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

**PROYECTO DE INVERSIÓN - 7998  
FORTALECIMIENTO DE LA RED DE  
CICLOINFRAESTRUCTURA EN LA CIUDAD DE  
BOGOTÁ D. C.**


**CÓDIGO BPIN 2024110010114**

**PLAN DISTRICTAL DE DESARROLLO: "BOGOTÁ CAMINA SEGURA 2024-2027"**


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

## Contenido

<b>MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN</b> .....	4
<b>1. Antecedentes y descripción de la situación actual</b> .....	4
1.1 Participación de la ciudadanía .....	8
2. Contribución a la política pública.....	10
2.1. Contribución al Plan Nacional de Desarrollo .....	11
2.2. Contribución al Plan Distrital de Desarrollo .....	12
2.3. Planes Maestros .....	13
2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible .....	14
3. Problemática.....	14
3.1 Identificación y descripción del problema .....	14
3.2 Identificación de las causas generan el problema .....	15
3.3 Identificación de efectos generados por el problema.....	15
3.4 Descripción de la situación existente con respecto al problema .....	17
3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia.....	17
4 Identificación y análisis de las y los participantes .....	21
4.1. Identificación de las y los participantes .....	21
4.2. Análisis de las y los participantes.....	22
5. Población afectada y objetivo.....	24
5.2 Población objetivo de la intervención .....	25
5.3 Características demográficas de la población objetivo .....	25
6. Objetivos.....	26
6.1. Objetivo general e indicadores de seguimiento .....	26
7. Alternativas de solución .....	30
<b>MÓDULO II- PREPARACIÓN</b> .....	31

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

8.	Estudio de necesidades .....	31
9.	Análisis técnico de la alternativa seleccionada .....	32
9.1.	Estudios que respaldan la información básica del proyecto.....	36
9.2.	Resumen de la alternativa .....	37
10.	Localización de la alternativa .....	37
10.1.	Factores analizados.....	37
11.	Cadena de valor .....	39
12.	Verificación Final .....	40
13.	Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):.....	43
14.	Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas .....	46
15.	Riesgos .....	48
16.	Ingresos y beneficios.....	49
	<b>MÓDULO III - EVALUACIÓN.....</b>	<b>53</b>
18.	Evaluación Multicriterio.....	54
19.	Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto....	55
19.1.	Fuente de verificación de las metas a reportar .....	55
19.2.	Indicador de Gestión.....	56
19.3.	Fuentes de Financiación .....	57
20.	Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población ....	57
21.	Focalización en Políticas Transversales.....	57
	<i>Tabla 39 Focalización en Políticas Transversales.....</i>	<i>58</i>
22.	Otros aspectos.....	58
23.	Actualizaciones.....	60
24.	Datos del responsable del proyecto .....	61
25.	Glosario .....	62
	Bibliografía.....	64
	Normatividad .....	64

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

## MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN

### 1. Antecedentes y descripción de la situación actual


Uno de los principales problemas en la ciudad es la congestión, la cual 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 de 8.034.649 de 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 la ingeniería y la economía del transporte, la congestión podría considerarse como la situación en la que "la demanda de tráfico supera el rendimiento máximo sostenible de la vía" (DMRB, 1997), al tener este desbalance entre la demanda que no puede ser atendida adecuadamente por la oferta de transporte, se generan externalidades que se ven reflejadas en reducción de las velocidades de circulación, que se traduce en incrementos de tiempos de viaje de todos los modos, mayor parqueo en vía, aumento del consumo de combustibles, aumentó en los costos de operación y en el incremento de la polución atmosférica (contaminación por fuentes móviles) con niveles bastante superiores a los considerados aceptables.

Bogotá es una ciudad densa y sus habitantes realizan en un día hábil más de 13 millones de viajes en algún modo de transporte (Encuesta de Movilidad 2023). Esta densidad poblacional aunada a la concentración de sus habitantes en las periferias de la ciudad conlleva largos desplazamientos diarios de los ciudadanos y ciudadanas por la distribución desigual de la vivienda, el trabajo y el acceso a la educación en las zonas de residencia, siendo esta una de las principales causas de congestión en la ciudad.

Así mismo, en Bogotá las demandas de viajes al día exceden el suministro de infraestructura de transporte, la oferta de transporte público masivo no se ha desarrollado al mismo ritmo que el crecimiento de viajes, aumentando el uso del vehículo particular y por ende contribuyendo a la congestión. Para entender este déficit de infraestructura, en el año 2016 se proyectaba 29.9 km de Metro Pesado (CONPES 2999, año 1998) y 388 km de Troncales de TransMilenio (CONPES 3093, año 2000) para atender la demanda de viajes en Bogotá. Al día de hoy, 25 años después, estamos construyendo la primera línea del metro y solo tenemos el 29% de troncales de TransMilenio operando. En contraste, la población de Bogotá sí ha crecido un 17% llegando a 8 millones de habitantes, y en los casos más críticos como Soacha, su población ha crecido un 144% en los últimos 18 años.

En materia de siniestralidad vial, este es un asunto de salud pública que cobra la vida de cerca de 1,35 millones de personas cada año, cifra que representa una fatalidad cada 23 segundos, convirtiéndose en la octava causa de muerte en el mundo y en la primera causa de muerte para niñas, niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad. En el caso de Bogotá, al año mueren alrededor de 500 personas y 20.000 resultan lesionadas. Aunque Bogotá es una ciudad pionera a nivel mundial en la generación y/o adopción de buenas prácticas en torno a la seguridad vial, factores y situaciones

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

endógenas y exógenas han ocasionado retrocesos en las metas trazadas y representan grandes retos por afrontar.


Es así como la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en desarrollo de los proyectos de ciudad para la movilidad sostenible viene fortaleciendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de ciclo-infraestructura y demás estrategias de promoción y seguridad vial, concordante con el incremento en el uso de la bicicleta en la ciudad y la vulnerabilidad de estos actores en el sistema de movilidad.

Con base en lo establecido en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), Decreto Distrital 497 de 2023, se definen los proyectos de transporte necesarios en el corto, mediano y largo plazo que permitan la consolidación de un sistema de movilidad limpio, sostenible, accesible y seguro para atender las necesidades de viajes de la población de Bogotá. Para lograr este objetivo, al comparar la longitud de los frentes de obra se evidencia un incremento mayor al 100% en el 2023 frente a 2022 y se esperan que la tendencia se mantenga por los siguientes 4 años, dado el plan de infraestructura esto refleja un claro reto por mantener la velocidad en la ciudad.

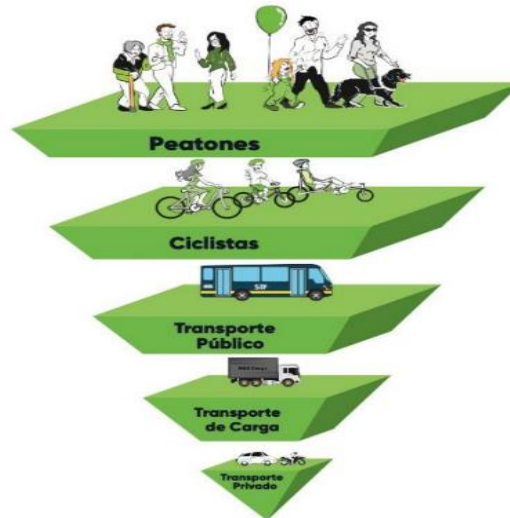
Una de las acciones orientadas a la implementación de esta política pública en favor de la bicicleta y que desarrolla la Secretaría Distrital de Movilidad corresponde con la reorganización de las condiciones físicas y operativas de la malla vial de la ciudad para generar un espacio de tránsito exclusivo para las y los ciclistas, conocida como ciclorruta en calzada, las cuales brinda mayor seguridad al ciclista, ya que reduce el número de conflictos con otros actores viales, y genera mayor confort, en especial por la eliminación de los ascensos y descensos en las intersecciones y la reducción de conflictos con peatones en zonas de uso mixto como paraderos y pasos peatonales en intersecciones.

Con el desarrollo de los trazados de ciclorrutas se busca principalmente brindar a las y los ciclistas conexiones que satisfagan las necesidades de sus viajes en función en aspectos de conectividad, infraestructura, seguridad y confort entre otros aspectos que responda al aumento significativo del uso de la bicicleta y que permita a través de una adecuada infraestructura facilitar su movilidad evitando riesgos viales asociados al uso compartido en corredores de la malla vial arterial.

Ahora bien, no se puede desconocer que la movilidad urbana ha sufrido cambios también con el pasar del tiempo; hoy en día se han establecido prioridades en el sistema de movilidad a nivel mundial mediante la "pirámide de la movilidad sostenible" señalando al peatón y al ciclista como los actores viales más importantes de dicho sistema, esto partiendo de la premisa basada en su vulnerabilidad; que no es más que la alta probabilidad de resultar lesionado o fallecido en un siniestro vial con cualquier actor vial que use un vehículo motorizado para su desplazamiento.

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

*Ilustración 1. Pirámide de la Movilidad Sostenible*




Fuente: SDM ( [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Noticias/05-11-2020/04-11-2020\\_manual\\_del\\_buen\\_peaton.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Noticias/05-11-2020/04-11-2020_manual_del_buen_peaton.pdf)SDM )

En ese orden, en relación con el nivel distrital, el Concejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital adoptó la “Política Pública de la Bicicleta 2021-2039” que tiene como objetivo general *“Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta”* a través del cumplimiento de cinco objetivos específicos que son:

- *“Más seguridad personal” con el que se busca optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.*
- *“Mayor seguridad vial” pretende proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.*
- *“Más y mejores viajes en bicicleta” desarrolla acciones en pro de mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.*
- *“Más bici para todas y todos” con el que se quiere fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.*

Es importante mencionar, que la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad a través de la Dirección de Ingeniería de Tránsito (DIT), da trámite al 100% de los requerimientos allegados con solicitudes de Señalización y Planes de Manejo de Tránsito por los diferentes canales dispuestos por la entidad para tal fin, clasificándolos en preguntas, quejas, reclamos y solicitudes (PQRS) según corresponda; en promedio en la DIT se atienden 6.100 requerimientos mensuales de los ciudadanos, de los cuales 700 corresponden a solicitudes de señalización (incluyendo cicloinfraestructura), solicitudes de las cuales alrededor del 90% requiere de la elaboración, previa a la implementación, de un diseño de señalización que

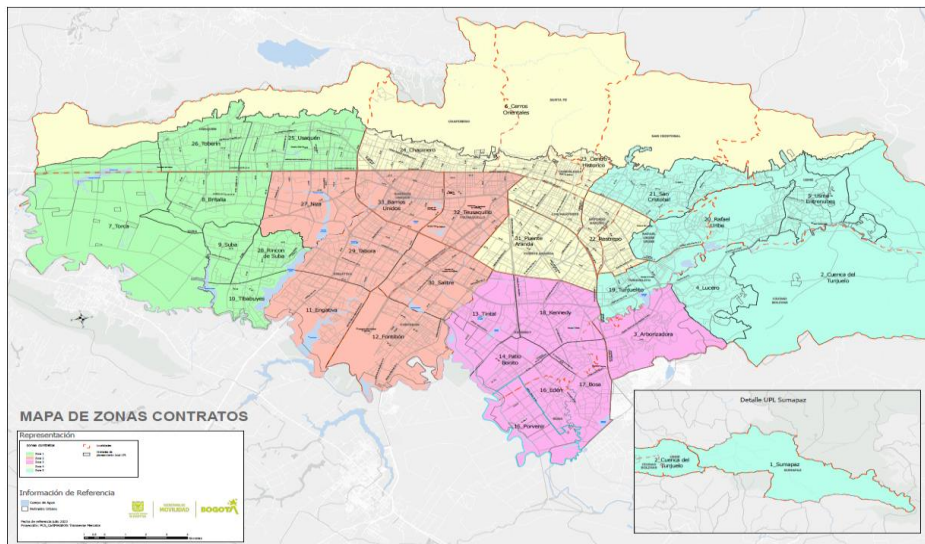
	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Ficha de proyecto de inversión</b>	
	<b>Código: PE01-IN03-MD01</b>	<b>Versión: 1.0</b>

incluya medidas para mejorar la operación de un sector, posteriormente, requieren de la materialización de medidas para garantizar y afianzar las condiciones de seguridad vial en algunos tramos de la malla vial de la ciudad.

