	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

**PROYECTO DE INVERSIÓN
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DISTRITAL DE SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ**

CÓDIGO BPIN 2020110010107

**PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO 2020-2024
“UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA
LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”**

AÑO DE FORMULACIÓN 2020




	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla de contenido

Información básica del proyecto	4
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	4
1.1. Participación ciudadana	5
2. Contribución a la Política Pública	6
2.1. Plan Nacional de Desarrollo	6
2.2. Plan de Desarrollo Departamental / Sectorial y/o Plan de Ordenamiento Territorial	6
2.3. Plan Distrital de Desarrollo	7
2.4. Planes Maestros	7
2.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible	9
3. Descripción del problema.	10
3.1. Identificación de las causas que generan el problema.	15
3.2. Identificación de efectos generados por el problema	16
3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema	18
3.4. Justificación.	18
4. Participantes.	20
4.1. Registro o identificación de participantes	20
5. Población:	21
a) Identificación de la población afectada.	21
b) Determinación y caracterización de la población objetivo	21
6. Objetivos.	23
6.1. Objetivo general.	23
6.2. Objetivos específicos.	23
6.3. Árbol de objetivos:	24
7. Alternativas.	25
8. Análisis técnico de alternativa seleccionada.	26
8.1. Descripción del proyecto.	26
8.2. Necesidades que se atenderán.	27

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada	37
9.1 Registro de acciones generales programadas en cada vigencia	37
10. Localización.	37
11. Cadena de Valor	39
11.1 Metas (actividades físicas del proyecto)	39
11.2 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas	39
11.3 Costos de la alternativa de selección	39
12. Riesgos.	40
13. Ingreso y beneficios.	41
13. Metas físicas del proyecto	41
14. Indicador de Gestión.	42
15. Horizonte financiero.	43
16.1. Flujo financiero.	43
16.2. Componentes.	43
16.3. Fuentes.	43
17. Otros aspectos.	44
18. Actualizaciones.	47
19. Datos del responsable del proyecto.	47

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN

1. Antecedentes y descripción de la situación actual


El fenómeno de la siniestralidad vial es un problema de salud pública que supera en número de víctimas mortales de otras causas como enfermedades, conflicto armado o suicidio. Esta problemática ha dejado más de 11 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI en Bogotá. Aunque es destacable que entre el 2000 y 2003 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2003 hasta hoy la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito ha quedado en una estacionalidad entre los 500 y los 650 muertos por año. Sin embargo, cabe destacar que la ciudad cuenta con tres años consecutivos disminuyendo el total de muertes por siniestros de tránsito y para el 2019 registró el número más bajo desde que se tiene registro histórico (año 1997).

Cerca del 94% de las muertes por siniestros viales son usuarios vulnerables de la vía como peatones, motociclistas y ciclistas. Aun cuando las cifras de mortalidad y morbilidad en el distrito han disminuido, para la administración distrital el objetivo es reducir a cero las muertes y lesiones por causa de la ocurrencia de siniestros viales y los factores de riesgo que más contribuyen a las lesiones graves y muertes en el tránsito.

Uno de los factores que más contribuyen a la ocurrencia de siniestros es la velocidad, que además de ser un factor causal en los siniestros mortales, es un agravante de las consecuencias de todos los siniestros, ya que la gravedad de estos está directamente relacionada con la velocidad. Al aumentar la velocidad aumenta la ocurrencia de siniestros, a la vez, una reducción en la velocidad supone una reducción significativa del riesgo de siniestros y la mitigación de sus consecuencias. De ahí la importancia de la gestión de velocidad que incluye medidas destinadas a limitar los efectos de la velocidad excesiva e inadecuada.

Bajo este escenario, se hace necesaria la implementación de diferentes estrategias y medidas, encaminadas a reducir los índices de mortalidad y morbilidad en el Distrito Capital, y ofrecer condiciones seguras de movilidad para la población en general. La Oficina de Seguridad Vial (OSV) de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), lidera la adopción de medidas, estrategias y programas, en el marco de sus funciones fundamentales para prevenir las lesiones y las muertes por siniestros viales.

Con el fin de mejorar la seguridad vial, en 2010 Bogotá desarrolló el primer Plan Distrital de Seguridad Vial de la ciudad, una hoja de ruta que permite definir y coordinar las acciones entre entidades públicas y privadas, con el propósito de lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves. Sin embargo, luego de hacer un seguimiento a la ejecución de sus programas, se identificó la necesidad de ajustar su estructura y definir nuevos lineamientos a través de la reformulación de iniciativas y acciones efectivas que respondieran al llamado de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros organismos internacionales acerca de la gravedad que la siniestralidad vial representa en la salud

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

pública. Este ajuste corresponde principalmente a la adopción de la *Visión Cero* como política distrital en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, movidos por la necesidad de generar un cambio ante la constante histórica en el número de fatalidades y heridos víctimas de siniestros viales.

Una vez adoptada la política de seguridad vial *Visión Cero* en el Distrito, se han enfocado los esfuerzos en la reducción de muertes en las vías, con estrategias como el diseño e implementación del Programa de Gestión de la Velocidad (PGV), con el que se busca el cumplimiento de los límites de velocidad, con acciones en zonas de alto riesgo, donde los usuarios se encuentran expuestos al tránsito de alta velocidad y de concentración de siniestralidad.

De otra parte, la definición y seguimiento de lineamientos técnicos en materia de seguridad vial, con los que se busca la reducción de los índices de siniestralidad y beneficios en términos de seguridad vial para todos los usuarios del sistema vial, priorizando siempre a los más vulnerables.


1.1. Participación ciudadana

La Oficina de Seguridad Vial recibe y atiende las solicitudes y/o requerimientos de los ciudadanos respecto a la implementación de medidas, acciones y planes, tendientes a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial en el Distrito, como es el caso de acciones específicas del Programa de Gestión de la Velocidad, dichos requerimientos consisten en atender las preguntas o inconformidades y emitir aclaraciones técnicas, en relación con la implementación de dichas medidas y los beneficios que conllevan para salvaguardar la vida de los habitantes de la ciudad, así como de la población flotante.

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promocionó y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía, sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Se asumió el proceso de planeación participativa, como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana.

Desde este marco de acción, el Programa: Movilidad segura, sostenible y accesible, contó con una participación ciudadana de 62 aportes en el Portal Bogotá, encontrando que el logro de ciudad al cual los participantes se inclinaron más con sus aportes fue número 24: “Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional”, con un total de 83 aportes que equivalen al 22% del total de aportes recibidos en esta plataforma.¹

¹ | <http://www.sdp.gov.co/micrositios/pdd-2020-2024/documentos>, Matriz final de respuestas entregadas por los sectores a las inquietudes del CTPD en las audiencias ciudadana -

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0


Adicionalmente, la entidad realizó convocatoria mediante publicación en la página web para garantizar la participación de los ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión.

2. Contribución a la Política Pública
2.1. Plan Nacional de Desarrollo

Plan Nacional de Desarrollo: Pacto por Colombia Pacto por la Equidad	
Componente	Aportes del proyecto
<p>PACTO VI POR EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros b. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida</p>	<p>Dentro del PND se establece la seguridad vial como uno de los insumos principales de diagnóstico de los objetivos y estrategias de este pacto que además se relaciona con los ODS.</p> <p>El presente proyecto desarrollará actividades que están alineadas con los objetivos y estrategias del PND teniendo en cuenta que Bogotá es una ciudad pionera en avances de movilidad y política pública de movilidad. Dentro de los objetivos a apoyar del PND están:</p> <p>Eje A - Objetivo 1. Modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector transporte y logística para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales</p> <p>EJE A - Objetivo 1. Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, y construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura</p> <p>EJE B - Objetivo 1: mejorar la calidad del transporte carretero, en términos de capacidad/estado de la infraestructura y de la prestación de servicios, para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios.</p>

2.2. Plan de Desarrollo Departamental / Sectorial y/o Plan de Ordenamiento Territorial

Plan Departamental de Desarrollo Cundinamarca - Juntos Podemos Más	
Componente	Aportes del proyecto
<p>ARTÍCULO 45: PROGRAMA VÍA A LA COMPETITIVIDAD: Cundinamarca debe resolver los puntos ciegos de su movilidad vial, para lograr en el mediano y largo plazo un territorio competitivo que comunique de manera eficiente sus veredas y centros urbanos con Bogotá, el resto del país, y el mundo.</p>	<p>Bogotá como ciudad líder del país y del departamento, desarrollará estrategias con objetivos claros de mejora en la seguridad vial que no sólo impactarán el territorio, sino que también inspirarán a los demás territorios aledaños para que las acciones se puedan multiplicar en implementación y resultado.</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

2.3. Plan Distrital de Desarrollo

Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI		
Componente	Metas de Resultado	Metas Plan de Desarrollo
4to PROPÓSITO Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible	Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales	*1. Implementar en un 40% de las acciones de seguridad vial enmarcadas en el PDSV, priorizando los actores más vulnerables y mitigando los factores de riesgo que tienen mayor incidencia tienen en la ocurrencia de siniestros viales, que incluye el centro de orientación a víctimas

2.4. Planes Maestros

Plan de Ordenamiento Territorial: DECRETO 190 DE 2004		
Componente	Metas de Resultado	Metas de Producto
<p>Artículo 10.- Política de Movilidad. Se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales.</p> <p>Artículo 135: 2. El subsistema de transporte: a. Promover diferentes modos de transporte público y no motorizado que garanticen la movilidad sostenible y ecoeficiente, para la conectividad y accesibilidad de manera segura de los ciudadanos y ciudadanas, que desestimulan el uso del vehículo privado, según lo establecido en el subsistema de transporte, con énfasis en la red de transporte no motorizado.</p> <p>Artículo 163.- Criterios generales para la formulación de las secciones viales</p> <p>3. Prioridad. Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, la fluidez del transporte público, la prioridad para el transporte colectivo y masivo, la accesibilidad y conectividad para todos los vehículos y la seguridad para los diferentes usuarios de las vías. En función de este criterio las vías podrán tener carácter peatonal, vehicular y de transporte público.</p>	<p>No aplica - no están publicados</p>	<p>No aplica - no están publicados</p>



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Plan Maestro de Movilidad DECRETO 319 DE 2006


Componente	Metas de Resultado	Metas de Producto
Dentro del PMM actual se plantea el siguiente objetivo relacionado con el proyecto actual. 6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables. y en el Capítulo II título III se plantea el Plan de Seguridad Vial en el artículo 66 del Decreto.	Dentro de los indicadores particulares medidos en el actual PMM, se aporta principalmente al siguiente: 5. Índice de accidentalidad: Mide las condiciones de seguridad vial a través del análisis estadístico de cifras. El indicador es número de accidentes por cada 100 mil habitantes.	No aplica, el presente PMM no formula metas de producto.

2.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016 - 2030

Objetivo	Meta	Aportes del proyecto
ODS PRIMARIO ODS 3 - Salud y bienestar	Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	El proyecto se relaciona directamente con la meta del ODS 3 en el sentido que define un horizonte de reducción del 20% de víctimas fatales por siniestros de tránsito en la ciudad. Este proyecto y la meta de reducción del 20% de víctimas fatales hará de la ciudad más inclusiva, segura, resiliente y sostenible así: Inclusiva: porque reconoce que los siniestros viales pueden sucederles a todos sus habitantes, y busca protegerlos igualmente. Segura: porque diseña estrategias para que, desde la competencia de movilidad, se reduzcan los riesgos de lesiones o fatalidades en el tránsito. Resiliente: Ya que generará estrategias para contrarrestar los nuevos desafíos que presenta la movilidad actual. Sostenible: Una ciudad con menos siniestros viales incurre en ahorro por atención hospitalaria y posthospitalaria, fomenta modos de transporte más seguros y con menos emisiones.

