
	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

**PROYECTO INVERSIÓN 7573  
CÓDIGO BPIN 2020110010093**

**APOYO A LAS ACCIONES DE REGULACIÓN Y CONTROL DE TRÁNSITO Y  
TRANSPORTE**


**PDD 2020-2024 - UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ  
DEL SIGLO XXI**

**AÑO DE FORMULACIÓN 2020**


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

## Tabla de contenido

<b>MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN</b>	<b>4</b>
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	4
1.1. Participación ciudadana	7
2. Contribución a la Política Pública	8
2.1. Plan Nacional de Desarrollo	8
2.2. Plan Distrital de Desarrollo	9
2.3. Planes Maestros	9
2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible	10
3. Problemática	11
3.1. Identificación de las causas que generan el problema.	12
3.1.1 Causas Directas	12
3.1.2 Causas Indirectas:	12
3.2. Identificación de efectos generados por el problema	12
3.2.1 Efectos Directos	12
3.2.2 Efectos Indirectos	12
3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema	14
3.3.1 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia	14
3.4 Justificación	15
4 Participantes.	19
4.1 Registro o identificación de participantes	20
4.2 Análisis de los participantes:	21
5 Población	22
5.1 Identificación de la población afectada	22
5.2 Determinación y caracterización de la población objetivo de la intervención	22
6 Objetivos	23
6.1 Objetivo general - Propósito	23

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Indicador de Objetivo	23
6.2 Objetivos específicos	23
7 Alternativas	25
<b>MÓDULO II – PREPARACIÓN</b>	<b>26</b>
8 Necesidades que se atenderán	26
9 Análisis técnico de alternativa seleccionada.	28
Marco normativo/estudios realizados	29
10 Localización	31
10.1 Factores analizados	32
11 Cadena de Valor	33
11.1 Metas proyecto de inversión/actividades	33
11.2 Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):	34
12 Riesgos	37
13 Ingresos y beneficios	38
<b>MÓDULO III – PROGRAMACIÓN</b>	<b>42</b>
14 Indicadores de producto	42
15 Indicador de gestión	43
16 Esquema financiero	43
16.1 Clasificación presupuestal	43
16.2 Flujo financiero.	43
16.3 Componentes.	44
17 Otros aspectos.	44
18 Actualizaciones	48
19 Datos del responsable del proyecto	48

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

## **MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN**

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


El comportamiento de vehículos, peatones, bicisuarios y demás actores viales de la malla vial urbana en las grandes metrópolis y ciudades del mundo, juega un papel importante en la parte económica y social, confluyendo sobre un mismo espacio donde se encuentran diferentes medios y modos de transporte que sin una guía o normativa que los oriente, genera caos en la movilidad.

Cuando hablamos específicamente de la ciudad de Bogotá - Distrito Capital, encontramos que uno de los problemas más frecuentes es la congestión, debido a la cantidad de vehículos que transitan sin un control efectivo, ya que en los últimos años en la ciudad se ha visto un crecimiento exponencial en población y urbanismo, incrementando de esta forma la necesidad de movilizarse, haciendo que se aumente el parque automotor y los tiempos de desplazamiento puesto que la infraestructura vial no ha crecido al mismo ritmo que lo hace la ciudad.

Teniendo en cuenta los factores antes mencionados, se evidencia la necesidad de aumentar y fortalecer la parte operativa de los Agentes de Tránsito, que permitan no solo regular y controlar el tránsito y transporte en la ciudad, sino también garantizar a los habitantes del Distrito Capital la movilidad con seguridad, el cumplimiento de la normatividad, minimizando la problemática actual y mejorando los tiempos de desplazamiento de los habitantes del Distrito Capital e ir en pro del cumplimiento de la misión y consecución de la visión de la entidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad actualmente no cuenta con el personal para el desarrollo de las acciones de prevención vial y los operativos de control, por lo cual en vigencias anteriores se ha contado con un convenio interadministrativo con la Policía Nacional donde se aúnan los esfuerzos para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte. En ese orden de ideas, entre los años 2015 y 2019 se han impuesto en la ciudad más de 1.813.665 órdenes de comparendos.

Práctica de comportamientos nocivos, tales como zizagear entre carriles, obstaculizar intersecciones, no ceder el paso, transitar por carriles exclusivos, parqueo en zonas indebidas, pasar una vía por debajo de puentes peatonales o entre vehículos sin observar las mínimas

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


normas, están profundamente arraigadas en la ciudadanía y consideradas por la mayor parte de las personas como irrelevantes, o que no representan un peligro para la vida e integridad o simplemente no son un acto irresponsable que causa impacto negativo en las condiciones de seguridad vial.

Una de las formas como se puede mitigar el efecto negativo que sobre la movilidad tienen las situaciones descritas es a través de la implementación de políticas públicas que controlen la oferta de servicios públicos de pasajeros, el tránsito descontrolado de todo tipo de vehículos y efectuando un control efectivo en vía, a través de la acción de los agentes de tránsito de la Policía Nacional - Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, que desarrollan una labor tanto preventiva como sancionatoria para armonizar la búsqueda de un buen comportamiento de los diferentes actores viales, basados en la aplicación del régimen jurídico que regula el tránsito y transporte.

Con la definición de las funciones asignadas a la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, se ha permitido que en el marco del Convenio Interadministrativo suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Nacional, estas dos instituciones trabajen de manera coordinada en el control en vía procurando con ello romper los patrones de malas conductas y el desacato a las normas de tránsito por parte de los actores viales infractores, enmarcado en los planes operativos, fortaleciendo las actividades con herramientas tecnológicas, de metrología, suministros y capacitaciones, necesarias para la ejecución del control operativo.