Con base en lo anterior y con el propósito de atender las necesidades de señalización, la SDM genera un programa continuo para desarrollar diseños e implementar las medidas necesarias para realizar la atención de los diferentes temas de señalización vial, a través de Contratos de obra de Señalización con cinco zonas, acompañados de un contrato de Interventoría por zona. Sin embargo, los recursos en los contratos siempre se quedan cortos a las necesidades de señalización de la ciudad.

Teniendo como referencia experiencias anteriores, la gestión en terreno, y las diferentes necesidades de la ciudad, se tiene claro que resulta importante tener la ciudad dividida en zonas o áreas de influencia, y que las mismas deben ser equiparables tanto en sus necesidades en materia de señalización como en su extensión geográfica; es así como la división de la ciudad se ha realizado en cinco zonas a saber: Norte (1), Nor-Occidente (2), Sur Occidente (3), Oriente (4) y Sur (5).


**Ilustración 2. Mapa de Zonas de Contratos**



Fuente: Dirección de Ingeniería de Tránsito y Subdirección de Señalización

Dicha división demostró ser altamente eficaz, tanto para mejorar las condiciones generales de movilidad de la ciudad, así como también para brindar información que permita persuadir y concientizar a las y los usuarios de las vías de los riesgos a los que están expuestos diariamente, incentivando cambios en los comportamientos negativos que se evidencian en vía.

El cambio en los comportamientos se logra a través del acatamiento e interiorización al cumplimiento de las normas de tránsito descritas a través de las diferentes señales verticales de pedestal instaladas, la demarcación de los kilómetros carril de vía, la definición

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

de zonas para uso particular de ciertos usuarios de la vía y/o la implementación de elementos de control y medidas de gestión de tránsito y tráfico calmado, al igual que siguiendo las orientaciones de información y destino de las señales elevadas tipo bandera y pasacalle.

*Ilustración 3. Señalización Vial*




Fuente: Dirección de Ingeniería de Tránsito y Subdirección de Señalización

Es así como la señalización resulta ser parte vital para el control del tránsito en la ciudad, como parte de los diferentes sistemas de regulación y control, el cual incluye un conjunto de dispositivos que permite regular la circulación de vehículos, bicicletas y/o peatones, fomentando orden dentro del sistema de movilidad de la ciudad y promoviendo la seguridad vial de los diferentes actores viales.

### **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, así como promovieron

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

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.
- 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 priorizó 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

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

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 consultada en el Informe de Participación Ciudadana en la Formulación del Plan Distrital de Desarrollo. Bogotá, D.C.: SDP.

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 la ciudadanía, y su interés en la construcción del proyecto de inversión, de esta forma se recibieron observaciones e ideas que complementaron este documento.

La ciudadanía participa de manera colaborativa con el proceso en la solicitud de requerimientos de señalización y en la facultad de expresar su aceptación o no cuando se adelantan procesos de socialización para algunas intervenciones.


La entidad actualmente está asistiendo a mesas de trabajo con las juntas de acción local de las diferentes comunidades con el fin de llegar a concertar antes de que las intervenciones en vía sean llevadas a cabo, con el fin único de evitar que la comunidad se sienta perjudicada por las decisiones que se toman a través del proyecto de inversión.

De acuerdo con lo anterior, la ciudadanía hace parte de la solución, para lograr que Bogotá camine segura; ya que con el apoyo y las experiencias de la gente se pueden articular los proyectos que buscan satisfacer las necesidades de la ciudadanía a través de los diálogos ciudadanos o las futuras Asambleas Ciudadanas que se puedan implementar como instrumento para hacer importante y primordial el atender, orientar, informar e incentivar a los Bogotanos como miembros activos de las diferentes alternativas de solución que contribuyan con la mejora en las condiciones de seguridad vial en la ciudad.

Así mismo es importante la información, formación, concientización y hasta interiorización para el uso adecuado de la infraestructura vial y sus dispositivos de señalización dispuestos en la ciudad para el disfrute de toda la ciudadanía, como parte integral del cambio en la mentalidad, generando autogestión y autocontrol que ayuden a fomentar el sentido de pertenencia mediante la definición de soluciones viables, continuas y permanentes que contribuyan a mejorar la seguridad vial de la ciudad y que al final redunden en bienestar para todas y todos.

## **2. Contribución a la política pública**

La movilidad urbana es un aspecto crucial para el desarrollo sostenible de cualquier ciudad, y Bogotá no es una excepción. En este contexto, la Secretaría Distrital de Movilidad juega un papel fundamental en la gestión de políticas públicas que buscan mejorar la calidad de

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

vida de la ciudadanía, garantizando una movilidad eficiente y segura. Uno de los ejes principales de su labor es el fortalecimiento del sistema de señalización, especialmente en lo que respecta a la seguridad vial y los viajes en bicicleta más seguros y eficientes.

## 2.1. Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

*Tabla 1 Programa*

Sector		Programa	
Código	Nombre	Código	Nombre
24	Transporte	2402	Infraestructura red vial regional
Subprograma			
Código	Nombre		
0600	Intersubsectorial transporte		


El Plan Nacional de Desarrollo establece como uno de sus pilares fundamentales la construcción de ciudades sostenibles y seguras, donde la movilidad juega un papel crucial. En este contexto, el fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad contribuye directamente a la consecución de varios de los objetivos planteados en el plan.

En primer lugar, el proyecto de mejora de la señalización vial contribuye al objetivo de reducir los índices de accidentalidad en las vías, promoviendo una cultura de seguridad y respeto por las normas de tránsito. Al mejorar la visibilidad y comprensión de las señales de tránsito, se reducen los riesgos de colisiones y atropellos, lo que se traduce en una disminución de lesiones y pérdidas humanas en las carreteras del país.

Una señalización clara y adecuada facilita la fluidez del tráfico, reduciendo los tiempos de viaje y los congestionamientos, lo que a su vez contribuye a disminuir las emisiones de gases contaminantes y mejorar la calidad del aire en las ciudades.

*Tabla 2 Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo*

<b>Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:</b>	Colombia, potencia mundial de la vida
<b>Transformación:</b>	4. Transformación productiva, internacionalización y acción climática
<b>Pilar del PND asociado con el proyecto:</b>	03. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente

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

<b>Catalizador del PND asociada con el proyecto:</b>	03. Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa
<b>Componente:</b>	f. Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones 161

## 2.2. Contribución al Plan Distrital de Desarrollo

La contribución de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá al Programa 26 "Movilidad Sostenible" del Plan Distrital de Desarrollo es fundamental para garantizar una ciudad más segura, accesible y equitativa para todos sus habitantes.

Una señalización clara, visible y adecuada es fundamental para prevenir accidentes de tránsito y reducir los riesgos en las vías. Al garantizar que los conductores, peatones y ciclistas puedan comprender y respetar las normas de tránsito, se promueve una cultura vial más segura y se reducen los índices de siniestralidad en las calles de Bogotá.


Una señalización adecuada es fundamental para garantizar la accesibilidad de todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades o movilidad reducida. Al asegurar que las señales de tránsito sean comprensibles y accesibles para todos, se promueve la inclusión social y se garantiza que todas las personas puedan desplazarse de manera segura y autónoma por las vías de Bogotá.

Por otro lado, el fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad también contribuye a mejorar la eficiencia del transporte en la ciudad. Una señalización clara y adecuada facilita la fluidez del tráfico, reduciendo los tiempos de viaje y los congestionamientos en las vías. Esto no solo beneficia a las y los conductores, sino también a las y los usuarios del transporte público y a peatones, quienes pueden desplazarse de manera más rápida y eficiente por la ciudad.

Así mismo, con la señalización de obra se guía de manera clara a los/las usuarios(as) de la infraestructura afectados por las intervenciones y/u obras en el espacio público, de tal manera que se reduzca la probabilidad de siniestros viales con los vehículos y/o usuarios(as) que transitan por las zonas aledañas a la obra, o se constituyan en obstáculos para la circulación de peatones y ciclistas.

**Tabla 3 Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo**

<b>Nombre del Plan Distrital de Desarrollo - PDD:</b>	Bogotá Camina Segura
<b>Estrategia del PDD asociada con el proyecto:</b>	Objetivo 4. Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática
<b>Programa del PDD asociada con el proyecto:</b>	Programa 26. Movilidad Sostenible

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

Por otra parte, se fomentará la movilidad individual baja en carbono mediante el fortalecimiento de modos de transporte como la movilidad activa, caminata y bicicleta, y el mejoramiento del espacio público para la movilidad a través de la conservación y construcción de infraestructura adecuada para estos modos de transporte.


### 2.3. Planes Maestros

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura del Distrito Capital de Bogotá es una hoja de ruta integral diseñada para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, promoviendo una movilidad segura, eficiente y sostenible en la ciudad, en este sentido la Secretaría Distrital de Movilidad desempeña un papel fundamental a través de su estrategia de fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad, enfocada en la mejora de la seguridad vial.

Bajo el fortalecimiento del sistema de señalización se encuentra la medida clave para garantizar la seguridad vial en la ciudad, la señalización clara, visible y adecuada es fundamental para prevenir accidentes de tránsito y reducir los riesgos en las vías. De esta manera, la Secretaría Distrital de Movilidad trabaja en la implementación de señales de tránsito actualizadas y modernas, así como en la instalación de tecnologías avanzadas que permitan una señalización más efectiva y comprensible para todos los usuarios de la vía.

**Tabla 4 Alineación con el Plan Maestro de Movilidad**

<b>Plan Maestro: PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL</b>	
<b>Componente</b>	<b>Metas Plan Maestro</b>
<p>Objetivo 1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP</p> <p>Estrategia 4. Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de</p>	<p>Programa 2. Impulso a la cicloinfraestructura</p> <p>Proyecto - Implementación y consolidación de la red cicloinfraestructura de escala distrital – cicloalamedas.</p>

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

Plan Maestro: PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL	
Componente	Metas Plan Maestro
escala distrital y la incorporación de calles completas.	

