
 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

**PROYECTO DE INVERSIÓN - 8009
FORTALECIMIENTO DE LAS INTERVENCIONES
DE CONTROL Y PREVENCIÓN DEL TRÁNSITO
Y EL TRANSPORTE PARA MEJORAR LA
SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ D. C.**


CÓDIGO BPIN 2024110010125

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO: “BOGOTÁ CAMINA SEGURA 2024-2027”


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

CONTENIDO


MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN	5
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	5
1.1 Participación de la ciudadanía.....	7
2. Contribución a la política pública	8
2.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo	9
2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo.....	10
2.3 Planes Maestros.....	10
2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible	11
3. Problemática	11
3.1 Identificación y descripción del problema	11
3.2 Identificación de las causas que generan el problema	12
3.3 Identificación de efectos generados por el problema	12
3.4 Descripción de la situación existente con respecto al problema	14
3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia	15
4 Identificación y análisis de las y los participantes.....	16
4.1 Identificación de las y los participantes	16
4.2. Análisis de las y los participantes	17
5 Población afectada y objetivo	18
5.1 Identificación de la población afectada por el problema	18
5.2 Población objetivo de la intervención	19
5.3 Características demográficas de la población objetivo.....	19
6 Objetivos.....	20
6.1 Objetivo general e indicadores de seguimiento	20
6.2 Relaciones entre las causas y los objetivos.....	22
7. Alternativas de solución	24

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

MÓDULO II- PREPARACIÓN.....	25
8. Estudio de necesidades	25
9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada	26
9.1 Estudios que respaldan la información básica del proyecto.....	29
9.2 Resumen de la alternativa	31
10. Localización de la alternativa	32
10.1 Factores analizados	32
11. Cadena de valor	34
12. Verificación Final	36
13. Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):	37
14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas	38
15. Riesgos	40
16. Ingresos y beneficios.....	42
MÓDULO III - EVALUACIÓN.....	46
17. Indicadores representativos para el “análisis costo – beneficio”	46
18. Evaluación Multicriterio:	47
MÓDULO IV – PROGRAMACIÓN.....	47
19. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto	47
19.1 Fuente de verificación de las metas a reportar.....	48
19.2 Indicador de Gestión.....	49
19.3 Fuentes de Financiación	49
19.4 Componentes	50
20. Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población	50
21. Focalización en Políticas Transversales.....	50
22. Otros aspectos.....	51
23. Actualizaciones	52
24. Datos del responsable del proyecto	54

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

25.	Glosario	55
	Bibliografía	57
	Normatividad	58

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN¹

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

El comportamiento de los actores viales en el espacio público para la movilidad, en las grandes ciudades del mundo, juega un papel importante en la parte económica y social, confluyendo sobre un mismo espacio donde se encuentran diferentes medios y modos de transporte que sin una guía o normativa que los oriente, genera caos en la movilidad y diferentes problemáticas que pueden afectar la seguridad vial. Muchas ciudades no tienen una infraestructura vial adecuada para manejar el volumen de vehículos, en donde las calles estrechas, intersecciones mal diseñadas, deficiencias en la señalización y falta de vías alternativas contribuyen a las afectaciones en movilidad y seguridad vial en la ciudad.

Cuando se habla específicamente de la ciudad de Bogotá D. C., uno de los problemas más frecuentes son las afectaciones en la movilidad y la seguridad vial, debido a la cantidad de vehículos que transitan muchas veces sin control efectivo, ya que en los últimos años se ha visto un crecimiento exponencial en población y urbanismo, incrementando de esta forma la necesidad de movilizarse, haciendo que, a su vez, aumente el parque automotor.


De acuerdo con el Informe 1.2 Diagnóstico Sector Movilidad 2020- 2023, el inventario de espacio público del Distrito asciende a 36.271.060,1 m², clasificados así: arterial: 9.218.407,1 m², troncal: 3.240.161,4 m², intermedia: 8.324.923,2 m², local: 15.047.828,3 m² y otros: 439.740,1 m². Se dispone diagnóstico de 28.302.130,8 m², encontrando que el 57,8% está en buen estado, 29,7% en regular estado y 12,5% en mal estado. Aunado a que más del 40% de la malla vial se encuentra en regular o mal estado se encuentran las conductas de los actores viales por el inadecuado uso del espacio público que desencadenan principalmente en afectaciones a la movilidad y a la seguridad vial en la ciudad.

La congestión es un fenómeno presente en la mayoría de las ciudades de tamaño mediano, grande y en las megaciudades en todo el mundo. Bogotá pertenece a la categoría de grandes ciudades, según la proyección del último censo que reporta el DANE a 2024, hay aproximadamente 8 millones habitantes. De esta población, alrededor del 33% cuenta con vehículo propio, pese a la pandemia del COVID-19, la adquisición de vehículos no disminuyó, se detuvo temporalmente y para junio de 2020 se aceleró (ANDEMOS.ORG, 2020).

Según el diagnóstico del sector movilidad 2023 (Informe 1.2), se pueden asociar distintas causas a la problemática actual en materia de movilidad y seguridad vial como lo son:

- La segregación espacial que tiene Bogotá.
- Déficit de Infraestructura de transporte masivo.

¹ Quienes realicen el ejercicio de formulación deberán tener en cuenta no sólo lo señalado en este formato, sino complementarlo con la “Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional -diferencial y de género”, la “Cartilla paso a paso para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional y de género” y el anexo “Metodología para incorporar los enfoques poblacional-diferencial y de género en instrumentos de planeación distrital”, todas de la Secretaría Distrital de Planeación, así como la Resolución 2210 de 2021 “Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0


- Aumento del uso de vehículo particular motorizado.
- Gestión y comportamiento en la vía

Teniendo en cuenta los factores antes mencionados, se evidencia la necesidad de aumentar y fortalecer la parte operativa de las autoridades de tránsito en vía, que permitan no solo regular y controlar el tránsito y transporte en la ciudad, sino también garantizar a los y las habitantes del Distrito Capital, la movilidad con mayor seguridad, el cumplimiento de la normatividad, sensibilización efectiva en materia de normas de tránsito y cumplimiento de la legislación vigente aplicable en materia de movilidad,, permitiendo no solo ejercer intervenciones de regulación y control sino una atención efectiva de los incidentes que puedan derivarse de las afectaciones a la movilidad. Por ello, es necesario alinearse con el artículo 487 del POT (Decreto 555 de 2021), en donde el PMSS (Plan de Movilidad Sostenible y Segura) tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro y en concordancia con el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”.

Las intervenciones de regulación, control y sensibilización en tránsito y transporte propenden por un mejoramiento en la problemática asociada a movilidad y seguridad vial en la ciudad, estas son competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad y se han venido desarrollando a través de la suscripción y ejecución de diferentes Convenios Interadministrativos, suscritos con la Policía Nacional, como son: los convenio 011 de 2007, 032 de 2008, 611 de 2009, 971 de 2011, 1032 de 2012, 1586 de 2013, 0008 de 2015, 9 de 2016, 667 de 2017, 390 de 2018, 287 de 2019, 288 de 2020 y 706 de 2024 así mismo con la puesta en marcha del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte en Noviembre de 2021, esto garantiza la prestación del servicio sin interrupción las 24 horas del día, los 7 días de la semana, con personal idóneo, debidamente capacitado, entrenado y dotado para tal efecto.



Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

1.1 Participación de la ciudadanía

La estrategia de participación en la formulación del actual Plan Distrital de Desarrollo (PDD) se basa en la Ley 152 de 1994 y el Acuerdo 878 de 2023, junto con otras disposiciones legales (consultar marco normativo), que buscan asegurar el principio constitucional de participación ciudadana en la planificación de los territorios.

Con la construcción del nuevo Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2024-2027 "Bogotá Camina Segura", se pretendió asegurar la planificación participativa en Bogotá, mediante una estrategia dirigida a fomentar la confianza y la apropiación por parte de la ciudadanía en este esfuerzo democrático para el desarrollo integral de la ciudad. Esto se logró a través de mecanismos que ampliaron, innovaron y diversificaron la participación, y promovieron la incidencia de las contribuciones ciudadanas. Asimismo, se buscó fomentar el reconocimiento, la apropiación y la corresponsabilidad de la ciudadanía y los diversos actores, con sus diferentes formas de organización, para la futura implementación del plan. Así las cosas, la estrategia se organizó en cuatro fases, con diferentes alcances y para los diferentes momentos de formulación del PDD, como son:

- Fase 1 (Sentires Ciudadanos): Esta etapa se enfocó en identificar los sentimientos, perspectivas y experiencias de la ciudadanía respecto a los objetivos estratégicos, con el fin de formular el anteproyecto del PDD. Sirvió como punto de partida para la planeación participativa, donde se recopilaban los sentires de la ciudadanía sobre el desarrollo de Bogotá, para orientar la definición de los objetivos estratégicos y los lineamientos generales del plan. Esta fase se desarrolló simultáneamente a la elaboración del anteproyecto del PDD y concluyó el 28 de febrero, con la entrega del documento al Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD) para su análisis. Se implementaron diversos mecanismos, como despliegues territoriales presenciales en zonas urbanas y rurales de Bogotá, difusión a través de medios virtuales y enfoques diferenciados para niñas, niños y adolescentes (NNA).
- Fase 2 (Aspiraciones Comunes): En esta fase se promovieron mecanismos de participación para la construcción, recepción y análisis de aportes de la ciudadanía y diversos actores, con el objetivo de influir en el contenido del PDD de manera viable, conveniente y coherente con el desarrollo integral de Bogotá. Se buscó identificar las aspiraciones colectivas que podrían abordar problemáticas, necesidades u oportunidades en los territorios urbanos y rurales de la ciudad, mediante espacios de pedagogía, información y diálogo. Se implementaron diálogos orientados territorialmente en zonas urbanas y rurales, así como con sectores sociales, grupos étnicos, poblacionales y el sector privado, entre otros, además de abordajes específicos para NNA.
- Fase 3 (Acuerdos de Ciudad): En esta etapa se acompañó, informó y realizó pedagogía sobre la discusión del Proyecto de Acuerdo del PDD en el Concejo de Bogotá. Una vez formulado de manera participativa, el Proyecto de Acuerdo fue radicado ante el Concejo de Bogotá para su revisión y debate, con el objetivo de ajustar los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía. Durante esta fase, la Administración Distrital brindó acompañamiento técnico en el debate del Concejo y desplegó una estrategia de información y pedagogía para involucrar a la ciudadanía en el proceso.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

· Fase 4 (Reconocimiento a la Acción Colectiva): En esta etapa se analizaron y ajustaron los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía, durante el debate en el Concejo de Bogotá. La Administración Distrital proporcionó acompañamiento técnico y desplegó una estrategia de información y pedagogía para que la ciudadanía conociera el proceso en detalle. Se prioriza la transparencia, la retroalimentación y la rendición de cuentas para fortalecer la confianza entre la Administración y la ciudadanía, reconociendo los logros de la planeación participativa y devolviendo los resultados del proceso. Además, se llevó a cabo una amplia campaña de socialización para promover el conocimiento y la apropiación del plan, con miras a su implementación, seguimiento y control social.

Los aportes de la ciudadanía, la sociedad civil y las partes interesadas han sido cruciales en la elaboración del nuevo Plan Distrital de Desarrollo, con el objetivo de generar un impacto positivo en Bogotá y aumentar el reconocimiento y la legitimidad de las acciones de la Administración. El detalle del proceso de participación puede ser consultado en el Informe de Participación Ciudadana en la Formulación del Plan Distrital de Desarrollo.

Del mismo modo, se contó con el chatbot distrital Chatico la cual fue la herramienta principal para captar estos aportes, los cuales se clasificaron en aportes priorizados y respuestas abiertas. Además, las entidades distritales implementaron diálogos orientados para guiar a la ciudadanía en los espacios de participación sobre los objetivos estratégicos del plan, logrando un total de 41.832 participantes, 148.129 aportes y 1.439 ideas.


Por su parte, a nivel interno, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación, promocionando su consulta y observaciones, para garantizar la participación de los ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión, de esta forma se recibieron observaciones e ideas que complementaron este documento.

De acuerdo con el PLAN INSTITUCIONAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA 2023 PM06-PL01 de la Secretaría Distrital de Movilidad, la participación ciudadana es fundamental para lograr una gestión pública transparente en la formulación y ejecución de políticas de movilidad en el Distrito Capital ya que la movilidad afecta directamente la calidad de vida de la ciudadanía, influyendo en aspectos como el acceso al trabajo, la educación y la salud. Por lo tanto, involucrar a la población en la planificación y ejecución de proyectos de movilidad garantiza que se tomen en cuenta sus necesidades y preocupaciones, lo que puede conducir a soluciones más equitativas y sostenibles.

2. Contribución a la política pública

La Secretaría Distrital de Movilidad tiene la visión de *“ser referente mundial en movilidad sostenible, accesible, equitativa, y segura mediante la promoción de cambios comportamentales en la ciudadanía y los actores viales, la incorporación de enfoques territorial, de género y diferencial, la distribución eficiente y equitativa del espacio público, el incremento de la satisfacción en las experiencias de viaje, y la transformación digital y virtual de los trámites y servicios, con un equipo humano comprometido y competente”*² mediante

²Misión, visión y objetivos estratégicos de la SDM (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/mision>)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

su visión aporta al Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “*Colombia Potencia Mundial de la Vida*”³ mediante el apoyo como Autoridad de Tránsito coadyuvando a mejorar los indicadores de siniestralidad y mejorando la experiencia de viaje, haciendo que la movilidad en la ciudad se desarrolle de manera más fluida.

En concordancia con el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 “*Bogotá Camina Segura*”⁴ El proyecto de inversión liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad está asociado al cumplimiento del objetivo estratégico “*Bogotá Avanza en Seguridad*” buscando proteger la vida, fomentar la cultura ciudadana y el espacio público como un lugar de encuentro seguro. Para el desarrollo del objetivo se adopta el programa 6 “*Movilidad segura e inclusiva*” el cual contribuye a que la ciudadanía pueda movilizarse en la ciudad mediante las acciones en el espacio público a través de la ejecución de las intervenciones de regulación, control, prevención y atención de incidentes con el fin de aportar en la mejora de las condiciones de seguridad vial y de movilidad velando por la integridad de los diferentes actores viales.