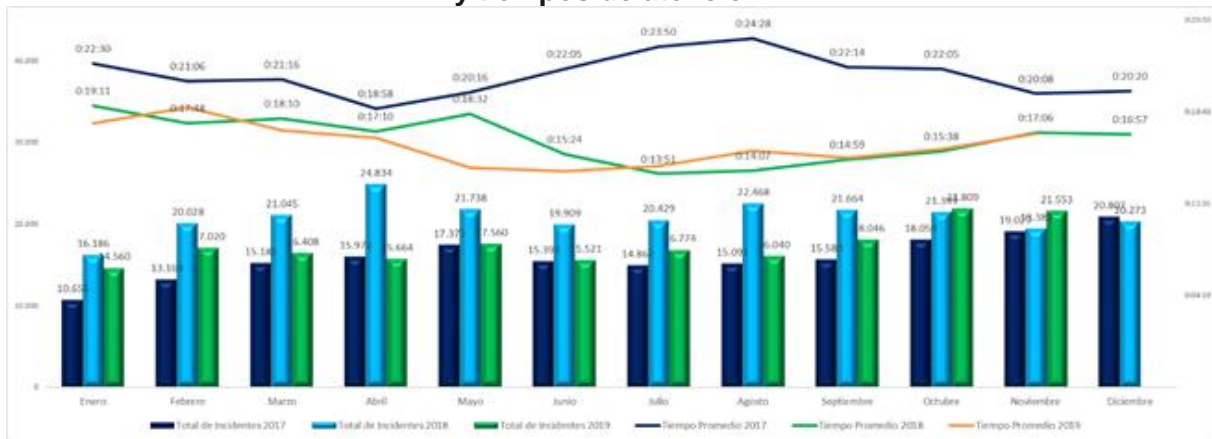
Dada la naturaleza de la Policía Nacional y las competencias a ella atribuidas, en especial, la de fungir como autoridad de tránsito, se justifica legalmente la suscripción de un convenio interadministrativo entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Nacional, que tiene como fin, de aunar esfuerzos de cooperación para desarrollar el control y la regulación del tránsito y del transporte urbano en Bogotá, propendiendo igualmente por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del Distrito Capital.

Por otro lado, en promedio al mes se reportan más de 18.000 incidentes viales a través de la línea 123, los cuales son atendidos por los Agentes de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad. A pesar que dicho número de incidentes viales reportados en la línea 123 aumentó en un 30,4% en el 2018 con respecto al año inmediatamente anterior, se evidenció una disminución significativa, del 23%, en el tiempo promedio de atención de los incidentes por parte de los uniformados; es decir que gracias a la gestión del Centro de Control de Tráfico de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, se disminuyó de 21 minutos con 30 segundos


 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

en el 2017, a 16 minutos con 31 segundos en el 2018. Desde el 1 de enero de 2019 hasta el 30 de noviembre de 2019 se evidenció una disminución del 2,6% en el tiempo promedio de atención de los incidentes por parte de los uniformados, ya que dicho tiempo de atención ha disminuido de 16 minutos con 31 segundos en el 2018 a 16 minutos con 6 segundos en el 2019.

**Gráfica - Seguimiento a la atención de incidentes de tránsito reportados a la línea 123 y tiempos de atención.**



Las labores de control y regulación del tránsito y el transporte en la ciudad de Bogotá, que son competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad, se han venido desarrollando a través de la suscripción y ejecución de diferentes Convenios Interadministrativos, suscritos con la Policía Nacional, como son: los convenio 011 de 2007, 032 de 2008, 611 de 2009, 971 de 2011, 1032 de 2012, 1586 de 2013, 0008 de 2015, 9 de 2016, 667 de 2017, 390 de 2018, 287 de 2019 y 288 de 2020, los cuales han garantizado que la ciudad en todo momento cuente con mil (1.000) profesionales de Policía para la prestación del servicio, en los grados de oficiales, suboficiales, nivel ejecutivo, patrulleros y agentes adscritos a la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, garantizando la prestación del servicio sin interrupción las 24 horas del día, los 7 días de la semana, con personal idóneo, debidamente capacitado, entrenado y dotado para tal efecto; además, de acuerdo con la disponibilidad se asignan Auxiliares de Policía como personal de apoyo.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>




Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

### 1.1. Participación ciudadana

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promocionó y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Se asumió el proceso de planeación participativa como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana. Para ello, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación en la página web de la entidad, promocionando su consulta y observaciones, en aras de promover la participación de los ciudadanos, y su interés en la construcción del proyecto de inversión.

La ficha de formulación del proyecto se publica de manera permanente en la página Web de la entidad para consulta y aportes por parte de la ciudadanía.

En el entendido que todos los actores viales hacen parte de la solución, se podrá lograr una Bogotá distinta y mejor; pues como lo menciona el objetivo central del PDD, el propósito es aprovechar el momento histórico para reorientar el desarrollo de la ciudad, pues se tendrá

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

especial interés por atender prioritariamente a la población más vulnerable de acuerdo con el principio constitucional de igualdad de todos ante la Ley; de manera que se hace importante y primordial el atender, orientar, informar e incentivar a los Bogotanos para hacerlos miembros activos de las diferentes alternativas de solución que contribuyan con la mejora en las condiciones de calidad de vida y por supuesto de movilidad en la ciudad.