Fuente: Metas ODS validadas para los sectores de la Secretaría Distrital de Planeación. Correo del 21 de junio de 2021.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

3. Problemática.

El problema que se aborda con el proyecto es la alta siniestralidad vial en Bogotá.

A continuación, se hace una descripción de la problemática con datos de víctimas fatales y lesionadas en Bogotá para el año 2019:

Los usuarios vulnerables son los más afectados por los siniestros de tránsito, entre 2017 y 2019, el 94% de las víctimas mortales estuvieron concentrados en estos usuarios. El peatón es el actor vial más afectado por los siniestros en Bogotá, concentra el 48% de las muertes; seguido por los usuarios de motocicleta (34%) y los usuarios de bicicleta (12%). Ver tabla 1 a continuación.

Tabla 1. Víctimas fatales por usuario vial

Condición	Víctimas fatales			Participación sobre el total		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Peatón	272	245	236	49,8%	47,7%	46,7%
Motociclista	152	150	138	27,8%	29,2%	27,3%
Ciclista	59	64	68	10,8%	12,5%	13,5%
Total Pasajeros	48	47	53	8,8%	9,1%	10,5%
Motocicleta	30	29	31	5,5%	5,6%	6,1%
Bicicleta	0	0	3	0,0%	0,0%	0,6%
Liviano	9	8	3	1,6%	1,6%	0,6%
Buses	6	6	8	1,1%	1,2%	1,6%
Taxi	2	2	5	0,4%	0,4%	1,0%
Carga	1	2	3	0,2%	0,4%	0,6%
Total Conductores	15	8	10	2,7%	1,6%	2,0%
Liviano	10	4	7	1,8%	0,8%	1,4%
Buses	1	1	1	0,2%	0,2%	0,2%
Taxi	4	3	2	0,7%	0,6%	0,4%

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Condición	Víctimas fatales			Participación sobre el total		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Carga	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Total	546	514	505	100,0%	100,0%	100,0%

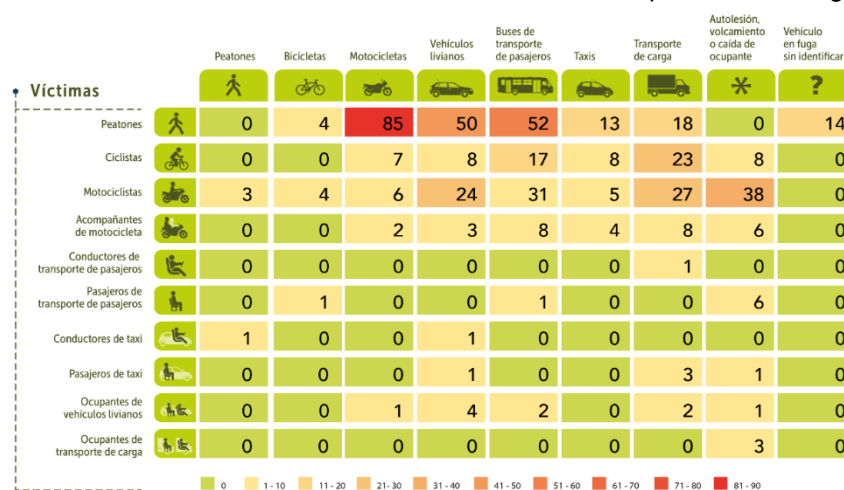
Fuente: Elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT.

En la siguiente ilustración se observa la matriz de interacciones de fatalidades por tránsito en Bogotá para el año 2019. En cuanto a la tipología de los siniestros con peatones fallecidos, los atropellos por parte de los motociclistas son las interacciones más frecuentes dentro de las fatalidades en Bogotá, seguido del atropello por conductores de buses de transporte público y los atropellos por parte de conductores de automóvil. En estas tres interacciones para el 2019 se concentra el 79% de las muertes de peatones en la ciudad.


En las interacciones de muertes de motociclistas; el volcamiento o choques con objeto fijo seguido de los choques con conductores de buses y los choques con conductores de transporte de carga concentran el 70% de las fatalidades de motociclistas de la ciudad.

El mismo análisis para las fatalidades en bicicleta, el 59% de las muertes se concentran en interacciones con conductores de camiones y buses.

Ilustración 1. Matriz de interacciones de las fatalidades por tránsito, Bogotá 2019



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito - SIGAT.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

En la ilustración 2 se observa la matriz de interacciones de usuarios lesionados por tránsito en Bogotá para el año 2019. En cuanto a la tipología de los siniestros con peatones lesionados, los atropellos por parte de los motociclistas son las interacciones más frecuentes que causan peatones lesionados en Bogotá, seguido del atropello por conductores de automóvil y buses de transporte público. En estas tres interacciones para el 2019 se concentra el 77% de peatones lesionados en la ciudad.

En las interacciones de motociclistas lesionados; los choques con conductores de automóvil, seguido de los choques con conductores de taxi concentran el 48% de motociclistas lesionados, sin embargo, las interacciones con actores vulnerables como peatones, ciclistas y otros motociclistas concentran el 33% de motociclistas afectados por siniestros de tránsito en la ciudad.


En cuanto a los ciclistas lesionados el 61% se concentran en interacciones con conductores de automóvil y motociclistas.

Ilustración 2. Matriz de interacciones de lesionados en siniestros de tránsito, Bogotá 2019

	Peatones	Bicicletas	Motociclistas	Vehículos livianos	Buses de transporte de pasajeros	Taxis	Transporte de carga	Autolesión, volcamiento o caída de ocupante	Vehículo en fuga sin identificar
Victimas									
Peatones	0	138	1.510	938	445	290	99	0	342
Ciclistas	31	47	541	745	388	286	118	203	2
Motociclistas	800	326	805	2.119	421	721	230	504	0
Acompañantes de motociclista	120	69	221	596	125	206	65	168	0
Conductores de transporte de pasajeros	6	2	10	18	42	6	8	20	0
Pasajeros de transporte de pasajeros	54	27	21	164	524	62	51	1.241	0
Conductores de taxi	12	12	64	106	31	31	11	34	0
Pasajeros de taxi	3	7	30	275	50	50	17	71	0
Ocupantes de vehículos livianos	67	34	249	618	192	174	118	236	0
Ocupantes de transporte de carga	6	5	7	22	30	3	1	25	0
Otros	2	0	0	0	1	0	0	4	0

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en datos del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito - SIGAT.

La siniestralidad vial se ha planteado como un desafío para la salud pública en el ámbito internacional y en el país, con efectos individuales, sociales y económicos. Es así, como desde 1962, el concepto social de seguridad vial, entendido como la prevención de eventos y efectos por accidentes en las vías y la dinámica de su epidemiología, han sido objeto de interés global, con especial liderazgo de la OMS.


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

En 1974, la Asamblea Mundial de la OMS, adoptó la Resolución WHA27.59, para declarar el accidente de tránsito como un asunto relevante de salud pública y llamar a los Estados miembros a implementar acciones para afrontarlo. Desde 1997, la OMS estableció un departamento de prevención de lesiones y violencia, para desarrollar, entre otras, iniciativas de prevención de los accidentes de tránsito (Cabrera, Velásquez & Valladares, 2009).

En el ámbito nacional existe un marco legal vigente referente a la seguridad vial. En el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, se establece el derecho de todo colombiano “a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad de los habitantes, especialmente los peatones y discapacitados”. La Ley 769 de 2002 por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en cuyo parágrafo 1 del artículo 4, se estableció que el Ministerio de Transporte debía elaborar el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), para disminuir la accidentalidad de tránsito, para entonces establecida como la segunda causa de muerte violenta en el país. El Ministerio en cumplimiento de lo anterior, adoptó mediante Resolución 4101 de 2004, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004-2008; “Hacia una Nueva Cultura de Seguridad Vial”. Así mismo, en el Decreto 3039 de 2007 para adoptar el Plan Nacional de Salud Pública 2007-2010, reconoce que muchos de los eventos de salud, como los accidentes viales, son predecibles y modificables en el concurso de diversos actores y la comunidad. Así mismo la resolución 2273 de 2014 establece el Plan Nacional de Seguridad Vial en la vigencia 2011-2021 que establece que “El impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias hacen necesario abordar esta problemática con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, ya que involucran la salud pública, la seguridad de los ciudadanos y la movilidad del país.”

Según la OMS (2015), los cinco factores de riesgo más importantes que afectan a la seguridad vial son: la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el no uso de: cinturón de seguridad, sistemas de retención para niños y cascos para motociclistas. En Bogotá, las ocho rondas de muestreo realizadas entre el último bimestre de 2015 y el primer trimestre de 2019, permiten identificar la magnitud de estos factores de riesgo.

De acuerdo con los resultados del “Reporte Técnico - Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies (BIGRS) 2015-2019 (Ronda 8)”, realizado por la Unidad Internacional de investigación de Lesiones de la Escuela Bloomberg de Salud Pública de la Universidad Johns Hopkins y el Grupo SUR de la Universidad de los Andes (JH-IIRU & Universidad de los Andes). En la octava ronda (enero - marzo 2019), hubo un incremento significativo en la proporción de vehículos, que excedían el límite de velocidad en la mayoría de los tipos, de 18% a 20%. Esto resulta preocupante ya que, a medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de siniestros y la gravedad de sus consecuencias, en especial para los peatones, los ciclistas y los motociclistas (OMS, 2015).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Por otra parte, se encontró que la prevalencia de conducción bajo los efectos del alcohol es del 1% entre todos los conductores, incluyendo motociclistas (JH-IIRU y Universidad de los Andes, 2019). Aunque esta cifra es baja, es una práctica que continúa vigente en la conducta de los bogotanos, que aumenta las probabilidades de siniestralidad y los riesgos de muerte o lesiones.


Con relación al uso de implementos de seguridad, en la octava ronda disminuyó el uso inadecuado del cinturón de seguridad en adultos en las diferentes posiciones del vehículo. No obstante, el porcentaje de no uso de este implemento en los asientos traseros continúa siendo elevado (84%), a pesar de tener un carácter obligatorio desde el año 2004, de acuerdo a lo estipulado en el Código Nacional de Tránsito; Ley 769 de 2002, Artículo 82 y la Resolución 19.200 de 2002, que indica que “a partir del año 2004 los vehículos fabricados, ensamblados o importados se les exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, con las características técnicas de fijación y anclaje contempladas en el artículo 2° del presente acto administrativo...” (Ministerio de Transporte, 2018).

También se encontró que el 80% de los niños menores de 5 años no estaban usando sistemas de retención infantil. No hubo cambios estadísticamente significativos en el uso de estos sistemas en los niños menores de 12 años (JH-IIRU & Universidad de los Andes, 2019). Esto denota la falta de una cultura preventiva por parte de padres o adultos, que pone en estado de fragilidad a todos los ocupantes del vehículo. Según la Organización Mundial de la Salud (2015), el uso de sistemas de retención infantil reduce la probabilidad de mortalidad en aproximadamente un 90% en los lactantes y entre un 54% y un 80% en niños de corta edad, en caso de un siniestro.

Adicionalmente, el uso inadecuado del casco tuvo un aumento de 4 puntos porcentuales en la última ronda, lo que trae consigo mayores riesgos para los motociclistas. De acuerdo con la OMS (2015), llevar casco puede reducir el riesgo de muerte en casi un 40% y de sufrir traumatismos graves en aproximadamente un 70%.

