de dichas troncales, considerando ciclo-infraestructura existente y proyectada.
- Acompañamiento a los originadores de la Asociación Público-Privada de los CIM en la Calle 80 y en el norte: en este punto se han entregado esquemas de operación, capacidad mínima necesaria y recomendaciones para la incorporación del sistema de control de acceso a los cicloparqueaderos.

GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO A LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA BRT

Reemplazo de piso aluminio afectado

Consecuencia del continuo deterioro que han venido reemplazando las láminas de piso de aluminio en las estaciones de FASE I y FASE II, durante esta administración se dio continuidad a la migración al sistema de piso GRC, por lo anterior y producto de informes detallados se solicitó la instalación de 11.000 m² de los cuales han sido instalados al momento 9.167 m² de piso GRC en 64 estaciones detectadas como críticas.

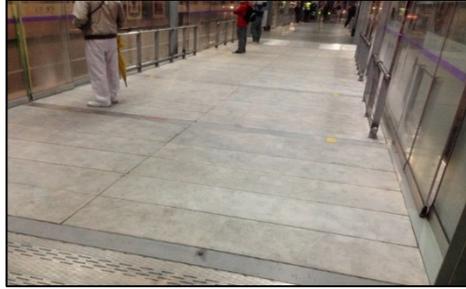


ILUSTRACIÓN 6

Estación carrera 53



ILUSTRACIÓN 7

Estación Shaio

Inversión aproximada: \$ 3.724 millones.

Instalación cerramientos tubulares en estaciones

Como estrategia para la mitigación de la evasión de pago en el Sistema y mejora en la seguridad vial, durante esta administración se han realizado cerramientos tubulares en las estaciones de Calle 40 Sur, Santa Lucía, Calle 63, Av. Jiménez, Tercer Milenio, Consuelo, Socorro, Calle 22, Calle 19, Granja Kr 77 y Biblioteca Tintal, en las dos últimas actualmente el trabajo está en ejecución.



ILUSTRACIÓN 8

Estación Calle 40 Sur



ILUSTRACIÓN 9

Estación Av. Jiménez

Restauración de fachadas de vidrio en estaciones

A través del área de mantenimiento a la infraestructura de la Dirección Técnica de Modos Alternativos durante esta administración se tomó la decisión de realizar una campaña de restauración y/o recuperación de las fachadas en vidrio de las estaciones de la troncal Calle 80, Américas – Calle 13 y Eje Ambiental. Dentro de las actividades realizadas se encuentran la instalación de marcos más robustos, cambio de películas de seguridad, cambio de frosted y escudos deteriorados. Las actividades finalizaron satisfactoriamente con una inversión aproximada: \$ 2.300 millones.



ILUSTRACIÓN 10

Estación Av. Jiménez





ILUSTRACIÓN 11

Estación Museo del Oro

Adicionalmente dentro del esquema de aseo que plantea las acciones de aseo intensivo nocturno se han adelantado actividades especiales como el desmonte y limpieza de los paneles de techo en las estaciones Av. Jiménez y Calle 26 en la troncal Caracas. También, se viene realizando un trabajo especial respecto a la gran cantidad de chicles que día a día se tiran en el Sistema, con personal nocturno dedicado exclusivamente a realizar su remoción en cada una de las estaciones según la programación.



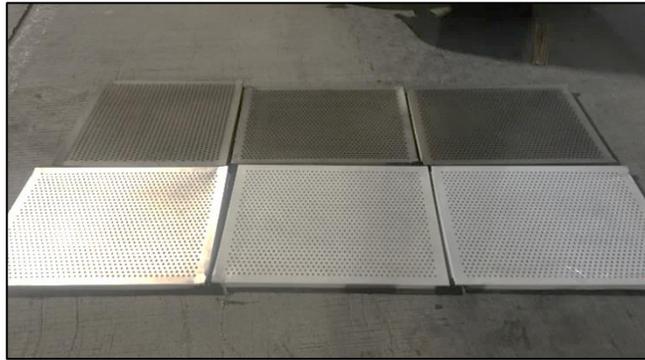


ILUSTRACIÓN 12

Limpieza de techos

Las actividades nocturnas tienen como principal objetivo la intervención de las zonas de las estaciones y portales donde por condiciones propias de la operación solo es posible realizarlas en el tiempo en el que el Sistema está sin actividad alguna, durante esta intervención se realiza un lavado general de la estructura interna y externa de toda la estación, limpieza y desmanche de todos los vidrios existentes en la estación, limpieza de celosías, intervención de pisos con agua a presión y productos químicos (desengrasante) especiales para estas actividades.