Asimismo, mediante el proyecto de inversión se realizan intervenciones de regulación, control, prevención y atención de incidentes, que contribuyen a realizar una mejor planeación de la movilidad como estrategia de ordenamiento territorial la cual se encuentra definida en el POT; contribuyendo con la formulación de las políticas del sistema de movilidad dentro de las cuales se destaca el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023-2025⁵ y el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “*Colombia Potencia Mundial de la Vida*”; lo anterior, con el fin de mejorar la movilidad de las personas en la ciudad, controlando la movilidad y cumpliendo así, con la misión de la Secretaría Distrital de Movilidad.

2.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Tabla 1 Programa⁶

Sector		Programa	
Código	Nombre	Código	Nombre
24	Transporte	2409	Seguridad de transporte
Subprograma			
Código	Nombre		
0600	Intersubsectorial transporte		


En virtud del Decreto Distrital 672 de 2018, que modificó la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad, se concluye que la Secretaría es el organismo de tránsito de carácter Distrital, reconocido por el Ministerio de Transporte, como tal, para la ciudad de Bogotá D.C., este proyecto de inversión es liderado por la entidad para ejecutar de las

³ Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” (chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Publicaciones/plan-nacional-de-desarrollo-2022-2026-colombia-potencia-mundial-de-la-vida.pdf>)

⁴ Proyecto de acuerdo No. ___ de 2024 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2024-2028 “Bogotá camina segura”

⁵ Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023-2025 (https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura)

⁶ Catálogos complementarios MGA Web (<https://mgaayuda.dnp.gov.co/>)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

intervenciones de regulación, control, prevención y atención de incidentes los cuales contribuyen en la mejora de las condiciones de seguridad vial y de movilidad pues se requiere del control que ejerce la autoridad vial para el buen desarrollo de la movilidad no solo en la ciudad sino en el país.

Tabla 2 Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo

Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:	Colombia, potencia mundial de la vida
Transformación:	4. Transformación productiva, internacionalización y acción climática
Pilar del PND asociado con el proyecto:	03. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente
Catalizador del PND asociada con el proyecto:	03. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente
Componente:	f. Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones 161

2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo


Tabla 3 Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo

Nombre del Plan Distrital de Desarrollo - PDD:	Bogotá Camina Segura
Estrategia del PDD asociada con el proyecto:	Objetivo 1. Bogotá avanza en seguridad
Programa del PDD asociada con el proyecto:	6. Movilidad segura e inclusiva

2.3 Planes Maestros

Tabla 4 Alineación con el Plan Maestro de Movilidad

Plan Maestro: Plan de Movilidad Sostenible y Segura	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Objetivo sectorial 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente,	Estrategia 11. Implementación del programa de vigilancia y control para la prevención de infracciones de tránsito

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Plan Maestro: <u>Plan de Movilidad Sostenible y Segura</u>	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	

2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible

Tabla 5 Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible⁷

ODS: 3. Buena salud y Bienestar	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
Meta 3.6 - Reducir muertes y trauma causado por accidentes de tránsito	La Secretaría Distrital de Movilidad, ejecuta intervenciones de regulación, control, prevención y atención de incidentes viales con el fin de aportar en la mejora de las condiciones de seguridad vial y de movilidad velando por la integridad de los diferentes actores viales


3. Problemática

3.1 Identificación y descripción del problema

La movilidad involucra diversos actores viales desde peatones y ciclistas hasta personas conductoras de vehículos motorizados y usuarias del transporte público que interactúan en el entorno vial. Cada uno de estos grupos desempeña un papel crucial en el funcionamiento del sistema de transporte y en la dinámica de la ciudad, por lo cual la coordinación y coexistencia adecuada entre actores viales es esencial para garantizar una movilidad segura y eficiente, es allí donde se interrumpe el ideal y surge el problema central, siendo éste el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de la Ciudad de Bogotá D.C.

La desobediencia respecto a los requisitos de primer nivel como lo son la obtención de la licencia de conducción que obra como puerta de entrada al conocimiento de las normas de tránsito y la adquisición de las destrezas básicas para guiar vehículos de forma responsable, el uso y tránsito de vehículos que no reúnen las condiciones mínimas de circulación para garantizar su operación en condiciones óptimas para el entorno urbano, las conductas de riesgo como: el desacato de señales (tanto horizontales como verticales) y de dispositivos para la regulación del tránsito como los semáforos, y la falta de conciencia al conducir y

⁷ Objetivos de Desarrollo Sostenible (<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>) (<https://experience.arcgis.com/experience/ac0b7fe19a3849fd893913c6cd72325f/page/ODS/?draft=true>)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

hacer uso de la oferta de infraestructura conlleva por un lado a generar ocupación indebida del espacio público reduciendo el área peatonal efectiva y por el otro, congestión y obstrucción en el flujo vehicular, afectando la movilidad de la ciudad provocando así retrasos en los desplazamientos e incidentes viales que desembocan en conflictos personales entre los actores viales.

3.2 Identificación de las causas generan el problema

Causas Directas:

- Omisión de las normas de tránsito por desconocimiento y/o voluntad propia por parte de las y los actores viales.
- Malos hábitos y comportamientos inseguros de las y los actores viales.

Causas Indirectas:

- Herramientas limitadas para el control del tránsito y cuidado de la vida.
- Falta de cultura ciudadana.
- Baja cobertura de intervenciones de prevención vial.

3.3 Identificación de efectos generados por el problema

Efectos Directos:

- Ocupación indebida del espacio público.
- Aumento de conflictos entre los actores viales.
- Aumento de la cantidad de infractores.
- Aumento en la ocurrencia de incidentes viales.

Efectos Indirectos:

- Aumento en los tiempos promedio de viaje.
- Afectación de las condiciones normales de movilidad.
- Aumento de siniestros viales con fatalidades.



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Tabla 6 Árbol del problema- Identificación del problema o necesidad

EFECTOS	EFECTO INDIRECTO	Aumento en los tiempos promedio de viaje	Afectación de las condiciones normales de movilidad		Aumento en siniestros viales con fatalidades.
	EFECTO DIRECTO	Ocupación indebida del espacio público	Aumento de conflictos entre los actores viales	Aumento de la cantidad de infractores	Aumento en la ocurrencia de incidentes viales
PROBLEMÁTICA QUE SE DEBE ATENDER CON EL PROYECTO		Incumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de la Ciudad de Bogotá D.C.			
CAUSAS	CAUSAS DIRECTAS	Omisión de las normas de tránsito por desconocimiento y/o voluntad propia por parte de las y los actores viales.	Malos hábitos y comportamientos inseguros de las y los actores viales		
	CAUSAS INDIRECTAS	Herramientas limitadas para el control al tránsito y cuidado de la vida	Falta de cultura ciudadana		Baja cobertura de intervenciones de prevención vial

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

3.4 Descripción de la situación existente con respecto al problema

El problema que presenta la ciudad de Bogotá relacionado con el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de actores viales en el espacio público de la Ciudad, tiene como una de sus principales causas la omisión de las normas de tránsito por desconocimiento y/o voluntad propia por parte de las y los actores viales y las interacciones entre automóviles, autobuses, motocicletas, peatones y ciclistas en una variedad de contextos viales, donde se incluyen situaciones complejas y dinámicas en las que diferentes actores viales deben compartir las vías de manera segura y eficiente. Así mismo, y como segunda causa se identifica la deficiencia en el grado de cultura cívica pues se encuentran normalizados los malos hábitos y los comportamientos inseguros por parte de las y los usuarios viales.


Lo anterior, tiene su origen en las limitadas herramientas para el control del cumplimiento de las normas de tránsito, lo que puede propiciar el irrespeto hacia las mismas. Cuando la autoridad carece de recursos adecuados, como personal y tecnología suficiente para realizar una vigilancia efectiva, y cuando las sanciones por infracciones no son aplicadas de manera consistente, los conductores pueden percibir una falta de consecuencias reales por no cumplir con las normas de tránsito. Esta percepción de impunidad puede llevar a un aumento en la tendencia de violar las normativas viales, ya que los infractores no sienten la presión de respetar las leyes de tránsito.

Del mismo modo, la baja cobertura de programas efectivos de prevención vial puede dar lugar a la formación de malos hábitos de conducción arraigados y contribuir al aumento de incidentes en las vías, al considerar que algunos ciudadanos pueden carecer de la información necesaria para adoptar conductas seguras y responsables.

En la ciudad una de las conductas de desacato más reiteradas, genera un efecto frente a la ocupación indebida del espacio público, donde los conductores deciden ignorar o violar las normas de tránsito y estacionan en lugares prohibidos como aceras, zonas peatonales o áreas destinadas a carga y descarga, invaden espacios que no les corresponde y que están destinados al tránsito peatonal o vehicular, usualmente este fenómeno conlleva a entorpecer las condiciones normales del tránsito causando congestión vial y aumento en los tiempos de desplazamiento.

Además, la ocupación indebida del espacio público puede obstaculizar el flujo normal del tránsito, causando congestión y aumentando los tiempos de desplazamiento para otros usuarios de la vía.

A su vez, se tiene el surgimiento de inadecuado comportamiento de los actores viales al presentarse diferente tipo de condiciones, como por ejemplo el zigzagueo entre vehículos, el exceso de velocidad, obstáculos en la calzada o largas distancias a recorrer para realizar cruces seguros. Los usuarios de la vía pueden sentirse frustrados o motivados a seguir patrones de conducta errados. Así mismo, la congestión vehicular y los retrasos en los desplazamientos pueden generar impaciencia y ansiedad llevando a los mismos a adoptar conductas de riesgo.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia


De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023 Bogotá-Región, la población de Bogotá a 2023 es de 8 millones de habitantes, con una tasa anual de crecimiento del 0,23% mientras que los municipios de la región llegaron a 1,8 millones de habitantes en 2023, con una tasa anual de crecimiento de 4,04%; de acuerdo con afirmaciones de la Gobernación de Cundinamarca los municipios que presentan mayores relaciones son: Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

Bogotá motiva viajes desde estos municipios para realizar una variedad de actividades, como trabajo, estudio, turismo, comercio y ocio, pues actúa como un importante punto de conexión para las personas que viajan desde otras ciudades y regiones del país hacia destinos dentro y fuera de Colombia. Es así, como el constante intercambio de viajes entre Bogotá y su región tiene un impacto significativo en la movilidad y el tráfico de la ciudad, adicionalmente la ciudad está presentando una transformación urbana importante que requiere de la implementación de un número importante de frentes de obra buscando el incremento de infraestructura de movilidad; la evolución de estas obras ha sido la siguiente: en 2020: 100, en 2021: 219, en 2022: 443 y en 2023: 450.

Producto de estos factores da como resultado que en la hora pico de la mañana, la demanda en movilidad supera la capacidad ofertada en la mayoría de los corredores distritales pues la encuesta además revela que en la región se realizan más de 14.620.000 viajes en un día hábil de la semana, por su parte Bogotá concentra la mayor parte, con cerca de 12,14 millones de viajes (83,04%) mientras que los municipios vecinos hacen 2,5 millones (16,96%). Esta abrumadora cantidad de desplazamientos conlleva un desafío significativo: el potencial incumplimiento de las normas de tránsito, que compromete seriamente la movilidad en la ciudad.

A medida que la cantidad de viajes aumenta, también lo hace la probabilidad de presentarse imprudencias por parte de actores viales, desde esta perspectiva la revisión de datos de imposición de órdenes de comparendo dan cuenta del comportamiento general de la ciudadanía, arrojando como resultado que entre el año 2020 y 2023 se emitieron 1.873.850 comparendos, un promedio anual de 468.462 comparendos, mensualmente 39.000, lo que se traduce en 1.300 usuarios viales sorprendidos diariamente violando las normas de tránsito, sin embargo es importante destacar que la cantidad de comparendos en mención está directamente relacionada con la capacidad operativa de las autoridades de tránsito en vía para contrarrestar las conductas que infringen las normas viales en Bogotá. Es crucial entender que estos comparendos no representan la totalidad de las infracciones que ocurren en la ciudad.

Es decir, aunque los comparendos emitidos reflejan una parte significativa de las conductas irresponsables en las vías, existen otras infracciones que pueden pasar desapercibidas o no ser sancionadas debido a limitaciones logísticas, recursos humanos y técnicos, así como otras prioridades operativas. Por lo tanto, es importante considerar este contexto al analizar las estadísticas de comparendos, reconociendo que representan una parte, pero no la totalidad, del panorama de las infracciones viales en Bogotá.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

4 Identificación y análisis de las y los participantes

4.1 Identificación de las y los participantes


En la formulación del proyecto se tuvo claro que debido al continuo crecimiento de la ciudad y ampliación de la población se incrementa la actividad económica, los desplazamientos, el aumento en los tiempos de viaje y la saturación de las vías, esto continúa generando conflictos y demoras, también dado que los usuarios viales tienen comportamientos inadecuados, además el control de infractores y las sanciones resultan ser insuficientes, existe inadecuada oferta de estacionamientos, parqueo descontrolado en vía, aumento de la motorización y deficiencias en gestión de respuesta a incidentes en vía.

Es por esto que las actividades que ejecutan en desarrollo del proyecto atenderán necesidades de la comunidad y la ciudad, identificadas técnicamente en el Distrito Capital y estarán enmarcadas dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad.

A continuación, se presenta el desarrollo de la matriz de participantes, por cada actor identificado en el proyecto de inversión.