Actualmente el Plan Distrital de Seguridad Vial busca articular los lineamientos de las políticas públicas nacionales, con medidas de movilidad segura de las personas y enfrentar el desafío para la salud pública que significa la muerte por siniestralidad de tránsito en la ciudad. Desde la Administración Distrital, estamos convencidos de que la siniestralidad vial es una problemática de salud pública, que supera en número otras enfermedades como el EPOC, el cáncer de cuello uterino, la diabetes y el cáncer de mama. Así mismo, supera el número de muertes por conflicto armado, suicidio y muertes accidentales en Bogotá.

Comparada con otras ciudades, Bogotá cuenta con un repositorio de datos en siniestralidad de víctimas robusto, que se alimenta de forma permanente a través del convenio con la Policía de Tránsito, quien registra en la vía la información de un siniestro a través del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), el cual es codificado en la herramienta SIGAT (Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito). El proceso de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

registro de siniestros con víctimas ha mejorado en los últimos años, generando información sistemática y confiable, la cual es analizada por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Los anterior ha permitido a la ciudad contar con datos robustos para identificar la siniestralidad en la ciudad, analizar los factores de riesgo y el comportamiento a través del tiempo de las diferentes interacciones peligrosas entre actores viales y otros factores de análisis de la siniestralidad, con base en los cuales, se han diseñados las estrategias del PDSV y del presente programa que busca continuar con su implementación.

3.1. Identificación de las causas que generan el problema.

Respecto a la siniestralidad vial en Bogotá, a la hora de analizar las causas, se debe cambiar la manera en la que se referencia a los hechos de tránsito que tienen como consecuencia muertes y lesiones en los involucrados. La manera en la que nos referimos a estos hechos, puede hacer la diferencia en cómo se abordan, las diferencias entre un accidente y un siniestro, demuestran una posición diferente de ambos conceptos frente a la causalidad. Actualmente, la Seguridad Vial se aborda desde el concepto de siniestro por lo que tiene causalidad múltiple y el abordaje para su solución debe ser acorde.

Tabla 2: Definición de accidente vs. Siniestro

ACCIDENTE	SINIESTRO
Hecho fortuito que ocurre por casualidad o azar	Hecho causal que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables
Ocurre de manera inesperada por lo que no se puede prevenir	Es predecible y prevenible
Sus causas son poco controlables	Sus causas son controlables
Enfoca la atención en las consecuencias o resultados de un hecho	Enfoca la atención en la identificación de los factores que intervienen para que ocurra un hecho de tránsito y aquellos que contribuyen a disminuir la gravedad de las consecuencias.
Impide que nos hagamos responsables de esos resultados.	Permite que tomemos conciencia y acciones para prevenirlos


Fuente: Seguridad Vial en América Latina y el Caribe: de la teoría a la acción - EdX

Teniendo en cuenta los conceptos acotados anteriormente se podrían establecer las siguientes causas:

3.1.1 Causa Directa:

- Presencia de factores de riesgo que impactan la seguridad vial

3.1.2. Causas Indirectas:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Aspectos de diseño inseguros y deterioro de la infraestructura para la movilidad debido al crecimiento y expansión desordenados de la ciudad
- Políticas públicas anticuadas que privilegian la velocidad y a los conductores de vehículos automotores frente a una circulación segura y la promoción de modos más seguros y sostenibles
- Comportamientos inadecuados en la vía por parte de todos los actores viales y conflictos entre estos, que responden a estereotipos y normas sociales que los refuerzan

3.2. Identificación de efectos generados por el problema

3.2.1 Efectos Directos:

- Muertes por siniestros viales y heridos por siniestros viales
- Pérdidas económicas por daños a bienes públicos y privados, por pérdida de capacidad y productividad del sistema de ciudad

3.2.2 Efectos indirectos:

- Perjuicios físicos, psicológicos y sociales para la víctima directa y víctimas indirectas
- Pérdidas económicas por incapacidades y discapacidades, por lucro cesante (pérdida de actividad económica) y gastos médicos
- Pérdidas económicas reflejadas en el PIB de la ciudad



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla 3. Identificación del Problema o necesidad - Árbol del Problema

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD - ÁRBOL DEL PROBLEMA				
Efectos que generan la causa de la problemática social	<i>Efecto Indirecto</i>	Perjuicios físicos, psicológicos y sociales para la víctima directa y víctimas indirectas	Pérdidas económicas por incapacidades y discapacidades, por lucro cesante (pérdida de actividad económica) y gastos médicos	Pérdidas económicas reflejadas en el PIB de la ciudad
	<i>Efecto Directo</i>	Muertes y heridos (víctimas) por siniestros viales	Pérdidas económicas por daños a bienes públicos y privados, por pérdida de capacidad y productividad del sistema de ciudad	
Problemática que se debe atender con el proyecto	Alta siniestralidad vial en Bogotá			
Causas que generan la problemática social	<i>Causa Directa</i>	Presencia de factores de riesgo en seguridad vial		
	<i>Causa indirecta</i>	Políticas públicas anticuadas que privilegian la velocidad y a los conductores de vehículos automotores frente a una circulación segura y la promoción de modos más seguros y sostenibles	Comportamientos inadecuados en la vía por parte de todos los actores viales y conflictos entre estos, que responden a estereotipos y normas sociales que los refuerzan	Aspectos de diseño inseguros y deterioro de la infraestructura para la movilidad, debido al crecimiento y expansión desordenados de la ciudad

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema

En Bogotá se realizan cerca de 13.3 millones de viajes al día. De éstos, el 23,8% de los viajes se realizan a pie, el 41.8% en transporte público (TPC/SITP: 17,8%, TransMilenio: 16.3%, alimentador: 2%, taxis: 4,9%, transporte intermunicipal: 0,7%), el 6.6% en bicicleta, el 5.5% en moto, el 14.9% en automóvil y un 7.5% en otro tipo de transporte (Escolar: 3.2%, informal: 1.8%, informa por app móvil: 0.9%, patineta: 0.1% y cable: 0.0% ilegal y otros: 0.9%). (Encuesta de Movilidad de 2019).

En el año 2019 se registraron 18.473 heridos y 505 fallecidos. El 88% de las víctimas fatales fueron usuarios vulnerables de la vía (47% peatones, 33% ocupantes de motocicleta - motociclistas y acompañantes- y 14% ciclistas).

Los picos en el número de víctimas de siniestros de tránsito se presentan durante las mismas horas en las que más se realizan viajes. Sin embargo, en horas valle se tiene mayor riesgo de ser víctima de un siniestro dado que durante estas horas aumentan las velocidades vehiculares. Estas horas coinciden con un aumento en la velocidad promedio de la ciudad (Centro WRI Ross, 2017).


El 72% de las fatalidades reportadas en 2019 corresponden a personas de sexo masculino a pesar de que los hombres solo realizan el 48,6% de los viajes, el 23% de las fatalidades corresponde a personas de sexo femenino.

Para el año 2019 la tasa de muertes por siniestros de tránsito fue la más baja entre las principales ciudades de Colombia, con 6,1 muertes por 100 mil habitantes, esto es menos de la mitad de la tasa nacional de 14,0 muertes por 100 mil habitantes. Las 505 fatalidades en 2019 representan una disminución del 7,51% respecto a 2017 (546 fatalidades) y de 7% respecto a 2015 (543 fatalidades).

Este resultado responde a las estrategias desarrolladas por la Administración Distrital como la adopción del Plan Distrital de Seguridad Vial y su posterior actualización en 2017 para adoptar el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista (2017-2026), así como la adopción de la política de Visión Cero y el Programa de Gestión de la Velocidad (PGV), que convirtieron a Bogotá en la ciudad que salvó el mayor número de vidas en el país, con un total de 101 vidas salvadas en los últimos seis años.

3.3.1 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

En el año 2019 se registraron 18.473 heridos y 505 fallecidos. El 88% de las víctimas fatales fueron usuarios vulnerables de la vía (47% peatones, 33% ocupantes de motocicleta - motociclistas y acompañantes- y 14% ciclistas).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

3.4. Justificación.

Existe un imperativo ético de no tener víctimas mortales y lesiones graves en siniestros de tránsito, frente a lo cual la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas estableció entre los objetivos de Desarrollo Sostenible la reducción de muertes y lesiones en siniestros de tránsito en 50% para 2020, a través de la promulgación de la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011–2020. Colombia se unió a la iniciativa en 2011 con el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV 2011-2021).


En Colombia la seguridad vial está presente en la política pública nacional y distrital, como se enuncia en el punto 2. En Bogotá el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) 2017-2026, adoptado mediante el Decreto 813 de 2017, es la hoja de ruta de los programas y estrategias de la ciudad en esta materia.

El PDSV es ejecutado por las entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial donde la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Oficina de Seguridad Vial², es la encargada del seguimiento a su implementación. Lo anterior teniendo en cuenta que entre sus funciones se encuentran asesorar a la SDM en la formulación e implementación de las políticas, planes, programas y proyectos en materia de seguridad vial; liderar en las instancias inter e intrainstitucionales la implementación de los mismos; dirigir las estrategias para la materialización de las políticas, planes, programas y proyectos de la entidad; definir y hacer seguimiento a la aplicación de lineamientos técnicos en materia de seguridad vial que permitan reducir la siniestralidad vial en la ciudad.

Para cumplir con esto, la OSV, se compone de un equipo técnico que diseña y realiza seguimiento a los lineamientos de seguridad vial que deben ser seguidos por las otras dependencias en el momento de diseñar y ejecutar proyectos. También trabaja en línea con la Oficina de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, para aprobar las estrategias de comunicación y de acciones pedagógicas de seguridad vial para que estén en línea con las políticas y estrategias de la SDM en esta materia; esta es otra función de la oficina.

Dentro de la OSV también se cuenta con un equipo especializado que lleva a cabo las tareas específicas de implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista, encargado de la articulación y avance en las metas del mismo. Adicionalmente, en el caso de los proyectos de infraestructura el equipo de la OSV se encarga de apoyar la formulación de proyectos estratégicos y junto con las demás dependencias involucradas. Adicionalmente, se cuenta con profesionales que realizan apoyo transversal técnico y administrativo, a varias tareas de la oficina como son: el seguimiento a las metas del PDSV asignadas a las demás partes involucradas, apoyo en el análisis de datos de siniestralidad, el seguimiento al Programa de Gestión de Velocidad, la implementación de las estrategias

² La Oficina de Seguridad Vial se encarga de *definir lineamientos técnicos y dirigir las estrategias en materia de seguridad vial que permitan reducir la siniestralidad vial en la ciudad en las instancias inter e intrainstitucionales*. Decreto 672 de 2018 de la Alcaldía de Bogotá.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

de atención a víctimas y el apoyo técnico para incluir criterios de seguridad vial en todas las actividades de la Entidad.


4. Participantes

Los participantes se identificaron por su condición de afectar, verse afectados o percibirse como afectados por el desarrollo del proyecto; así las cosas, en el presente numeral se determina quién es la parte interesada, su interés o expectativa y el aporte que puede ofrecer al proyecto.