PARADEROS

Gestión de paraderos nuevos

Atendiendo las necesidades de cobertura de los servicios zonales del Sistema se gestionó ante el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, la fabricación e instalación de 369 paraderos, requeridos por nuevas rutas que iniciaron a operar o modificación de las existentes, para la implementación de los paraderos múltiples, y también para el reemplazo de las que han sido afectadas por vandalismo y accidentalidad.

Implementación de paraderos múltiples

Como parte de la estrategia de mejora de la operación de los servicios, se realizó la implementación de paraderos múltiples en los corredores principales, tales como:

- AV. Boyacá
- AC 100
- AV. Ciudad de Cali
- AV. Ciudad de Villavicencio
- AV. 1º de Mayo
- AK 7
- AK 17
- AK 27
- AV. Gaitán Cortés
- Venecia y Fátima
- Tunal

Actualización de paraderos

Con el fin de brindar una adecuada información al usuario en vía, se gestionó la actualización de 1.512 descriptores de ruta en 499 señales a cargo de la Concesión 001 de 2001 del DADEP.

De igual manera con la suscripción del contrato 347 de 2016 se dio la orden de actualización de 163 paraderos a cargo de TMSA.

Mejora en la señalética

Se mejoró el diseño de las artes de los módulos de ruta (o descriptores), con el cual se buscó optimizar el espacio disponible y hacer énfasis en los sectores representativos de la ciudad.

Desde septiembre, las nuevas señales y las actualizaciones solicitadas se han realizado con el nuevo diseño. A continuación se muestra un ejemplo de los cambios realizados en la señalética, de más de 300 rutas del sistema.

Antes:



Después (nuevo diseño):



Suscripción de contrato de actualización y mantenimiento de señales, y demarcación de paraderos.

Se coordinó el proceso licitatorio y la adjudicación del contrato 347 de 2016 para el mantenimiento y actualización de señales a cargo de TMSA. Con acta de inicio del 15 de diciembre se solicitó el lavado de las señales y la actualización de 163 señales, así como el traslado de 10 paraderos por mejoras operacionales o solicitudes de la comunidad.

Mejoramiento de operación de paraderos

Se revisaron y analizaron cada uno de los requerimientos radicados por la ciudadanos y entidades distritales como la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, así como sugerencias de las áreas operativas de Transmilenio, y en los casos en que se dio viabilidad se actuó o priorizó para futuras intervenciones. En la siguiente imagen se muestra un ejemplo de las acciones en realizadas en pro de la comunidad.



Conjuntamente con la Secretaría Distrital de Movilidad, se efectuaron acciones para mejorar paraderos que causaban altas interferencias con la movilidad, tales como el de la Autopista Norte por Calle 191, Avenida Carrera 30 por Calle 6. A continuación se relacionan algunas de las acciones efectuadas.

CENEFA	DIRECCIÓN	ACCIÓN	SOLICITUD
657A01	Autopista Norte Por Calle 191.	Se concertó nueva ubicación y se deshabilitó la parada de las rutas que continúan por la Autopista Norte.	Secretaría Distrital de Movilidad
121A08	CL 26 Sur - KR 78M - 23	Se reubicó por interferencia con la implementación con la RAPS de Kennedy	Instituto de Desarrollo Urbano
010A01	AK 9 - CL 146	Se reubicó para unificar con módulo M-10 existe y evitar el bloqueo de la Calle 146. Se implementó nuevo paradero.	Comunidad – Gestor Social
BD-051A	CL 76 - AK 11	Se implementó un nuevo módulo M-10 para dividir los servicios, con el fin de evitar la acumulación de usuarios.	Comunidad – Gestor Social

711A00	CL 73 - KR 9	Se reubicó debido a la implementación de medidas de tráfico calmado, y para unificar con módulo M-10.	Secretaría Distrital de Movilidad.
070A07	AV. NQS - CL 12	Se reubicó en la CL 12 - KR 32, con el fin de evitar entrecruzamiento con los buses articulados.	Dirección Técnica de BRT.
076A10	AV. 1 de Mayo - KR 34	Se reubicó para unificar con módulo M-10 existente.	Comunidad
249A10	AK 54 - CL 51 Sur	Se reubicó con el fin de evitar interferencia con nuevo semáforo peatonal implementado.	Secretaría Distrital de Movilidad-Comunidad.
247A00	AC 19 - KR 4	Se moduló con el 246A00 para efectuar una mejor distribución de los servicios.	Secretaría Distrital de Movilidad.
248A00	AC 19 - KR 4	Se moduló con el 245A00 para efectuar una mejor distribución de los servicios.	Secretaría Distrital de Movilidad.