#### 2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Secretaría de Movilidad de Bogotá, a través del proyecto de fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocado en la mejora de la seguridad vial, realiza una contribución significativa a varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2016 - 2030, establecidos por las Naciones Unidas. Entre ellos, destacan los Objetivos 3, 9 y 11, que abordan temas relacionados con la salud, la infraestructura sostenible y las ciudades inclusivas y sostenibles, respectivamente.


*Tabla 5 Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016 - 2030*

ODS 3: “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<b>Meta 21.</b> “Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”	Considerando que todas las metas adelantadas con el proyecto contribuyen a mejorar las condiciones de seguridad vial para todos los usuarios de la vía, a través de la implementación de señalización integral que brinde la información adecuada, establezca las condiciones de operación en las vías, defina prioridades y disminuya conflictos en la vía.

ODS 11: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<b>Meta 11.2</b> “Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”	El proyecto aporta a la consecución de la meta al proporcionar seguridad en la utilización de los medios de transporte alternativo, con señalización adecuada en la infraestructura de las ciclo-infraestructura para el mejor desplazamiento de la ciudadanía

### 3. Problemática

#### 3.1 Identificación y descripción del problema

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

**Problema Central:** Infraestructura de ciclorrutas deficiente que afecta la movilidad en la ciudad de Bogotá D. C.

### 3.2 Identificación de las causas generan el problema

Causas Directas:

- Deterioro por vida útil de los dispositivos de señalización instalada, y vandalización de los dispositivos de señalización.
- Red de ciclo infraestructura incompleta y con ausencia de señalización

Causas Indirectas:

- Afectación por condiciones ambientales, estado del pavimento, falta de cultura ciudadana, siniestralidad que daña los dispositivos, las garantías implícitas de los dispositivos.
- Construcción de nuevas ciclorrutas por expansión de la ciudad, espacios renovados urbanos, recuperación de espacios públicos que funcionan para circulación de bicicletas, necesidades de conexión en la ciudad, generación de nuevos puntos atractores de viajes.


### 3.3 Identificación de efectos generados por el problema

Efectos Directos:

1. Siniestros viales
2. Conflictos entre los usuarios de la cicloinfraestructura y demás actores viales
3. Congestión vial
4. Mal uso de la infraestructura e invasión del espacio público.


Efectos Indirectos:

1. Lesionados o pérdida de vida de los actores viales.
2. Desmotivación del uso de la bicicleta
3. Incrementos en los tiempos de desplazamiento
4. Deficientes condiciones para la movilización en bicicleta

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

*Tabla 6 Árbol del problema- Identificación del problema o necesidad*

<b>EFFECTOS</b>	<b>EFFECTO INDIRECTO</b>	Lesionados o pérdida de vida de actores viales	Desmotivación del uso de la bicicleta	Incrementos en los tiempos de desplazamiento	Deficientes condiciones para la movilización en bicicleta
	<b>EFFECTO DIRECTO</b>	Siniestros viales	Conflictos entre las y los usuarios de la cicloinfraestructura y demás actores viales	Congestión vial	Mal uso de la infraestructura e invasión del espacio público.
<b>PROBLEMÁTICA QUE SE DEBE ATENDER CON EL PROYECTO</b>		<b>Infraestructura de ciclorrutas deficiente que afecta la movilidad en la ciudad de Bogotá D.C.</b>			
<b>CAUSAS</b>	<b>CAUSAS DIRECTAS</b>	Deterioro por vida útil de los dispositivos de señalización instalada, y vandalización de los dispositivos		Red de ciclo infraestructura incompleta y con ausencia de señalización	
	<b>CAUSAS INDIRECTAS</b>	Afectación por condiciones ambientales, estado del pavimento, falta de cultura ciudadana, siniestralidad que daña los dispositivos, las garantías implícitas de los dispositivos.		Construcción de nuevas ciclorrutas por expansión de la ciudad, espacios renovados urbanos, recuperación de espacios públicos que funcionan para circulación de bicicletas, necesidades de conexión en la ciudad, generación de nuevos puntos atradores de viajes.	

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

### 3.4 Descripción de la situación existente con respecto al problema

Un sistema de señalización vial deficiente en la red de ciclo infraestructura constituye una problemática que tiene un alcance amplio y que repercute en la calidad de vida de la ciudadanía de Bogotá, así como en la seguridad, eficiencia del sistema de transporte en general y los sistemas alternativos de transporte. Lo anterior, se genera principalmente por el deterioro por vida útil de los dispositivos de señalización instalada, y vandalización de los dispositivos, que a su vez es causada por condiciones ambientales, estado del pavimento, falta de cultura ciudadana, siniestralidad que daña los dispositivos, las garantías implícitas de los dispositivos.

Lo anterior se suma a la baja percepción de peligro que tiene la ciudadanía cuando transitan por las vías de la ciudad y en las ciclorrutas, ya que no circulan de manera en que estén midiendo las posibles consecuencias de las decisiones que ejecutan sobre su vehículo, bicicleta o como peatón.

Del mismo modo, se encuentra la red de ciclo infraestructura incompleta y con ausencia de señalización, que obedece a la construcción de nuevas ciclorrutas por expansión de la ciudad, espacios renovados urbanos, recuperación de espacios públicos que funcionan para circulación de bicicletas, necesidades de conexión en la ciudad, generación de nuevos puntos atractores de viajes y en zonas con mayor flujo vehicular, donde la falta de indicaciones claras puede generar congestionamientos, incremento en los tiempos de desplazamiento, accidentes y conflictos entre usuarios de la vía.

En consecuencia, y producto de un sistema de señalización deficiente, se generan conflictos entre las y los biciusuarios y demás actores viales que condicionan a que se presenten situaciones adversas tales como siniestros viales, congestión vial, así como el uso inadecuado de la cicloinfraestructura e invasión del espacio público, desmotivación del uso de la bicicleta, así como en posibles riesgos potenciales para su integridad y la de los demás usuarios de la vía, e incremento en los tiempos de desplazamiento.


### 3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

#### Red de ciclorrutas de Bogotá

El problema se evidencia al comparar la situación actual con estándares y referencias establecidas en términos de señalización vial de la cicloinfraestructura. Esta comparación permite contextualizar y comprender la magnitud del problema, destacando la urgencia de abordarlo de manera efectiva y prioritaria.

La extensión de la red de ciclorrutas a 30 de junio de 2023 es de 630.1 kilómetros, clasificada por su ubicación sobre la malla vial de la ciudad, así: Arterial: 322,9 km, troncal: 31,1 km, intermedia 158,7 km, local: 85,7 km, rural: 6 km y otros: 25.7.

A la misma fecha se dispone la condición del estado para los 446,5 km segregados (andenes y calzadas) de la red de ciclorrutas destinados para el uso de los y las ciclistas, de los cuales, el 72% se encuentra en buen estado, el 17% en estado satisfactorio, el 6% en justo estado


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

y el 5% en estados que van desde pobre hasta fallado. Para los 183.6 km restantes que hacen parte del trazado de la red por la cual los y las ciclistas transitan por espacios públicos compartidos con otros actores viales, su estado está asociado a la infraestructura correspondiente (puentes, andenes, calzadas, otros). Es decir, en general el estado de las ciclorrutas es bueno, no obstante, para la conservación de este tipo de infraestructura no se cuenta con una fuente de destinación específica que permita intervenciones permanentes que eviten el deterioro y, por otra parte, se hace necesario priorizar intervenciones de conectividad que permitan fortalecer la red a fin de ofrecer a las y los ciclistas espacios cada vez más seguros.

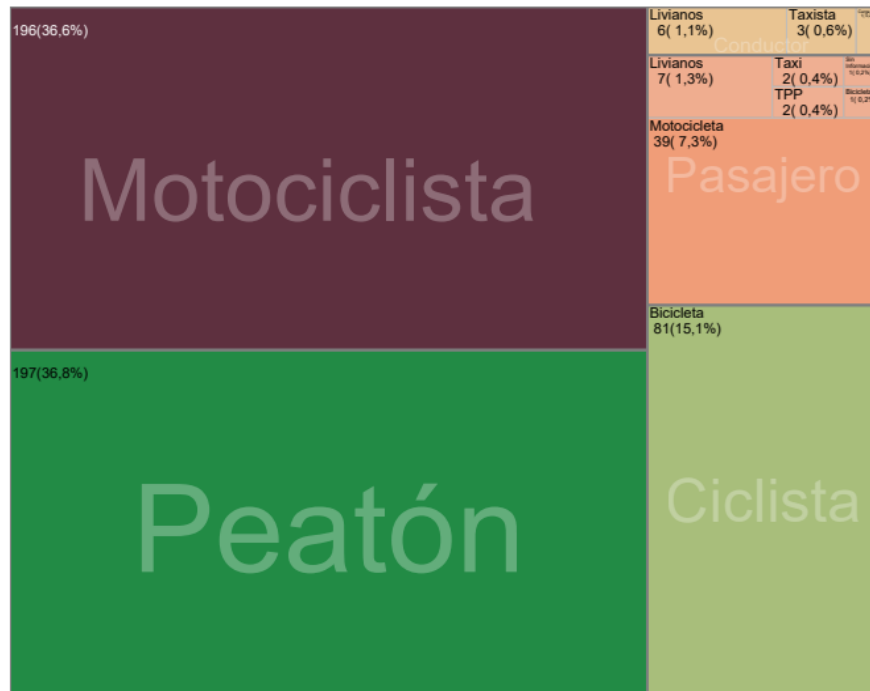
De acuerdo con lo descrito en el punto anterior, para realizar el cubrimiento y atención de las necesidades de señalización en la ciudad, la SDM debe diseñar e implementar diseños integrales que incluyan elementos para reglamentar, prevenir e informar a las y los usuarios sobre las condiciones adecuadas de operación en las diferentes zonas de la ciudad, lo anterior con el fin de reducir o mitigar los impactos generados por el tránsito y promover la seguridad vial en la ciudad.





Adicionalmente, cabe destacar que en algunos sectores de la ciudad se presenta déficit en términos de señalización, entendiendo que se hace referencia no solo la demarcación vial sino también a la señalización vertical, como consecuencia de causas como la modificación de las condiciones viales por implementación de nuevos atractores / generadores de viajes, cambios de sentido vial, inadecuado uso de la infraestructura, finalización de la vida útil de la señalización por el efecto del uso y las condiciones ambientales, el deterioro de la carpeta asfáltica que induce a la ausencia o desgaste prematuro de la señalización, el vandalismo representado en el daño efectuado a la señalización vertical, los efectos generados como consecuencia de accidentes de tránsito, entre otros aspectos.