4.1. Registro o identificación de participantes

Tabla 4. Identificación de participantes

ACTOR	INTERÉS / EXPECTATIVA	POSICIÓN	CONTRIBUCIÓN – GESTIÓN
Entes de control	Les interesa que se dé estricto cumplimiento a los requisitos normativos y que se haga buen uso de recursos públicos, evidenciado en una gestión transparente.	Cooperante	Pueden ejercer control de tal forma que las actividades y recursos plasmados en el proyecto se cumplan a cabalidad y pueden generar alertas tempranas sobre riesgos
Ciudadanía	Los habitantes no esperan verse involucrados en siniestros viales.	Beneficiario	A través de la implementación del PDSV, la ciudadanía se desplazará de forma segura mediante mejoras en la infraestructura y asumirá una actitud de cuidado y protección a la vida, no solo propia sino de los demás actores con quien comparte la vía, medidas acciones de cultura ciudadana, comunicación y de control.
Entidades del Sector	Les interesa tener lineamientos claros sobre las estrategias que deben implementar para reducir la siniestralidad vial de la ciudad desde su competencia.	Cooperante	A través de las responsabilidades establecidas en el PDSV la responsabilidad frente a la seguridad vial es intersectorial.
Operadores del servicio de transporte público	Los operadores requieren que dentro de sus responsabilidades contractuales se les den funciones de reducción de la siniestralidad vial y lineamientos por parte de la entidad cabeza del sector.	Cooperantes	Como un servicio que se presenta a la ciudadanía en garantía de sus derechos, los operadores del sistema deben también implementar medidas para mejorar la seguridad vial del sistema
Colectivos y agrupaciones civiles	Velar por la seguridad de los actores viales que representan	Beneficiario Cooperante	Pueden ejercer control civil y plantear exigencias en representación de los colectivos que representan para mejorar su seguridad vial, así como también pueden ser aliados para generar estrategias de seguridad vial

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ACTOR	INTERÉS / EXPECTATIVA	POSICIÓN	CONTRIBUCIÓN – GESTIÓN
			o ayudar a su difusión.
Industria automotriz, comercializadores de vehículos con tecnologías poco sostenibles y seguras	Quienes basan su economía en modos de transporte no limpios y no sostenibles, que benefician el transporte individual frente al masivo buscarán el beneficio económico con su modelo actual. En un escenario positivo buscarán migrar a tecnologías más limpias. También se debe tener en cuenta que los estándares de seguridad actuales benefician a los proveedores.	Oponente	Ejercer presión para impulsar una renovación tecnológica y de servicios de movilidad ofertados de forma que sean más seguros y sostenibles.


4.2 Análisis de los participantes

La Oficina de Seguridad Vial recibe y atiende las solicitudes y/o requerimientos de los ciudadanos respecto a la implementación de medidas, acciones y planes, tendientes a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial en el Distrito, como es el caso de acciones específicas del Programa de Gestión de la Velocidad, dichos requerimientos consisten en atender las preguntas o inconformidades y emitir aclaraciones técnicas, en relación con la implementación de dichas medidas y los beneficios que conllevan para salvaguardar la vida de los habitantes de la ciudad, así como de la población flotante.

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promovió y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía, sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Se asumió el proceso de planeación participativa, como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana.

Desde este marco de acción, el Programa: Movilidad segura, sostenible y accesible, contó con una participación ciudadana de 62 aportes en el Portal Bogotá, encontrando que el logro de ciudad al cual los participantes se inclinaron más con sus aportes fue número 24 “Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional” con un total de 83 aportes que equivalen al 22% del total de aportes recibidos en esta plataforma.

Adicionalmente, la entidad realizó convocatoria mediante publicación en la página web para garantizar la participación de los ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

5. Población:

Bogotá es la ciudad más grande y capital del país, con cerca de 7.2 millones de habitantes³, sin contar la población flotante que se moviliza por la ciudad o permanece en ella por un periodo de tiempo determinado.

El Sistema de Información Georreferenciado de Accidentes de Tránsito (SIGAT) en Bogotá reporta para el año 2019, 18.978 casos atendidos por siniestros viales; las lesiones fatales corresponden a un total de 505 personas fallecidas, 2,7%, y las lesiones no fatales reportan un total de 18.473 personas lesionadas, 97,3%.

En 2019, poco más del 70% de los fallecidos eran hombres, el 29% del total de muertes se concentran en jóvenes de ambos sexos entre los 20 y 29 años. En el caso de lesionados, el 63% eran hombres y más de la mitad de las víctimas lesionados son hombres y mujeres entre 18 y 34 años.


5.1 Identificación de la población afectada.

Para identificar la población afectada hay que tener en cuenta dos poblaciones. Por un lado, las víctimas de siniestros viales que históricamente se han presentado en el Distrito, ya sea por lesiones o por fallecimientos, para quienes el programa cuenta con el eje de atención a víctimas. Por otro lado, las posibles víctimas de siniestros, que son todos los demás habitantes de la ciudad que se desplazan a diario por Bogotá y sus familias, quienes también se ven afectadas directa o indirectamente cuando sucede un siniestro.

Debido a la naturaleza Distrital del proyecto, en el sentido que el programa busca reducir la siniestralidad vial de manera global a todos los habitantes de la ciudad, sin distinción de género, edad, orientación sexual, etc.; y teniendo en cuenta que en diferentes momentos de nuestra vida y días nos desplazamos dentro de la ciudad ya sea como peatones, ciclistas, pasajeros o conductores, es decir que podemos tomar el rol de diferentes actores viales, la población objetivo del proyecto es la totalidad de los habitantes de la ciudad-región, 7.2 millones de habitantes, en todos sus ciclos vitales, condiciones sociales, poblacionales, socioeconómicas y demográficas.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las estrategias planteadas dentro del programa en línea con los ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial, afecta en diferentes escalas a la población: las políticas y estrategias diseñadas respecto a la institucionalidad y gestión de la seguridad vial tienen un objetivo estratégico frente a cómo se concibe la ciudad y su funcionamiento desde las Entidades que la gestionan.

³ Censo 2018 - DANE.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Las actividades diseñadas para tener un impacto en la cultura vial a través de la comunicación son dirigidas al público masivamente para lograr un efecto replicador y una mayor apropiación de los mensajes. En el trabajo con la sociedad civil y víctimas, se entra en contacto con la población afectada y con sus familias, redes laborales, de apoyo, comunitarias, entre otras que amplían la cobertura del programa. A través del diseño y concepción de intervenciones de infraestructura, se gestionan los puntos críticos de siniestralidad y se reducen los riesgos a los que se ve expuesta que la población flotante que los atraviesa y la población que reside inmediatamente en su área de influencia. Finalmente, las acciones de control y los instrumentos tecnológicos de gestión de la movilidad buscan ampliar la capacidad de control de la Entidad frente a los usuarios de los modos de transporte del Distrito, esto con el fin no solo de aumentar la persuasión de la ciudadanía frente al control policivo, sino también para establecer medidas más efectivas frente a los principales comportamientos riesgosos de los ciudadanos al desplazarse.


De manera que la población afectada por el problema y para quienes se diseña el programa es la totalidad de habitantes del distrito.

5.2 Determinación y caracterización de la población objetivo

Teniendo en cuenta la caracterización de la población afectada por el problema de siniestralidad vial, cabe mencionar que las estrategias del proyecto estarán dirigidas a toda la población del Distrito, priorizando siempre a los usuarios más vulnerables de la vía como peatones, motociclistas y ciclistas que son los actores viales más afectados cuando se encuentran involucrados en un siniestro vial, muchos de ellos de edades relativamente jóvenes (menores de 30 años), por lo tanto son los que más tienen que ganar con los avances en seguridad vial, ya que es la vida de estas personas la que más peligro corre al movilizarse por la ciudad, razón por la cual hacen parte de la población objetivo que será beneficiada con el desarrollo del proyecto.

5.3 Característica demográficas de la población objetivo

Clasificación	Detalle	Cantidad	Fuente
Etaria (edad)	0 a 14 años	1.466.810	Censo DANE 2018
Etaria (edad)	15 a 19 años	550.879	Censo DANE 2018
Etaria (edad)	20 a 59 años	4.668.057	Censo DANE 2018
Etaria (edad)	Mayor de 60 años	1.058.209	Censo DANE 2018
Género	Masculino	3.707.838	Censo DANE 2018
Género	Femenino	4.036.117	Censo DANE 2018

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

6. Objetivos

6.1. Objetivo general.

Reducir la siniestralidad Vial en Bogotá.

6.1.1 Indicador del Objetivo general

Indicador	Unidad de medida	Meta	Tipo de fuente	Fuente de verificación
Número de personas y jóvenes fallecidos por siniestros viales	Numero	Peatones 189, ciclistas 57, motociclistas (cond y acompañ) 135, conductores 8, pasajeros 15. Total 404 que incluye 146 jóvenes	Documento oficial	Fuente PDD 2020-2024

Indicador	Unidad de medida	Meta	Tipo de fuente	Fuente de verificación
Centro de orientación a víctimas por siniestros viales implementado	Numero	1	Documento oficial	Fuente PDD 2020-2024

6.2. Objetivo específico.

Reducir los factores de riesgo en seguridad vial

6.3. Árbol de objetivos:



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla 5. Árbol de Objetivos.

TRANSFORMACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA EN POSITIVO - ÁRBOL DE OBJETIVOS			
Efectos que generan la causa de la problemática social	<i>Impactos esperados</i>	Mejora en la calidad de vida de los ciudadanos a partir de una movilidad más segura	
		Reducción del impacto económico en la ciudad por siniestros viales	Reducción de impactos directos e indirectos a las víctimas de siniestros viales
		Reducción del víctimas fatales por siniestros viales	Reducción de heridos graves por siniestros viales
Problemática atendida	Reducir la siniestralidad vial en Bogotá		
Causas que generan la problemática social	<i>Objetivos específicos</i>	Reducir los factores de riesgo en seguridad vial	

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

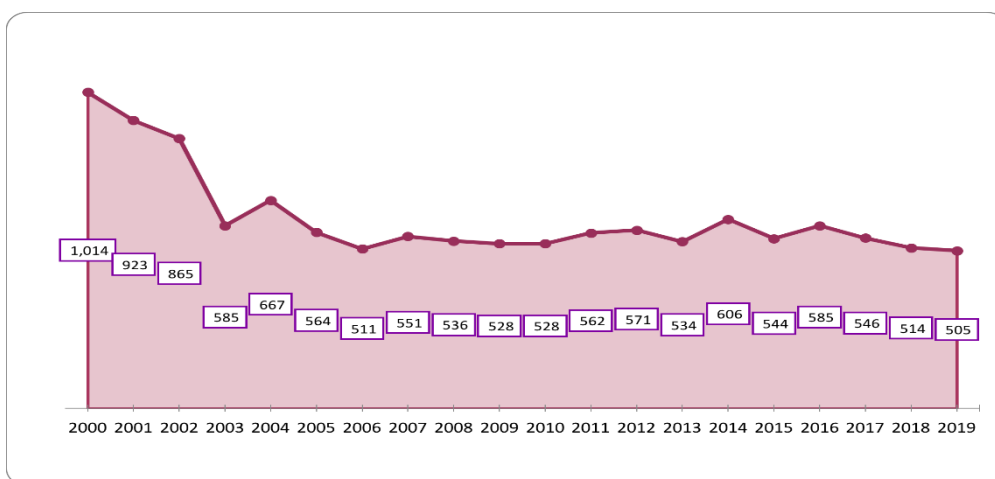
7. Alternativas.

NO APLICA. La definición de alternativas se hace necesaria cuando el problema identificado a resolver no cuenta con una ruta de implementación o una estrategia de solución planteada. Este no es el caso del problema de la alta siniestralidad vial en Bogotá, toda vez que, a través de la creación del Plan Distrital de Seguridad Vial, adoptado mediante el Decreto 397 de 2010, fruto del Plan Maestro de Movilidad de 2006, y luego actualizado en 2017 por el Decreto 813, se ha definido las líneas de actuación para lograr el objetivo de reducir los siniestros en Bogotá D.C.


A partir de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”, se actualiza el “Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá” que había sido. Esto ocurre luego de hacer un seguimiento al PDSV inicial y a la ejecución de sus programas, al identificar la necesidad de ajustar su estructura y definir nuevos lineamientos a través de la reformulación de iniciativas y acciones efectivas que respondieran al llamado de la OMS y otros organismos internacionales acerca de la gravedad que la siniestralidad vial representa en la salud pública.