Accesibilidad

Se gestionaron acciones para mejorar la accesibilidad de los paraderos, principalmente para incluir información para personas con discapacidad visual, y adecuar la zona de espera.

La implementación de plaquetas Braille en las señales del componente zonal, según lo establecido en la resolución 264 de 2015, presentó diferentes inconvenientes dado el nivel de vandalismo y adaptabilidad, por lo que se adelantó junto con la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con el Instituto

Nacional para Ciegos INCI, la implementación de una nueva propuesta para garantizar la adaptabilidad de la información básica que requiere una persona con discapacidad visual al hacer uso del paradero, como es el nombre del paradero, la dirección y el número de contacto 195 donde el usuario podrá recibir atención personalizada.

Se efectuaron dos pruebas piloto, y una vez se definió el diseño más adecuado, se tramitó la modificación a la resolución 264 de 2015 para poder llevar a cabo su implementación:



A la fecha se le entregó al DADEP toda la información requerida para la producción de la placa y producción e instalación.

Por otra parte, se adelantó el diagnóstico de la zona de espera de los paraderos y se establecieron prioridades para su intervención, y diseños típicos de acuerdo con las acciones requeridas.

Gestión Convenio DADEP

Se gestionó un convenio para aunar esfuerzos entre TMSA y DADEP para el traslado de mobiliario M10 para que sea vinculado al sistema de paraderos del SITP. A la fecha está pendiente la firma del mismo.

El mencionado documento está disponible en el siguiente enlace:

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_de_gestion_de_2016

13. ACCIONES DE MEJORAMIENTO DE LA ENTIDAD

En la Entidad se ha contado con diversas acciones y planes de mejoramiento, entre los cuales encontramos organismos de control y trabajo interno, con este fin, a continuación encontrará los informes publicados por la oficina de control interno para la vigencia 2016 con su respectivo enlace.

- Informe N° OCI-2016-001 - Gestión Institucional por Dependencias
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016001_gestion_institucional_por_dependencias
- Informe N° OCI-2016-002 - Atención al Ciudadano y Gestión de PQRS
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016002_atencion_al_ciudadano_y_gestion_de_pqrs
- Informe N° OCI-2016-004 - Auditoría Especial - Cesión Contrato 395 de 2014
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016004_auditoria_especial_cesion_contrato_395_de_2014
- Informe N° OCI-2016-006 - Seguimiento Plan de Mejoramiento Contraloría de Bogotá D.C.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016006_seguimiento_plan_de_mejoramiento_contraloria_de_bogota_dc
 - o Anexo 1: Plan Mejoramiento - Seguimiento Entidad
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=2509>
- Informe N° OCI-2016-007 - Información Reportada al Alcalde Mayor de Bogotá D.C.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016007_informacion_reportada_al_alcalde_mayor_de_bogota_dc
 - o Anexo 1: Sistema para el reporte de información por parte de los jefes de Control Interno al Alcalde Mayor
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=2405>

- Anexo 2: Certificado de Recepción de Información
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/oci2016007_anexo_no_2_certificado_de_recepcion_de_informacion
- Informe N° OCI-2016-008 - Cumplimiento Normas de Derecho de Autor y Uso de Software
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016008_cumplimiento_normas_de_derecho_de_autor_y_uso_de_software
- Informe N° OCI-2016-009 - Informe Pormenorizado del Estado del Control Interno
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016009_informe_pormenorizado_del_estado_del_control_interno
 - Anexo 1: Informe de Seguimiento Plan de Acción Institucional
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/anexo_1_informe_de_seguimiento_plan_de_accion_institucional
- Informe N° OCI-2016-010 - Terminación y Liquidación Contratos de Alimentación del Sistema TransMilenio Fase II
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016010_terminacion_y_liquidacion_contratos_de_alimentacion_del_sistema_transmilenio_fase_ii
- Informe N° OCI-2016-011 - Arqueo de Caja Menor
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016011_arqueo_de_caja_menor
- Informe N° OCI-2016 -012 - Auditoría Interna Proceso Gestión Grupos de Interés
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acce