Otra cifra que debe tenerse en cuenta, son las víctimas fatales, a continuación, se encuentra su distribución para el año 2022, así como su representación porcentual:

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

**Ilustración 4. Distribución víctimas fatales en Bogotá D.C 2022**




-  **Motociclista 196 (36,6%)**
-  **Pasajero**  
 Motocicletas 39 (7,3%)  
 Livianos 7 (1,3%)  
 Bicicleta 1 (0,2%)  
 Taxi 2 (0,4%)  
 TPP 2 (0,4%)  
 Sin información 1 (0,2%)
-  **Conductor**  
 Livianos 6 (1,1%)  
 Taxi 3 (0,6%)  
 Carga 1 (0,2%)
-  **Peatón 197 (36,8%)**
-  **Ciclista 81 (15,1%)**

Fuente: Anuario de siniestralidad vial 2022. SDM

Como se puede observar, el actor vial que en Bogotá se ve más afectado por la siniestralidad vial es el peatón, con cerca del 36.8% de las fatalidades reportadas en la Ciudad. El motociclista representa el segundo actor vial con más decesos con cerca del 36.6% del total. Asimismo, se reportaron 81 ciclistas fallecidos en lo corrido del 2022, quienes representan el 15.1% de las víctimas.

En la ilustración a continuación se encuentra la distribución de estas víctimas según su condición y el vehículo en el que se desplazaban en el momento del evento:

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

*Ilustración 5. Distribución víctimas fatales en Bogotá D.C 2022*

CONDICIÓN	VÍCTIMAS FATALES	PARTICIPACIÓN
<b>Peatón</b>	197	36,75%
<b>Motociclista</b>	196	36,57%
<b>Ciclista</b>	81	15,11%
<b>Pasajero</b>	52	9,70%
Motocicleta	39	7,27%
Livianos	7	1,31%
TPP	2	0,37%
Taxi	2	0,37%
Bicicleta	1	0,19%
Sin información	1	0,19%
<b>Conductor</b>	10	1,87%
Livianos	6	1,12%
Bicicleta	3	0,56%
Carga	1	0,19%

Fuente: Anuario de siniestralidad vial 2022. SDM


Durante el 2022, en Bogotá hubo un promedio de 45 muertos al mes por siniestros viales. El 27% de las muertes por siniestros viales se presentaron en el último trimestre (octubre-diciembre) siendo octubre el mes con más fatalidades (53).

En cuanto a la distribución de las fatalidades por localidad, el registro indica que, las localidades de mayor concentración de muertes fueron Kennedy, Engativá, Ciudad Bolívar y Fontibón, con una concentración del 38% de las fatalidades.

Por otra parte, las localidades de menor presencia de víctimas fatales fueron Candelaria y Sumapaz en las cuales se registró una muerte durante el año cada una y Barrios Unidos con 10 registros.

Otra situación que debe tenerse en cuenta es que evidencian percepciones y comportamientos temerarios, de ausencia de cuidado y empatía que afectan la seguridad vial; entre otros. Estas condiciones han sido analizadas en la Encuesta de Percepción del Riesgo Vial de 2022, donde se evidencia:

- El 68 % percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías con ciclorruta.
- El 67 % percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías locales (entre barrios).
- El 55 % percibe que las personas que conducen exceden los límites de velocidad en vías con presencia de colegios u hospitales.

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

- El 68 % de los peatones rara vez o nunca cruza las calles por sitios diferentes a los pasos peatonales.
- 86% considera que movilizarse en bicicleta es nada o poco seguro y solo perciben al vehículo particular como un modo seguro para transportarse en la ciudad


#### 4 Identificación y análisis de las y los participantes

##### 4.1. Identificación de las y los participantes

A continuación, los participantes que contribuyen activamente en el proyecto de inversión.

*Tabla 7 Identificación de participantes*

Nivel del Actor	Actor	Interés Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
Distrital	Ciudadanía	Usuarios y usuarias: contar con red de cicloinfraestructura adecuada.	Beneficiario	Con las vías señalizadas se logra fortalecer el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, que a su vez proporciona una disminución del tiempo en los desplazamientos, así como la mejora en la condición física de las y los biciusuarios.
Distrital	Entidades del Estado y Distritales, empresas comerciales, ciudadanía, dependencias internas de la SDM	fortalecimiento de la red de cicloinfraestructura.	Cooperante	El aporte consta de los estudios, conceptos y aprobación de las demás áreas de la entidad, así como de las Subdirecciones y Direcciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad. Incluso, de acuerdo con el proyecto se involucra a entidades del orden Nacional y Distrital.
Empresa industrial y comercial del estado	Empresas privadas, ciudadanía	No contar con cicloinfraestructura en el entorno	Oponente	Muchas veces la comunidad solicita intervenciones en la vía en materia de señalización; sin embargo lo que para algunos resulta ser de suma importancia para otros que pueden llegar a ser sus vecinos puede resultar molestas o incluso perjudiciales como puede ser la instalación de una señal de prohibido parquear, una zona de pacificación o un cruce peatonal a determinada distancia puesto que el cruce por conveniencia puede resultar para ellos mejor en otro lugar más cercano, así este no resulte ser el más seguro.
Empresa industrial y comercial del estado	Empresas privadas, ciudadanía	No contar con cicloinfraestructura en el entorno	Perjudicado	Siempre se encuentran detractores frente a la infraestructura de ciclorrutas, frente a la teoría que se disminuye el espacio de circulación de los vehículos privados y los espacios públicos que toman como

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

Nivel del Actor	Actor	Interés Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
				parqueadero en las aceras o bermas de la ciudad

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

## 4.2. Análisis de las y los participantes

En el marco del proyecto de fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad, enfocado en la mejora de la seguridad vial, es fundamental identificar y coordinar a los diversos participantes y stakeholders involucrados en la iniciativa. Esta acción es crucial para garantizar una ejecución eficaz y para abordar los desafíos planteados por el continuo crecimiento de la ciudad y el aumento de la actividad económica y los desplazamientos.

### Dependencias internas de la SDM

Cooperante: en primer lugar, se destaca la coordinación entre la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad y las Direcciones que la componen, especialmente la Dirección de Ingeniería de Tránsito, que incluye las Subdirecciones de Señalización y de Planes de Manejo de Tránsito. Esta coordinación interna es fundamental para garantizar la coherencia y eficacia en la implementación de las acciones previstas en el proyecto.

### Entidades del Estado y Distritales


Cooperante: Se debe tener en cuenta la participación activa de las autoridades locales y regionales, así como de los organismos de control de la ciudad. Esto incluye a la Secretaría de Movilidad, la Policía de Tránsito, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y otras entidades responsables de la gestión del espacio público y la infraestructura vial.

En múltiples oportunidades por tratarse de soluciones integrales que buscan soluciones de fondo para problemáticas de movilidad, varias de las acciones que se adelantan a través del proyecto requieren de los estudios, conceptos y aprobación de las demás áreas de la entidad, así como de las Subdirecciones y Direcciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad. Incluso, de acuerdo con el proyecto se involucra a entidades del orden Nacional y Distrital. Lo anterior, debido a que el proyecto se encuentra asociado a un área netamente técnica que requiere de otras áreas para la conceptualización, aprobaciones y definiciones en cuanto a diferentes aspectos como: pacificaciones de tránsito, implementación o desmonte de rutas de transporte, definición de carriles exclusivos, implementación de red de ciclorrutas cambios de sentido vial.

### Ciudadanía de la Ciudad de Bogotá

Beneficiario: Con la señalización de la cicloinfraestructura se aporta a la reducción de siniestros viales de las y los usuarios, en especial ciclistas, a la disminución de sus tiempos de desplazamiento e incluso la mejora de su estado físico.

Cooperante: Es importante involucrar a la comunidad y a la ciudadanía en general en el proceso. Esto puede lograrse a través de mecanismos de participación ciudadana, como

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

audiencias públicas, consultas ciudadanas y mesas de trabajo, donde se puedan recoger inquietudes, sugerencias y propuestas de la población afectada por la problemática de la movilidad y la seguridad vial.

#### Empresas privadas y comerciales

Cooperante: otro grupo clave de participantes son los actores del sector privado, incluidas las empresas de ingeniería vial, fabricantes de señalización vial, empresas de tecnología de transporte y otras organizaciones relacionadas. Su colaboración es fundamental para implementar soluciones innovadoras y tecnológicas que mejoren la eficiencia y seguridad del sistema de señalización vial.

#### Empresas privadas y comerciales y ciudadanía

Oponente: muchas veces la comunidad solicita intervenciones en la vía en materia de señalización; sin embargo lo que para algunos resulta ser de suma importancia para otros que pueden llegar a ser sus vecinos puede resultar molestas o incluso perjudiciales como puede ser la instalación de una señal de prohibido parquear, una zona de pacificación o un cruce peatonal a determinada distancia puesto que el cruce por conveniencia puede resultar para ellos mejor en otro lugar más cercano, así este no resulte ser el más seguro.


En resumen, la coordinación entre todos los participantes y stakeholders involucrados en el proyecto de fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad es esencial para abordar los desafíos planteados por el crecimiento urbano y la actividad económica en Bogotá. A través de una colaboración efectiva y una participación activa de todos los actores relevantes, se podrán identificar obstáculos, prever soluciones y garantizar una ejecución exitosa de la iniciativa, en beneficio de toda la comunidad y la ciudad en su conjunto.

#### Empresas privadas y comerciales y ciudadanía

Perjudicado: En un momento determinado la persona que se opuso a la intervención en la vía puede sentir que está siendo perjudicada con la decisión tomada. Es importante mencionar que, debido a la identificación de estos participantes, cada vez que se va a realizar una intervención en la vía como implementar reductores de velocidad (tipo bandas en agregado o resaltos portátiles), cambios de sentido vial o proyectos particulares como ciclorrutas, se deben levantar actas de socialización de vecindad con la comunidad de los alrededores, lo que permite dejar constancia de que la intervención que se realizará esta acorde con las necesidades y requerimientos de la mayoría de la comunidad directamente involucrada; adicionalmente se debe tener en cuenta siempre el principio constitucional que menciona que el bien común prima sobre el particular de manera que las medidas busquen beneficiar al mayor número de ciudadanos de la zona a intervenir.

#### Entes de Control

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.

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

## 5. Población afectada y objetivo

Las intervenciones que se adelantan con este proyecto de inversión están dirigidas a las y los diferentes actores viales de la ciudad de Bogotá D.C, por tanto, la población afectada corresponderá según la proyección del DANE para el año 2023 a 8.034.649 habitantes para Bogotá.

### 5.1. Identificación de la población afectada por el problema<sup>1</sup>

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general de manera que se considera que las personas beneficiadas es la población de la ciudad de Bogotá D.C., al igual que la inversión, se registra de esta manera en el Plan Operativo Anual – POA del mismo.

*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_ <a href="https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota">https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota</a>

El proyecto incluye temas de señalización, en procura de comprobar la correcta implementación de estos, así como verificar las condiciones seguras de operación sobre el corredor y área de influencia de la obra; los cuales se desarrollan o implementan en las diferentes localidades de la ciudad, de tal manera que cuando se adelante cualquier acción a través de este proyecto de inversión se beneficia a los diferentes grupos poblacionales que forman parte de la población capitalina.

Por lo anterior, para el proyecto de inversión no existe un grupo poblacional que se considere como el grupo objetivo, sino que se considera que son todos los actores viales que habitan y transitan en algún momento por la malla vial de la ciudad.