El Plan Distrital de Seguridad Vial, actualizado en 2017, tiene un porcentaje de implementación de un 30% a la fecha, los resultados de su implementación se ven reflejados en la reducción anual de la siniestralidad vial de la ciudad como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfica3. Evolución de muertos por siniestros viales en Bogotá



Siendo un programa que está formulado para ser ejecutado hasta el año 2026, aún hay varias acciones en ejecución o por se ejecutadas del Plan. Pensar en otra alternativa a solo

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

tres años del inicio de este Plan, no es viable y genera gran incertidumbre frente a nuevos enfoques no probados.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que la siniestralidad vial, así como la movilidad de una ciudad, se transforma con el tiempo con el desarrollo de la ciudad, con la evolución del comportamiento de los ciudadanos, con la tecnología y otros factores; por cuanto debe contarse con un instrumento que permita generar estrategias dinámicas frente a los factores de riesgo de siniestralidad vial cambiantes. Este instrumento es el PDSV 2017-2016.

MODULO II – PREPARACIÓN

8. Necesidades

Estudio de necesidades

La necesidad principal es reducir la siniestralidad vial. El PDSV es la ruta que contempla las acciones necesarias a implementar para atender las causas que generan esta necesidad, y así reducir la siniestralidad vial en la ciudad y sus efectos, por ende también las víctimas fatales y heridas.

- Bien o servicio

La implementación del PDSV

- Descripción del bien o servicio

Corresponde a la implementación de las acciones enmarcadas en los cinco ejes del PDSV

- Medido a través de:

Número de documentos

- Oferta y demanda.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2018	0	15%	-15%

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2019	15%	27%	-8%
2020-1*	27%	30%	-3%
2020-2	30%	35%	-5%
2021	35%	45%	-10%
2022	45%	55%	-10%
2023	55%	65%	-10%
2024-1	65%	70%	-5%

Nota aclaratoria 1 : *Los datos de oferta reportados en la tabla en el primer semestre de 2020 corresponden a los resultados alcanzados en el marco del PDD 2016-2020


Nota aclaratoria 2: Toda vez que la implementación del PDSV se realiza a través de políticas, programas y acciones se definió el estudio de necesidades en los términos de la meta producto por tanto se presenta el ejercicio en porcentaje.

Nota aclaratoria 3: El seguimiento que se realiza con el indicador de producto concibe el ejercicio de publicación y reglamentación de documentos el cual está en razón de uno (1) al año.

9. Análisis técnico de alternativa seleccionada.

El presente proyecto de inversión tiene como meta la implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) 2017-2026⁴, la hoja de ruta que guiará los programas de la ciudad en esta materia hasta el año 2026 bajo la política internacional *Visión Cero*. El PDSV contiene a su vez el Plan de Seguridad Vial del Motociclista 2017-2026. Con el desarrollo e implementación de este, Bogotá se convirtió en la primera ciudad en el país en formular e implementar un plan de seguridad vial para estos usuarios vulnerables de la vía. Bajo el proyecto 1004 (2016-2019) se revisó, actualizó e implementó el 30% del PDSV; bajo este nuevo proyecto de inversión 2020-2024 se busca alcanzar un total del 70% de implementación del Plan.

⁴ El PDSV es adoptado mediante el Decreto 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Para la formulación de este documento estratégico, la ciudad adoptó la política internacional de seguridad vial Visión Cero, que establece que ninguna muerte en el tránsito es aceptable y que todas son evitables. Esta visión aborda la seguridad vial con una mirada ética diferente, la cual reconoce que los seres humanos somos falibles y vulnerables. Esta política tiene como base cuatro principios:

- Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles
- El sistema de transporte debe ser seguro
- Cometer errores es de humanos
- A mayor velocidad, mayor es la gravedad del siniestro

El PDSV es producto de un trabajo interinstitucional, guía los programas de la ciudad en esta materia diseñando, implementando y midiendo estrategias relacionadas con los siguientes cinco ejes:

1. Institucionalidad y gestión de la seguridad vial
2. Actores de la vía, comunicación y cultura vial
3. Trabajo con víctimas
4. Infraestructura segura
5. Control para la seguridad vial, tecnología y vehículos


El Plan, cuenta con un enfoque transversal y multidisciplinario en que se analizan los factores de riesgo de toda la población que reside en la ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta los diferentes roles presentes y que interactúan en las vías y espacio público de la ciudad. Lo anterior busca atender las necesidades de protección de todos los actores viales, desde los más vulnerables como los peatones, los ciclistas y motociclistas, hasta aquellos que son menos vulnerables pero que no están exentos de estar involucrados un siniestro como conductores y pasajeros.

El PDSV se construyó con la participación de la comunidad, funcionarios públicos de entidades distritales y nacionales y expertos, quienes establecieron los principales programas y acciones a desarrollar. Los resultados fueron validados con la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de su implementación, cumplimiento y seguimiento. La OSV hace el seguimiento a la implementación del PDSV, y el plan específico de implementación se define y aprueba anualmente en la CISV.

El objetivo del Plan es reducir a diez años un 35% del total de muertes y heridos graves por siniestros graves en Bogotá, lo que equivale al 3.5% anual.

Para lograr el objetivo, el Plan trabaja en políticas, programas y acciones relacionados con los siguientes ejes:

Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial.

Eje 3: Víctimas.

Eje 4: Infraestructura segura.

Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

El PDSV se estructuró y desarrolló de acuerdo con los siguientes principios: respeto a la dignidad humana, responsabilidad, participación ciudadana, eficacia, eficiencia, colaboración, cooperación y coordinación institucional, gestión de datos, tecnología e innovación.

Cooperación y coordinación institucional: Para cumplir los objetivos del plan es necesario trabajar conjuntamente con actores públicos y privados en el desarrollo del Plan para tener continuidad a largo plazo:

- Sector Movilidad: IDU, Unidad de Mantenimiento Vial, SITP y Transmilenio
- Secretarías de Gobierno, Salud, Integración Social
- Sociedad civil

Gestión de datos: Para la toma de decisiones en materia de seguridad vial es necesario contar con datos de calidad que sean accesibles a las entidades y a los ciudadanos.


Tecnología e innovación: promover el uso de la tecnología para ejercer control efectivo.

En la presente administración se continuará con la implementación del PDSV en sus cinco ejes de la siguiente forma:

Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial.

Las instituciones públicas y privadas, la academia, las empresas y la sociedad civil, juegan un papel protagónico en la implementación y sostenibilidad del Plan. El objetivo de este eje es fortalecer las instituciones distritales y generar acciones conjuntas. Este eje se compone de los siguientes programas:

- Generación de capacidades al interior de las instituciones distritales comprometidas con la seguridad vial
- La seguridad vial como prioridad en la agenda pública a través del trabajo conjunto con las entidades a nivel local, distrital y nacional para generar mayor impacto en las acciones de seguridad vial
- Datos para la seguridad vial. Promoviendo una política de captura, manejo y calidad de datos obtenidos para el análisis de la siniestralidad vial. Y generar una política de datos abiertos de seguridad vial. La OSV realiza un análisis estadístico mes a mes para observar tendencias e identificar patrones para tomar decisiones informadas en seguridad vial.
- Elaborar y revisar guías, manuales técnicos y normativa local bajo el enfoque de Visión Cero, para verificar que el componente de seguridad vial haga parte integral de toda acción o proyecto que se desarrolle en la ciudad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Redes y aliados del sector privado y la academia, para desarrollar acciones conjuntas que beneficien a sus entidades y a las comunidades en las que operan. La Red Empresarial de Seguridad Vial, creada en 2018, con cerca de 800 miembros en 2020, viene articulando al sector público y empresarial en Bogotá y en algunos casos a nivel nacional (con empresas cuya operación no se limita a Bogotá). La Red es un espacio para el intercambio de conocimiento y buenas prácticas que les permite a las empresas que han adoptado la seguridad vial, ser más competitivas y a la vez, ser reconocidas por sus acciones en esta materia.
- Análisis de siniestros viales a través de sinergias con entidades del sector.
- Fortalecimiento de la normativa local en torno a la seguridad vial generando las herramientas legales de política pública que permitan un control efectivo.


Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial.

Informar y formar a la ciudadanía en seguridad vial y movilidad, sobre factores de riesgo y las normas de tránsito, para el cuidado de la vida. Esto se realiza en una interacción con las comunidades por medio de espacios de formación y comunicación, que garanticen de manera integral la participación ciudadana y la toma de medidas conjuntas en beneficio de todos los actores viales.

Este eje se compone de los siguientes programas:

- Plan de Seguridad Vial del Motociclista - PSVM, que requiere el trabajo participativo entre los motociclistas y demás actores que contribuyen a la seguridad vial de este usuario.
- Usuarios informados, buscando que la ciudadanía conozca las diferentes medidas e intervenciones institucionales en seguridad vial que tienen como finalidad la protección de la vida.
- Cambio comportamental por medio de campañas masivas y formación a ciudadanos en materia de seguridad vial.
- Estrategia de capacitación a conductores en seguridad vial y en eco-conducción: Formar a conductores con el fin de promover buenas prácticas orientadas a la seguridad vial y a la disminución de las emisiones contaminantes.

Hay algunos aspectos sociales y culturales que inciden en la ejecución del proyecto y que, por tanto, deben tenerse en cuenta. La seguridad vial se da en la relación entre vehículos, el entorno (la infraestructura vial), y el ser humano. Por esa razón, es importante considerar las creencias, percepciones y comportamientos de los ciudadanos que juntos configuran lo que a menudo se llama cultura vial. Incluso si el entorno y el vehículo son seguros y se encuentran en perfecto estado, la probabilidad de ocurrencia de un siniestro no se reduce a cero porque el ser humano comete errores. El actor vial puede hacer mal uso del entorno, desobedecer las normas de tránsito, puede cometer errores de maniobra por falta de experiencia, o no encontrarse en pleno dominio de su cuerpo y de su mente por, por ejemplo, consumo de bebidas alcohólicas, limitaciones físicas o psicológicas. La SDM

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

dispone de una Encuesta de Percepción del Riesgo Vial (EPRV 2018) que se realiza periódicamente para obtener información sobre las creencias, percepciones y comportamientos de los habitantes de Bogotá, así como de lineamientos de cultura ciudadana que permiten responder adecuadamente al eje 2 del PDSV: actores en la vía, comunicación y cultura vial.

Eje 3: Víctimas.


Con este eje se busca hacer más ágil la atención a víctimas y de este modo salvar vidas y establecer relaciones con las víctimas de siniestros viales para desde su experiencia estudiar los problemas que conllevan los siniestros viales y ofrecer orientación luego de estos sucesos.

Se compone de los siguientes programas:

- Seguimiento y control de ambulancias (Por parte de la Secretaría Distrital de Salud)
- Atención a víctimas de siniestros viales, generando los lineamientos para que la ciudad cuente con un sistema de orientación a víctimas
- Fortalecimiento de la atención de víctimas a nivel pre-hospitalario.
- Protocolo para la circulación de vehículos de emergencia en carriles exclusivos del Sistema TransMilenio:
- Obligatoriedad del programa del primer respondiente en colegios, conductores del SITP, conductores vehículos de emergencia:
- Convenios e intercambio de experiencias entre entidades de emergencia
- Seguimiento a las víctimas y relatos de experiencias.

Durante la implementación del primer 30% del PDSV se desarrollaron varias actividades como: la Consultoría desarrollada en 2018-2019 donde se establecerán las condiciones necesarias para iniciar la operación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales COVSV, a través de un convenio u otra figura legal que permita entregar a un tercero que tenga la capacidad técnica para su operación. La entrada en funcionamiento del centro se está planeando de acuerdo a las condiciones de operación de la Entidad y está programado para el segundo semestre de 2020. Anualmente además se realiza en conjunto con otras entidades nacionales e internacionales conmemoración del Día de las Víctimas de Siniestros Viales en el mes de noviembre.