[so a la informacion publica transmilenio/7 control/Informes/informe n oci2016 012 auditoria interna proceso gestion grupos de interes](http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016_012_auditoria_interna_proceso_gestion_grupos_de_interes)

- Informe N° OCI-2016- 013 - Información Reportada al Alcalde Mayor de Bogotá
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016_013_informacion_reportada_al_alcalde_mayor_de_bogota
 - o Anexo 1: Sistema para el reporte de información por parte de los Jefes de Control Interno al Alcalde Mayor
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=702>

- Informe N° OCI-2016-014 - Arqueo de Caja Menor
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016014_arqueo_de_caja_menor

- Informe N° OCI-2016-015 - Seguimiento Plan Anticorrupción, Atención al Ciudadano y Mapa de Riesgos de Corrupción
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016015_seguimiento_plan_anticorrupcion_atencion_al_ciudadano_y_mapa_de_riesgos_de_corrupcion
 - o Anexo N° 1: Seguimiento Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=764>
 - o Anexo N° 2: Seguimiento Mapa de Riesgos de Corrupción
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=815>

- Informe N° OCI-2016-016 - Información Reportada al Alcalde Mayor de Bogotá D.C.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016016_informacion_reportada_al_alcalde_mayor_de_bogota_dc

- El siguiente documento fue generado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, por lo que TRANSMILENIO S.A. no garantiza la accesibilidad del mismo:
 - o Anexo N° 1: Sistema para el reporte de información por parte de los Jefes de Control Interno al Alcalde Mayor
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=963>

- Informe N° OCI-2016-017 - Auditoría Interna Proceso Gestión de Asuntos Disciplinarios
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016017_auditoria_interna_proceso_gestion_de_asuntos_disciplinarios

- Informe N° OCI-2016-018- Revisión y Evaluación de la Matriz de Cumplimiento Legal y/o Normativo – Normograma.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016018_revision_y_evaluacion_de_la_matriz_de_cumplimiento_legal_yo_normativo_normograma
 - o Anexo N° 1: Resultados Evaluación Normativa.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/anexo_n_1_informe_oci2016018

- Anexo N° 2: Resultados Actualización y Cumplimiento de Normas no Identificadas.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/anexo_n_2_informe_oci2016018
- Informe N° OCI-2016-019 - Informe Pormenorizado del Estado del Control Interno.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016019_informe_pormenorizado_del_estado_del_control_interno
 - Anexo N° 1: Informe de Seguimiento Plan de Acción Institucional.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/anexo_n_1_informe_oci2016019
- Informe N° OCI-2016-020 - Auditoría Interna Proceso Evaluación y Gestión del Modelo de Operación del SITP
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_oci2016020
- Informe N° OCI-2016-021 - Atención al Ciudadano y Gestión de PQRS
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_oci2016021_atencion_al_ciudadano_y_gestion_de_pgrs
- Informe N° OCI-2016-022 - Información Reportada al Alcalde Mayor de Bogotá D.C.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_oci2016022_informacion_reportada_al_alcalde_mayor_de_bogota_dc

[so a la informacion publica transmilenio/7 control/Informes/informe n_oci2016022 informacion reportada al alcalde mayor de bogota dc](http://www.transmilenio.gov.co/7_control/Informes/informe_n_oci2016022_informacion_reportada_al_alcalde_mayor_de_bogota_dc)

- Anexo N° 1: Sistema para el reporte de información por parte de jefes de Control interno al Alcalde Mayor de Bogotá
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=1070>
- Anexo N° 2: Certificado de recepción de información
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/anexo_n_2_certificado_de_recepcion_de_informacion

- Informe N° OCI-2016-023 - Arqueo de Caja Menor

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016023_arqueo_de_caja_menor

- Informe N° OCI-2016-024 - Auditoría Interna Proceso Gestión Jurídica y Contractual

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/Informes/informe_n_oci2016024_auditoria_interna_proceso_gestion_juridica_y_contractual

- Informe N° OCI-2016-025 - Seguimiento Plan Anticorrupción, Atención al Ciudadano y Mapa de Riesgos de Corrupción

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016025_seguimiento_plan_anticorrupcion_atencion_al_ciudadano_y_mapa_de_riesgos_de_corrupcion