El proyecto de inversión, pese a no poder haber sido formulado con enfoque poblacional, diferencial y de género como indica la Secretaría de Planeación Distrital (pues como se ha mencionado anteriormente abarca temas que trascienden dichas consideraciones), sí ha venido adelantando labores que pueden ser consideradas como avances en este sentido puesto que en materia de señalización se lleva a cabo la demarcación de zonas con dispositivos de control de velocidad que resulta ser la sumatoria de seis tipos de dispositivos dentro de los cuales se encuentran las zonas escolares, tema este que sirve a toda la población en general pero que está orientada principalmente a favorecer el tema de

<sup>1</sup> Quienes realicen el ejercicio de formulación deberán tener en cuenta las orientaciones de la “Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional-diferencial y de género” de la Secretaría Distrital de Planeación, desde la página 20, donde se amplían los conceptos de los enfoques. También es importante revisar el glosario al final del formato.

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

seguridad vial para las niñas, niños y adolescentes en edad escolar que estudian en las diferentes instituciones educativas de la ciudad.

## 5.2 Población objetivo de la intervención

**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 _ <a href="https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota">https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota</a>


El proyecto de inversión busca beneficiar a la mayor cantidad de población con la inversión disponible (que no suele ser la suficiente para cada localidad); es así como teniendo en cuenta los recursos limitados, se trata en lo posible de invertir en todas las localidades de la ciudad. Sin embargo, dicha inversión tiene unos criterios técnicos que se establecen en la matriz de priorización desarrollada por la Dirección de Ingeniería de Tránsito, los cuales son: siniestralidad registrada en el punto, las solicitudes de intervención recibidas en materia de señalización y periodicidad de intervención en el punto solicitado.

Lo anterior puede hacer que la proporción que se destine para invertir en cada localidad sea fluctuante, pero se hace un esfuerzo para que con criterios debidamente soportados se realice inversión en toda la ciudad y no solo en algunas zonas específicas.

## 5.3 Características demográficas de la población objetivo

**Tabla 10 Características demográficas Bogotá**

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

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

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
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


Fortalecer el sistema de señalización de las cicloinfraestructura para una circulación segura, eficiente y sostenible en la ciudad Bogotá D. C.

**Tabla 11 Objetivo general e indicadores de seguimiento**

Objetivo General	Intervenir la señalización vial en la red de cicloinfraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de los bici usuarios.									
Indicador para medir el objetivo general	Sumatoria del número de kilómetros-lineales de la red de cicloinfraestructura construida									
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Número de kilómetros-lineales de la red de cicloinfraestructura construida									
Medido a través de (Unidad de medida)	Kilómetros									
Meta (Valor numérico)	28 (el proyecto aporta a la meta PDD de 59 Km)									
Fuente de verificación										
Tipo de fuente (marque con una x)	Documento oficial	Encuesta	Entrevista	Estadística	Evaluación	Informe	Inspección	Publicación	Registros contables	
						x				

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

<b>Nombre de la fuente de verificación</b>	Informe de ejecución suministrado por los contratos de obra 2024
--	--

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

### Relaciones entre las causas y los objetivos

#### Objetivos específicos:

- Mantener la señalización de las cicloinfraestructura para mitigar los siniestros y conflictos en la vía, de acuerdo con la necesidad.
- Intervenir la señalización vial en la red de cicloinfraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de las y los bici usuarios.

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

BENEFICIOS INDIRECTOS	Se aporta a la mejora de la seguridad vial, en pro de mitigar la siniestralidad	Motivación para el uso de los medios alternativos de transporte y la contribución a la mitigación de la huella de carbono.	Se aporta a la mitigación de los tiempos de desplazamiento	Accesibilidad en la infraestructura vial y espacio público
BENEFICIOS DIRECTOS	Atenuar la siniestralidad en las ciclorrutas	Mitigar los conflictos en las vías y ciclorrutas	Adecuada gestión de tránsito	Uso adecuado de la infraestructura vial y el espacio público.
OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO	Fortalecer el sistema de señalización de las cicloinfraestructura para una movilidad segura, eficiente y sostenible en la ciudad Bogotá			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Mantener la señalización de las cicloinfraestructura para mitigar los siniestros y conflictos en la vía, de acuerdo con la necesidad.	Intervenir la señalización vial en la red de cicloinfraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de los bici usuarios.		



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

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

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**

**Ficha de proyecto de inversión**


**Código: PE01-IN03-MD01**

**Versión: 1.0**

**POSIBLES PRODUCTOS  
O ACTIVIDADES DEL  
PROYECTO**

Mantenimiento de la señalización vial implementada y la red de cicloinfraestructura


Implementación de señalización vial de cicloinfraestructura nueva.

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

## 7. Alternativas de solución

*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)
<b>Intervención de la red de ciclo infraestructura en Bogotá D. C.</b>	<p>Con este proyecto de inversión se busca fortalecer el sistema de señalización de la red de ciclo infraestructura en función de la gestión del tránsito, circulación segura y eficiente en la infraestructura vial y en el espacio público de la ciudad de Bogotá D.C; así como, la contribución a la reducción de la huella de carbono al incentivar el uso de medios alternativos de desplazamiento en la ciudad, esto se pretende lograr mediante diferentes acciones encaminadas al mantenimiento e implementación de la señalización vial. Este proyecto se ejecutará en el siguiente cuatrienio sustentado en el cumplimiento de las funciones misionales establecidas por intermedio del Decreto Distrital 672 de 2018, así como también en la formulación del Plan de Desarrollo 2024- 2027.</p>

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

## MÓDULO II- PREPARACIÓN

### 8. Estudio de necesidades


El sistema de movilidad en Bogotá enfrenta una serie de desafíos significativos que requieren atención inmediata. Entre estos desafíos destacan la alta incidencia de accidentes de tránsito, que resultan en un número preocupante de víctimas lesionadas y fatales al año. Además, se observa una falta de accesibilidad y una infraestructura vial deficiente en ciertas áreas de la ciudad, así como una congestión vehicular que ocasiona largos tiempos de desplazamiento para los ciudadanos en sus trayectos diarios.

Para abordar estos problemas de manera efectiva, es fundamental implementar un sistema de señalización integral que se enfoque en la gestión de la velocidad y la creación de zonas de tránsito seguro. Esto garantizará condiciones óptimas de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá. Y la red de infraestructura para el tránsito de ciclista, peatones y otros medios alternativos de transporte con las condiciones de seguridad y buen estado.

*Tabla 14 Productos*

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
2402034 Ciclo infraestructura de la red secundaria con mantenimiento				Metros lineales
Incluye el mantenimiento de las vías o secciones de la calzada destinadas al tránsito de bicicletas en forma exclusiva				
Descripción de la demanda		Corresponde a los metros lineales de ciclo-infraestructura proyectados para mantenimiento.		
Descripción de la oferta		Corresponde a los metros lineales de ciclo-infraestructura mantenidos.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	17.000	17.000	0
	2023	49.350	49.350	0
PROYECTADO	2024	4.000	0	-4000
	2025	17.000	0	-17000
	2026	17.000	0	-17000
	2027	22.000	0	-22000

ESTUDIO DE NECESIDADES	
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO	Unidad de medida

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


2402033 Ciclo infraestructura construida en red vial secundaria			Metros lineales	
Incluye la construcción de vías o secciones de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva				
Descripción de la demanda		Corresponde a metros lineales de ciclo-infraestructura señalizadas y/o demarcadas proyectadas para ser implementados en la ciudad		
Descripción de la oferta		Corresponde a los metros lineales de ciclo-infraestructura señalizadas y/o demarcadas implementadas en la ciudad.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	7.000	7.000	0
	2023	7.420	7.740	0
PROYECTADO	2024	4000	0	-4000
	2025	8000	0	-8000
	2026	8000	0	-8000
	2027	8000	0	-8000

## 9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada

La ejecución del proyecto está bajo la responsabilidad de la Dirección de Ingeniería de Tránsito y Subdirecciones a su cargo donde desarrollarán las diferentes acciones en materia de movilidad.


A continuación, se listan las principales características de la alternativa de señalización:

- Desarrollo de intervenciones de señalización robusta, planificada y de alta calidad, conforme a las necesidades de señalización de la ciudad y la infraestructura de ciclorrutas.
  - Planeación de proyectos, coordinación intra e inter-institucional, desarrollo de estudios técnicos y diseños, e implementación de actividades de mantenimiento, demarcación e instalación de señalización vial.
  - Identificación de situaciones de operación, condiciones de movilidad y comportamientos de los usuarios viales, y propuesta de soluciones técnicas desde el alcance de señalización, con el fin de definir la forma correcta en la que todos los usuarios de la vía se deberían mover en esta.
  - Actualización de lineamientos y conceptos técnicos que permitan desarrollar diseños e intervenciones de señalización con enfoque en medidas de gestión de tránsito y tráfico calmado.
  - Desarrollo de diseños, propuestas técnicas e intervenciones de señalización vial que: a) Establezcan las condiciones de operación e identifiquen las prioridades en la vía; b) Informen correctamente; c) Regulen el tránsito y los flujos; d) Delimiten los espacios de los usuarios de la vía; e) Reduzcan los conflictos y mitiguen los riesgos de siniestralidad.
- Mayor y mejor oferta de ciclo-infraestructura a través de intervenciones que permitan una mayor conectividad, seguridad vial y accesibilidad para las y los ciclistas.

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

- Actualización de lineamientos y conceptos técnicos que permitan desarrollar diseños e intervenciones de señalización con enfoque en la seguridad vial, movilidad y accesibilidad de ciclistas.
  - Realización de diseños, propuestas técnicas e intervenciones de señalización vial donde se informe, se delimite el espacio, se regulan los movimientos, se reduzcan los conflictos y se resalta la prioridad ciclista en los diferentes puntos y segmentos viales.
  - Trabajo coordinado con las diferentes áreas misionales y entidades del sector, con el fin de desarrollar proyectos completos y realizar diseños e intervenciones integrales de señalización, con enfoque en la seguridad vial, movilidad y accesibilidad de ciclistas, como usuarios vulnerables del sistema de movilidad.
- Normatividad: Para la ejecución de las actividades de señalización, se deberá dar cumplimiento a la normatividad legal y técnica vigente, tales como actos administrativos de la Entidad y el Distrito, las especificaciones y normas técnicas generales para señalización, Plan Maestro de Movilidad, Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte, el Manual de Señalización Vial, Lineamientos para la elaboración de diseños de señalización emitidos por SDM y las especificaciones técnicas especificadas en los procesos de contratación que se adelantan en la Dirección de Ingeniería de Tránsito.
- Lugar de ejecución de las actividades: En las 20 localidades de Bogotá D. C.
- Componentes y actividades puntuales:
- Diagnóstico del lugar a intervenir e identificación de la problemática.
  - Visita técnica.
  - Análisis detallado del lugar a intervenir, con el fin de identificar las condiciones actuales de operación, infraestructura, desarrollo del entorno y dinámicas de los diferentes usuarios de la vía.
  - Consolidación de información e inventario.
  - Desarrollo del diseño integral de señalización, en el cual se define el conjunto de elementos de señalización horizontal, vertical, señales elevadas y otros dispositivos, que se deben implementar para informar a los actores viales sobre las prioridades y la manera en que deben transitar en la vía y utilizar el espacio. También se busca reducir conflictos, mitigar riesgos de siniestralidad, regular el tránsito y brindar condiciones adecuadas de operación y accesibilidad.
  - Dibujo del diseño de señalización y detalles.
  - Es importante tener en cuenta que de todas las acciones ejecutadas dentro del proyecto de inversión y toda la información generada por el mismo, debe ser georreferenciada y contenida en un sistema de información robusta que permita mantener de manera articulada y actualizada el análisis integral regional que sirva como herramienta base para la planificación a largo plazo.