Las actividades para coordinar la pronta atención de emergencias incluyen acciones en ejecución como la coordinación entre entidades de respuesta ante emergencias como la Secretaría Distrital de Salud, Transmilenio S.A., la terminal de transporte, IDIGER, que adelantan acciones como la ejecución del programa de primer respondiente, fortalecimiento de procedimientos de emergencia en grandes superficies, estas acciones se encuentran en ejecución y se espera que un porcentaje sean completadas durante el presente plan.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Eje 4: Infraestructura segura.


De acuerdo con la política de Visión Cero adoptada en Bogotá, las medidas en torno a la infraestructura son prioritarias. Por ello, el Distrito da prioridad a la vida de los usuarios, promoviendo intervenciones y cambios en la infraestructura para gestionar las velocidades de circulación, bajo los principios de calles completas, diseños más seguros y el programa de gestión de la velocidad.

Este eje se compone de los siguientes programas:

- Programa de Gestión de la Velocidad - PGV, con acciones orientadas a entender, diferenciar y regular las velocidades de acuerdo con las características de las zonas y las tipologías viales en la ciudad. El programa fue lanzado en 2018 y cuenta con un documento base⁵ con acciones definidas para su implementación, con el cual se redujo la velocidad máxima permitida en diez corredores viales principales de la ciudad a 50 km/h. Las muertes en estos corredores se redujeron en un 21% (cifra de 2019, respecto al promedio 2015-2018), y el plan para 2020 es implementar la medida de una velocidad máxima para toda la ciudad de 50 km/h.
- Tratamiento de puntos críticos: Identificar, analizar e implementar mejoras en puntos críticos, de tramos o de intersecciones existentes. En el marco del PGV enfocar las intervenciones en los puntos críticos de la infraestructura considerados por la alta siniestralidad vial, como estrategia de mayor impacto en la reducción de los siniestros viales y su severidad. Este programa integra medidas para pacificar el tránsito. La Ciudad ha implementado medidas para mitigar el riesgo vial con medidas de pacificación del tráfico en zonas escolares y en calles e intersecciones que presentan altos índices de siniestralidad por que la infraestructura, por sus características, permite a los vehículos transitar a altas velocidades. También se adelanta el programa Plazoletas Bogotá, liderado desde la OSV, el cual tiene como meta recuperar 20 mil metros cuadrados para mejorar la calidad de la caminata y la seguridad vial de los peatones, con 14 plazas al primer semestre de 2024.
- Programa de Auditorías de Seguridad Vial – ASV para garantizar las condiciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial y de transporte. En 2019 se lanzó la Guía de Auditorías de Seguridad Vial el Vías Urbanas⁶.
- Herramienta de reporte de daños en la infraestructura y en la señalización para conocer e intervenir oportunamente la infraestructura, con participación ciudadana.

⁵ Link al documento: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-03-18/Programa%20de%20Gesti%C3%B3n%20de%20la%20Velocidad%20para%20Bogot%C3%A1.pdf>

⁶ Link al documento: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-03-18/Gu%C3%ADa%20ASVU.pdf>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Componente de seguridad vial en la ejecución de obras: Garantizar que las intervenciones de obra en el espacio público (afectaciones que impliquen reducción de capacidad peatonal, de ciclo usuarios y vehicular en vías arteriales e intermedias) incluyan condiciones de seguridad vial.
- Recorridos seguros hacia las instituciones educativas: Garantizar las condiciones de movilidad segura de los estudiantes desde y hacia las instituciones educativas.


Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

Este eje tiene por objeto fortalecer el control a comportamientos y factores de riesgo, ofrecer condiciones más seguras en las vías a través de la información al usuario y favorecer la investigación de siniestros viales. Así mismo, privilegia la tecnología y la innovación, y la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte – SIT - para la seguridad vial.

- Control para la seguridad vial: La SDM, junto con la Policía de Tránsito de Bogotá, generan mecanismos de control y promueven el uso de herramientas tecnológicas para reducir comportamientos generadores de riesgo. Se busca ejercer un control sobre los factores de riesgo tales como el exceso de velocidad, el mal uso o no uso de implementos de protección y la conducción bajo efectos de embriaguez.
- Tecnologías para la seguridad vial: Adoptar el uso de medios tecnológicos para captura y análisis de la información. Las cámaras para detectar velocidades, son uno de estos medios.
- Información para la seguridad vial: Contar con sistemas de información que sean confiables, eficientes, seguros y de fácil uso para la ciudadanía, y que a su vez permitan captar información de calidad para el sector movilidad.
- Programa de vehículos seguros: Propender por que los vehículos cumplan con estándares mínimos de seguridad vial, de acuerdo a la normatividad y la reglamentación vigente.

Con base en el Plan se analizan los factores de riesgo que más persisten en la ciudad, buscando atender las necesidades de protección de todos los actores viales, priorizando los más vulnerables. Los programas y acciones que lidera la OSV incluyen continuar la implementación del PGV, la implementación del Centro de Orientación a víctimas, hacer el seguimiento a los reportes de siniestros graves y generar los análisis de siniestralidad a partir de la gestión de datos, para para priorizar las acciones que se deben tomar para atender a la población vulnerable afectada y reducir los factores de riesgo en la vía.

El presente proyecto no encierra la totalidad de la gestión e inversión requeridas para la implementación de las 81 acciones definidas en el PDSV 2017-2026, las cuales son responsabilidad de las diferentes dependencias de la misma SDM y de las demás entidades

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

que conforman la CISV. De tal forma que dentro de otros de los proyectos de inversión formulados en estas entidades se contemplan acciones encaminadas a contribuir en la implementación del PDSV conforme a sus competencias.

La meta de implementar un 40% adicional del PDSV tiene como fundamento la revisión del estado de avance del PDSV para el cual se tiene que, de las 81 acciones establecidas en el PDSV, 4 de ellas se determinan como culminadas, 71 en ejecución, 4 en planeación y 2 acciones por programar a partir de 2020 frente a las cuales se puede resaltar la siguiente gestión:

- Acciones culminadas (4): del Eje 1, se cuenta con la publicación y reglamentación la Guía de Auditorías de Seguridad Vial, así como la generación de la Red Empresarial de Seguridad Vial - RESV, del Eje 3, se cuenta con el inventario del estado de la habilitación de las ambulancias, a través del registro especial de prestadores de servicios de salud, y la coordinación con las autoridades de salud para una adecuada y rápida atención a víctimas de siniestros viales, esto a través de las unidades de coordinación de vehículos de emergencia adscritos al programa de APH.
- Acciones en planeación (4): del Eje 1, se encuentra el generar un acuerdo con los organismos de salud para conocer y utilizar la información estadística de las víctimas en siniestros viales (se ha avanzado con algunas mesas de trabajo, en las cuales se están estableciendo como van a ser los protocolos), y se encuentra, el incluir en el Manual Distrital de Espacio Público criterios de seguridad vial que garantice una infraestructura segura (se ha avanzado en el trabajo con la Secretaría Distrital de Planeación), y en el Eje 2, se tiene el hacer seguimiento a los asistentes al curso de infractores e identificar reincidencias, y diseñar e implementar un curso especial para infractores reincidentes (tema en el cual avanza la SDM).
- Acciones por programar a partir del 2020 (2): se tiene en el Eje 3, analizar los antecedentes y revisar la viabilidad de reactivar el programa de médicos en motocicleta permitiendo tiempos menores de respuesta y de apoyo a las víctimas, así mismo se tiene, llevar a la práctica uno o más intercambios de experiencias de organismos de emergencia que atienden siniestros viales. Estas corresponden a competencias de la Secretaría Distrital de Salud quien entrará a revisar la formulación de los proyectos asociados que correspondan.
- Acciones en ejecución (71) de los cinco ejes del Plan, de acuerdo a lo descrito arriba. Documentos relacionados a la formulación del PDSV:

Documentos técnicos y legales de soporte



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Ley Nacional 361	Congreso de la República	07 de febrero de 1997
Ley Nacional 769	Poder Público - Rama Legislativa	06 de agosto de 2002
Ley Nacional 1287	Congreso de la República	03 de marzo de 2009
Ley Nacional 1503	Congreso de la República	29 de diciembre de 2011
Ley Nacional 1811	Congreso de la República	21 de octubre de 2016
Decreto 1538	Presidente de la República	19 de mayo de 2005
Decreto 2851	Presidente de la República	06 de diciembre de 2013
Resolución 2273 por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones	Ministerio de Transporte	06 de agosto de 2014
Resolución 3258	Ministerio de Transporte	03 de agosto de 2018
Decreto 323	Alcaldía Mayor de Bogotá	29 de mayo de 1992
Decreto 279	Alcaldía Mayor de Bogotá	09 de septiembre de 2003
Decreto 190	Alcaldía Mayor de Bogotá	22 de junio de 2004
Decreto 327	Alcaldía Mayor de Bogotá	11 de octubre de 2004
Decreto 319	Alcaldía Mayor de Bogotá	15 de agosto de 2006
Decreto 596	Alcaldía Mayor de Bogotá	26 de diciembre de 2007
Decreto 185	Alcaldía Mayor de Bogotá	23 de abril de 2012
Decreto Distrital 594	Alcaldía Mayor de Bogotá	30 de diciembre de 2015
Decreto Distrital 813 "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026"	Secretaría Distrital de Movilidad	28 de diciembre de 2017
Programa de Gestión de la Velocidad. Documento Base, 2019	Secretaría Distrital de Movilidad	2019
Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2018	Secretaría Distrital de Movilidad	2018
Decreto Distrital 787	Alcaldía Mayor de Bogotá	28 de diciembre de 2017



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos


Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Decreto Distrital 308 "Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"	Secretaría Distrital de planeación	06 de junio de 2018
Decreto Distrital 672	Alcaldía Mayor de Bogotá	22 de noviembre de 2018
Resolución 122 de 2019 "Por medio de la cual se adopta la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en vías urbanas para la Ciudad de Bogotá D.C."	Secretaría Distrital de Movilidad	15 de marzo de 2019
Resolución 1282 por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial	Ministerio de Transporte	marzo 2012
Acuerdo 038	Concejo de Bogotá	17 de noviembre de 1999
Acuerdo 079	Concejo de Bogotá	20 de enero de 2003
Acuerdo 180	Concejo de Bogotá	20 de octubre de 2005
Acuerdo 600	Concejo de Bogotá	24 de agosto de 2015
Acuerdo 645	Concejo de Bogotá	09 de junio de 2016
Acuerdo 663	Concejo de Bogotá	03 de marzo de 2017

9.1 Registro de acciones generales programadas en cada vigencia

ACCION	2020	2021	2022	2023	2024
Implementar el Plan Distrital de Seguridad Vial	Efectuar el seguimiento a los ejes, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial y realizar las actividades necesarias para su implementación, conforme a las competencias de la Oficina de Seguridad Vial.	Efectuar el seguimiento a los ejes, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial y realizar las actividades necesarias para su implementación, conforme a las competencias de la Oficina de Seguridad Vial.	Efectuar el seguimiento a los ejes, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial y realizar las actividades necesarias para su implementación, conforme a las competencias de la Oficina de Seguridad Vial.	Efectuar el seguimiento a los ejes, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial y realizar las actividades necesarias para su implementación, conforme a las competencias de la Oficina de Seguridad Vial.	Efectuar el seguimiento a los ejes, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial y realizar las actividades necesarias para su implementación, conforme a las competencias de la Oficina de Seguridad Vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

10. Localización.

El Plan Distrital de Seguridad Vial se implementa en la totalidad de la ciudad de Bogotá.