- Anexo N° 1: Seguimiento Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_1_seguimiento_plan_anticorrupcion_y_de_atencion_al_ciudadano

- Anexo N° 2: Seguimiento Mapa de Riesgos de Corrupción
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_2_seguimiento_mapa_de_riesgos_de_corrupcion
- Informe N° OCI-2016-026 - Arqueo de Caja Menor
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016026_arqueo_de_caja_menor
- Informe N° OCI-2016-027 - Seguimiento Planes de Mejoramiento (Contraloría de Bogotá D.C. y Oficina de Control Interno).
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016027_seguimiento_planes_de_mejoramiento_contraloria_de_bogota_dc_y_oficina_de_control_interno
 - Anexo N° 1: Matriz de seguimiento a plan de mejoramiento institucional. Formato CB-0402S - Contraloría de Bogotá D.C.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_1_matriz_de_seguimiento_a_plan_de_mejoramiento_institucional_formato_cb0402s_contraloria_de_bogota_dc
 - Anexo N° 2: Matriz de seguimiento a plan de mejoramiento por procesos
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_2_matriz_de_seguimiento_a_plan_de_mejoramiento_por_procesos
- Informe N° OCI-2016-028 - Información Reportada al Alcalde Mayor de Bogotá D.C.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016028_informacion_reportada_al_alcalde_mayor_de_bogota_dc
 - Anexo N° 1: Sistema para el reporte de información por parte de los Jefes de Control Interno al Alcalde Mayor

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_1_sistema_para_el_reporte_de_informacion_por_parte_de_los_jefes_de_control_interno_al_alcalde_mayor

- Informe N° OCI-2016-029 - Arqueo de Caja Menor
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016029_arqueo_de_caja_menor

- Informe N° OCI-2016-030 - Auditoría Interna Subproceso Gestión de la Salud y Seguridad en el Trabajo
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016030_auditoria_interna_subproceso_gestion_de_la_salud_y_seguridad_en_el_trabajo

- Informe N° OCI-2016-031 - Auditoría Interna Proceso Gestión Financiera
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016031_auditoria_interna_proceso_gestion_financiera

- Informe N° OCI-2016-032 - Informe Pormenorizado del Estado del Control Interno
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016032_informe_pormenorizado_del_estado_del_control_interno
 - o Anexo N° 1: Informe de Seguimiento Plan de Acción Institucional
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_1_informe_de_seguimiento_plan_de_accion_institucional

- Informe N° OCI-2016-033 - Arqueo de Caja Menor
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016033_arqueo_de_caja_menor

- Informe N° OCI-2016-034: Auditoría especial a la ejecución del Convenio Interadministrativo N° 20 de 2001 suscrito entre el IDU y TRANSMILENIO S.A.
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016034_auditoria_especial_a_la_ejecucion_del_convenio_interadministrativo_n_20_de_2001_suscrito_entre_el_idu_y_transmilenio_sa

- Informe N° OCI-2016-035: Seguimiento al Cumplimiento de las Funciones Propias del Comité de Conciliación y Defensa Judicial
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016035_seguimiento_al_cumplimiento_de_las_funciones_propias_del_comite_de_conciliacion_y_defensa_judicial

- Informe N° OCI-2016-036: Auditoría Interna Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016036_auditoria_interna_proceso_de_supervision_y_control_de_la_operacion_del_sitp
 - o Anexo N° 1 - Complemento Hallazgo N° 3, Informe OCI-2016-036
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/anexo_n_1_complemento_hallazgo_n_3_informe_oci2016036

- Informe N° OCI-2016-037: Revisión y Evaluación de la Matriz de Cumplimiento Legal y/o Normativo – Normograma
http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/informe_n_oci2016037_revision_y_evaluacion_de_la_matriz_de_cumplimiento_legal_y_o_normativo_normograma
 - o Anexo N° 1 - Resultados Evaluación Normativa
<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=1085>

- Anexo N° 2 - Resultados Actualización y Cumplimiento de Normas no Identificadas

<http://www.transmilenio.gov.co/descargar.php?idFile=1086>

En lo relacionado a planes de mejoramiento encontramos:

Contraloría Distrital el cual está disponible en el siguiente enlace:

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/planes_de_mejoramiento

Auditorías internas a procesos el cual está disponible en el siguiente enlace:

http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/transparencia_y_acceso_a_la_informacion_publica_transmilenio/7_control/planes_de_mejoramiento