



# ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

## Banco Distrital de Programas y Proyectos

### Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI\_D

1. IDENTIFICACIÓN	
<b>Entidad</b>	0113 - Secretaría Distrital de Movilidad
<b>Proyecto</b>	7998 Fortalecimiento de la red de cicloinfraestructura en la ciudad de Bogotá D.C.
<b>Versión</b>	20 del 06 de marzo de 2026
<b>Código BPIN</b>	2024110010114
<b>Banco</b>	01 - BDPP-ACEP (ADMINISTRACION CENTRAL Y ESTABLECIMIENTOS PUBLICOS)
<b>Estado</b>	Inscrito el 07 de junio de 2024 - Registrado 07 de junio de 2024
<b>Tipo de Proyecto</b>	Mantenimiento,Infraestructura
<b>Etapas de Proyecto</b>	Inversión Ejecución
2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	
<b>Plan de Desarrollo</b>	17-Bogotá Camina Segura
<b>Nivel 1</b>	4-Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática
<b>Nivel 2</b>	26-Movilidad Sostenible
<b>Política Pública</b>	Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital
<b>POT</b>	No Aplica
3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
<b>Otros aportes y procesos de participación ciudadana</b>	
<b>Consecutivo</b>	<b>Otros aportes y procesos de participación ciudadana</b>
1	<p>La Administración Distrital fomentó y garantizó la participación ciudadana en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027, titulado "BOGOTÁ CAMINA SEGURA". Este proceso buscó crear un marco de colaboración y responsabilidad social para el beneficio de la ciudad, facilitando escenarios participativos que recogieron los aportes de la ciudadanía, considerados como un espacio deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración.</p> <p>El chatbot distrital Chatico 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.</p>
4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD	
<b>Antecedentes</b>	
<p>Un sistema de señalización vial deficiente en la red de ciclo-infraestructura constituye una problemática que tiene un alcance amplio el cual repercute en la calidad de vida de la ciudadanía de Bogotá, así como en seguridad vial y en general en la eficiencia del sistema de transporte y sus sistemas alternativos.Lo anterior, se genera principalmente debido al deterioro por la vida útil de los dispositivos de señalización instalada, la vandalización de los mismos por falta de cultura ciudadana, aunada al deterioro propio causado por las condiciones ambientales, el estado del pavimento y la siniestralidad que genera daños a dichos dispositivos.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, por renovación de espacios urbanos y por la recuperación de espacios públicos que funcionan para la circulación de bicicletas por necesidades de conexión en la ciudad, la generación de nuevos puntos atractores de viajes y zonas con mayor flujo vehicular.En consecuencia, como producto de un sistema de señalización deficiente, se generan conflictos entre las y los bicusuarios y demás actores viales; lo que genera situaciones adversas tales como siniestros viales, congestión, uso inadecuado de la ciclo-infraestructura e invasión del espacio público, lo que termina por crear desmotivación en el uso de la bicicleta, posibles riesgos potenciales para la integridad de los diferentes usuarios de la vía y el incremento en el tiempo promedio de desplazamiento en la ciudad de Bogotá D.C.</p>	
<b>Situación Actual</b>	
<p>En consecuencia, y producto de un sistema de señalización deficiente, se generan conflictos entre las y los bicusuarios 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.</p>	
<b>Descripción del Universo</b>	
<p>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.</p>	
<b>Cuantificación del Universo</b>	8034649 Persona(s)
<b>Localización del Universo</b>	Distrital
<b>Árbol de Problemas</b>	7998-0113-Problemas7998.pdf(Archivo Adjunto)
<b>Fecha de Incorporación</b>	24/09/2024
<b>Unidad de Planeación Zonal (UPZ)</b>	
<b>Barrio</b>	
<b>Unidad de Planeamiento Rural (UPR)</b>	
<b>Vereda</b>	
<b>Unidad de Planeamiento Local (UPL)</b>	Todas las UPL
5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI\_D

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.