LOCALIZACIÓN DE LA ALTERNATIVA					
REGIÓN	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	CENTRO POBLADO	RESGUARDO	
BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC			


10.1 Factores analizados

FACTORES QUE INCIDEN EN LA LOCALIZACIÓN	SELECCIONE CON UNA X
Aspectos administrativos y políticos	X
Cercanía de fuentes de abastecimiento	
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)	
Estructura impositiva y legal	X
Impacto para la equidad de género	
Orden público	
Topografía	
Cercanía a la población objetivo	X
Comunicaciones	X
Costo y disponibilidad de terrenos	
Disponibilidad de costo y mano de obra	
Factores ambientales	
Medios y costos de transporte	
Otros	X

11. Cadena de Valor

Tabla 5. Cadena de valor

Causa Directa	Objetivo Específico	Producto (Se toma del catálogo de productos - MGA)	Cantidad de Producto	Meta Proyecto de Inversión (un producto puede tener una o más metas)	Presupuesto meta proyecto de inversión total PDD
Presencia de factores de riesgo que impactan la seguridad vial	Reducir los factores de riesgo en seguridad vial	Documentos de planeación	1	1-Implementar el 40% del Plan Distrital de Seguridad Vial (adicionales a lo implementado hasta el momento)	28.108.545.257

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

11.1 Metas físicas del proyecto (denominadas actividades en MGA)

Proceso - acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Indicador
Implementar el	40	%	De las acciones de seguridad vial enmarcadas en el PDSV, priorizando los actores más vulnerables y mitigando los factores de riesgo que tienen mayor incidencia en la ocurrencia de siniestros viales, que incluye el centro de orientación a víctimas.	Porcentaje del PDSV


Nota aclaratoria 1: Toda vez que la implementación del PDSV se realiza a través de políticas, programas y acciones se definió el estudio de necesidades en los términos de la meta producto por tanto se presenta el ejercicio en porcentaje.

Nota aclaratoria 2: El seguimiento que se realiza con el indicador de producto concibe el ejercicio de publicación y reglamentación de documentos el cual está en razón de 1 al año.

Verificación final:

- Verifique que la cadena de valor del proyecto de inversión haya quedado adecuadamente estructurada, de acuerdo con los criterios de verificación presentados en la siguiente tabla.
- Verifique que las actividades y productos que se identificaron, gracias a la estructuración de la cadena de valor de los proyectos, representan acciones y entregables típicos de su entidad.

Criterio de verificación	S	No	Comentario
El objetivo general brinda una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	X		
El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		
El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	X		
El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		
El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		
Si los objetivos específicos se realizan de forma complementaria, se cumplirá el objetivo general* (aplica cuando hay más de un objetivo específico en el proyecto)			N.A.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Criterio de verificación	S i	No	Comentario
Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		
Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		
Los productos son el desenlace de un proceso productivo, es decir, de un conjunto de actividades secuenciales, las cuales, al transformar unos insumos, generan valor económico y público	X		
Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		
Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		
Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		

11.2 Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas_desglose por vigencia.

- Los lineamientos definidos por la Secretaría Distrital de Planeación establecen para las metas de los proyectos de inversión que el reporte de las magnitudes se debe realizar una vez se adjudiquen los procesos contractuales y se expida el certificado de Registro Presupuestal.
- Conforme a la naturaleza de algunos contratos el plazo de ejecución puede exceder a la siguiente vigencia, por lo tanto, la entrega de producto será establecida en el POA de Gestión o para el caso de las metas con territorialización se programan las magnitudes con recursos de reservas.
- Los giros presupuestales se realizan una vez los productos establecidos en los contratos son recibidos a satisfacción por parte del supervisor y/o interventor.
- El cumplimiento de algunas metas se refleja al final de la vigencia, posterior a la ejecución presupuestal, por lo cual el avance físico y presupuestal no es directamente proporcional.



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO


Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0


11.3 Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Meta proyecto de inversión: 1-Implementar el 40% del Plan Distrital de Seguridad Vial (adicionales a lo implementado hasta el momento)						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	272.929.000	1.197.928.458	1.608.450.642	1.850.172.083	1.413.365.715	6.342.845.898
Mano de obra no calificada	-	-	-	-	-	-
Materiales	0	-	-	-	-	-
Servicios domiciliarios	-	-	-	-	-	-
Terrenos	-	-	-	-	-	-
Edificios	-	-	-	-	-	-
Maquinaria y Equipo	-	-	-	-	-	-
Mantenimiento maquinaria y equipo	-	-	-	-	-	-
Transporte	49.927.080	94.443.960	118.058.000	106.776.351	75.267.782	444.473.173
Servicios de venta y de distribución	-	-	-	-	-	-
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	-	-	-	-	-	-
Servicios financieros y conexos	-	-	-	-	-	-
Servicios de leasing	-	-	-	-	-	-
Servicios inmobiliarios	-	-	-	-	-	-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	1.673.489.069	6.561.744.534	5.236.439.250	5.920.000.000	1.929.553.333	21.321.226.186
Servicios para la comunidad, sociales y personales	-	0	0	0	0	-
Gastos imprevistos	-	-	-	-	-	-
Adquisición de activos financieros	-	-	-	-	-	-
Disminución de pasivos	-	-	-	-	-	-
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	-	-	-	-	-	-
Transferencias corrientes y de capital	-	-	-	-	-	-
Total Meta Proyecto de Inversión por año	1.996.345.149	7.854.116.952	6.962.947.892	7.876.948.434	3.418.186.830	28.108.545.257


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

12. Riesgos

Ejecución deficiente o nula de una o más de las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista PDSVM 2017-2026 programadas para implementar en el periodo 2020-II a 2024-1, de manera que no contribuya a alcanzar las metas de reducción sustancial de víctimas fatales y lesionadas en siniestros de tránsito previstas en este plan o aquellas afines del Plan Distrital de Desarrollo PDD.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Nivel de Clasificación	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad (1. Raro, 2. Improbable, 3. Moderado, 4. Probable 5. Casi seguro)	Impacto (1. Insignificante, 2. Menor, 3. Moderado, 4. Mayor)	Efectos	Medidas de Mitigación
1. Objetivo General 2. Producto 3. Meta proyecto de inversión						
1. Objetivo General: Reducir la siniestralidad vial en Bogotá	Operacional	Ejecución deficiente o nula de una o más de las acciones establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista PDSVM 2017-2026 programadas para implementar en el periodo 2020-II a 2024-1, de manera que no contribuya a alcanzar las metas de reducción sustancial de víctimas fatales y lesionadas en siniestros de tránsito previstas en este plan o aquellas afines del Plan Distrital de Desarrollo PDD.	2. Improbable	2. Moderado	1: Aumento en el índice de víctimas fatales y lesionadas por accidentes de tránsito 2: Falta de credibilidad hacia la Entidad 3: Investigaciones y sanciones.	Realizar el seguimiento tanto a las cifras de siniestralidad como al avance en la implementación de las acciones determinadas en el PDSVM conforme a lo reportado debidamente soportado por las dependencias y entidades responsables
2. Producto: Documentos de Planeación	Administrativo y legal	Incumplimiento de los Documentos emitidos en cuanto a la no aplicación de los lineamientos en proyectos de infraestructura de transporte, movilidad y seguridad vial	2. Moderado	2. Menor	1: No identificar y/o aplicar los lineamientos de seguridad, y así los proyectos que se diseñen, evalúen o implementen, no cuenten con el componente de seguridad vial, lo que resulta en un aumento en el índice de víctimas fatales y lesionadas por siniestros viales 2: Investigaciones y sanciones.	Realizar seguimiento y retroalimentación a la aplicación de los lineamientos emitidos de seguridad vial.
3. Meta Proyecto de Inversión: Implementar el 40% del Plan	Financiero	Reducción del presupuesto para el proyecto de implementación del 40% del PDSV	4. Probable	4. Mayor	1: El incumplimiento en el 40% de implementación del PDSV 2: Aumento en el índice de víctimas fatales y lesionadas por accidentes de tránsito	Priorizar las acciones que mayor incidencia tienen en la reducción de víctimas fatales

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

13. Ingresos y Beneficios

a) Identificación de los ingresos y beneficios

Aspectos a tener en cuenta para el cálculo del beneficio: Una fatalidad en siniestro vial le cuesta a la ciudad \$928.712.065 pesos (la Secretaría Distrital de Movilidad genera los costos de siniestralidad con muertos y lesionados a partir de los datos de los datos de la metodología Universidad de los Andes-BID (2008)⁷ y generando proyecciones a partir de indicadores de inflación del Distrito, suministrados por el Departamento Administrativo de Estadística (DANE).

- *Meta: Reducción del 20% víctimas fatales (línea base 2019: 505 fatalidades)*
- *Fatalidades proyectadas para 2023: 404 (límite para cumplir el 20% de reducción)*

Teniendo en cuenta los datos anteriores, las vidas que se proyecta salvar en el cuatrienio serían: **101**(resultado de restar a las 505 fatalidades de la línea base las 404 fatalidades que se proyecta salvar)

- *Ahorro para la ciudad en general por las vidas salvadas: \$93.799.918.565*


Año	Muertes	Vidas salvadas	Ahorro
2019	505		
2020	454	51	\$47.364.315.315
2021	437	17	\$15.788.105.105
2022	421	16	\$14.859.393.040
2023	404	17	\$15.788.105.105
TOTAL		101	\$93.799.918.565

b). Valoración de los beneficios

- Beneficio

Ahorro por vida salvada, en tanto cada fatalidad en el tránsito le cuesta a la ciudad \$928.712.065 pesos.

⁷ Universidad de los Andes. *Desarrollo de Metodología de Valoración del Costo Económico de la Accidentalidad Vial en Colombia y Cálculo para el periodo 2008-2010.*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Descripción del bien o servicio

Corresponde a las acciones implementadas del PDSV para salvar vidas en el tránsito.

- Medido a través de:

Ahorro por vida salvada, en tanto cada fatalidad en el tránsito le cuesta a la ciudad \$928.712.065 pesos.

- Cuantificación: MGA calcula internamente el VPN, lo que se traduce en que el valor del beneficio cuantificado debe ser mayor que el presupuesto asignado al proyecto de inversión.