Ahora bien, en el entendido que la implementación en vía de medidas para la gestión y regulación del tránsito y la movilidad resultan ser un compendio de múltiples acciones institucionales, se adelantará también la promoción de medios alternativos de transporte con el apoyo a las estrategias de promoción y fomento del uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta, enfatizando en la demarcación de las ciclorrutas y los carriles exclusivos.

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

*Ilustración 6. Alternativas de transporte*




Fuente: Dirección de Ingeniería de Tránsito


## Documentos técnicos y legales de soporte

*Tabla 15 Documentos técnicos y legales de soporte*

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
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.

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

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
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.
Resolución Nacional	1885 de 2015	Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia	La presente resolución tiene por objeto adoptar el "Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia", el cual forma parte integral del presente acto administrativo. NOTA: Proyecto de resolución en gestión 2024.


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

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
Ley Nacional	1083 de 2006	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.	Faculta a los Planes de Movilidad a: “ <i>Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.</i> ”
Resolución Nacional	3258 de 2018	<i>Por el cual se adopta la guía de ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas</i>	Se describen los requisitos básicos de las redes de ciclorruta. Bajo esas premisas, los diseños de los andenes y las ciclorrutas tienen cinco pilares de definición y diseño, que son: seguridad, directividad, coherencia, comodidad, atraktividad.
Decreto Distrital	813 de 2017	Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026	Con dicho Decreto, la ciudad adoptó la política de Visión Cero, esta política le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves por siniestros viales
Decreto Distrital	555 del 2021	Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá	El presente Decreto adopta la revisión general de los contenidos del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital.
Decreto Distrital	497 de 2023	Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS- para Bogotá Distrito Capital. Las disposiciones del presente Plan aplican para toda la jurisdicción de Bogotá D.C. en sus suelos urbano, rural y de expansión.

## 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
Objetivos de Desarrollo Sostenible	Organización Naciones Unidas	Marzo 2016
Plan de Movilidad Sostenible y Segura	Secretaría Distrital de Movilidad	Octubre 2023
Anuario de Siniestralidad Vial 2022	Secretaría Distrital de Movilidad	Abril 2023
Encuesta de Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Junio 2023

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

Nombre del Estudio	Entidad que realizó el estudio	Fecha de realización
Boletín Técnico de Extensión y Estado de la Malla Vial de Bogotá D.C. 2023-1	Instituto de Desarrollo Urbano	Junio 2023

## 9.2. Resumen de la alternativa

Actualmente Bogotá cuenta con 630 kilómetros de carriles para ciclistas, que facilitan la movilidad en bici y que también permiten la conectividad con el Sistema de Transporte Público de la ciudad, promoviendo así una movilidad más sostenible, asequible y segura.

Bogotá como Capital Mundial de la Bici, ha implementado medidas concretas que permiten mejorar la seguridad vial de las y los ciclistas de la ciudad. Estas intervenciones contemplan nuevos tramos exclusivos para las bicicletas, el mantenimiento y conservación de los ya existentes y nueva señalización dentro de la misma red.

La finalidad de este proyecto de inversión se enfoca en brindar una infraestructura segura, no solo para ciclistas con nuevos kilómetros de ciclorrutas, señalización y mantenimiento de las misma; también para actores vulnerables como peatones, que se han visto beneficiados con espacio público idóneo y nuevos pasos seguros; al igual que los conductores de vehículos con nuevas señales verticales, demarcación de carriles y pacificación de tránsito. Esta es una intervención en pro del bienestar de la ciudadanía.

## 10. Localización de la alternativa


*Tabla 17 Tabla de localización*

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad
Andina	Bogotá D.C.	Bogotá D.C.	Bogotá D.C.	N.A.	19 Localidades de Bogotá D.C.


### 10.1. Factores analizados

*Tabla 18 Factores para la localización*

Factores que inciden en la localización	Selección con una X	Breve justificación de los elegidos.
Aspectos administrativos y políticos	X	Porque la entidad está incluida y aporta al Plan de Distrital de Desarrollo
Cercanía de fuentes de abastecimiento		
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		

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


Factores que inciden en la localización	Selección con una X	Breve justificación de los elegidos.
Estructura impositiva y legal	X	La entidad es pública por consiguiente está sujeta al cumplimiento legal establecido para las mismas.
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	La implementación de la señalización por medio de los contratos de obra requiere de cuadrillas de obra.
Factores ambientales	X	Los contratos de obra de señalización dentro de su ejecución gestionan la disposición final de los residuos.
Medios y costos de transporte		
Otros		

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

## 11. Cadena de valor

*Tabla 19 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)
Fortalecer el sistema de señalización de las ciclorrutas para una movilidad segura, eficiente y sostenible en la ciudad Bogotá	Mantener la señalización del ciclo infraestructura para mitigar los siniestros y conflictos en la vía, de acuerdo con la necesidad.	2402034-Ciclo infraestructura de la red secundaria con mantenimiento	Incluye el mantenimiento de las vías o secciones de la calzada destinadas al tránsito de bicicletas en forma exclusiva	Metros lineales de ciclo infraestructura	240203400	Metros lineales
	Intervenir la señalización vial en la red de ciclo infraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de las y los bici usuarios.	2402033-Ciclo infraestructura construida en red vial secundaria	Incluye la construcción de vías o secciones de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva	Metros lineales de ciclo infraestructura	240203300	Metros lineales

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


*Tabla 20 Actividades y metas*

Código y nombre del producto	Cantidad (magnitud PDD) de producto	Meta/Actividad				Etapa de la actividad	Ruta Crítica Si o No
		Proceso-acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción		
2402034 - Ciclo infraestructura de la red secundaria con mantenimiento	60.000 m	Realizar	60	Kilómetros	de mantenimiento o de señalización y/o demarcación en ciclo-infraestructura en la ciudad	Operación	SI
2402033 - Ciclo infraestructura construida en red vial secundaria	28.000 m	Implementar	28	Kilómetros	de señalización y /o demarcación de ciclorrutas en la ciudad	Operación	SI


## 12. Verificación Final

*Tabla 21 Verificación de la cadena de valor*


Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
1	El objetivo general brinda una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	X		El proyecto se generó pensando en promover acciones y condiciones que permitan que la señalización sea más robusta de manera que se mejore la movilidad y la seguridad vial en la ciudad.
2	El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		En la ciudad existe una problemática relacionada con la señalización inexistente, insuficiente, obsoleta, inadecuada o en malas condiciones, de manera que el proyecto pretende contribuir con una solución.
3	El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	X		El objetivo general si presenta alternativas de solución.
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		Si, gracias a que los objetivos específicos contribuyen al logro del

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

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
				objetivo general del proyecto.
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		Si, puesto que los productos se miden en cantidades de señales, kilómetros, mantenimientos, etc. que son los mecanismos e instrumentos a través de los cuales se logran los objetivos específicos.
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, pues los objetivos específicos contribuyen con el logro del objetivo general pues discriminan lo que se pretende a través de este.
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		Sí, puesto que los productos resultan ser mecanismos e instrumentos tales como señales, kilómetros, mantenimientos, etc., que son la parte física que materializa los objetivos.
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Si gracias a que los productos generados a través del proyecto de inversión forman parte del catálogo de productos generados en el sector.
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		Si, puesto que el producto que se entrega a la ciudadanía se puede contabilizar, pero solo es tangible a través de las actividades que se desarrollan en terreno y que hacen que se materialicen en vía una serie de procesos contractuales que se requieren como parte de la logística de la gestión en vía.
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		Si pues las metas se miden en cantidad de mecanismos e instrumentos de señalización, a través de los cuales se mejora la movilidad y la seguridad vial en la ciudad.

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

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		Actualmente las actividades están asociadas al desarrollo de actividades que permitan la implementación de los diferentes mecanismos e instrumentos en materia de señalización, los cuales resultan ser los productos generados a través del proyecto de inversión.
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Actualmente las actividades comprenden las diferentes etapas necesarias para la implementación de medidas de señalización que resultan ser las metas asociadas al proyecto.

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

**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 60 km de mantenimiento de señalización y/o demarcación en ciclo-infraestructura en la ciudad					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	254.668.000	1.739.380.667	1.574.965.000	684.000.000	4.253.013.667
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción					-
Servicios para la comunidad, sociales y personales					-
Gastos imprevistos					-
<b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>	<b>254.668.000</b>	<b>1.739.380.667</b>	<b>1.574.965.000</b>	<b>684.000.000</b>	<b>4.253.013.667</b>

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN <i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i>					
2. Implementar 28 Km de señalización y /o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	192.980.000	487.454.000	530.983.000	906.000.000	2.117.417.000
Terrenos					-
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción					-
Servicios para la comunidad, sociales y personales					-
Gastos imprevistos					-
<b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>	<b>192.980.000</b>	<b>487.454.000</b>	<b>530.983.000</b>	<b>906.000.000</b>	<b>2.117.417.000</b>



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTA D.C.  
Secretaría  
Movilidad

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

**DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO**


**Ficha de proyecto de inversión**

**Código: PE01-IN03-MD01**

**Versión: 1.0**


*Tabla 22 Tabla costos unitarios por insumo*

<b>Componente</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>TOTAL</b>
1 - Mano de obra calificada	447.648.000	2.226.834.667	2.105.948.000	1.590.000.000	6.370.430.667
<b>Total</b>	447.648.000	2.226.834.667	2.105.948.000	1.590.000.000	6.370.430.667

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

*Tabla 23 Tabla Resumen presupuesto cadena de valor*

Objetivo específico	Producto	Nombre de la Meta	Total costo por meta Año 2024	Total costo por meta Año 2025	Total costo por meta Año 2026	Total costo por meta Año 2027	Total costo por producto	Total Costo por objetivo específico	Total Costo del proyecto
Mantener la señalización de las ciclorrutas para mitigar los siniestros y conflictos en la vía, de acuerdo a la necesidad.	240203400	Realizar 60 km de mantenimiento o de señalización y/o demarcación en ciclo-infraestructura en la ciudad	254.668.000	1.739.380.667	1.574.965.000	684.000.000	4.253.013.667	4.253.013.667	6.370.430.667
Intervenir la señalización vial en la red de ciclo infraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de las y los bici usuarios.	240203300	Implementar 28 Km de señalización y /o demarcación de ciclorrutas en la ciudad	192.980.000	487.454.000	530.983.000	906.000.000	2.117.417.000	2.117.417.000	

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

#### 14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

- **Contratos de obra:**

El proceso de implementación y mantenimiento de señalización vial en la ciudad de Bogotá se realiza a través de contratos de obra los cuales son supervisados por contratos de interventoría, dichos contratos enmarcan su trabajo en el cumplimiento de las metas establecidas para el proyecto del Plan de Desarrollo Distrital.