Tabla 7 Identificación de participantes

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
• Distrital	Ciudadanía	Espera acciones afirmativas que mejoren la seguridad vial, movilidad y atención de incidentes de tránsito.	Beneficiario	La ciudadanía se ve beneficiada en la medida que cumpla las normas de tránsito y haya una intervención oportuna y eficiente por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, pues puede evitar ser víctima de siniestros y congestión vial.
• Distrital	Autoridad de tránsito en vía (Agentes civiles de tránsito y agentes de policía)	Contar con los recursos necesarios para atender las necesidades en vía, y el cumplimiento de normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía.	Cooperante	Aúna esfuerzos para la implementación de actividades de regulación del tránsito y transporte e intervenciones de tipo sancionatorio o preventivo.
• Departamental • Nacional	Entidades nacionales relacionadas con el sector de la movilidad. Ministerio de Transporte Superintendencia de Transporte	Espera la promoción y mejora de las condiciones de movilidad de la ciudad en términos de tránsito y transporte.	Cooperantes	Proporciona lineamientos, directrices, y normatividad para el desarrollo de los controles de tránsito y transporte.
• Distrital	Entidades Distritales Secretarías distritales: Ambiente, Gobierno, Terminal de Transporte S.A	Contar con los recursos necesarios para implementar estrategias a gran escala o de mayor impacto para la ciudad y/o que ataquen problemáticas que afectan los objetivos	Cooperantes	Articula y provee los recursos necesarios para implementar intervenciones de alto impacto o a gran escala en beneficio de grupos poblacionales mayores y en cumplimiento de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
	DADEP, Alcaldías Locales Transmilenio S.A	desde el punto de vista de cada entidad.		objetivos institucionales comunes.
• Distrital	Ciudadanía	Generar acciones que puedan ir en contravía de lo establecido en el proyecto.	Oponente	Frente a la implementación de algunas de las intervenciones del proyecto pueden convocar a marchas u otras actividades que afectan a la ciudadanía en general, es importante adelantar mesas de trabajo vinculando a estos grupos para despejar las dudas que pueda haber sobre el proyecto y fortalecer las relaciones.
• Distrital	Policía Nacional	Facilitar las intervenciones en vía de los agentes de tránsito o civiles de altas complejidades.	Cooperante	Unidades de policía para el fortalecimiento y acompañamiento a las intervenciones de control al tránsito que involucren inconvenientes con la ciudadanía.

Fuente: Elaboración propia basado en Caracterización de partes interesadas SDM. Junio de 2023


4.2. Análisis de las y los participantes

La problemática que se presenta en la ciudad frente al incumplimiento de las normas de tránsito es generalizada y reiterativa, por tanto, es importante la participación de las entidades y grupos mencionados en el apartado anterior dada la necesidad de establecer acciones articuladas para trabajar mancomunadamente y alcanzar objetivos y metas en común.

En primer lugar, es clave involucrar a la ciudadanía en los roles de beneficiario, oponente y perjudicado, brindando la información necesaria y también escuchándolos para atender las dudas, inquietudes e inconformismos que puedan tener, a través de mesas de trabajo o de los canales de atención dispuestos por la entidad.

En segundo lugar, la autoridad de tránsito en vía (agentes de tránsito civiles y de policía), quienes interactúan directamente con la ciudadanía en el ejercicio de sus funciones en vía y tienen la responsabilidad de hacer cumplir la norma, pero también de promover buenas prácticas al volante y generar conciencia en los conductores respecto al cumplimiento de las normas de tránsito. Si bien esto puede ser percibido de manera negativa por algunos ciudadanos, principalmente es una medida que busca la aplicación de la norma con un propósito educativo y preventivo, en miras de reducir la incidencia de siniestros y proteger la integridad de todos los usuarios viales.

En tercer lugar, las entidades distritales específicamente con las Secretarías distritales: de Ambiente y Gobierno, Terminal de Transporte S.A, DADEP, Alcaldías Locales y Transmilenio S.A, pues varias de las intervenciones son catalogadas como de alto impacto y por lo tanto se requieren recursos adicionales para su ejecución, teniendo presente que al

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

aanar los esfuerzos entre entidades y organizaciones se cumplirán objetivos en común para el distrito.

Los diferentes entes de control requieren información suministrada oportuna, veraz y confiable de las metas y acciones que realiza la entidad. A su vez, es repositorio de respuestas dadas que facilite el acceso a información suministrada previamente. y Fortalecer el control social y la participación por parte de la ciudadanía en la gestión de la Entidad. Información actualizada sobre la gestión de la Entidad, con un periodo dentro de la misma vigencia para ser presentada a la ciudadanía en los espacios de rendición de cuentas y participación ciudadana.

Y finalmente las entidades del orden nacional como el ministerio de transporte y la superintendencia de transporte, pues desde estas entidades se emiten lineamientos que debe seguir la autoridad de tránsito en vía y los actores viales en general, por otro lado al presentarse dudas en la aplicación de la norma en los casos de ser necesario se deben elevar las consultas pertinentes, y de igual forma la posibilidad de participar en la formulación y/o ajuste de políticas, planes, programas, o proyectos, teniendo en cuenta las experiencias de la implementación de intervenciones en vía.

5 Población afectada y objetivo

5.1 Identificación de la población afectada por el problema

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la ciudadanía en general, de manera que se considera que tanto ésta como los visitantes de la ciudad de Bogotá D.C. es la población beneficiada, sin discriminar grupo poblacional.


Las intervenciones que se adelantan con este proyecto de inversión están dirigidas a los diferentes actores viales de la ciudad de Bogotá D.C y las salidas de la ciudad, por tanto, la población afectada corresponderá según la proyección del DANE para el año 2024 a 8.034.649 habitantes para Bogotá.

Tabla 8 Identificación de la población afectada

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.034.649	Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024. Fuente DANE CENSO 2018_ https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota

La población de Bogotá a 2024 es de 8.034.649 millones de habitantes, con una tasa anual de crecimiento del 0,23%. Los municipios de la región llegaron a 1,8 millones de habitantes en 2024, con una tasa anual de crecimiento de 4,04%. La población en municipios creció un 17,1% y en Bogotá un 0,9%.

En lo referente a la densidad poblacional, la región registra 22,67 habitantes por hectárea; mientras que Bogotá arroja 45,13 habitantes por hectárea. Las localidades con mayor

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

densidad poblacional son Kennedy, Bosa y Suba. A nivel de hogares, en la Bogotá – Región a 2023 hay 3,7 millones de hogares (2,5 habitantes por hogar)

La encuesta arrojó también que el 52% de la población son mujeres y 48% hombres, así:

- Región: 4.841.201 mujeres y 4.429.188 hombres; 2.797 personas intersexuales.
- Bogotá: 3.902.280 mujeres y 3.547.814 hombres; 1.596 personas intersexuales.
- Municipios: 938.921 mujeres y 881.375 hombres; 1.201 personas intersexuales.

Es importante resaltar que en el caso de la ciudad de Bogotá D.C se incluye la zona urbana y rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión de la ciudad con la red de ciudades de la región central con el país y con el exterior, dando cumplimiento del Acuerdo Distrital 257 de 2006 y que las acciones se desarrollan en las 20 localidades en las que se encuentra dividida de forma administrativa así: Usaquén, Suba, chapinero, Santafé, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, barrios unidos, Teusaquillo, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, Candelaria, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar, y Sumapaz, se resalta que a través de este proyecto se pretende hacer presencia institucional en todas las localidades y en donde se requiera gestionar y controlar el tránsito de la ciudad.

Adicionalmente se debe tener como potencial población beneficiaria a aquellos actores viales que corresponden a personas que viajan de municipios cercanos o diferentes partes del país a Bogotá.

Es necesario precisar que dadas las dinámicas de operación de los agentes de tránsito civiles y de policía en el marco de las intervenciones de regulación y control al tránsito y transporte no es posible cuantificar las acciones de forma específica para cada localidad.

5.2 Población objetivo de la intervención

El proyecto no tiene un solo grupo poblacional identificado como población afectada puesto que las acciones que se desarrollan a través de este van orientadas a la población general de la ciudad, no discrimina el grupo poblacional con el cual se identifiquen.


Tabla 9 Identificación de la población afectada

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.034.649	Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024. Fuente DANE CENSO 2018_ https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota

5.3 Características demográficas de la población objetivo

Como se mencionó anteriormente, las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general: residentes y población flotante, de manera que se considera que los directamente beneficiados son toda la población de la ciudad de Bogotá D.C., sin importar las características demográficas de su población.

Tabla 10 Caracterización Población Bogotá

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
Etaria	0 a 4 años Primera infancia	472.881	DANE
Etaria	5 a 9 años Infancia	478.728	DANE
Etaria	10 a 19 años Adolescencia	984.293	DANE
Etaria	15 a 29 años Juventud	1.883.588	DANE
Etaria	30 a 59 años Adultez	3.443.788	DANE
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	1.277.593	DANE
Grupos étnicos	Población Negro/a, mulato/a, (afrodescendiente)	67.039	DANE
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	992	DANE
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.295	DANE
Grupos étnicos	Población Gitana	793	DANE
Sexo	Mujer	4.187.057	DANE
Sexo	Hombre	3.847.592	DANE
Identidad Género	de Identidad masculina	4.182.970	DANE
Identidad Género	de Identidad Femenina	3.870.717	DANE
Identidad Género	de Identidad Transgénero	11.925	DANE
Población Vulnerable	Población con discapacidad	506.183	DANE
Población Vulnerable	Población SISBEN A pobreza extrema 19,7%	968.058,00	LR
Población Vulnerable	Población SIEBEN B pobreza 36,2%	1.778.868	LR
Población Vulnerable	Población SISBEN C vulnerable 33,6%	1.651.104	LR

Fuente: <https://www.larepublica.co/analisis/econometria-consultores-2889073/sisben-iv-una-mejora-en-la-focalizacion-de-la-poblacion-vulnerable-3141521>

6 Objetivos

6.1 Objetivo general e indicadores de seguimiento

Promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los y las actores viales en el espacio público de la Ciudad de Bogotá D.C.



 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Tabla 11 Objetivo general e indicadores de seguimiento

Objetivo General	Promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de la Ciudad									
Indicador para medir el objetivo general	Sumatoria Número de intervenciones en el espacio público para mejorar las condiciones de movilidad									
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Número de intervenciones en el espacio público para mejorar las condiciones de movilidad									
Medido a través de (Unidad de medida)	Cantidad- intervenciones									
Meta (Valor numérico)	300.000 (el proyecto aporta con 65.000)									
Fuente de verificación										
Tipo de fuente (marque con una x)	Documento oficial	Encuesta	Entrevista	Estadística	Evaluación	Informe	Inspección	Publicación	Registros contables	
				x		x				
Nombre de la fuente de verificación	Seguimiento ejecución de controles sancionatorios									

Objetivo General	Promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de la Ciudad									
Indicador para medir el objetivo general	Sumatorias del número de intervenciones en el espacio público para la movilidad									
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Número de intervenciones en el espacio público para la movilidad									
Medido a través de (Unidad de medida)	Cantidad- intervenciones									
Meta (Valor numérico)	35.000 (el proyecto aporta con 4.600)									
Fuente de verificación										
Tipo de fuente (marque con una x)	Documento oficial	Encuesta	Entrevista	Estadística	Evaluación	Informe	Inspección	Publicación	Registros contables	
				x		x				
Nombre de la fuente de verificación	Seguimiento ejecución intervenciones de prevención vial asignados									

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

6.2 Relaciones entre las causas y los objetivos

Objetivo Principal

Promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de Bogotá D.C.

Objetivos específicos

- Velar por la socialización, divulgación y cumplimiento de la legislación y normas de tránsito por parte de las y los actores viales.
- Incentivar buenos hábitos y comportamientos seguros de las y los actores viales a través de actividades de prevención vial.



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Tabla 12 Relaciones entre las causas y los objetivos (Árbol De Objetivos)

BENEFICIOS INDIRECTOS	Mantener u optimizar tiempos promedios de viaje	Recuperación de las condiciones normales de movilidad	Mantener o reducir la ocurrencia de siniestros viales con fatalidades
BENEFICIOS DIRECTOS	Adecuada ocupación del espacio público	Disminución de la cantidad de infractores	Disminución de Conflictos entre los actores viales
OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO	Promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de Bogotá D.C.		
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Velar por la socialización, divulgación y cumplimiento de la legislación y normas de tránsito por parte de las y los actores viales.	Incentivar buenos hábitos y comportamientos seguros de las y los actores viales a través de actividades de prevención vial.	
POSIBLES PRODUCTOS O ACTIVIDADES DEL PROYECTO	Intervenciones de regulación y control al tránsito ejecutadas, incluyendo atención de incidentes imprevistos	Intervenciones de prevención vial ejecutadas en las cuales se haga énfasis en las buenas prácticas a la hora de conducir, los roles de cada uno de los actores viales en el tránsito, y sensibilización frente a la importancia de cumplir las normas y cómo dicha conducta está asociada a la seguridad vial.	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

7. Alternativas de solución


La alternativa de solución está enfocada en promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los diferentes actores viales, a través de intervenciones de regulación, control, y prevención, así como la atención de los incidentes viales presentados, en un trabajo articulado entre los agentes de tránsito de la Policía mediante la suscripción del convenio interadministrativo entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá y el cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte de la Secretaría.

El proyecto busca cerrar la brecha entre la capacidad de control operativo, vigilancia y regulación del tránsito de Bogotá y los factores que afectan las condiciones de seguridad vial y movilidad asociados al incumplimiento de las normas de tránsito y transporte, a través de la ubicación en sitios estratégicos de la ciudad de puestos de control en días y horas de la semana identificados con alta criticidad y apoyados con herramientas tecnológicas para hacer más eficiente la respuesta de la autoridad de tránsito en aquellas situaciones, que están directamente relacionadas con su accionar, como los incidentes viales.

De otro lado es vital la implementación de intervenciones de prevención a los diferentes actores viales, toda vez que las malas prácticas en la vía, son una de las causas por las cuáles se presentan índices elevados de siniestros viales y como consecuencia se alteran las condiciones operativas de movilidad y seguridad.