En este sentido, 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 intervenciones para nuevos tramos exclusivos para las bicicletas, el mantenimiento y conservación de los ya existentes y nueva señalización dentro de la misma red.

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: éste contempla la planeación de proyectos, coordinación interinstitucional, desarrollo de estudios técnicos y diseños, e implementación de actividades de mantenimiento, demarcación e instalación de señalización vial, actualización de lineamientos y conceptos técnicos.

- 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: contempla la actualización de lineamientos y conceptos técnicos, realización de diseños, propuestas técnicas e intervenciones de señalización, así como el trabajo coordinado con las diferentes áreas misionales y entidades del sector.null

6. CADENA DE VALOR

Objetivo General

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

Objetivos Específicos

Intervenir la señalización vial en la red de cicloinfraestructura nueva, para mejorar las condiciones de circulación de las y los bici usuarios

Código Metas Plan de Desarrollo

2203 Construir, 59, Kilómetro(s), lineales de la red de cicloinfraestructura

Producto MGA

Denominación

Magnitud

2402033 (V0624) - Ciclo infraestructura construida en red vial secundaria

28000

Actividades

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Estado
2	Implementar	28	Kilómetro(s)	de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad	Vigente

Objetivos Específicos

Mantener la señalización de las cicloinfraestructura para mitigar los siniestros y conflictos en la vía, de acuerdo con la necesidad

Código Metas Plan de Desarrollo

2203 Construir, 59, Kilómetro(s), lineales de la red de cicloinfraestructura

Producto MGA

Denominación

Magnitud

2402034 (V0624) - Ciclo infraestructura de la redsecundaria con mantenimiento

60000

Actividades

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Estado
1	Realizar	60	Kilómetro(s)	de mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura en la ciudad	Vigente

7. FUENTES DE FINANCIACIÓN

(Cifras en millones de pesos corrientes)

Fuente de financiación	2023	2024	2025	2026	2027
Recursos Distrito	\$ 0,00	\$ 447,65	\$ 2.226,83	\$ 2.105,95	\$ 1.590,00
<b>Totales</b>	<b>\$ 0,00</b>	<b>\$ 447,65</b>	<b>\$ 2.226,83</b>	<b>\$ 2.105,95</b>	<b>\$ 1.590,00</b>

8. COMPONENTES DE INVERSIÓN Y FLUJO FINANCIERO

(Cifras en millones de pesos corrientes)

Producto MGA	Actividad	Insumo	2023	2024	2025	2026	2027
2402033 (V0624) -	Implementar 28 Kilómetro(s) de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad	Mano de obra calificada	\$ 0,00	\$ 192,98	\$ 487,45	\$ 530,98	\$ 906,00
2402034 (V0624) -	Realizar 60 Kilómetro(s) de mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura en la ciudad	Mano de obra calificada	\$ 0,00	\$ 254,67	\$ 1.739,38	\$ 1.574,96	\$ 684,00
<b>Totales</b>			<b>\$ 0,00</b>	<b>\$ 447,65</b>	<b>\$ 2.226,83</b>	<b>\$ 2.105,95</b>	<b>\$ 1.590,00</b>