Es así como la información, formación, concientización y hasta interiorización para el uso adecuado de la infraestructura vial dispuesta en la ciudad para el disfrute de toda la ciudadanía, forma parte integral de los aspectos que se deben enfatizar a los usuarios viales, de manera que se pueda lograr un cambio de mentalidad del ciudadano del común, haciendo que la autogestión y el autocontrol ayuden a fomentar soluciones viables, continuas y permanentes que contribuyan para mejorar la movilidad de la ciudad y que al final redunden en bienestar para todos.

Para los temas de regular y controlar el tránsito y transporte en la ciudad, sino también garantizar a los habitantes del Distrito Capital la movilidad con seguridad, el cumplimiento de la normatividad, minimizando la problemática actual y mejorando los tiempos de desplazamiento de los habitantes del Distrito Capital, que, dependiendo de la viabilidad técnica, se desarrolla y priorizan las intervenciones a realizar. De igual manera, previa la implementación de algunas intervenciones se involucra a la comunidad por medio de socializaciones de la medida propuesta a través de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte y contado con un convenio interadministrativo con la Policía Nacional donde se aúnan los esfuerzos para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte.

## 2. Contribución a la Política Pública

### 2.1. Plan Nacional de Desarrollo

Plan Nacional de Desarrollo: <u>Pacto por Colombia – Pacto por la Equidad</u>	
Componente	Aportes del proyecto




 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

<p>Pilar: Pacto por el transporte y la logística</p> <p>Pacto: Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad y la competitividad (mitigación de la siniestralidad vial)</p>	<p>Al tratarse de un proyecto de inversión que se encuentra dentro de los liderados por la Secretaría Distrital de Movilidad la cual funge como autoridad de tránsito para la ciudad de Bogotá, capital del país; toda acción que esta desarrolle debe estar enmarcada dentro de la normatividad vigente a nivel nacional de manera que las acciones del proyecto a través del pacto por la movilidad urbano regional sostenible contribuyen directamente con el Plan de Desarrollo Nacional en el Pilar de Pacto por el transporte y la logística, pues se requiere del control que ejerce la autoridad vial para e buen desarrollo de la movilidad no solo en la ciudad sino en el país.</p>
--	--

## 2.2. Plan Distrital de Desarrollo

Plan Distrital de Desarrollo y/o Plan de Ordenamiento Territorial: _____	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
<p>Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible.</p> <p>Logro: Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional y la de ciclorutas.</p> <p>Programa Estratégico: *. Sistema de movilidad sostenible *. Movilidad segura</p> <p>Programa General: Movilidad segura, sostenible y accesible</p>	<p>Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía</p> <p>Mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad para todos los usuarios de la vía.</p>

## 2.3. Planes Maestros

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Plan Maestro	
Nombre	Componente
Plan maestro de movilidad y estacionamientos	Logística de Movilidad


#### 2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Vale la pena resaltar que las metas del proyecto de inversión están asociadas y aportan para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2020-ODS pues con las metas asociadas al mismo se contribuye con el logro del objetivo No.3 que consiste en: “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades” es así como con las acciones adelantadas se busca contribuir con la meta No. 21.” Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.

Adicionalmente dentro del proyecto se ha venido cumpliendo con compromisos adquiridos con el género femenino vinculando en la vigencia 2016 a 641 mujeres policías dentro de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá de la Policía Metropolitana de Bogotá, a las cuales a partir de la vigencia 2017 y en adelante se les han realizado sensibilización frente al derecho a una vida libre de violencias y el empoderamiento femenino; todo esto, obrando dentro del Convenio Interadministrativo que se firma cada vigencia entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Nacional, el cual sirve de punto de materia prima para el desarrollo del proyecto de inversión.

Lo anterior, al relacionarlo con los ODS contribuye con el logro del objetivo No. 5 “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”; asociado a la meta No. 40. “Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación”.

Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016 - 2030		
Objetivo	Meta	Aportes del proyecto

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

No. 3 Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	No. 21." Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo".	Con el control que ejerce la Policía en la vía y con las acciones de prevención vial, se busca reducir los índices de mortalidad y morbilidad causada por accidentes de tráfico.
No. 5 Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas	No. 40. "Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación".	La Secretaría Distrital de movilidad en Convenio con la Policía Nacional busca la vinculación de personal femenino para eliminar todo tipo de violencia y/o discriminación.

### 3. Problemática


El problema central radica en el mal uso del espacio público, aunado a los comportamientos inadecuados de los actores en la vía en la ciudad de Bogotá.

A continuación, la descripción de algunos comportamientos:

\*. Espacio público: El no uso de estacionamientos o parqueaderos y permitir el estacionamiento en las calles, sin preocuparse del impacto de la congestión generada sobre los usuarios de la vía, ya que de dos carriles circulantes se deja uno, el parqueo de vehículos sobre aceras de uso peatonal y la invasión de bahías o espacios en las vías donde no está permitido su uso para estacionar.

\*. Otros comportamientos nocivos: zigzaguear entre carriles, obstaculizar intersecciones, no ceder el paso, transitar por carriles exclusivos, pasar vías por debajo de puentes peatonales o entre vehículos sin observar las mínimas normas, violación de las normas de tránsito con los intentos de ahorrarse algunos segundos de tiempo de viaje, son actos que están profundamente arraigados en la ciudadanía.

Estos comportamientos reiterativos de los actores viales que muestran poco respeto por aquellos con quienes comparten las vías, reafirmando la deficiencia de educación vial, falta de corresponsabilidad y de cultura vial, hacen que sea necesaria la intervención de la

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Secretaría Distrital de Movilidad, que es la encargada de hacer cumplir las normas de tránsito y velar por el buen uso de las vías y sus espacios públicos.

### 3.1. **Identificación de las causas que generan el problema.**

#### 3.1.1 **Causas Directas**

- Deficiente educación vial y falta de corresponsabilidad de los actores viales
- Falta de promoción de la cultura vial y cumplimiento de normas de tránsito y transporte.