Tabla 13 Alternativas de solución

Nombre de la alternativa	Descripción de la alternativa (Describir qué se va a hacer, cómo, cuándo, dónde y para qué en relación con la resolución del problema)
<p>Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D. C.</p>	<p>Con los recursos operativos disponibles y las solicitudes de la ciudadanía, con apoyo de la autoridad de tránsito en vía (agentes civiles y de policía), velará por el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los diferentes actores viales, a través de la priorización de intervenciones en las que se realiza la identificación de puntos, días y horarios críticos de la problemática, adicionalmente adelantará intervenciones de prevención vial en las cuales se haga énfasis en las buenas prácticas a la hora de conducir, los roles de cada uno de los actores viales en el tránsito, sensibilizar frente a la importancia de cumplir las normas y cómo dicha conducta está asociada a la seguridad vial y atenderán los incidentes viales asignados que afectan las condiciones de movilidad de la ciudad, para recuperar la operación del tránsito antes del incidente.</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

MÓDULO II- PREPARACIÓN

8. Estudio de necesidades


A continuación, se presenta una tabla para cada uno de los productos identificados.

Tabla 14 Producto 1

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
2409004- Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte				Número
Incluye eliminación o control de riesgos en la actividad de desplazamiento.				
Descripción de la demanda		Cantidad mensual de intervenciones deregulación y control programadas		
Descripción de la oferta		Cantidad mensual de intervenciones deregulación y control ejecutadas		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	30.697	30.697	0
	2023	27.939	27.939	0
PROYECTADO	2024	8.750	0	-8.750
	2025	17.500	0	- 17.500
	2026	21.875	0	- 21.785
	2027	16.875	0	-16.875
	2028	0	0	0

Tabla 15 Producto 2

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
2409002 - Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse				Número
Incluye campañas dirigidas a los usuarios de los sistemas de transporte				
Descripción de la demanda		Cantidad mensual de intervenciones de prevención vial programadas		
Descripción de la oferta		Cantidad mensual de intervenciones de prevención vial ejecutadas		

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1.961	1.961	0
	2023	1.656	1.656	0
PROYECTADO	2024	596	0	- 596
	2025	1.155	0	-1.155
	2026	1.452	0	-1.452
	2027	1.397	0	-1.397
	2028	0	0	-0

9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada


La Subdirección de Control de Tránsito y Transporte tiene como función ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la regulación y control del tránsito y el transporte, planifica y adelanta las intervenciones de prevención dirigidas a los diferentes actores viales, vigila el cumplimiento de la normatividad de tránsito en la ciudad y adicionalmente dispone de los recursos necesarios para la atención de los incidentes viales presentados con el fin de aportar en la mejora de las condiciones de seguridad vial y de movilidad.

Las actividades descritas pasan por un proceso de planificación y programación y se ejecutan a través de una figura de operación conjunta entre funcionarios del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte - CACTT - y los uniformados de la Policía Nacional a través del Convenio Interadministrativo vigente suscrito con la Policía Nacional (PONAL) – Policía Metropolitana de Bogotá (MEBOG) - Seccional de Tránsito y Transporte (SETRA), y finalmente se realiza el seguimiento a dichas intervenciones.

Las especificaciones y criterios para el desarrollo de las intervenciones para la regulación y control del tránsito y/o de prevención vial y la atención de incidentes están alineados con las políticas de la entidad y supeditados por el marco legal vigente. El desarrollo integral de cada intervención responde a problemáticas particulares que han sido identificadas por el equipo técnico de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte o corresponden a las solicitudes realizadas por la comunidad en las que se evidencia el incumplimiento a las normas de tránsito que afectan las condiciones de seguridad vial y movilidad en la ciudad.

Con el propósito de optimizar los recursos disponibles y facilitar las labores de planificación, programación, ejecución y seguimiento de las mismas se clasifican en los siguientes grupos:

- **Seguridad Vial:** incluye todas las intervenciones de regulación y/o control sancionatorias o de prevención vial enfocadas a las y los actores viales más vulnerables: peatón, motociclista, bici usuarios y a control de conductas de riesgo en la vía: exceso de velocidad, y conducir en estado de embriaguez.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

- **Gestión Vehicular:** incluye todas las intervenciones para la regulación y control del tránsito y/o de prevención vial y atención de incidentes, asociadas a invasión de espacio público y/o estacionamiento en lugares no permitidos, incumplimiento a la medida de pico y placa, invasión de carriles preferenciales bus, entre otras.

- **Control Ambiental a Fuentes Móviles:** incluye todas las intervenciones para la regulación y control del tránsito y/o de prevención vial a fuentes móviles con las que se busca retirar de circulación aquellos vehículos que por sus condiciones mecánicas aumentan los niveles de concentración de PM 2.5 y PM 10 e incumplen las bases normativas legales vigentes referentes al tema de la calidad de aire.

- **Control a Vehículos de Carga:** intervenciones para la regulación y control del tránsito y/o de prevención vial a los vehículos de transporte de carga pesada dentro del perímetro de la ciudad enfocados al control de horarios de circulación, actividades de cargue y descargue, incumplimiento de los lineamientos dispuestos en el Código Nacional de Tránsito.

- **Transporte:** incluye todas las intervenciones para la regulación y control del tránsito y/o de prevención vial a conductores de vehículos que prestan servicios de transporte en la ciudad en sus diferentes modalidades: Transporte público colectivo, Transporte público individual, y transporte especial.


- **Bici taxis -Ciclomotores - Tricimotores :** incluye todas las intervenciones para la regulación y control del tránsito y/o de prevención vial a conductores de vehículos bici taxis de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, así como ciclomotores, moped u otros vehículos de características similares que se van vinculando a las actividades del tránsito y transporte en la ciudad.

Las intervenciones se adelantan en toda la ciudad, y se programan de domingo a domingo las 24 horas del día, en diferentes franjas horarias, dependiendo de las actividades a desarrollar: regulación, control sancionatorio o intervenciones de prevención, en el caso de los incidentes viales estos son atendidos a demanda de acuerdo a asignación de los mismos.

Aunado a lo anterior se adelantarán las articulaciones necesarias para intervenciones de alto impacto o complejidad con las demás entidades del orden distrital como la Secretaría de Gobierno, Ambiente, las alcaldías locales, Transmilenio S.A, Terminal de Transportes y del orden Nacional como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte entre otras.

Para ejecutar las intervenciones de regulación, control, prevención y atender los incidentes viales con el fin de contribuir en la mejora de las condiciones de seguridad vial y de movilidad, actualmente la subdirección cuenta con los siguientes recursos:

- Equipos de medición: Orientados a controles operativos de tipo sancionatorio
 - 16 cinemómetros
 - 6 opacímetros
 - 110 alcohosensores de tamizaje y 29 alcohosensores evidenciales
 - 6 analizadores de gases

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

- 2 estaciones totales.
- Equipos de Transporte: Necesarios para el desplazamiento de las unidades a las diferentes intervenciones o atención de incidentes.
 - 701 motocicletas
 - 52 camionetas
 - 32 panel
 - automóviles
 - 3 camiones
 - 2 buses
- Equipos tecnológicos: facilitan las labores de la autoridad de tránsito en la vía y brindan mayor transparencia en los procedimientos.
- Dispositivos electrónicos de apoyo al control en vía (comparenderas)


La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con la contratación: “Solución tecnológica para la gestión en vía de la autoridad de tránsito”, para proveer a la entidad de los dispositivos de apoyo al control en vía que se encuentra compuesto de los siguientes elementos:

- 900 Dispositivos electrónicos en calidad de servicio (600 para uniformados de la Policía Nacional - Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá SETRA y 300 para el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT) para diligenciamiento de los formularios (órdenes de comparendo al tránsito e informes únicos de infracciones al transporte), y el envío en línea de la información (datos e imágenes) a los sistemas de información y aplicaciones designados por la Secretaría para la posterior gestión correspondiente, Además permite consultas automáticas a los sistemas definidos por la entidad (RUNT, SIMUR, Exceptuados, Sistema de Información del Terminal de Transporte) y enviar en línea la información diligenciada en vía al sistema central.

El dispositivo electrónico incluye impresora para generar la tirilla como copia impresa del registro del proceso de imposición realizado en vía por el agente de tránsito, la información recopilada pasa al Sistema Central, el cual corresponde a una plataforma tecnológica en calidad de servicio (Software en dispositivos + Software para gestión y administración), en donde se recibe, integra, consulta y procesa toda la información transmitida por los dispositivos electrónicos e interactuar con los sistemas de información y aplicaciones designados por la Secretaría para la gestión correspondiente, todo esto permitiendo a la entidad el monitoreo y control de todos los componentes de la solución provista.

- Body Cams

La SDM adelantó un proceso contractual para la “Solución tecnológica de cámaras corporales body cam para uso de los agentes de tránsito y transporte de la SDM”, mediante el cual se adquirieron equipos y servicios para la captura, almacenamiento y administración, en audio y video, de los procedimientos realizados por la autoridad de tránsito y transporte en vía. Lo anterior con el objetivo de implementar una herramienta que permita brindar mayor transparencia en los procedimientos de control operativo en vía, mejorar la convivencia ciudadana y afianzar la confianza de la ciudadanía en la Secretaría Distrital de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Movilidad y los agentes de tránsito y transporte. Además, como un mecanismo que propende por la integridad y seguridad de los agentes de tránsito y transporte (civiles y de policía).

La solución tecnológica está compuesta por: i. 390 cámaras corporales (Body cams); ii. 10 estaciones de carga / descarga mediante las cuales se realiza la carga de la batería de las cámaras y la descarga al almacenamiento de todo el audio y video capturado por la cámara en el turno de operación; y iii. 1 licencia a perpetuidad del software de gestión y streaming.

- Equipos de Telecomunicaciones - Radios.

Para garantizar la adecuada comunicación entre los agentes de tránsito y transporte (civiles y de policía) y la articulación con la Red Distrital de Comunicaciones y Emergencias y que respondan a los protocolos de seguridad de la Secretaría Distrital de Seguridad – C4, se cuenta con 1463 dispositivos.

9.1 Estudios que respaldan la información básica del proyecto


Tabla 16 Estudios realizados

Nombre del Estudio	Entidad que realizó el estudio	Fecha de realización
Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia Potencia Mundial de la Vida	Departamento Nacional de Planeación -DNP	05-05-2023
Proyecto de Acuerdo "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura"	Alcaldía Mayor de Bogotá	31-may-2024
Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	28-10-2023
Política Pública Distrital de Seguridad, Convivencia, Justicia, y Construcción de Paz y Reconciliación 2023-2038 y se dictan otras disposiciones.	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-11-2023
Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.	Alcaldía Mayor de Bogotá	15-08-2006
Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.	Alcaldía Mayor de Bogotá	26-10-2023

Documentos legales de soporte

Tabla 17. Relación documento legales de soporte para la implementación de las estrategias


Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
-----------	-------------	--------	-------------

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Ley	769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.	Rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y agentes de tránsito, vehículos por las vías públicas y privadas que estén abiertas al público, en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
Decreto Nacional	1469 de 2010	Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones.	Normatividad que rige las condiciones de las licencias urbanísticas y normas urbanas
Decreto Nacional	3366 de 2003	Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos	Que el Decreto 3366 de 2003 en su capítulo XII, artículos 38 a 41, consagra las sanciones aplicables a las empresas de transporte público terrestre automotor de carga, pero ello no quiere decir como lo afirma el demandante que se viola el derecho a la igualdad que ampara el artículo 13 de la Constitución Política
Decreto Nacional	1310 de 2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial	Plan de seguridad vial: Decreto 1310 de 2016. El decreto indica: Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de diciembre de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto Nacional	2851 de 2013	Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.	Creó el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta para brindar información de las investigaciones y avances en materia de Seguridad Vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización y el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de dicha ley, el cual deberá incluir de manera adicional la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la Ley 1503 de 2011 y normas que recaigan sobre materias similares, para lo cual se hace necesario determinar la entidad responsable de su creación y administración.
Acuerdo	584 del 30 de marzo de 2015	Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de mujeres y equidad de género en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.	Rige en el Distrito Capital y determina que tanto hombres como mujeres son iguales y deben ser tratados de igual manera real y efectiva garantizándoles los mismos derechos y restableciéndolos en caso de algún tipo de vulneración.

Otros de los aspectos legales que soportan este proyecto son los siguientes:

- Constitución Política de Colombia

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

- Código Contencioso Administrativo
- Código de Procedimiento Penal
- Código de Procedimiento Civil

- Ley 2294 de 2023, artículo 179 modificó el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, artículo 52. Primera revisión de los vehículos automotores. Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5°) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así como las motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.

- Ley 2283 de 2023 “por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística - CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial”.

- Resolución SDM 229969 de 2023 “Por la cual se reglamenta el uso de cámaras corporales asignadas al Cuerpo de Agentes de Tránsito y Transporte adscrito a la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”.

- Ley 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban"

- Ley 2252 de 2022 “Por la cual se modifica el artículo 112 de la ley 769 de 2002 - código nacional de tránsito terrestre”.

- Mediante los Decretos Distritales 393 de 2021, 430 de 2021, 473 de 2022 y 273 de 2023 se crearon, en la planta de empleos de la Secretaría, 450 cargos relacionados con el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT).


- Decreto 672 de 2018: “Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”.

- Ley 1383 de 2010 “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.

- Resolución 3027 de 2020 “Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”.

9.2 Resumen de la alternativa

La Subdirección de Control de Tránsito y Transporte tiene como función ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control del tránsito y el transporte, en este sentido planea, programa, ejecuta y hace seguimiento a las intervenciones de regulación, control, prevención vial y atención de incidentes viales

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

dirigidas a los diferentes actores viales en la ciudad de Bogotá, con el fin de contribuir en la mejora de las condiciones de seguridad vial y de movilidad.