Ejecutado en Años Anteriores (Cifras en millones de pesos corrientes)	
Año	Valor

Proyección Años Posteriores (Cifras en millones de pesos corrientes)	
Año	Valor

Vigencias Futuras:		
Acto Administrativo	Número	Fecha

9. POBLACIÓN OBJETIVO		
Grupo Etario	Número de Personas	Descripción
a. 0 - 5 (Primera infancia)	472881	
<b>Grupos / Situaciones / Condiciones / Sectores</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
Mujer (sexo)	231768	
Hombre (sexo)	241113	
<b>Grupo Etario</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
b. 6 - 12 (Infancia)	478728	
<b>Grupos / Situaciones / Condiciones / Sectores</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
Mujer (sexo)	235054	
Hombre (sexo)	243674	
<b>Grupo Etario</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
c. 13 - 17 (Adolescencia)	478071	
<b>Grupos / Situaciones / Condiciones / Sectores</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
Mujer (sexo)	234910	
Hombre (sexo)	243161	
<b>Grupo Etario</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
f. 60 + Adelante (Envejecimiento y vejez)	1277593	
<b>Grupos / Situaciones / Condiciones / Sectores</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
Hombre (sexo)	538041	
Mujer (sexo)	739552	
<b>Grupo Etario</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
d. 18 - 26 (Juventud)	1123608	
<b>Grupos / Situaciones / Condiciones / Sectores</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
Hombre (sexo)	564017	
Mujer (sexo)	559591	
<b>Grupo Etario</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
e. 27 - 59 (Adultez)	4203768	
<b>Grupos / Situaciones / Condiciones / Sectores</b>	<b>Número de Personas</b>	<b>Descripción</b>
Mujer (sexo)	2186182	
Hombre (sexo)	2017586	
<b>Total Grupo Etario:</b>	<b>8034649</b>	
<b>Enfoque de género</b>		
Sin información		

10. UBICACIÓN DE LA INVERSIÓN				
Nivel Geográfico			Nombre	
Distrital			BOGOTÁ D.C.	
11. GERENCIA DE PROYECTO				
<b>Nombre Gerente del Proyecto</b>		JUAN CAMILO RODRÍGUEZ CÁRDENAS		
<b>Correo Electrónico</b>		jcrodriguez@movilidadbogota.gov.co		
<b>Teléfono</b>		3649400 Ext 43		
<b>Cargo</b>		Director		
<b>Área</b>		Dirección de Ingeniería de Tránsito		
<b>Fecha</b>		24/09/2024		
12. FORMULACIÓN Y ESTUDIOS DE RESPALDO				
<b>Formulación del proyecto de inversión</b>				
<b>Nombre Archivo</b>	Anexo_formulacion_proyecto	<b>Fecha Cargue</b>	03/09/2024	
<b>Estudios de respaldo</b>				
Consecutivo	Nombre del Estudio	Realizado por	Fecha Estudio	Archivo Relacionado
4	Encuesta de Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	30/06/2023	EncuestadeMovilidad.PDF
3	Anuario de Siniestralidad Vial 2022	Secretaría Distrital de Movilidad	12/04/2023	AnuariodeSiniestralidadVial2022.PDF
1	Objetivos de Desarrollo Sostenible	Organización Naciones Unidas	31/03/2016	ObjetivosdeDesarrolloSostenible.PDF
5	Boletín Técnico de Extensión y Estado de	Instituto de Desarrollo Urbano	20/06/2023	BoletínTécnicodeExtensiónyEstadodelaMa
2	Plan de Movilidad Sostenible y Segura	Secretaría Distrital de Movilidad	01/10/2023	PlandeMovilidadSostenibleySegura.PDF
13. OBSERVACIONES				
El proyecto cumple con los lineamientos dados por la SDP.				
14. CONCEPTO DE VIABILIDAD				
<b>Aspectos revisados</b>				
Aspecto				Cumple ?
Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar				Si
Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"				Si
Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto				Si
Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital				Si
Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos				Si
<b>Sustentación del concepto de viabilidad</b>				
El proyecto está acorde con lo establecido en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027				
<b>Observación</b>				
La formulación del proyecto se realizó con base en los lineamientos de la MGA del DNP.				
<b>Responsable del concepto de viabilidad entidad</b>				
<b>Nombre</b>	Julieth Rojas Betancour	<b>Cargo</b>	Jefe de Oficina	
<b>Teléfono</b>	3649400	<b>Correo</b>	jrojas@movilidadbogota.gov.co	
<b>Área</b>	Oficina Asesora de Planeación Institucional	<b>Fecha</b>	07/06/2024	

16. ARCHIVOS QUE RESPALDAN LA VIABILIDAD DEL PROYECTO		
#	Nombre	Realizado Por