Así mismo, es importante tener en cuenta que desde el año 2021 cambió la metodología de los procesos licitatorios para los contratos en materia de señalización, ya que se adjudicaron contratos bajo el compromiso de vigencias futuras, aumentando el plazo de ejecución. Igualmente, se dividieron los alcances adjudicando de manera independiente los contratos de obra. Lo cual permite tener un mayor control en la ejecución de las obras, se organiza la distribución de la ciudad en 7 zonas las cuales son:

Zona 1 – Norte, Zona 2 - Oriente-Norte, Zona 3 Occidente-Norte, Zona 4, Centro-Norte  
Zona 5 - Centro-Sur, Zona 6 - Sur-Oriente y Zona 7 - Sur-Occidente.

Esto permite intervenir zonas en simultáneo, y cumplir con las magnitudes planteadas en el Plan de Desarrollo Distrital.


Complementado lo anterior, a continuación, se relacionan los diferentes proyectos, contratos y/o convenios adscritos a la Subdirección de señalización:

Contratos de Obra  
Contratos de Interventoría  
Convenio interadministrativo entre la SDM el IDIPRON  
Contratos de Contención Vehicular

- **Garantías:**

El proceso de garantías de la SDM se realiza a través de los contratos de interventoría, de acuerdo a lo descrito en el anexo técnico, en el cual se cita lo siguiente “ Realizar visitas de inspección y seguimiento a garantías, de los diseños implementados por el contrato de obra objeto de interventoría; lo anterior en aras de hacer los requerimientos a que hubiese lugar, en caso de incumplimiento a las garantías de obra estipuladas en los elementos de señalización implementados por los contratistas. De estas visitas de inspección y seguimiento, realizará reporte semanal a la Entidad, por ID implementado, el cual deberá ir elaborado por el Ingeniero encargado”.

Lo anterior puede ser consultado en SECOP II con el número de proceso de las interventorías.


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

- **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.

Es el caso de las metas en materia de señalización vial. Puesto que 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. Dichos 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.


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.

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

## 15. Riesgos

Tabla 24 Riesgos de la alternativa

Nivel de Clasificación 1-Objetivo General/ Producto/Actividad (Meta proyecto)	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación	Supuesto
1. Objetivo General	Legales	Recibir tutelas o demandas de parte de la comunidad porque no en todas las zonas de la ciudad se puede tener demarcación y suficiente y adecuada que evite siniestros viales.	Raro: Las medidas siempre están pensadas en pro del bien común y sería un margen mínimo de ciudadanos que no se sientan beneficiados por las medidas realizadas	Moderado	Tener que destinar recursos a pagos de sentencias o a acciones de tutela.	Implementar medidas de señalización en puntos álgidos de la ciudad y territorializadas.	Las medidas de demarcación son aceptadas por la comunidad, cuando se socializan sus beneficios.
2.Producto	Operacionales	Tener que afrontar situaciones ajenas como la lluvia, marchas, daños en la infraestructura y actividades de ejecución de obras realizadas por terceros (IDU,UMV, ML1 Y URBANIZADORES)	Raro: Aunque se enfrenten afectaciones ajenas a la planeación, siempre se definirán medidas que contrarresten el impacto negativo	Menor	Se retrasen las implementaciones en vía por alteraciones en el cronograma	Tener previsto dentro de los cronogramas de ejecución algunos tiempos muertos o definir planes de choque.	Los cronogramas de obras se cumplen sin ninguna afectación o alteraciones en su ejecución
3.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 cubrirlos	Ser conservadores en la proyección de las metas.	Se cuentan con las partidas presupuestales necesarias para cubrir todas las necesidades para cumplimiento de metas

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

## 16. Ingresos y beneficios

Entre enero y diciembre de 2023, murieron 8.405 personas en siniestros viales en Colombia, según datos del Ministerio de Transporte, un 12 % menos que en el mismo periodo de 2022. Así, se calcula que cada día de 2023, en promedio, fallecieron unas 23 personas en siniestros viales, de los cuales ciclistas fueron 5 fallecidos.


De acuerdo con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los motociclistas reportan la mayor cantidad de fatalidades en el país, representando el 62 % de las muertes por siniestros viales en 2023, donde fallecieron 5.213 usuarios y usuarias de moto a nivel nacional. Según las estadísticas del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial son 22 usuarios de bicicleta para abril de 2024 que han fallecido.

Con el proyecto de inversión “Fortalecimiento Del Sistema De Señalización Para La Movilidad Enfocada En La Mejora De La Seguridad Vial en La Ciudad De Bogotá D.C.”, se contemplan las acciones que contribuyan directamente al logro de los objetivos planteados dentro del PDD “Bogotá Camina Segura”.

Siendo un eje principal, la disminución de la siniestralidad en la ciudad, con los siguientes antecedentes:

La siniestralidad vial, más allá de ser una tragedia social que enluta a cientos de familias al año en la ciudad, tiene un costo anual equivalente al 2,9% del PIB de la ciudad (1 Billón de pesos), reflejado en:

- Costos por daño a la propiedad: Reparación y reemplazo de vehículos, daños a mercancía, ingresos dejados de percibir para vehículos de trabajo, daños a terceros (propiedades públicas o privadas, mobiliario urbano). Se estima que para el 2023 este costo superó los 390 mil millones de pesos en Bogotá.
- Costos médicos: Hospitalización, tratamientos, medicamentos. Se estima que los costos asociados al sector salud para el 2023 superó los 38 mil millones de pesos en Bogotá.
- Costos administrativos: Servicios de emergencia, autoridades de tránsito, investigaciones, afectación a la movilidad, servicios forenses y funerarios, trámites de aseguramiento, trámites judiciales. Se estima que para el 2023 este costo superó los 79 mil millones de pesos en Bogotá.
- Costos humanos: Pérdida de capital humano, pérdidas de productividad, costos empresariales por incapacidades, cambio de personal, costos de rehabilitación, dolor y luto. Se estima que para el 2023 este costo superó los 550 mil millones de pesos en Bogotá.

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

La oficina de Seguridad Vial de la SDM estima los costos de siniestralidad con muertos y lesionados a partir de los datos de los datos de la metodología Uniandes-BID (2008) y generando proyecciones a partir de indicadores de inflación del Distrito suministrados por el Departamento Administrativo de Estadística (DANE).

Generando los siguientes cálculos:

- Una fatalidad = \$928.712.065 pesos. Fatalidades 2023: 404
- Meta: Reducción del 20% víctimas fatales (línea base 2023)
- Fatalidades proyectadas 2027: 338 (como límite máximo para cumplir el 20% de reducción)
- Las vidas salvadas en el cuatrienio serían: 400 fatalidades – 338 fatalidades: 98 vidas salvadas
- Ahorro para la ciudad en general por las vidas salvadas: +97 mil millones de pesos (\$97.686.912.932)


*Tabla 25 Proyección de vidas salvadas cuatrienio*

<b>Año</b>	<b>Muertes</b>	<b>Vidas salvadas</b>	<b>Ahorro</b>
<b>2024</b>	400	17	\$ 15.788.105.105
<b>2025</b>	387	22	\$ 21.187.637.042
<b>2026</b>	365	27	\$ 27.121.138.497
<b>2027</b>	338	32	\$ 33.590.032.288
<b>TOTAL</b>		<b>98</b>	<b>\$ 97.686.912.932</b>

Fuente: Cálculos propios a partir de estadística Oficina de Seguridad 2023.

Ahora bien, las afectaciones directas que más impactan la movilidad en el distrito es la congestión producto de incidencias en la vía tanto programadas como intempestivas que influyen en el flujo normal del tránsito de los vehículos en la ciudad, lo cual impacta directamente en el tiempo productivo de la ciudadanía, mala experiencia en los viajes, incrementa los gastos por combustibles y otra externalidades como la contaminación, mayor probabilidad de siniestro viales, percepción de inseguridad vial, entre otros. Es por esto que el análisis del valor monetario en el tiempo invertido en transportarse por parte de la población activa, es importante para revisar el ahorro monetario al mejorar las condiciones de viaje y mitigar la congestión vehicular.

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

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

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 26 Modo de transporte vs costo*

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
<b>Total</b>							\$ 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 27 Estimación del costo o valor del minuto*

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 min x persona)	\$ 55.818,14

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

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

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 28 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
Baja siniestralidad ciclistas	Mejorar las condiciones en la vía para mitigar las causas de los siniestros viales	Disminución de las muertes en la vía por ausencia o deterioro de la señalización	Vidas humanas (ciclistas)	Valor del Ahorro por salvar vidas	Otros
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

1. Baja siniestralidad ciclistas


**Tabla 29 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	271	\$ 73.737.329	\$ 19.982.816.159
25	222	\$ 80.535.911	\$ 17.878.972.242
26	190	\$ 87.961.322	\$ 16.712.651.180
27	120	\$ 96.071.356	\$ 11.528.562.720
Total	\$	\$ 338.305.918	\$ 66.103.002.301

2. Tiempos de desplazamiento de la ciudadanía

**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		769748,13	3.099.016.479.650

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

	4.026.014		
27	4.428.615	804386,8	3.562.315.905.390

\* Proyectado con la proyección de población del DANE 2024-2027 y supuesto macroeconómico PIB Bogotá SDH

**Tabla 31 Costeo Total de Ingresos y beneficios**


Periodo/vigencia	Total ingresos	Total beneficios (bi+b2)	Total General
24	\$	\$238.794.875.1840	\$ 2.387.948.751.840
25	\$	\$ 2.719.017.715.073	\$ 2.719.017.715.073
26	\$	\$ 3.115.729.130.830	\$ 3.115.729.130.830
27	\$	\$ 3.110.545.042.370	\$ 3.573.844.468.110
28	\$ 0		\$ 0

### MÓDULO III - EVALUACIÓN

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

**Tabla 32 Flujo económico**

Item / Periodo	2024	2025	2026	2027
+ Ingresos	2.387.948.751.840	2.719.017.715.073	3.115.729.130.830	3.573.844.468.110
+ Créditos				
- Costos de Pre-Inversión				
1.1. Estudios				
- Costos de Inversión	476.753.0000	1.060.000.000	1.230.000.000	1.280.000.000
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				

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

Item / Periodo	2024	2025	2026	2027
Flujo Neto de Caja	2.383.181.221.840	2.717.957.715.073	3.114.499.130.830	3.109.265.042.370

**Tabla 33. Flujo Económico**

No.	Concepto	2024	2025	2026	2027
1	+Beneficios e ingresos	1.910.358.096.450	2.175.212.326.718	2.492.583.100.521	2.859.075.574.488
2	+ Créditos				
3	- Costos de preinversión				
4	- Costos de inversión	476.753.000,	1.060.000.000,	1.230.000.000	1.590.000.000,
5	- Costos de operación				
6	- Amortización				
7	- Intereses de los créditos				
8	+ Valor de salvamento				
<b>TOTAL</b>	<b>Flujo neto de caja</b>	<b>1.909.881.343.450</b>	<b>2.174.152.326.718</b>	<b>2.491.353.100.521</b>	<b>2.857.485.574.488</b>