Para lograr lo anterior se cuenta con un cuerpo operativo robusto conformado por los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte y los uniformados de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía, quienes adelantan las intervenciones anteriormente mencionadas, apoyados en los medios técnicos y tecnológicos para tal fin: Comparenderas, bodycams, radios, etc., este trabajo mancomunado permite lograr mayor cobertura y vigilancia, resultando en una detección más efectiva de infracciones y comportamientos de desacato.

Es importante destacar que el objetivo principal de implementar estas intervenciones no es imponer un mayor número de comparendos sino promover la responsabilidad de todos los usuarios de las vías, generar conciencia en los conductores respecto al cumplimiento de las normas de tránsito frente a conductas asociadas al riesgo como: conducir en exceso de velocidad o en estado de embriaguez y las implicaciones que esto tiene en beneficio de la protección e integridad de la ciudadanía.

10. Localización de la alternativa


Tabla 18 Tabla de localización

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad
Andina	Bogotá D.C.	Bogotá D.C.	Todas las localidades	N.A.	20 Localidades


10.1 Factores analizados

Tabla 19 Factores para la localización

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
Aspectos administrativos y políticos	X	Las intervenciones, actividades de prevención, atención de incidentes y operativos realizados aportan a lo establecido en el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2028 - Bogotá Camina Segura.
Cercanía de fuentes de abastecimiento		
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		
Estructura impositiva y legal	X	Se tuvieron en cuenta factores legales como la normatividad e instrumentos de planeación que definen unas metas de cobertura, así como la normatividad que define elementos técnicos y mínimos a tener en cuenta para la implementación del proyecto.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
Impacto para la equidad de género		
Orden público		
Topografía		
Cercanía a la población objetivo		
Comunicaciones		
Costo y disponibilidad de terrenos		
Disponibilidad de costo y mano de obra	X	Se analizaron las posibilidades de contar con todo el cuerpo de agentes civiles y la continuidad del convenio con la policía Nacional para contar con el apoyo de SETRA
Factores ambientales	X	Generación de residuos asociados al mantenimiento de vehículos.
Medios y costos de transporte		
Otros		

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

11. Cadena de valor

Tabla 20 Cadena de Valor

Objetivo General	Objetivo específico	Código y nombre del producto (Catálogo)	Descripción del producto (Catálogo)	Medido a través de (catálogo)	Código e indicador del producto (catálogo)	Unidad de medida de indicador (catálogo)
Promover el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las y los actores viales en el espacio público de Bogotá D. C.	Velar por la socialización, divulgación y cumplimiento de la legislación y normas de tránsito por parte de las y los actores viales.	2409004 - Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	Incluye eliminación o control de riesgos en la actividad de desplazamiento.	Número de operativos de control	240900400	Número
	Incentivar buenos hábitos y comportamientos seguros de las y los actores viales a través de actividades de prevención vial.	2409002 - Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Incluye campañas dirigidas a los usuarios de los sistemas de transporte	Campañas realizadas	240900200	Número



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Tabla 21 Actividades y metas


Código nombre del producto	Cantidad (magnitud PDD) de producto	Meta/Actividad			Etapa de la actividad	Ruta Crítica Si o No	
		Proceso -acción	Magnitud	Unidad Medida de			Descripción
240900400	65.000	Realizar	65.000	Intervenciones	para la regulación y control del tránsito y transporte en la Ciudad	Ejecución	SI
		Atender el	100	%	De los incidentes viales asignados en materia de gestión del tránsito en la ciudad	Ejecución	NO
240900200	4.600	Realizar	4.600	Intervenciones	de prevención vial dirigidas a los diferentes actores viales en la Ciudad.	Ejecución	SI

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

12. Verificación Final

Tabla 22 Verificación de la cadena de valor

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
1	El objetivo general brindar una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	X		Se busca aportar a la mitigación de la problemática, pero no se garantiza solución definitiva
2	El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		El objetivo define de la situación deseada asociada al problema identificado
3	El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	X		Si incluye las alternativas al plantear la ejecución de las intervenciones
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		Debido a que evidencian las causas directas e indirectas relacionadas con el problema
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		Al ser un número limitado intervenciones son fácilmente cuantificables.
6	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)	X		Si, el objetivo general está supeditado al cumplimiento de los objetivos específicos
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		Si, al ser Intervenciones se ven materializados en su ejecución
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Si, puesto que corresponden a servicios que se pueden relacionar con el indicador de la línea de base
9	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		Se cuantifica el valor de las intervenciones, con relación al tipo de intervención y a quien la ejecuta.
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		Si, cantidad de intervenciones
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		Si, cuentan con todas las actividades
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Si, cumplen con la definición

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

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

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN <i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i>					
1. Realizar 65.000 intervenciones para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	114.076.000	5.047.722.833	5.758.973.000		10.920.771.833
Terrenos			904.882.000		904.882.000
Maquinaria y Equipo	6.339.348.846	4.731.651.336	17.426.128.000	7.067.310.795	35.564.438.977
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Transporte		1.800.000.000			1.800.000.000
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	4.985.334.563	17.132.754.291	25.104.430.000	21.528.026.242	68.750.545.096
Gastos imprevistos		1.469.786			1.469.786
Materiales	237.501.924	3.335.556.691	1.068.000.000	30.171.963	4.671.230.578
Total Meta Proyecto de Inversión por año	11.676.261.333	32.049.154.937	50.262.413.000	28.625.509.000	122.613.338.270

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN <i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i>					
2. Atender el 100% de los incidentes asignados en materia de gestión del tránsito en la ciudad					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	223.136.343	268.923.000	1.090.522.000	245.646.840	1.828.228.183
Terrenos			200.000.000	161.590.982	361.590.982
Maquinaria y Equipo				807.954.908	807.954.908
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	4.197.011.691	2.194.817.013	2.773.865.000	3.957.890.127	13.123.583.831
Servicios para la comunidad, sociales y personales		363.000.000	39.040.000		402.040.000
Materiales				3.826.917.144	3.826.917.144
Total Meta Proyecto de Inversión por año	4.420.148.034	2.826.740.013	4.103.427.000	9.000.000.000	20.350.315.047

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN <i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i>					
3. Realizar 4.600 Intervenciones de prevención vial dirigida a los diferentes actores viales en la ciudad					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	165.472.020	1.354.007.832	1.540.804.000	1.338.436.118	4.398.719.970
Terrenos					-
Maquinaria y Equipo	429.140.000	503.961.703	662.000.000		1.595.101.703
Transporte			224.000.000		224.000.000
Servicios de alojamiento comidas y bebidas				3.670.917.362	3.670.917.362
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	6.398.956.148	4.883.896.604	8.979.325.000	14.602.874.226	34.865.051.978
Servicios para la comunidad, sociales y personales					-
Materiales	713.982.031	6.632.616.501	8.955.862.000	387.772.294	16.690.232.826
Total Meta Proyecto de Inversión por año	7.707.550.199	13.374.482.640	20.361.991.000	20.000.000.000	61.444.023.839


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Tabla 23 Tabla Resumen presupuesto cadena de valor

Objetivo específico	Producto	Nombre de la Meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por producto	Total Costo por objetivo específico	Total Costo del proyecto
			2024	2025	2026	2027			
Velar por la socialización, divulgación y cumplimiento de la legislación y normas de tránsito por parte de las y los actores viales.	2409004	Realizar 65.000 intervenciones para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	11.676.261.333	32.049.154.937	50.262.413.000	28.625.509.000	122.613.338.270	122.613.338.270	204.407.677.156
		Atender el 100% de los incidentes asignados en materia de gestión del tránsito en la ciudad	4.420.148.034	2.826.740.013	4.103.427.000	9.000.000.000	20.350.315.047	20.350.315.047	
Incentivar buenos hábitos y comportamientos seguros de las y los actores viales a través de actividades de prevención vial.	2409002	Realizar 4.600 Intervenciones de prevención vial dirigida a los diferentes actores viales en la ciudad	7.707.550.199	13.374.482.640	20.361.991.000	20.000.000.000	61.444.023.839	61.444.023.839	


14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

Se debe tener en cuenta que no es posible estimar el costo unitario de las intervenciones de control al tránsito y transporte pues se enmarcan no solamente en la labor ejecutada por los agentes civiles de tránsito y transporte de la Secretaría de Movilidad, es un trabajo articulado con la seccional de tránsito y transporte de la policía a través de un convenio interadministrativo y además operativamente, cuando se implementan estas intervenciones en vía, espacialmente se pueden abarcar diferentes localidades en un solo operativo.

Justificación técnica determinación afectación vigencia y reserva

Teniendo en cuenta las dificultades operativas y metodológicas que afronta la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad para determinar con exactitud los recursos concretos invertidos por vigencia y por reserva en relación con el cumplimiento de metas registradas en el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo Distrital – SEGPLAN, se hace necesario precisar que, desde el punto de vista técnico y operativo, no es viable establecer un costo total individualizado asociado al cumplimiento de cada tarea o subtarea que contribuye al logro de una meta específica.

Lo anterior se debe a que el cumplimiento de las metas institucionales no responde a una relación directa y lineal entre una actividad puntual y un único origen de recursos, sino que corresponde a la concurrencia de múltiples factores operativos, contractuales, logísticos y presupuestales que intervienen de manera simultánea en el desarrollo de las acciones en vía.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Por ejemplo, en una intervención que finalmente culmina con la instalación de una intersección semafórica, pueden confluir diversos componentes adquiridos mediante contratos financiados con recursos de diferentes vigencias, incluyendo recursos de la vigencia actual, reservas presupuestales e incluso pasivos. En este tipo de intervenciones se utilizan elementos tales como cables, equipos de control, luminarias, UPS y demás componentes tecnológicos que, por razones operativas y de eficiencia en el gasto público, suelen adquirirse en cantidades mayores a las estrictamente requeridas para una intervención puntual, con el fin de mantener inventarios disponibles en el almacén de la entidad que permitan responder oportunamente a las necesidades de intervención en la infraestructura vial.


Adicionalmente, la adquisición de estos equipos suele involucrar procesos de importación por parte de los contratistas proveedores, los cuales deben cumplir procedimientos logísticos y aduaneros especializados y están sujetos a variaciones en la tasa de cambio de la moneda extranjera en la que se realizan las transacciones. Estas condiciones hacen que los elementos adquiridos en un momento determinado puedan ser utilizados en intervenciones realizadas en vigencias posteriores, dificultando la trazabilidad directa entre el gasto realizado y una meta específica reportada.

En consecuencia, cuando una intervención en vía culmina con la instalación de una intersección semafórica, registrada en los sistemas de seguimiento como una unidad de producto equivalente a “uno (1)”, dicha magnitud resulta del uso conjunto de múltiples insumos provenientes de diferentes fuentes presupuestales. Por lo tanto, no resulta técnicamente procedente fraccionar dicha unidad en porcentajes que permitan atribuir con precisión qué proporción corresponde a recursos de vigencia, reserva o pasivos, especialmente cuando dichas metas deben ser reportadas de manera territorializada por localidad.

Una situación similar se presenta en materia de señalización vial. Las actividades que ejecutan los contratistas se estructuran mediante contratos integrales por zonas, en las cuales se ha dividido la ciudad para facilitar la gestión operativa. Estos contratos tienen una duración aproximada de treinta y seis (36) meses y se suscriben bajo la modalidad de vigencias futuras, lo cual implica que su ejecución se extiende a lo largo de varias vigencias fiscales. En este contexto, las distintas intervenciones que finalmente se traducen en magnitudes de cumplimiento de metas se realizan dentro de un mismo marco contractual, lo que dificulta la asignación estricta y diferenciada de recursos para cada intervención individual.

Así mismo, en las acciones operativas desarrolladas en vía por personal contratado por la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, debe considerarse que una sola jornada o intervención puede involucrar a varios profesionales o técnicos cuyos contratos fueron suscritos en momentos distintos y bajo condiciones contractuales diversas. En consecuencia, el desarrollo de una intervención puede implicar simultáneamente recursos asociados a la vigencia en curso, reservas presupuestales o incluso insumos adquiridos con recursos provenientes de pasivos.

En este sentido, el resultado operativo registrado como una intervención o actividad ejecutada corresponde al producto de una combinación de recursos humanos, contractuales y materiales provenientes de diferentes fuentes presupuestales, lo que impide realizar una

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

discriminación exacta y proporcional de los recursos utilizados para cada resultado reportado.


En conclusión, desde el punto de vista técnico, operativo y presupuestal, la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad considera que no es viable realizar una discriminación precisa entre recursos de vigencia y recursos de reserva asociados al cumplimiento de las metas reportadas en SEGPLAN, toda vez que dicha separación implicaría estimaciones o aproximaciones que no reflejarían con exactitud la realidad de la ejecución de las intervenciones y podrían generar interpretaciones imprecisas tanto en la forma como en el fondo de la información reportada.

15. Riesgos


A continuación, se relacionan los riesgos identificados en el proyecto.