#### 3.1.2 **Causas Indirectas:**

- Personal idóneo limitado para la ejecución de controles de tránsito y transporte.
- Ausencia de acciones de prevención vial con los actores viales

### 3.2. **Identificación de efectos generados por el problema**


La movilidad es más complicada para todos los actores viales, puesto que se incrementan los tiempos de desplazamiento se disminuye la productividad y se genera bajos niveles de seguridad vial que se ven reflejados en disminución en la calidad de vida de todos los ciudadanos independientemente de que se encuentran o no conformes con la manera como pueden desplazarse de un lugar a otro para realizar a sus actividades diarias.

#### 3.2.1 **Efectos Directos**

- Aumento de la congestión vial
- Aumento de los siniestros viales

#### 3.2.2 **Efectos Indirectos**

Efectos Indirectos: Al aumentar los problemas de movilidad también se nota un incremento sustancial en la manera como los conductores asumen su rol pues lo hacen de una manera más agresiva y defensiva y esto hace que se aumenten los índices de accidentes de tráfico y se tengan cifras más altas para los niveles de mortalidad y morbilidad en la ciudad. Se relacionan a continuación:


 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

- Incremento en tiempos de desplazamiento
- Pérdida de imagen institucional

**Tabla 1. Identificación del Problema o necesidad - Árbol del Problema**

<i>IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD - ÁRBOL DE PROBLEMA</i>			
<b>Efectos que generan las causas de la problemática social</b>	<b>EFEECTO INDIRECTO</b>	Pérdida de imagen institucional	Incremento en tiempos de desplazamiento
		Aumento en el riesgo de ocurrencia de accidentes viales.	Aumento de la congestión vial
	<b>EFEECTO DIRECTO</b>		
<b>Problemática que se debe atender con el proyecto</b>		Mal uso del espacio público y comportamientos inadecuados de todos los actores en la vía	
<b>Causas que generan la problemática social</b>	<b>CAUSAS DIRECTAS</b>	Falta de promoción de la cultura vial y cumplimiento de normas de tránsito y transporte.	Deficiente educación vial y falta de corresponsabilidad de los actores viales
	<b>CAUSAS INDIRECTAS</b>	Personal idóneo limitado para la ejecución de controles de tránsito y transporte.	Ausencia de acciones de prevención vial con los actores viales

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector y autoridad de tránsito, debe contar con un personal capacitado y especializado para atender las obligaciones que se han impuesto como controlador y regulador del tránsito y transporte, de los diferentes actores viales que confluyen en la ciudad.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Para la adecuada prestación del servicio de control y regulación en vía, esta Entidad debe propender porque la planta física y los equipos brindados a través de este proyecto a los agentes de tránsito, sean los más adecuados, con el fin de poder ejercer el patrullaje y efectivo control, de manera que a través de un Convenio Interadministrativo con la Policía Nacional en su división de Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá adquiera los bienes y servicios que se adecuen a las necesidades que en materia de control al tránsito y al transporte requiera Bogotá.


### 3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema

Adicional a los malos comportamientos de los actores viales sin educación vial, falta de corresponsabilidad y la cultura vial y una contante hacia la violación de las normas de tránsito, incrementando así los tiempos de desplazamiento que su vez disminuye la productividad y genera bajos niveles de seguridad vial que se ven reflejados en disminución en la calidad de vida de todos los ciudadanos independientemente de que se encuentran o no conformes con la manera como pueden desplazarse de un lugar a otro para realizar a sus actividades diarias.

Al contar con una oferta grande de taxis que no acostumbran operar a partir de paraderos fijos, éstos circulan a baja velocidad en búsqueda de pasajeros, lo que también genera congestión. A las conductas anteriores debe agregarse la frecuente presencia en los flujos de tránsito de vehículos particulares que al reanudarse la marcha después de la detención en un semáforo, se genera una suerte de congestión debida al atraso que impone a vehículos con tasas de aceleración normales la lentitud de otros ubicados más adelante.

Aunque la entidad ha realizado acciones con fin de la utilización de medios alternativos de transporte y movilidad se ha logrado que la contaminación del aire, haya disminuido en 11%, todo al favorecer la circulación a pie (recuperación de aceras, muchas veces invadidas por automóviles estacionados) y en bicicleta (red de ciclovías), además de una red de transporte público de alta capacidad en buses que circulan por vías especiales, como Transmilenio y SITP. Además, la adopción de las medidas que incentivan no usar el automóvil particular, es necesario generar acciones para contrarrestar el aumento de los siniestros viales, incremento en los tiempos de desplazamiento y cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

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

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


Entre los años 2015 y 2019 se han impuesto en la ciudad más de 1.813.665 órdenes de comparendos. Por otro lado, en promedio al mes se reportan más de 18.000 incidentes viales a través de la línea 123, los cuales son atendidos por los Agentes de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad. A pesar que dicho número de incidentes viales reportados en la línea 123 aumentó en un 30,4% en el 2018 con respecto al año inmediatamente anterior, se evidenció una disminución significativa, del 23%, en el tiempo promedio de atención de los incidentes por parte de los uniformados; es decir que, gracias a la gestión del Centro de Control de Tráfico de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, se disminuyó de 21 minutos con 30 segundos en el 2017, a 16 minutos con 31 segundos en el 2018. Desde el 1 de enero de 2019 hasta el 30 de noviembre de 2019 se evidenció una disminución del 2,6% en el tiempo promedio de atención de los incidentes por parte de los uniformados, ya que dicho tiempo de atención ha disminuido de 16 minutos con 31 segundos en el 2018 a 16 minutos con 6 segundos en el 2019.