## 18. Evaluación Multicriterio


**Tabla 34 Evaluación Multicriterio**

Evaluaciones por realizar	Sí	No
Rentabilidad <sup>2</sup>	X	
Costo- eficiencia y costo mínimo <sup>3</sup>	X	
Evaluación multicriterio <sup>4</sup>		X

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

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

### **MÓDULO IV - PROGRAMACIÓN**

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


*Tabla 35 Ficha de indicador*

Producto	Descripción	Indicador Principal	Unidad de Medida
2402034 - Ciclo infraestructura de la red secundaria con mantenimiento	Incluye el mantenimiento de las vías o secciones de la calzada destinadas al tránsito de bicicletas en forma exclusiva	240203400	Metros lineales
2402033- Ciclo infraestructura construida en red vial secundaria	Incluye la construcción de vías o secciones de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva	240203300	Metros lineales

#### **19.1. Fuente de verificación de las metas a reportar**

*Tabla 36 Programación del indicador*

Objetivo Específico: Mantener la señalización de las ciclorrutas para mitigar los siniestros y conflictos en la vía, de acuerdo a la necesidad.					
Metas proyecto de inversión: Realizar 60.000 metros de mantenimiento de señalización y/o demarcación en la ciclo-infraestructura en la ciudad					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2402034					
Indicador de producto principal: 240203400					
Fórmula: Kilómetros de ciclo-infraestructura proyectados para mantenimiento en la ciudad/Kilómetros de ciclo-infraestructura mantenidos en la ciudad					
Fuente de Verificación: Informe de ejecución suministrado por los contratos de obra.					
Meta Total: 60 km (60.000 metros lineales)					
Unidad de Medida: metro lineal					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	7550	25400	15000	12050	0

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

Objetivo Específico: Intervenir la señalización vial en la red de ciclo infraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de los bici usuarios.					
Metas proyecto de inversión: Implementar 28.000 metros de señalización y /o demarcación de ciclorrutas en la ciudad					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2402033					
Indicador de producto principal: 240203300					
Fórmula: Sumatoria de metros lineales de cicloinfraestructura intervenida					
Fuente de Verificación: Informe de ejecución suministrado por los contratos de obra.					
Meta Total: 28 km (28.000 metros lineales)					
Unidad de Medida: metros lineales					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	1460	3890	12120	10530	0


## 19.2 Indicador de Gestión

*Tabla 37 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 38 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%

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

### 19.3 Fuentes de Financiación

*Tabla 39 meta del Indicador de gestión*

Programa			4. Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática	
Subprograma			0600 Intersubsectorial Transporte	
Tipo de entidad			Distrital	
Tipo de Recursos			Recaudo de fuentes multas, semaforización y Derechos de Tránsito	
Periodo			Etapa Inversión Fuente/Costo	Total, Proyecto
2024			\$ 447.648.000	\$ 6.370.430.667
2025			\$ 2.226.834.667	
2026			\$ 2.105.948.000	
2027			\$ 1.590.000.000	

### 19.4 Componentes


Componente	2024	2025	2026	2027	TOTAL
O2320202009_servicios para la comunidad sociales y personales	448	2.227	2.106	1.590	6.370
<i>Total</i>	<b>448</b>	<b>2.227</b>	<b>2.106</b>	<b>1.590</b>	<b>6.370</b>

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

No aplica para este proyecto de inversión

## 21 Focalización en Políticas Transversales

El objetivo principal de la política es mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

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

*Tabla 39 Focalización en Políticas Transversales*

Instrumento de planeación	Objetivos del instrumento de planeación relacionados	Productos del instrumento de planeación relacionados	Metas del presente proyecto de inversión relacionadas
Política Pública de la Bicicleta, CONPES Distrital No.15 del 23 de marzo de 2021	Más bici para todas y todos - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta,	3.1 Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura	Implementar 28.000 metros de señalización y /o demarcación de ciclorrutas en la ciudad
		3.1.2 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura implementados en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere.	
		3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura	Realizar 60.000 metros de mantenimiento de señalización y/o demarcación en la cicloinfraestructura en la ciudad
		3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad.	


Esta política pública es para continuar construyendo sobre lo construido para dar un salto cuantitativo y cualitativo. Cuantitativo en infraestructura, en número de viajes, pero cualitativo en calidad de esos viajes, en calidad y disfrute del viaje, en seguridad vial en que no haya accidentes de ciclistas.

## 22 Otros aspectos

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 Ingeniería de Tránsito y la Subdirección de Señalización. El desarrollo de este proyecto se encuentra enmarcado en el cumplimiento de las funciones que le fueron otorgadas a través del Decreto 672 de 2018, "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones"

Es así como este proyecto de inversión cobra importancia puesto que se pretende mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad para los usuarios de la vía en Bogotá, puesto que gracias a la señalización vial se logra transformar el espacio existente en un ambiente más amable, seguro, cómodo y agradable. Además, con la implementación y mantenimiento de la señalización vial, se define la manera segura y correcta en que los usuarios de la vía deben moverse en esta, estableciendo condiciones de operación, identificando prioridades en la vía, informando correctamente, regulando el tránsito y los flujos, delimitando los espacios, reduciendo conflictos y mitigando riesgos de siniestralidad.

Para lograr estos objetivos e impactos en la ciudad, desde la Dirección de Ingeniería de Tránsito, dependencia de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, se adelantan los procesos de selección para los contratos de obra, consultoría e interventoría para la implementación de señalización integral, el mantenimiento de señales verticales,

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

implementación y mantenimiento de señales elevadas, e implementación de sistemas de contención vehicular y otros dispositivos de control de tránsito, con financiación de las mismas bajo el modelo de vigencias futuras dando continuidad a los contratos integrales y ahorro para la administración


Así mismo la Subdirección de Señalización, adscrita a la Dirección de Ingeniería de Tránsito, cuenta con una base de datos actualizada de las necesidades y requerimientos de la comunidad, en materia de señalización y al mismo tiempo se tiene una base de requerimientos que ya han sido evaluados y que cumplen con los criterios técnicos para proceder a una próxima implementación, quedando a la espera de viabilidad de tipo económico, pues se debe tener claro que los recursos son limitados de manera que se busca realizar las acciones que causen el mayor impacto en relación al menor costo de inversión posible.

Teniendo como pilares la seguridad vial, sostenibilidad ambiental y accesibilidad, resulta necesaria la implementación de programas, planes, proyectos y medidas que pretendan disminuir la congestión vehicular, reducir los tiempos de viaje y mejorar las condiciones de seguridad vial. Dentro de algunas de estas medidas se encuentran: gestión de la velocidad, a través de la reducción en los límites de velocidad en algunos corredores principales de la ciudad y la implementación de elementos para zonas de tráfico calmado, medidas de gestión de la demanda como el pico y placa, la promoción del transporte público y modos de transporte sostenibles y alternativos, priorización de usuarios de la vía, entre otras.

Es importante aclarar que la planeación y desarrollo de varios de los proyectos, planes y medidas propuestas surgen de otras dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, quienes, en concordancia con sus funciones, adelantan los análisis, estudios y emisión de conceptos técnicos, jurídicos o normativos. Algunas de estas dependencias son: Oficina de Seguridad Vial, Oficina de Gestión Social, Subsecretaría de Política de la Movilidad, a través de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, Dirección de Planeación de la Movilidad y sus Subdirecciones; Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía, a través de la Dirección de Atención al Ciudadano y Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte; y Subsecretaría de Gestión Jurídica.

En adición a la sinergia al interior de la Entidad, también resulta relevante la coordinación inter-institucional con diferentes entidades del Distrito y, en ocasiones, de la Nación, tales como: Instituto de Desarrollo Urbano, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, TransMilenio, Fondos Locales de Desarrollo, Secretaría de Planeación, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial.


Una vez surtidas estas etapas previas de coordinación intra e inter-institucional, la ejecución y materialización en vía corresponde, por ser un área técnica misional y principalmente operativa, a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, sus Direcciones y Subdirecciones.

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

### 23 Actualizaciones

*Tabla 40 Actualizaciones*

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	17-02-2025	13, 19.1, 19.3 y 19.4	Se actualiza magnitudes y presupuesto.	<p><b>Punto 13:</b> Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo.</p> <p>Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.</p> <p><b>Punto 19.1:</b> Se actualiza la programación de la magnitud de los productos formulados para el proyecto.</p> <p><b>Punto 19.3:</b> Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo.</p> <p>Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.</p> <p><b>Punto 19.4:</b> Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto programado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo.</p> <p>Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.</p>
2	31-05-2028	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 al proyecto de inversión 8000 de \$203.705.633.
3	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 al proyecto de inversión 8000 de \$27.998.734.
4	28-02-2026	13, 14, 19.1, 19.3 y 19.4	Se actualiza magnitudes y presupuesto	<p><b>Punto 14:</b> Se deja la aclaración en las especificaciones técnicas de las metas en relación a recursos de vigencia y reserva</p> <p><b>Punto 19.1</b> "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><b>Punto 13, 19.3 y 19.4:</b> 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>

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

**24 Datos del responsable del proyecto**

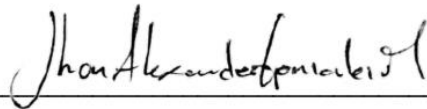
Nombre: JUAN CAMILO RODRÍGUEZ CÁRDENAS  
 Área: Dirección de Ingeniería de Tránsito  
 Cargo: Director  
 Rol: Gerente de proyecto  
 Correo: jcrodriguez@movilidadbogota.gov.co  
 Teléfono: 3649400 Ext 4310


Firma:



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


Firma:




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

## 25 Glosario

<i>Término</i>	<i>Definición</i>
<b>Sexo:</b>	Hace referencia a la “categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre” 15 o personas intersexuales.
<b>Orientación sexual</b>	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.
<b>Identidad de género</b>	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.
<b>Grupos poblacionales</b>	
<b>Transcurrir vital - curso de vida:</b>	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. 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.
<b>Grupos étnicos:</b>	Persona quien por su identidad se reconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
<b>Negro(a)</b>	Persona quien por su identidad es o se reconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
<b>Afrodescendiente/afrocolombiano/a</b>	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).
<b>Indígena</b>	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).
<b>Palenquero(a) de San Basilio:</b>	
<b>Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina</b>	Persona quien se reconoce 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).
<b>Gitano(a) o Rom</b>	Persona que por su identidad es o se reconoce 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).
<b>Fenómeno de habitabilidad en calle:</b>	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”.
<b>Discapacidad:</b>	“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”
<b>Víctima del conflicto armado:</b>	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

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

<b>Familia:</b>	<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>
<b>ENFOQUE POBLACIONAL</b>	<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>
<b>ENFOQUE DIFERENCIAL</b>	<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>
<b>ENFOQUE POBLACIONAL -DIFERENCIAL</b>	<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>
<b>ENFOQUE DE GÉNERO</b>	<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>
<b>ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS</b>	<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>
<b>INTERSECCIONALIDAD</b>	<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>

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

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**

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](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 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](https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf)

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.

### **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.

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.

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

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.