Periodo	Cantidad*	Valor unitario	Valor Total
2020	51	928.712.065	\$47.364.315.315
2021	17	928.712.065	\$15.788.105.105
2022	16	928.712.065	\$14.859.393.040
2023	17	928.712.065	\$15.788.105.105
Total 2020-2023			\$93.799.918.565

Nota: Valores estimados Fuentes propias

MÓDULO III – PROGRAMACIÓN

14. Indicadores de producto

Objetivo	Metas Proyecto de inversión	ID producto	Cód producto	Nombre del producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Es acumu_ lativo
Reducir los factores de riesgo en seguridad vial	Implementar un 40% adicional de las acciones de seguridad vial enmarcadas en el PDSV, priorizando los actores más vulnerables y mitigando los factores de riesgo que tienen mayor incidencia en la ocurrencia de siniestros viales, que incluye el centro de orientación a víctimas	2409	2409014	Documentos de planeación	Documentos de planeación realizados	Número de documentos	No

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0


Anualización del Indicador	Meta del indicador del producto					
Indicador de producto	2020	2021	2022	2023	2024	Total cuatrienio
Documentos de planeación realizados	0,05	0,1	0,1	0,1	0,05	0,4

15. Indicador de gestión:

Código	Nombre	Unidad de Medida	Formula	Descripción
1500G069	Actividades programadas y cumplidas en el plan de Acción integral vigente	Porcentaje	Acciones cumplidas en el Plan de Acción integral de la vigencia / Acciones programadas en el Plan de Acción integral de la vigencia * 100	Conocer el porcentaje de actividades programadas y cumplidas en el Plan de Acción integral vigente

Programación del indicador de gestión:

Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2020	2021	2022	2023	2024
1500G069	Actividades programadas y cumplidas en el plan de Acción integral vigente	Porcentaje	Acciones cumplidas en el Plan de Acción integral de la vigencia / Acciones programadas en el Plan de Acción integral de la vigencia * 100	Documento Oficial	1	1	1	1	1

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

16. Esquema Financiero
16.1 Clasificación presupuestal


Código Sector	Sector	Código Programa	Programa
24	Transporte	2409	Seguridad de transporte

16.2 Flujo financiero

Etapa	Tipo de Entidad	Nombre de entidad	Tipo de recursos
Inversión	Municipios	Secretaría Distrital de Movilidad	Propios
Año	Presupuesto Proyecto de Inversión		
2020			\$ 1.996.345.149
2021			\$ 7.854.116.952
2022			\$ 6.962.947.892
2023			\$ 7.876.948.434
2024			\$ 3.418.186.830
Total			\$ 28.108.545.257

16.3 Componentes.

Componente	2020	2021	2022	2023	2024	Total
1 – Infraestructura	-	-	-	-	-	-
2 – Dotación	272.929.000	-	-	-	-	272.929.000
3 – Recurso Humano	1.723.416.149	-	-	-	-	1.723.416.149
4 – Investigación y Estudios	-	-	-	-	-	-
5 – Administración Institucional	-	-	-	-	-	-
0820 adquisiciones diferentes de activos	-	7.854.116.952	-	-	-	7.854.116.952
O2320201003_otros bienes transportables (excepto productos metálicos, maquinaria y equipo)	-	-	184.106.700	170.000.000	-	354.106.700
O2320202006_servicios de alojamiento; servicios de suministro de comidas y bebidas; servicios de transporte; y servicios de distribución de electricidad, gas y agua	-	-	118.058.000	106.776.351	75.267.782	300.102.133

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Componente	2020	2021	2022	2023	2024	Total
O2320202008_servicios prestados a las empresas y servicios de producción	-	-	5.052.332.550	5.750.000.000	1.929.553.333	12.731.885.883
O2320202009_servicios para la comunidad, sociales y personales	-	-	1.608.450.642	1.850.172.083	1.413.365.715	4.871.988.440

17. Otros aspectos.


La Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Educación, Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría Distrital de Hacienda, junto con las demás entidades que conforman la Comisión intersectorial de Seguridad Vial-CISV, en el marco del Decreto Distrital 185 de 2012, tienen como compromiso principal “articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.”

En el marco de sus competencias institucionales, estas entidades y los demás miembros de la CISV realizan el reporte en las sesiones reglamentarias de la misma Comisión, donde se documenta el avance del PDSV, registrando la gestión y relacionando las actividades desarrolladas en el marco de los diferentes proyectos institucionales que aportan en la implementación de los programas y acciones concretas establecidas en el Decreto 813 de 2017.⁸

Por otro lado, en virtud del Decreto 672 de 2018, la OSV tiene la función de “...definir lineamientos técnicos y dirigir las estrategias en materia de seguridad vial que permitan reducir la siniestralidad vial en la ciudad en las instancias inter e intrainstitucionales”. Para ello, se han elaborado Lineamientos Técnicos enfocados principalmente hacia infraestructura de movilidad y transporte, y a su vez hacia distintos usuarios y elementos que componen la movilidad en la ciudad, por ejemplo: peatones, ciclistas, transporte público, carga, entre otros.

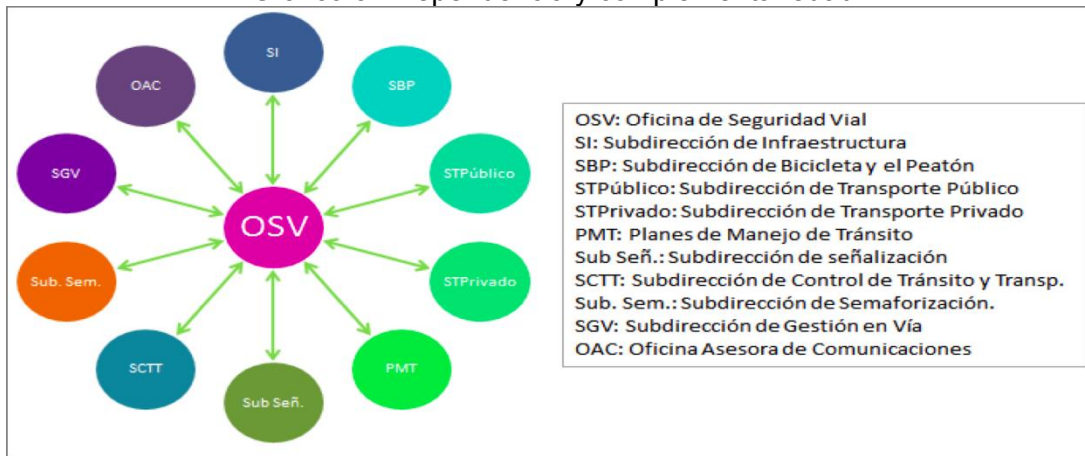
Así, es indispensable que estos Lineamientos sirvan de guía al momento de evaluar, diseñar y ejecutar proyectos, y en general en la toma de decisiones, no solo en la OSV sino al interior de las diferentes dependencias de la SDM, y en las diferentes entidades públicas, de tal manera que se logre una visión hacia un único objetivo: reducir la siniestralidad vial en Bogotá.

⁸ Esta información está habilitada para consulta pública en el enlace https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion

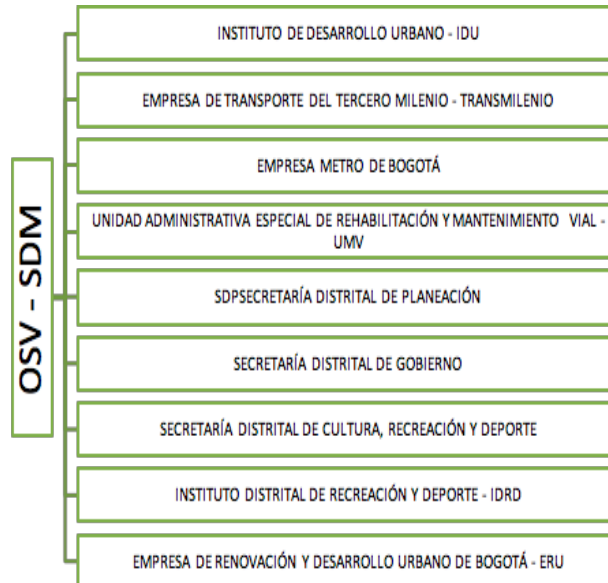
 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Al interior de la SDM, la OSV se convierte en una dependencia transversal a la Entidad, específicamente a las áreas técnicas. Por lo tanto, la Oficina funge un papel de auditor y coordinador entre las diferentes áreas, al hacer seguimiento a la aplicación de los Lineamientos que son formulados en conjunto con las diferentes áreas, generando una mutua dependencia y complementariedad.

Grafico 3. Dependencia y complementariedad



Ahora y a nivel distrital, se identificaron 9 entidades públicas que tienen injerencia en la aplicación de los Lineamientos de Seguridad Vial, en donde la Secretaría Distrital de Movilidad formula directrices para aplicación por parte de las entidades mencionadas, y en este sentido, se realiza una retroalimentación conjunta que contribuya a identificar oportunidades de mejora tanto en la formulación del Lineamiento a cargo de la Oficina de Seguridad Vial como en su aplicación por parte de las Entidades listadas a continuación.



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

18. Actualizaciones.

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	03/08/2020	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Reducción en fuente 118-Multas por \$3.359.012.000.
2	31/08/2020	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Contracrédito por traslado de recursos al Proyecto 7588 por \$76.510.931.
3	19/03/2021	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Contracrédito por traslado de recursos al Proyecto 7907 por \$1.188.255.466.
4	07/05/2021	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por ajuste del presupuesto a la ejecución actual	Por solicitud de OAPI, se actualizan los valores a lo programado y ejecutado a 31 de marzo de 2021
5	25/08/2021	2.4- 11.2- 16.2- 16.3	Actualización información financiera por ajuste del presupuesto a la ejecución actual	Actualización de ODS y presupuesto con datos oficiales con corte a 30 de junio 2021
6	13/09/2021	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Reducción en fuente 118-Multas por \$3.102.302.582.
7	27/12/2021	9.1 – 11.2	Inclusión de numerales para el registro de acciones generales programadas en cada vigencia y especificaciones técnicas frente a la programación de las metas_desglose por vigencia.	Inclusión de las acciones representativas que se desarrollarán en el proyecto de inversión en cada vigencia, así como los aspectos que se deben tener en cuenta para su programación y seguimiento.
8	27/07/2021	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Por solicitud de OAPI, se actualizan los valores a lo programado y ejecutado a 30 de junio de 2022
9	04/11/2022	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por traslado presupuestal.	Crédito por traslado presupuestal del proyecto 7583, por \$91.350.640 de la fuente Multas.
10.	09/11/2022	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Reducción en fuente 1-100-I017 VA-Multas de tránsito por \$792.572.748
11.	27/01/2023	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por ajuste a cierre de vigencia y por traslado presupuestal.	Se actualizan los valores a lo ejecutado a 31 de diciembre de 2022. Contracrédito por traslado presupuestal al proyecto 7583, por \$ 45.179.619 por Fondo Multas.
12.	23/08/2023	11 – 11.3 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por traslado presupuestal.	Crédito por traslado presupuestal del proyecto 7588,



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Formato formulación de proyectos

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 3.0

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
				por \$103.287.053 de la fuente Derechos de Tránsito.
13	10/11/2023	11 – 11.3 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por traslado presupuestal.	Contracrédito por traslado presupuestal, por \$957.000 de la fuente Derechos de Tránsito. Actualización de presupuesto 2024 conforme a la cota global aprobada.
14	20/02/2024	11 – 11.3 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera.	Se ajustan los valores de los numerales financieros conforme a lo ejecutado a 31 de diciembre de 2023 y lo programado a 31 de enero de 2024.
15	21/06/2024	11 – 11.3 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera.	Se ajustan los valores con lo ejecutado al cierre presupuestal de 31 de mayo de 2024.

19. Datos del responsable del proyecto.

Nombre: José Segundo López Valderrama

Área: Oficina de Seguridad Vial


Cargo: Jefe de Oficina

Rol: Gerente del proyecto

Correo: jlopezv@movilidadbogota.gov.co

Teléfono: 3649400

Firma:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Nombre: Ana Milena Gómez Guzmán
Área: Subsecretaría de Política de Movilidad
Cargo: Subsecretaria
Rol: Ordenadora de Gasto
Correo: amgomez@movilidadbogota.gov.co
Teléfono: 3649400

Firma: 

Bibliografía

Documento guía del módulo de capacitación en teoría de proyectos. Departamento Nacional de Planeación.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/MGA_WE B/Documento%20Base%20Modulo%20Teoria%20de%20Proyectos.pdf

Guía para la construcción y estandarización de la Cadena de valor. Departamento Nacional de Planeación.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/MGA_WE B/Guia%20Cadena%20de%20valor_v%205.pdf

Guía de apoyo para la formulación de proyectos de inversión pública y diligenciamiento de la MGA. Departamento Nacional de Planeación.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/MGA/Tutoriales%20de%20funcionamiento/Manual%20conceptual.pdf>