### **3.4 Justificación**

Dada la capacidad operativa con la que cuenta la ciudad para realizar acciones de control al cumplimiento de las disposiciones de tránsito y transporte, se requiere fortalecer los mecanismos con los que cuenta la ciudad para realizar el control y la vigilancia de los diferentes actores viales en cuanto al cumplimiento de las normas y estándares, apoyados en herramientas tecnológicas. Por otra parte, a fin de disminuir la siniestralidad en la ciudad se requiere mantener la efectividad y continuidad de los mecanismos de control y vigilancia, buscando la transformación de los comportamientos inadecuados hacia una cultura vial, mediante el control del tránsito y la seguridad vial.

Por su parte, el aumento del control policial es fundamental en medidas de control, vigilancia y educación de los actores que tienen actitudes riesgosas en el sistema de movilidad, lo cual se ha evidenciado en una mayor conciencia de los factores que atentan contra la vida de los usuarios y una transformación de sus comportamientos hacia una cultura vial segura.

Debido a las necesidades urgentes que requiere la ciudad y el alto potencial de las estrategias de control policial y electrónico, se requiere que toda acción en materia de seguridad vial que se ejecute desde cualquier entidad pública del Distrito debe ir acompañada de una estrategia de control policial o electrónico, tanto a corto, mediano y largo plazo.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

El Acuerdo 257 de 2006 "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones" estableció como misión del Sector de Movilidad garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.


Por lo anterior, el citado Acuerdo creó la Secretaría Distrital de Movilidad como un organismo del sector central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

Aunado a lo expuesto el artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006 en su párrafo estableció que la función de la Secretaría Distrital de Movilidad relacionada con ejecutar las políticas del sistema de movilidad en el componente de tránsito, para atender los requerimientos de organización, vigilancia y control del desplazamiento de pasajeros y de carga y de regulación y control del transporte público individual, transporte privado, transporte en bicicleta, motos y transporte de tracción animal será organizada como una dependencia interna de la Secretaría Distrital de Movilidad con autonomía administrativa y financiera.

La dependencia interna con autonomía administrativa y financiera tendrá entre otras las siguientes funciones, bajo la orientación del Secretario de Movilidad:

- Vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito.
- Velar por el cumplimiento de las normas sobre registro de vehículos automotores.
- Regular y controlar el transporte público individual.
- Regular y controlar las modalidades de transporte no motorizados y peatonal.
- Adelantar campañas de seguridad vial.
- Asumir las funciones reguladoras y de control que sean transferidas al Distrito Capital por el Gobierno Nacional en materia de tránsito.
- Aplicar las medidas de control en cuanto a la regulación del parqueo público y el estacionamiento en vías y espacios públicos cumpliendo con lo establecido en el POT y en el Plan Maestro de Movilidad.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


Posteriormente, el Distrito Capital expidió el Decreto 567 de 2006 "Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones" en donde estableció como funciones de esta Secretaría la de fungir como autoridad de tránsito y transporte, diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

Este Decreto fue modificado por el 672 del 22 de noviembre de 2018 que modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, de manera tal que el trabajo articulado que se desarrolla con la Policía Nacional - Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá a través de la firma del Convenio Interadministrativo cuyos recursos surgen del proyecto 6219, pasaron a estar contenidos dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad en la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte contenidos dentro de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.

Dichas funciones se encuentran en el Artículo 26 del mencionado Decreto 672 de 2019.

Artículo 26. Subdirección de Control de Tránsito y de Transporte. Son funciones de la Subdirección de Control de Tránsito y de Transporte las siguientes:

- 1 Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control del tránsito y el transporte.
- 2 Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte en los diferentes actores viales.
- 3 Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control en vía, requeridos para mejorar las condiciones de movilidad.
- 4 Recopilar y consolidar datos y estadísticas de control al tránsito y al transporte, para la toma de decisiones institucionales.
- 5 Aplicar los medios técnicos y tecnológicos que se requieran para el control de tránsito y transporte.
- 6 Ejercer el control de emisiones de elementos contaminantes producidos por los vehículos que transitan en las diferentes vías.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

7 Realizar gestión y control al tránsito derivado del seguimiento al cumplimiento de los planes de manejo de tránsito autorizados por la entidad.

8 Coordinar y atender los desvíos de tránsito necesarios derivados de actuaciones que se realicen en la vía pública y que impliquen corte de circulación.


9 Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.

Ahora bien, la Ley 105 de 1993 en su artículo 8 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, determinó que corresponde a la Policía de Tránsito y Transporte velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas, que sus funciones son de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio para quien infrinja las normas.

De otra parte, el artículo 16 de la Ley 4 de 1991 “por la cual se dictan normas sobre orden público interno, policía cívica local y se dictan otras disposiciones”, permiten que a juicio del Alcalde y cuando éste vea necesario incrementar el servicio de la policía en el territorio de su jurisdicción, los municipios contratarán con la Policía Nacional la incorporación del personal respectivo para atender las necesidades municipales requeridas.

De lo anterior se infiere, que la Policía Nacional es un organismo que bajo el esquema de cooperación apoya la ejecución de funciones que le fueron asignadas a los organismos de tránsito de carácter Departamental, Municipal o Distrital como es en este caso la Secretaría Distrital de Movilidad, sin embargo, el artículo 3 del Código Nacional de Tránsito – ley 769 de 2002, cataloga a la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y Policía de carreteras como una autoridad de tránsito, dejando legalmente determinado que la vigilancia del comportamiento de conductores y peatones en vía es una obligación que le es natural a su labor.