Tabla 24 Riesgos de la alternativa

Nivel de Clasificación	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación	Supuesto
Objetivo general	legales	Recibir requerimientos de la ciudadanía por que la autoridad de tránsito en vía realiza un mal procedimiento en las intervenciones	Moderado: existe la probabilidad que por error humano pueda realizarse un mal procedimiento en una intervención	Mayor	Impugnación de Órdenes de Comparendo	Procedimientos implementados y socializados a la autoridad de tránsito en vía	La ciudadanía no presenta ninguna reclamación frente a las actuaciones de las autoridades en vía

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Nivel de Clasificación	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación	Supuesto
Objetivo general	legales	Asociado a situaciones de soborno y corrupción que se puedan presentar durante el proceso de la realización de cada una de las intervenciones en vía	Moderado: pueden darse a lugar situaciones que propicien hechos de soborno o corrupción	Mayor	Denuncias que puedan derivarse en procesos penales o disciplinarios Deterioro de imagen institucional	Se tienen implementados controles para prevenir cualquier situación derivada de la realización de intervenciones que puedan dar lugar a hechos de soborno y corrupción, dentro de esos controles se encuentran BodyCam, Seguimiento al recurso Grúa, Seguimiento a Operativos con y Sin Acompañamiento	No se presentan actos de corrupción o sobornos en las intervenciones en vía
Producto	operacionales	Indisponibilidad de los recursos técnicos y elementos de servicio para la realización de las intervenciones	Raro: puede presentarse en ocasiones que no se cuenta con disponibilidad de recurso	Moderado	No se cumple con la finalidad del operativo / intervención programada.	Seguimiento a los contratos que suministran recursos técnicos y elementos de servicio. Control y gestión de inventarios.	Se cuenta con todos los recursos técnicos y elementos de servicio para la realización de las intervenciones
Producto	fenómeno de origen humano	Tener que afrontar situaciones ajenas como marchas, eventos y aglomeraciones de personas	Raro: Aunque se pueden presentar factores externos para la ejecución no son causas insuperables o de causas extremas	Menor	No se puedan realizar intervenciones en la vía	Se tienen establecidos protocolos para la atención de eventos y emergencias.	No se presentan situaciones ajenas a la operación que afecten la ejecución de lo programado

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Nivel de Clasificación	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación	Supuesto
Producto	fenómenos de origen natural	Tener que afrontar situaciones ajenas como lluvias torrenciales.	Raro: Aunque se pueden presentar factores externos para la ejecución no son causas insuperables o de causas extremas	Menor	No se puedan realizar intervenciones en la vía	Se tienen establecidos protocolos para la atención de eventos y emergencias.	Se presentan estados ambientales propicios para la ejecución de las intervenciones
META PROYECTO DE INVERSIÓN	FINANCIEROS	Que por temas ajenos se realicen recortes presupuestales que afecten el cumplimiento de las metas.	Raro: Por ser un tema crítico y neurálgico en la administración de la ciudad, no sería susceptible de no asignación de recursos por su prioridad de control.	Mayor	No se pueda cumplir con las metas establecidas, pues los recursos no alcanzan para cubrirlas.	Ser conservadores en la proyección de las metas.	Se cuentan con todo el recurso presupuestal para cubrir todas las necesidades de la operación


16. Ingresos y beneficios

El aumento exponencial del parque automotor en la ciudad y el comportamiento inadecuado de algunos conductores generan continuamente mayor riesgo de siniestro lo cual impacta de manera negativa en las condiciones de movilidad. Razón por la cual, desde la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte se adelantan las intervenciones necesarias para contribuir al cambio de comportamientos de las y los actores viales y de esta forma recuperar y salvaguardar el espacio público para la óptima y segura circulación de todos.

En el marco del enfoque de Gestión vehicular que Integra las acciones de control en lo relacionado con la invasión de espacio público y estacionamiento permanente en lugares prohibidos como zonas verdes, aceras y/o segmentos con restricción de acuerdo al artículo 76 de la ley 769 de 2002, se ha evidenciado un incremento del 23% en la cantidad de operativos programados comparando el año 2022 con el 2023.

Tabla 25 operativos programados 2022-2023

Año	Cantidad Op programados enfoque Gestión Vehicular
-----	---

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

2022	14.871
2023	18.218

Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos programación SCTT 2022 y 2023.

Ahora bien, revisando las cifras de comparendos notificados en vía por la infracción C.02 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos, se observa que esta infracción representa en promedio el 13% de los comparendos notificados en vía, y que a su vez hubo una reducción en la cantidad de comparendos impuestos del 6% evaluando los años 2022 y 2023

Tabla 26 Comparendos impuestos 2022-2023

Año	Cantidad de comparendos infracción C02	Cantidad de comparendos notificados en vía	% del total impuesto en la ciudad.
2022	77.202	531.381	15%
2023	72.593	604.830	12%


Fuente: Elaboración propia a partir de bases de datos de comparendos notificados en vía 2022 y 2023.

Lo anterior representa que, en el año 2023, hubo 4609 infractores menos por invadir el espacio público en la ciudad de Bogotá, dado el fortalecimiento de las intervenciones de control al tránsito y transporte y el trabajo articulado entre el Cuerpo De Agentes Civiles y la Seccional De Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

En el entendido que existen puntos críticos por parqueo indebido que se conocen gracias a los análisis elaborados por SDM, en los cuales se identifican los diferentes segmentos viales, días y horarios críticos para la ocurrencia de la invasión de espacio público debido a vehículos mal parqueados; con dicha información, se planea la realización de operativos de control y prevención vial que se ejecutan de manera coordinada por parte de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá y los Agentes Civiles de la SDM.

Con base en la identificación de dichos tramos críticos de mayor relevancia en términos de invasión e uso indebido de la vía, los actores viales perjudicados por los tiempos de desplazamiento, los días y horarios específicos en los que se concentra la mayor incidencia de dicha situación, se realiza optimización de la asignación de recursos, con lo que se busca garantizar que las acciones adelantadas permitan descongestionar las vías, permitiendo que el tráfico vehicular fluya de manera más adecuada y los tiempos de viaje se reduzcan lo que permite contribuir no solo con el ahorro para la ciudadanía en tiempo sino en recursos puesto que se recuperan las condiciones normales de viaje, se reducen los conflictos y la ocurrencia de incidentes en la vía y se disminuye la cantidad de comparendos impuestos impactando de manera estratégica y oportuna en los momentos y lugares donde se requiere una mayor atención, para que la movilidad se de en mejores condiciones en las vías de la ciudad.

Por lo anterior, teniendo en cuenta el valor promedio del tiempo (pesos por minuto) para usuarios de los modos automóvil, taxi, moto, SITP y TransMilenio, de acuerdo al Modelo de Transporte de Bogotá, de la SDM. Según la Encuesta de Movilidad 2023, la población activa

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

que se moviliza en estos modos son 3.327.284 personas, que equivale al 80% de la población activa, sin contar aquellos que se movilizan a pie.

Con estos datos se puede estimar el valor del tiempo asociado a moverse en la ciudad, por parte de la población activa, por cada minuto de viaje. El costo total del tiempo de viaje por minuto fue estimado en 2019, por tanto, se incrementó en 9.28% para traer los valores a diciembre de 2023, de acuerdo a la "Serie de empalme" del IPC según DANE.

Para este análisis se tuvo en cuenta la encuesta de movilidad Bogotá 2023, para el cual se contó con los datos de población, costo de viaje por modo de transporte, viajes promedios que se hace de la población activa y tiempo de viaje para determinar el valor que invierten los ciudadanos en un minuto de viaje.

Tabla 27 Costo minuto Población activa

Modo de transporte	Costo/viaje	Tiempo viaje	Costo/min	Viajes x persona	Viaje prom x persona	Población	Costo x min x Pobl. Act
Taxi	\$ 13.000	50	\$ 260	528.587	2,2	240.267	\$62.469.373
Auto	\$ 11.000	50	\$ 220	1.692.598	2,2	769.363	\$ 169.259.800
Moto	\$ 5.500	50	\$ 110	887.352	2,2	403.342	\$ 44.367.600
Público	\$ 3.000	79	\$ 38	4.211.486	2,2	1.914.312	\$ 72.695.386
Total							\$ 348.792.158


Fuente: Cálculos propios a partir de Encuesta de Movilidad 2023.

Por lo tanto, se estima que el costo de viaje por minuto de la población activa de Bogotá se estima aproximadamente en 348 millones de pesos.

A partir de estos valores y realizando un análisis con la población activa en la ciudad se puede hacer una estimación del costo o valor del minuto para transportarse en la ciudad de la siguiente manera, teniendo en cuenta que un ciudadano hace en promedio 2,2 viajes, en un día hábil.

Tabla 28 Valor unitario viaje

Minutos x viaje	1
Promedio de viajes x día	2,2
Días hábiles al año (lun a vie sin festivos)	242
Costo x min x persona	\$ 104,84
Valor monetario del tiempo por año (viajes x	\$ 55.818,14

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

min x persona)	
----------------	--

Fuente: Cálculos propios a partir de Encuesta de Movilidad 2023.

A partir de estos valores, se estima que el minuto garantizando las condiciones de movilidad y mitigando las congestiones en la ciudad se puede valorar en \$55.848 al año, para un promedio ideal de tiempo de desplazamiento de 57,25 minutos, el valor por cada persona población activa de Bogotá \$3.195.589, con un valor total para los 3.327.284 de \$10.632.631.358.804.

Sin las acciones propuesta a desarrollar en el proyecto de inversión se tiene calculado que el incremento en el tiempo de desplazamiento en una vía arterial puede llegar a ser del 12,27%, por lo cual, con un tiempo promedio de desplazamiento 70 minutos, el valor por cada persona población activa de Bogotá se incrementa a \$3.907.270, con un valor total para los 3.327.284 de \$13.000.597.294.608.

Siendo así, el beneficio en el ahorro del valor de los minutos de desplazamiento por viaje sería de -\$711.681,34 por persona activa, con las acciones a ejecutar a través del proyecto de inversión para la población activa en 2024.

Tabla 29 Ingresos y Beneficios

Tipo Beneficio o Ingreso	Descripción del beneficio o ingreso	Descripción de la cantidad del beneficio o ingreso	Unidad de medida del beneficio o ingreso	Descripción del valor unitario del beneficio o ingreso	Bien producido
Beneficio	Ahorro del valor en los desplazamientos de la población activa	Población activa que se desplaza en la ciudad	Población	Ahorro del valor del desplazamiento por viaje la población activa	Otros


Tabla 30 Costeo de Ingresos y/o beneficios

Periodo o vigencia	a. Cantidad del ingreso o beneficio	b. Valor unitario del ingreso o beneficio*	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
24	3.327.284	711.681,34	2.367.965.935.681
25	3.660.012	738013,55	2.701.138.742.831
26	4.026.014	769748,13	3.099.016.479.650
27	4.428.615	804386,8	3.562.315.905.390

* Proyectado con la proyección de población del DANE y supuesto PIB Bogotá SDH

Tabla 31 Costeo Total de Ingresos y beneficios

Periodo/vigencia	Total ingresos	Total beneficios	Total General
24	\$	2.367.965.935.681	2.367.965.935.681
25	\$	2.701.138.742.831	2.701.138.742.831

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

26	\$	3.099.016.479.650	3.099.016.479.650
27	\$	3.562.315.905.390	3.562.315.905.390
28	\$ 0	0	0

MÓDULO III - EVALUACIÓN


17. Indicadores representativos para el “análisis costo – beneficio”.

Tabla 32 Flujo de caja

Item / Periodo	2024	2025	2026	2027
+ Ingresos	2.367.965.935.681	2.701.138.742.831	3.099.016.479.650	3.562.315.905.390
+ Créditos				
- Costos de Pre-Inversión				
1.1. Estudios				
- Costos de Inversión	26.919.925.072	54.317.569.490	55.947.096.430	57.625.509.000
1.2. Campañas				
1.3. Rutas				
2.1. Estación				
- Costos de Operación y Mantenimiento				
2.2. Servicios de Valoración				
- Amortización de Créditos				
- Intereses de Créditos				
+ Valor de Salvamento				
Flujo Neto de Caja	2.341.046.010.609	2.646.821.173.341	3.043.069.383.220	3.041.390.970.6508

Tabla 33. Flujo Económico

No.	Concepto	2024	2025	2026	2027
1	+Beneficios e ingresos	1.894.371.843.523,2	\$2.160.909.148.924	\$2.479.212.979.577	\$2.849.852.724.312
2	+ Créditos				
3	- Costos de preinversión				
4	- Costos de inversión	\$21.408.514.877,6	\$43.438.023.905,4	\$44.780.295.892,6	\$46.170.835.402,3

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

5	- Costos de operación				
6	- Amortización				
7	- Intereses de los créditos				
8	+ Valor de salvamento				
TOTAL	Flujo neto de caja	\$1.872.963.328.645,6	\$2.117.471.125.019	\$2.434.432.683.685	\$2.803.681.888.909,7

18. Evaluación Multicriterio:

Evaluaciones por realizar	Sí	No
Rentabilidad ⁸	X	
Costo- eficiencia y costo mínimo ⁹	X	
Evaluación multicriterio ¹⁰		X

MÓDULO IV – PROGRAMACIÓN

19. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto


Tabla 34 Ficha de indicador

Producto	Descripción	Indicador Principal	Unidad de Medida
2409004	Incluye eliminación o control de riesgos en la actividad de desplazamiento.	240900400	Número
2409002	Incluye campañas dirigidas a los usuarios de los sistemas de transporte	240900200	Número

⁸ Este análisis permite determinar y comparar la rentabilidad de los proyectos, diferenciando el flujo de costos y beneficios actualizados, que se desprenden de su implementación.

⁹ El criterio de Costo-Eficiencia compara los costos monetarios, con la posibilidad de alcanzar eficientemente ciertos objetivos, en este contexto la eficiencia debe entenderse como la relación entre los costos de los insumos aplicados y los productos obtenidos por el proyecto.

¹⁰ Al igual que en los casos anteriores, este tipo de análisis soporta el proceso de toma de decisiones respecto de la conveniencia de la ejecución del proyecto, pero a diferencia de los demás este no se fundamenta en criterios de maximización económica, sino que, dependiendo de una jerarquización de variables según la ponderación de su importancia, se llega a una comparación de los mejores resultados alcanzados.


 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

19.1 Fuente de verificación de las metas a reportar

Tabla 35 Programación del indicador

Objetivo Específico: Velar por la socialización, divulgación y cumplimiento de la legislación y normas de tránsito por parte de las y los actores viales.					
Metas proyecto de inversión: 1. Realizar 65.000 intervenciones para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2409004					
Indicador de producto principal: 240900400					
Fórmula: Sumatoria de intervenciones de regulación y control realizadas					
Fuente de Verificación: Reporte de la Oficina de Estadística - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá mediante Base de datos y planillas de intervenciones para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad Región.					
Meta Total: 65.000					
Unidad de Medida: Número					
Periodo	2024	2025	2026	2027	0
Meta por periodo	8.754	17.000	21.875	17.371	0

Objetivo: Incentivar buenos hábitos y comportamientos seguros de las y los actores viales a través de actividades de prevención vial.					
Metas proyecto de inversión: Realizar 4.600 Intervenciones de prevención vial dirigida a los diferentes actores viales en la ciudad					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2409002					
Indicador de producto principal: 240900200					
Fórmula: Sumatoria de intervenciones de prevención vial realizadas					
Fuente de Verificación: Reporte de la Oficina de Estadística - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá mediante Base de datos y planillas de intervenciones de prevención vial dirigida a los diferentes actores viales en la ciudad.					
Meta Total: 4.600					
Unidad de Medida: Intervenciones					
Periodo	2024	2025	2026	2027	0
Meta por periodo	828	1.167	1.452	1.153	0

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

19.2 Indicador de Gestión

Tabla 36 Programación del Indicador de Gestión

Sector	Tipo de Indicador	Código	Nombre	Unidad de medida	Fórmula	Descripción
Transporte	Indicador de Gestión	0500G032	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$Cpo = Poe * 100 / Pop$	Cumplimiento de las tareas establecidas durante el cuatrienio


Tabla 37 meta del Indicador de gestión

Meta del indicador de gestión									
Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2024	2025	2026	2027	2028
0500G032	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$Cpo = Poe * 100 / Pop$	Informe_POA	100%	100%	100%	100%	100%

19.3 Fuentes de Financiación

Tabla 38 meta del Indicador de gestión

Programa	1. Bogotá Avanza en Seguridad	
Subprograma	0600 Intersubsectorial Transporte	
Tipo de entidad	Distrital	
Tipo de Recursos	Recaudo de fondos Multas y Derechos de Tránsito	
Periodo	Etapa Inversión Fuente/Costo	Total, Proyecto
2024	\$ 23.803.959.566	\$ 204.407.677.156
2025	\$ 48.250.377.590	
2026	\$ 74.727.831.000	
2027	\$ 57.625.509.000	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

19.4 Componentes

COMPONENTE	2024	2.025	2026	2027	TOTAL
O2320101003 - maquinaria y equipo	456	8.468	12.134	10.216	31.274
O2320101004 - activos fijos no clasificados como maquinaria y equipo		8	10	166	184
O2320201002 - productos alimenticios, bebidas y tabaco; textiles, prendas de vestir y productos de cuero	3.813	850	7.950	6.236	18.849
O2320201003 - otros bienes transportables (excepto productos metálicos, maquinaria y equipo)	1.659	4.160	3.065	3.828	12.712
O2320202005 - servicios de la construcción	237	1.800	1105	508	3.650
O2320202007 - servicios financieros y servicios conexos, servicios inmobiliarios y servicios de leasing	2.835	2.013	6.098	2.165	13.111
O2320202008 - servicios prestados a las empresas y servicios de producción	13.654	10.983	22.474	31.038	78.149
O2320202009 - servicios para la comunidad, sociales y personales	1.150	19.520	21.217	3.468	45.355
O2310102005- Aportes generales al sistema de riesgos laborales		363	39		402
O2320202006- Servicios de alojamiento; servicios de suministro de comidas y bebidas; servicios de transporte; y servicios de distribución de electricidad, gas y agua			462		462
O2390101- Sentencias		1			1
O2320201001- Minerales; electricidad, gas y agua		84	117		201
O2320201004-Productos metálicos y paquetes de software			57		57
Total	23.804	48.250	74.728	57.625	204.407


20. Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población

No aplica para este proyecto de inversión

21. Focalización en Políticas Transversales

Las intervenciones de control al tránsito de manera general buscan garantizar la fluidez del tránsito vehicular, reducir y atender la accidentalidad, mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte y aportar a la conservación del medio ambiente, sin embargo también juegan un papel importante en materia de seguridad pues existe un deber de corresponsabilidad que le asiste al organismo de control para identificar factores de riesgo y dinámicas que afectan tanto la seguridad como la convivencia ciudadana. Tal como se indica en el Eje estratégico No.1. de la Política Pública Distrital de Seguridad, Convivencia, Justicia y, Construcción de Paz y Reconciliación 2023-2038, que se encuentra definido en el artículo 8 del Decreto Distrital 537 de 2023, el cual trata de la *“Promoción de la convivencia, prevención y construcción de confianza”* teniendo como único fin atender de manera integral los factores de riesgo que ponen en juego la seguridad y convivencia de la ciudadanía, mediante la realización de acciones que procuren la disminución de la violencia contra poblaciones diferenciales, la instrumentalización y la comisión de delitos. De manera que dicho eje busca que la ciudadanía pueda habitar el espacio público sin temor y sin que se vulneren los derechos, para así promover relaciones de convivencia ciudadana y la resolución pacífica de los conflictos.

Este proyecto guarda relación directa con el mencionado eje, pues dentro de los productos definidos, se encuentran las “Acciones de control para la mitigación del transporte ilegal en Bogotá” mecanismo por el cual la autoridad de tránsito en vía encamina sus acciones

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

buscando detectar la violación de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte público en Bogotá para así generar el proceso de apertura de investigaciones a conductores y propietarios de vehículos particulares por infracciones al transporte de acuerdo con las indicaciones generadas por la Superintendencia Nacional de Transporte, logrando así reestablecer los derechos que le han sido otorgados al transporte público individual de pasajeros por norma, favoreciendo la competencia justa, garantizando el recaudo de impuestos y combatiendo actividades ilegales asociadas.

22. Otros aspectos

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, como ordenadora de gasto, contribuye con los compromisos pactados en el Plan de Ordenamiento Territorial en relación a la Estructura Funcional y de Servicios – EFS; puesto que a través de este proyecto de inversión pretende mejorar las condiciones en las cuales pueden los diferentes actores viales, movilizarse por la ciudad.


El proyecto formará parte de los proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad y estará a cargo de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad directamente soportado en la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, la cual ejercerá directamente sus funciones de control del tránsito y transporte a través de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.

Este proyecto se relaciona con el programa 6. “Movilidad segura e inclusiva” con el cual se intervendrá en el espacio público mediante acciones orientadas a la seguridad vial, para lo cual se ampliarán los operativos de control a cargo de la MEBOG y las entidades competentes, así como se garantizará la operación adecuada de los semáforos y los sistemas de video vigilancia utilizados en la fotodetección para velar por la integridad de todos los actores viales.

Otras acciones están orientadas a incrementar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá mediante la ejecución de programas orientados a materializar en acciones concretas el principio constitucional de igualdad para todos.

Esto lo logra el proyecto ejecutando acciones que fomenten el sentido de pertenencia y autocuidado de los diferentes actores viales al igual que del entorno y la infraestructura, y mejorando las condiciones y elementos de regulación, control y seguridad instaladas y/o implementadas en la ciudad como beneficio directo para los diferentes actores viales, contribuyendo con la mejora en la movilidad.

Teniendo como norte el aspecto ambiental, resulta claro que cualquier mejora o disminución en la congestión vehicular, lograda a través de diferentes medidas ya sea de tipo restrictivo tal como es el caso de la reducción en los límites de velocidad en algunos corredores principales de la ciudad, así como el Pico y Placa ya sea para vehículos particulares, vehículos de servicio público, vehículos de carga o pesados; al igual que otro tipo de medidas que se encuentren orientadas a la optimización del sistema integral de dispositivos de control de tránsito y el mantenimiento de los mismos, o medidas que promuevan el uso de medios alternativos de transporte, tendrán una consecuencia positiva sobre el medio ambiente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Lo anterior, toda vez que la suma de todas estas contribuye con la reducción de la huella de carbono que resulta ser la suma absoluta de todas las emisiones de Gases de Efecto Invernadero- GEI causadas directamente indirectamente por un individuo, organización, evento o producto.

Esto debido a que la disminución de los tiempos de desplazamiento significa una disminución en el consumo de combustible y en el costo de mantenimiento de los vehículos, lo que se traduce en menor concentración de contaminantes en las emisiones generadas por la combustión, lo que redundará en el mejoramiento de la calidad atmosférica de la ciudad y a la final se traduce en una mejor y mayor calidad de vida de la ciudadanía del Distrito Capital.

Así mismo medidas como la reducción en los límites de velocidad está demostrado que permiten a los conductores reaccionar en el momento de presentarse una siniestralidad y esto reduce los índices de accidentalidad y de mortalidad y morbilidad de los diferentes actores viales que confluyen en un momento determinado en la vía.

También vale la pena resaltar que a través de este proyecto de inversión se realizan operativos de control a la emisión de fuentes móviles, labor que contará con el acompañamiento de ingenieros ambientales adscritos a la Secretaría Distrital de Ambiente y que formará parte de los Convenios en los que se apoya la labor que realizan las autoridades de tránsito en las vías de la ciudad. Con el fin de entrar a revisar los niveles de opacidad que los diferentes vehículos que transitan por la ciudad emiten, de manera que se pueda llegar a sancionar o incluso a inmovilizar aquellos que presenten niveles por encima de los permitidos.

Es así como la movilidad sustentable, eco-sostenible y segura, garantiza que se cumplan los derechos y deberes de los ciudadanos dentro del ámbito de la corresponsabilidad y la autoprotección.


El proyecto de inversión contempla vigencias futuras con el fin de dar continuidad a contratos esenciales, garantizando de manera oportuna la entrega de bienes y servicios, en concordancia con la normatividad vigente y lo establecido en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027.

Entre estas necesidades se incluyen las derivadas del acuerdo interinstitucional con la Policía Nacional y del grupo CATT, tales como la adquisición de vehículos, motocicletas, uniformes, elementos de protección personal, soluciones tecnológicas (comparendos), equipos de telecomunicación, alcoholosensores, entre otros insumos indispensables para el cumplimiento de sus funciones.


23. Actualizaciones

Tabla 39 Actualizaciones

o.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	08-07-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto cumplimiento Circular	Se actualiza por la reducción de recursos por valor de \$ 10.520.000

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

			Externa No. DDP-000007 del 3 de Julio del 2024 - Reducción presupuestal – artículo 6 del Decreto 062 de 2024	
2	04-10-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal entre proyectos de inversión.	Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal al proyecto de inversión 8001 por \$118.000.000.
3	15-11-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal.	Se actualiza por reducción presupuestal por traslado de recursos al FET (Fondo de Estabilización Tarifaria) por \$ 519.773.215
4	11-12-2024	13, 19.3, 19.4 y 22	Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal. Se adiciona aspecto.	Se actualiza por reducción presupuestal por traslado de recursos al FET (Fondo de Estabilización Tarifaria) por \$ 726.336.569. Se adiciona observación sobre la ejecución de vigencias futuras en el proyecto de inversión.
5	29-01-2025	13, 19.1, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto de la vigencia 2024. Se actualizan magnitudes. Se actualiza presupuesto 2025 por reducción presupuestal.	Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto programado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo Se actualizan magnitudes conforme al cierre de la vigencia 2024. Se actualiza presupuesto 2025 por traslado presupuestal a la unidad ejecutora 01 por \$546.954.000
6	21-08-2025	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto vigencia 2025 por traslado presupuestal entre proyectos de inversión.	Se hace reducción del presupuesto por traslado de \$ 1.535.239.182 al proyecto de inversión 8000.
7	24-09-2025	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto 2025 cumplimiento Circular Externa SDH-000002-2025 y reducción por ingresos.	Se actualiza por la reducción de recursos por valor de \$ 16.812.832.980
8	30-09-2025	22	Se actualiza el numeral 22. Otros aspectos	Se incluyen y detallan las características de los procesos contractuales de bienes y servicios que financia el proyecto
9	29-12-2025	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza magnitudes y presupuesto.	Se actualiza para la solicitud de vigencias futuras.
10	20-01-2026	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto vigencia 2025 y 2026 por traslado presupuestal.	Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal del proyecto de inversión 8000 por \$ 906.000.000. Punto 13: Se actualiza para la vigencia 2025 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/25, acorde con PAA definitivo. Para la vigencia 2026 se actualiza el valor de presupuesto acorde con PAA corte 20 de enero/26. Punto 19.3: Se actualiza para la vigencia 2025 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/25, acorde con PAA definitivo. Para la vigencia 2026 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 20 de enero/26. Punto 19.4: Se actualiza para la vigencia 2025 el valor de presupuesto programado a 31 de diciembre/25, acorde con PAA definitivo.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

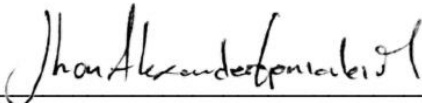
				Para la vigencia 2026 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 20 de enero/26.
11	28-02-2026	13, 14, 19.1, 19.3 y 19.4	Se actualiza magnitudes y presupuesto	<p>Punto 14: Se deja la aclaración en las especificaciones técnicas de las metas en relación a recursos de vigencia y reserva</p> <p>Punto 19.1 “Fuente de verificación de las metas a reportar” Se actualiza de acuerdo con las cifras alcanzadas al cierre de la vigencia 2025 y proyectadas para las vigencias 2026 y 2027.</p> <p>Punto 13, 19.3 y 19.4: Se actualiza para las vigencias 2024 y 2025 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre.</p> <p>Para la vigencia 2026 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 28 de febrero de 2026.</p>


24. Datos del responsable del proyecto

Nombre: NATHALY PATIÑO GONZALEZ
 Área: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
 Cargo: Directora
 Rol: Gerente de proyecto
 Correo: npatino@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono: 3649400 Ext 4310

Firma: 


Nombre: JHON ALEXANDER GONZALEZ MENDOZA
 Área: Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
 Cargo: Subsecretario
 Rol: Ordenador de Gasto
 Correo: jgonzalezm@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono: 3649400 Ext 4301

Firma: 