Adicionalmente, la Ley 62 de 1993 "Por la cual se expiden normas sobre la Policía Nacional, se crea un establecimiento público de seguridad social y bienestar para la Policía Nacional, se

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

crea la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y se reviste de facultades extraordinarias al Presidente de la República" expresó en su artículo 31 que las autoridades departamentales y municipales podrán contribuir para la adquisición de equipos, dotaciones, mejoramiento de instalaciones, vivienda fiscal, apoyo logística y de bienestar de la Policía Nacional.


De otra parte, cada año se ha suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá un Convenio Interadministrativo cuyo objeto corresponde a aunar esfuerzos de Cooperación entre las dos partes para la regulación y el control del tránsito y transporte urbano en la ciudad de Bogotá.

Desarrollando el objeto de dichos Convenios Interadministrativos, se estableció que la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá se comprometía a planear, coordinar y ejecutar las actividades y operativos de control necesarios para garantizar las condiciones de movilidad y seguridad en el territorio del Distrito Capital, a su vez la Secretaría Distrital de Movilidad se obliga a suministrar los recursos económicos y financieros que la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá requiera para su operatividad.

En relación con lo indicado, dentro de las obligaciones establecidas en los Convenios Interadministrativos para la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá se ha venido determinando que la institución asigna a la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, un número no inferior a mil (1000) profesionales de Policía para ejercer el control operativo del tránsito en la ciudad.

La Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá como una unidad operativa de carácter preventivo, asistencial y humano para los usuarios de las vías y a su vez sancionatoria para quienes infrinjan la norma, cuenta con la infraestructura, organización, experiencia, idoneidad y mecanismos de vigilancia necesarios para cumplir con las actividades de control operativo del tránsito y transporte en la ciudad de Bogotá, garantizando la prestación de un servicio eficaz y eficiente, en el entendido que se deben unir esfuerzos entre Entidades.

#### **4 Participantes.**

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


#### 4.1 Registro o identificación de participantes

A continuación, se presenta el desarrollo de la matriz de participantes:

Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
Ciudadanía	Espera acciones afirmativas que mejoren la seguridad vial, movilidad y atención de incidentes de tránsito.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beneficiario</li> </ul>	La ciudadanía se ve beneficiada en la medida que cumpla las normas de tránsito y haya una intervención oportuna y eficiente por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.
Policía Nacional	Contar con los recursos necesarios para atender las necesidades en vía, así como el cumplimiento de normas de tránsito por parte de la ciudadanía.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cooperante</li> </ul>	Cooperar en el ejercicio de control y regulación del tránsito y transporte.
Entidades distritales y nacionales relacionadas con el sector movilidad.	Espera la promoción y mejora de las condiciones de movilidad de la ciudad en términos de tránsito y transporte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cooperantes</li> </ul>	Proporciona lineamientos, directrices, normatividad y necesidades para el desarrollo de los controles de tránsito y transporte.
Ciudadanía	Comunidades pertenecientes a gremios o que desarrollan las actividades de tránsito y transporte y que hacen uso de estos servicios incumpliendo con la normatividad vigente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perjudicado</li> </ul>	Los ciudadanos interponen derechos de petición ante la entidad al ser multados por incumplimiento a las normas de tránsito, o acuden a la entidad para asumir la responsabilidad.

Se han identificado los siguientes participantes para este proyecto como son la ciudadanía, la policía de tránsito, los gremios de taxistas y transportadores, conductores, entidades del nivel distrital como las diferentes secretarías, empresas de carácter mixto por nombrar alguna la Terminal S.A, Transmilenio, los diferentes operadores del SITP o de carácter nacional, como el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y Transporte que podrían agruparse de la siguiente manera:

- Beneficiarios: Aquellos que perciben algún provecho con la ejecución del proyecto, por ejemplo, la ciudadanía.


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

- Quienes implementan o ejecutan las acciones: la autoridad de tránsito y las entidades a nivel distrital que aportan recursos para la ejecución del control en vía, por ejemplo, la Secretaría de Gobierno con el Escuadrón Antidisturbios ESMAD para operativos de Alto Impacto.
- Quienes se ven afectados: Las comunidades pertenecientes a gremios o que desarrollan las actividades de tránsito y transporte y que hacen uso de estos servicios incumplimiento con la normatividad vigente. Comunidad en general.
- Quienes se oponen: Comunidad de puntos específicos de la ciudad y los diferentes conductores de servicios de transporte en sus diferentes modalidades.
- Interesados: Entidades de carácter privado, público o mixto como las mencionadas al inicio del capítulo.

Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
Ciudadanía cooperante.	Mejora de la seguridad vial, movilidad y atención de incidentes de tránsito.	• Beneficiario	Identificación de puntos críticos a atender.
Policía Nacional	Ejecución de acciones preventivas y correctivas en control al tránsito y transporte.	• Cooperante	Cooperar en el ejercicio de control y regulación del tránsito y transporte.
Entidades distritales y nacionales relacionadas con el sector movilidad.	Promoción y mejora de las condiciones de movilidad de la ciudad en términos de tránsito y transporte.	• Cooperantes	Lineamientos, directrices, normatividad y necesidades para el desarrollo de los controles de tránsito y transporte.
Ciudadanía opositora	Comunidades pertenecientes a gremios o que desarrollan las actividades de tránsito y transporte y que hacen uso de estos servicios incumpliendo con la normatividad vigente	• Opositor - Perjudicado	Pueden participar en el ejercicio veedor de la ciudadanía, informando diferentes desviaciones que permiten mejorar las actividades desarrolladas por el proyecto. Dentro de las medidas a tomar se puede encontrar las medidas disciplinarias a los agentes de tránsito y la reformulación de estrategias.

#### 4.2 Análisis de los participantes:

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un Convenio interadministrativo Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá, a través del cual se aúnan esfuerzos para

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el Distrito Capital. A su vez, los procedimientos de la entidad regulan las relaciones entre la ciudadanía y la entidad.

## 5 Población

### 5.1 Identificación de la población afectada

### 5.2 Determinación y caracterización de la población objetivo de la intervención

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general de manera que se considera que los beneficiados son toda la población de la ciudad; sin embargo, es importante resaltar que las acciones se desarrollan en todas las localidades que forman parte de la ciudad y se registran de manera general en el Plan Operativo Anual – POA del mismo.

La Población afectada y población objetivo corresponderá en general a los diferentes actores viales de la ciudad de Bogotá D.C, en la zona urbana y rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión de la ciudad con la red de ciudades de la región central con el país y con el exterior, dando cumplimiento del Acuerdo Distrital 257 de 2006.


Conforme a lo anterior, la población afectada y población objetivo corresponderá a 7.743.955 personas, conforme la proyección establecida por el Dane para el año 2020:

AÑO	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>POBLACIÓN</b>	7.412.566	7.592.871	7.743.955	7.834.167	7.901.653	7.968.095

Fuente: DANE - Proyecciones de población con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018  
Actualizado el 14 de febrero de 2020

Debido a que el proyecto incluye temas que trascienden las localidades y los diferentes grupos poblacionales que forman parte de la población capitalina.

Se debe tener en cuenta que Bogotá, tiene 20 localidades que agrupan unos 1.958 barrios, distribuidas así: Usaquén, Suba, chapinero, Santafé, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito,

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, barrios unidos, Teusaquillo, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, Candelaria, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar, y Sumapaz, que a través de este proyecto se pretende hacer presencia institucional en todas las localidades y en donde se requiera gestionar y controlar el tránsito de la ciudad.

Cabe resaltar que adicional a la población objetivo, existe una población beneficiaria que corresponde a personas que viajan de municipios cercanos o diferentes partes del país a Bogotá.

## 6 Objetivos

### 6.1 Objetivo general - Propósito


Aplicar las medidas de control y regulación frente al mal uso del espacio público y los comportamientos inadecuados de todos los actores de la vía.

#### Indicador de Objetivo

Indicador	Unidad de medida	Meta	Tipo de fuente	Fuente de verificación
Tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad	Minutos	50	Documento oficial	Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad
Número de personas y jóvenes fallecidos por siniestros viales	Número	404	Documento oficial	Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad

### 6.2 Objetivos específicos

Ejercer la regulación y control del tránsito y transporte, así como realizar las acciones de prevención vial, promoviendo la corresponsabilidad de los actores viales, el buen uso del

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


espacio público y el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los ciudadanos. En ese sentido el proyecto buscará atender los siguientes objetivos específicos:

- Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales.
- Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.

**Tabla 2. Árbol de Objetivos**

<b>TRANSFORMACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA EN POSITIVO - ÁRBOL DE OBJETIVOS</b>		
<b>Efectos que generan las causas de la problemática social</b>	<b>Impactos esperados</b>	Disminución de conflictos en vía.      Aumento de imagen institucional.      Reducción de los siniestros viales.
		Capacidad operativa en las vías      Previsión vial con los actores viales      Mitigación del riesgo de ocurrencia de accidentes viales.
<b>Problemática que se debe atender con el proyecto</b>		Aplicar las medidas de control y regulación frente al mal uso del espacio público y los comportamientos inadecuados de todos los actores de la vía.
<b>Causas que generan la problemática social</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.      Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales
		Aumentar el personal idóneo para la ejecución de controles de tránsito y transporte.      Generar espacios para la prevención vial con los actores viales



 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

## 7 Alternativas


Establecer con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad y el fortalecimiento del recurso humano y tecnológico de la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá mediante un Convenio interadministrativo en el cual se aúnen esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el Distrito Capital, a través del cuerpo especializado de tránsito de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del distrito capital.

Lo anterior soportado en que la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá es un cuerpo que ha estado a la vanguardia del conocimiento y manejo de estrategias de seguridad en la Capital y ha brindado durante toda su historia el apoyo a las autoridades Distritales que tiene a su cargo el manejo de Tránsito y Transporte, adicionalmente esta institución se encuentra dotada de los elementos necesarios para atender las problemática de la ciudadanía en lo que tiene que ver con el control al tránsito y transporte a los diferentes actores viales.

Esta alternativa justifica su formulación dado que está enfocada a cerrar la brecha entre la capacidad de control operativo, vigilancia y regulación del tránsito de Bogotá y la congestión presentada en las vías de la ciudad que ocasiona accidentalidad e inseguridad, buscando de esta manera ampliar las ayudas tecnológicas para el control operativo de tránsito, la ubicación en sitios estratégicos de la ciudad de radares con cámaras para monitorear el tránsito vehicular en las vías principales así como contar con los equipos automotores que vuelvan más eficiente la respuesta de la autoridad de tránsito en aquellas situaciones, que están directamente relacionadas con su accionar, de manera que dichos elementos apoyen la labor logística de esta institución.

Por otra parte, la promulgación de la Sentencia 00543 del 3 de septiembre de 2.018 del Consejo de Estado concedió a los uniformados que integran la Policía Nacional el derecho de asignación de retiro al personal profesional a los 15 y 20 años de servicio, lo que conllevó a una reducción del personal uniformado en todo el país.