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

25. Glosario

<i>Término</i>	<i>Definición</i>
Sexo:	Hace referencia a la “categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre” 15 o personas intersexuales.
Orientación sexual	Categoría de análisis que se refiere a la “dirección del deseo erótico y afectivo entre las personas”. Desde la orientación se identifican las personas homosexuales, heterosexuales, bisexuales. Como subcategorías de análisis se encuentra; heterosexual, homosexual (lesbiana y gay) y bisexual.
Identidad de género	La identidad es la construcción cultural que se genera en el marco de las relaciones sociales mediante la que se definen los atributos de los individuos y los colectivos que marcan la diferencia entre lo propio y lo diferente en un proceso permanente de construcción subjetiva, intersubjetiva y socio-cultural. La identidad de género se construye a partir de la identificación que una persona tiene de sí misma como masculina, femenina o transgénero. Los factores culturales, sociales y psicológicos contribuyen al establecimiento de la identidad de género por lo tanto no es una condición de nacimiento.
Grupos poblacionales	
Transcurrir vital - curso de vida:	Comprende las relaciones entre las vidas individuales y los cambios sociales; en donde en primer lugar aparecen los roles que están definidos según la edad y en segundo las respuestas individuales que se producen ante las fuerzas sociales, mediante la comprensión de las vulnerabilidades y oportunidades en las diferentes etapas del desarrollo humano. Una forma de agrupar estas relaciones se le conoce como grupos etarios, cuyo propósito es analizar la situación de las personas en razón a su edad y aspectos relacionados con desarrollo biológico, psicológico, emocional y social. Primera infancia, de 0 a 5 años. Infancia, de 6 a 11 años. Adolescencia, de 12 a 17 años- Juventud, de 14 a 28 años. Adultez, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años.
Grupos étnicos:	Esta categoría busca “analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos”. Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.
Negro(a)	Persona quien por su identidad se autoreconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Afrodescendiente/afrocolombiano/a	Persona quien por su identidad es o se autoreconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Indígena	Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).
Palenquero(a) de San Basilio:	Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).
Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Persona quien se autoreconoce por sus características triétnicas distintivas afro-anglocaribeñas, como identidad, valores, lengua, usos y costumbres propias de la población originaria del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (DANE, 2019, p. 18).
Gitano(a) o Rrom	Persona que por su identidad es o se autoreconoce descendiente de las tradiciones de pueblos gitanos llegados al continente americano (DANE, 2019, p. 17). Grupo étnico con una identidad cultural que mantiene su propia forma de organización social, posee su propia lengua y que ha definido históricamente sus instituciones políticas y sociales. Se caracterizan por ser nómadas: no se ubican en lugares específicos (DPS, 2014).
Fenómeno de habitabilidad en calle:	Conforme a la Ley 1641 de 2013, “...hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales”.
Discapacidad:	“Puede entenderse como el resultado de una “relación dinámica de la persona con los entornos políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales donde encuentra limitaciones o barreras para su desempeño y participación en las actividades de la vida diaria en estos entornos”
Víctima del conflicto armado:	Se define como “...aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Familia:	<p>Se comprenden como las "organizaciones sociales, construidas históricamente, constituidas por personas que se reconocen y son reconocidas en la diversidad de sus estructuras, arreglos, formas, relaciones, roles y subjetividades; las cuales están conformadas por grupos de dos o más personas de diferente o del mismo sexo, con hijos o sin ellos, unidas por una relación de parentesco por consanguinidad, afinidad, adopción o por afecto, en las que se establecen vínculos de apoyo emocional, económico, de cuidado o de afecto, que comparten domicilio, residencia o lugar de habitación de manera habitual y son sujetos colectivos de derecho</p>
ENFOQUE POBLACIONAL	<p>El Enfoque Poblacional "...centra la atención en los seres humanos, es un marco de referencia que busca entender las necesidades, características, modos, costumbres de las personas que habitan determinados territorios o espacios de la sociedad. Desde lo operativo se plantea como canales, actuaciones, dispositivos, encaminados a dar respuestas que satisfagan las demandas presentes en las poblaciones que garanticen la vida, el desarrollo, el bienestar y la felicidad de las personas. También es apropiado como una categoría analítica de las dimensiones que atraviesan a las personas en sus diversas maneras de entender y apropiarse el mundo, de vivir, de expresarse e identificarse".</p>
ENFOQUE DIFERENCIAL	<p>Enfoque diferencial "permite comprender la compleja realidad social y realizar acciones que contribuyan a eliminar todas las formas de discriminación y segregación social, como su nombre lo indica este enfoque reconoce la diferencia como punto de partida para implementar políticas públicas orientadas a la garantía de los derechos de la población en oposición a aquellas que pretenden homogeneizar en función de un modelo de desarrollo imperante"</p>
ENFOQUE POBLACIONAL -DIFERENCIAL	<p>Desde los enfoques poblacional y diferencial "se analizan diferencialmente las necesidades y se definen intervenciones dirigidas a garantizar la igualdad, la equidad, y no discriminación a partir del reconocimiento de la diversidad por etapa de ciclo vital, en razón de dinámicas culturales, políticas, económicas, de género y etnia particulares, vulnerabilidades a causa de condiciones, situaciones o posiciones como la discapacidad, el desplazamiento, y de esta manera, reconocer a Bogotá rural y urbana como un territorio diverso "donde habitan múltiples grupos poblacionales y sectores sociales, que son iguales en derechos al resto de las personas que habitan la ciudad</p>
ENFOQUE DE GÉNERO	<p>El enfoque de género "permite analizar cómo el sistema sexo-género se ha traducido en impactos diferenciales entre ambos sexos mediante roles y conductas que dan lugar a la asignación desigual de los recursos, las oportunidades y el poder, tanto en el ámbito de lo público como de lo privado. Asimismo, permite identificar las situaciones de desventaja que enfrentan las mujeres para acceder al control de bienes y recursos, a la vez que para participar en la toma de decisiones</p>
ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS	<p>El enfoque de derechos humanos, como sustento para la planeación, dirige la atención hacia las poblaciones reconociendo sus diferencias y diversidad y los sectores sociales de protección especial. Contribuye a identificar y satisfacer sus problemáticas, necesidades, intereses y demandas específicas en el territorio. Adicionalmente, busca la garantía de los derechos para el conjunto de la sociedad, su goce efectivo y la eliminación de las condiciones de desigualdad. Su inclusión en los planes de desarrollo de la ciudad es fundamental para materializar sus fines, generar respuestas integrales por parte de la administración y cerrar brechas de desigualdad.</p>
INTERSECCIONALIDAD	<p>Es una herramienta de análisis que reconoce que los sujetos están atravesados por distintos sistemas de opresión sexo/género; raza/racionalización/racismo; etnicidad; clase; edad; entre otros por lo que se necesita brindar una atención integral, y de protección, promoción y defensa de los derechos teniendo en cuenta la multidimensionalidad de los sujetos de las políticas públicas".</p> <p>Considerando que en una misma persona pueden reconocerse dos o más características basadas en su sexo, edad, pertenencia étnica, discapacidad, ubicación urbana o rural, orientación sexual, identidad de género, actividades sexuales pagadas, habitabilidad en calle, afectación por el conflicto armado (personas víctimas y reincorporadas), situación de migración y rol de cuidado, entre otras, se hace necesario el desarrollo de procesos analíticos desde la interseccionalidad a fin de garantizar acciones públicas más efectivas y la eficiencia de la inversión pública.</p> <p>La interseccionalidad "es una herramienta que aborda cómo una persona podría vivir múltiples discriminaciones y opresiones; ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades".</p> <p>"El concepto de interseccionalidad fue acuñado por la académica afro estadounidense Kimberlé Crenshaw en el contexto del feminismo de la década del 90 en Estados Unidos. Este enfoque nos permite identificar qué sucede cuando se cruzan diferentes categorías, es decir, el modo en que se van generando historias de vida de resistencia a múltiples y simultáneas violencias. Al analizar la situación de las mujeres, concretamente, si cruzamos género con la pertenencia a una determinada raza/etnia, lengua, clase social,</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

generación (si es niña, joven, adulta o adulta mayor), orientación sexual, identidad de género, situación socioeconómica, dónde vive (por ejemplo, en la ciudad o en el campo), si tiene alguna discapacidad, entre otras categorías, a medida que le sumamos estas variables, la complejidad y opresiones de la vida de las mujeres aumenta”

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (Febrero de 2024). Datos Abiertos Bogotá - información geográfica pública de cicloinfraestructura. Fecha de última actualización 05/02/2024. Obtenido de <https://datosabiertos.bogota.gov.co/dataset/red-cicloinfraestructura-bogota-d-c>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (Marzo de 2024). Datos Abiertos Bogotá - información geográfica pública de colegios. Fecha de última actualización 05/02/2024. Obtenido de <https://datosabiertos.bogota.gov.co/dataset/colegios-bogota-d-c>

Departamento Administrativo para la Defensoría del Espacio Público. (2023). **Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público del Observatorio del Espacio Público del DADEP del 2022.** Obtenido de: https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte_tecnico_de_indicadores_de_espacio_publico_2022_final_03052023.pdf

Australian Infrastructure and Transport Ministers, Australian Transport Assessment and Planning Guidelines, 2023. Obtenido de: https://www.atap.gov.au/sites/default/files/m4_active_travel.pdf


Departamento Nacional de Planeación. (Julio de 2015). Manual Conceptual de la Metodología General Ajustada (MGA). Bogotá D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.

Departamento Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA.* Obtenido de https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf

Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología General Ajustada para Colombia.* Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación.

Dirección de Inteligencia para la Movilidad, Secretaría de Movilidad. (2024). Factores de emisión y costos de CO2 estimados por el Equipo Ambiental basado en International Monetary Fund, Getting Energy Prices Right, 2014. <https://www.elibrary.imf.org/display/book/9781484388570/9781484388570.xml?highlight=true&result=1&rskey=kHyJS5>

Dirección de Inteligencia para la Movilidad, Secretaría de Movilidad. (2024). Costos sociales de material particulado estimados por el Equipo Ambiental basado en Asian Development Bank, Guidelines for the Economic Analysis of Projects, 2017. <https://www.adb.org/documents/guidelines-economic-analysis-projects>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Dirección Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA.* Obtenido de https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf

Fasecolda. (2024). Cobertura por víctima. Obtenido de: <https://www.fasecolda.com/ramos/soat/tarifas-y-coberturas/cobertura-por-victima/>

Secretaría de Educación Distrital. (2023). Boletín estadístico anual de caracterización del sector educación de Bogotá, D.C. del año 2023. Obtenido de: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/node/4255

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2022. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/12-01-2024/eprv-2022_20230112_0.pdf

Oficina Asesora de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad. (2024). Información consultada del Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, fecha de consulta 06/03/2024, fecha de corte 03/03/2024.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2024). Encuesta de Movilidad 2023.

Secretaría Distrital de Planeación. (2019). Guía de Planes de Desarrollo Distrital y Local. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Planeación.

Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoque poblacional-diferencial y de género. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Planeación.

Subdirección de Control del Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad. (2024). Información de seguimiento del Proyecto Ruta Pila.

Subdirección de Gestión en Vía de la Secretaría Distrital de Movilidad. (2024). Información de seguimiento de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y BiciParceros.

Subdirección de Gestión en Vía de la Secretaría Distrital de Movilidad. (2024). Datos de la encuesta de percepción de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici, BiciParceros, 2023.

Normatividad

Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo.


Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.

Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

Ley Estatutaria 1757 de 2015. Estatutaria de la participación ciudadana.

Ley Orgánica 2199 de 2022. Ley del Régimen Especial de la Región Metropolitana de Bogotá-Cundinamarca

Ley 2056 de 2020. Ley del Sistema General de Regalías-SGR.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

Ley 2294 de 19 mayo de 2023. Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia. Mundial De La Vida"

CONPES 3918 de 2018. Establece las metas y estrategias para el cumplimiento de la Agenda 2030 de desarrollo sostenible y sus ODS en Colombia.

Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto

Resolución 1450 de 2013. Por medio de la cual se adopta la MGA

Resolución 4788 de 2016. Por la cual se dictan los lineamientos para el registro de la información de Inversión Pública de las entidades territoriales.

Resolución 035 de 2020. Por el cual se dictan los lineamientos para el seguimiento a proyectos de inversión pública.

Resolución 2210 de 2021. Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital.

Circular 0020-04, octubre 26 de 2022. Lineamientos para la transición y puesta en marcha de la Plataforma Integrada de Inversión Pública.

Circular 0022 – 4 del 18 de diciembre de 2023. Orientaciones para el Cierre Fiscal de la vigencia 2023 e inicio de ejecución de la vigencia 2024 en la Plataforma Integrada de Inversión Pública.

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Ley 1503 de 2001. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Ley 181 de enero de 1995. Por el cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte.

Decreto 594 de 2015. Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar (PME) para Bogotá D.C y se dictan otras disposiciones.


Acuerdo 449 de 2010. Por medio del cual se establece el programa de caminos seguros al colegio como política distrital de Bogotá D.C.

Acuerdo 684 de 2017. Por el cual se establecen los lineamientos para el diseño e implementación de la estrategia de Corredores Seguros en entornos académicos, culturales, de culto y comerciales en el Distrito Capital.

Resolución 029 del 19 de enero de 2018. Por la cual se unifican los criterios y condiciones generales del Programa Movilidad Escolar en sus diferentes modalidades.

Acuerdo 836 de 2022. Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón.

CONPES D.C. 15 del 23 de marzo de 2021. POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-IN03-MD01	Versión: 1.0

CONPES D.C. 27 del 9 de junio de 2023. POLÍTICA PÚBLICA DE PRIMERA INFANCIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA 2023-2033.

CONPES D.C. 36 del 21 de noviembre de 2023. POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN, EN BOGOTÁ PRIMERO EL PEATÓN 2023-2035.

Decreto 497 de 2023. Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

Decreto 036 de 2009. Por la cual se reglamenta el Acuerdo 331 de 2008 sobre obligatoriedad de la instalación y uso de cinturones de seguridad en el transporte escolar y particular de menores en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.

Acuerdo 331 de 2008. Por el cual se establece la obligatoriedad de la instalación y uso de cinturones de seguridad en el transporte escolar y particular de menores en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones

Acuerdo 281 de 2007. Por el cual se dictan normas de tránsito para la protección de niños y jóvenes en el Distrito Capital