Adicionalmente, la Política Presidencial – *“Marco de Convivencia y Seguridad Ciudadana”* de diciembre de 2.019, establece que: *“Las funciones de tránsito desarrolladas por la Policía Nacional en los distritos y ciudades capitales, serán desmontadas gradualmente para reubicar*

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


el servicio de estos uniformados en la modalidad de vigilancia. Los entes territoriales, deberán planificar la conformación de un nuevo esquema de tránsito civil que garantice el cumplimiento de las normas de tránsito”, hace necesario establecer una figura de operación inicial mixta, que permita a la Secretaría Distrital de Movilidad aunar esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente con la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá en el ejercicio del control y regulación parcial de aspectos específicos del tránsito y el transporte en el Distrito Capital, a través del cuerpo especializado de tránsito de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá, sumado la implementación de un cuerpo operativo y logístico de personal civil identificado e investido de autoridad de tránsito para ejercer la regulación y control en toda la infraestructura vial del Distrito Capital, dividido en grupos de trabajo especializados para efectuar la labor de velar por el orden del flujo vehicular y peatonal en las vías públicas, mediante funciones preventivas, de asistencia técnica, vigilancia y de regulación y control de las normas de tránsito y transporte, conforme a las normas y procedimientos establecidos por el sistema de gestión de la calidad, propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del Distrito Capital.

Dicho desmonte de la Policía de Tránsito se realizará de manera gradual, lo cual obliga a la Secretaría Distrital de Movilidad a implementar el cuerpo especializado de Agentes de Tránsito Civiles, el cual irá incrementando con el tiempo. Ésta nueva estructura organizativa de Agentes de Tránsito Civiles recibirán la función de fungir como autoridad de tránsito, así como también, recibirán de manera gradual y coordinada todo el equipamiento propiedad de la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual estaba dado en Comodato a la Policía Metropolitana de Bogotá – Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá para las labores que actualmente se desarrollan en el marco de los diferentes Convenios Interadministrativos que se han venido celebrando.

## MÓDULO II – PREPARACIÓN

### 8 Necesidades que se atenderán

Bien o servicio a entregar o demanda a satisfacer:	
Controles preventivos y regulatorios	
Descripción del bien o servicio	Ejercer la regulación y control del tránsito y transporte, así como realizar las acciones de prevención vial, promoviendo


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

	la corresponsabilidad de los actores viales, el buen uso del espacio público y el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los ciudadanos.
Medido a través de	Número de controles

TIPO DE ANALISIS	AÑO	OFERTA	DEMANDA	DEFICIT
HISTÓRICO	2018	-	-	-
	2019	-	-	-
PROYECTADO	2020	0	7.150	-7.150
	2021	0	14.300	-14.300
	2022	0	16.250	-16.250
	2023	0	18.200	-18.200
	2024	0	9.100	-9.100

<b>Bien o servicio a entregar o demanda a satisfacer:</b>	
Medid Acciones de prevención vial	
Descripción del bien o servicio	Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales. Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.
Medido a través de	Número de acciones

TIPO DE ANALISIS	AÑO	OFERTA	DEMANDA	DEFICIT
HISTÓRICO	2018	-	-	-
	2019	-	-	-
PROYECTADO	2020	0	715	-715
	2021	0	1.430	-1.430
	2022	0	1.625	-1.625
	2023	0	1.820	-1.820
	2024	0	910	-910

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

## 9 Análisis técnico de alternativa seleccionada.

En toda la ciudad se realizarán operativos de control enfocados en los diferentes actores viales y problemáticas identificadas en las cuales se evidencia el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte vigentes:

TIPOS DE OPERATIVOS				
Embriaguez	Velocidad	Espacio Público	Ilegalidad	Transporte Público
Control Ambiental	Motociclistas	Peatones	Campaña Pedagógica	Apoyo operación retorno
Piques Ilegales	Particulares	Ciclistas	Transmilenio, Carril Preferencial y Calzada Exclusiva	Pico y Placa
Intermunicipal	Tricimotores y Bicitaxis	Ruta Pila – Control de Rutas Escolares	Vehículos de Carga	Plan Integral


**Fuente:** Oficina de estadística de la Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá

El proyecto de inversión de acuerdo con la plataforma estratégica que se maneja actualmente en la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra asociado al proceso denominado: "Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte", cuyos productos son:

1. Ejecución del control al cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte público.
2. Ejecución de acciones preventivas que permitan la sensibilización de actores viales, en lo referente al cumplimiento de las normas de tránsito

Actividades:

Dentro del proyecto de inversión se realizan diversos tipos de control los cuales pueden dividirse en dos enfoques principales que generan las siguientes actividades:

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


- Operativos unos informativos y preventivos.
- Operativos de tipo sancionatorio

La adquisición de materiales y equipos requiere el desarrollo de ciertas actividades generales y comunes para los procesos de contratación acorde con el monto de los elementos requeridos, los cuales deben pasar por las siguientes actividades generales:

- Identificar las necesidades.
- Establecer la justificación y análisis de sector.
- Programar los recursos e iniciar los debidos procesos contractuales.

#### Marco normativo/estudios realizados


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.
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

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Decreto Nacional	1310 de 2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial	Plan de seguridad vial: Decreto 1310 de 2016. El decreto indica: Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de diciembre de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto Nacional	2851 de 2013	Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.	creó el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta para brindar información de las investigaciones y avances en materia de Seguridad Vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización y el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de dicha ley, el cual deberá incluir de manera adicional la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la Ley 1503 de 2011 y normas que recaigan sobre materias similares, para lo cual se hace necesario determinar la entidad responsable de su creación y administración.
Acuerdo	584 del 30 de marzo de 2015	Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de mujeres y equidad de género en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.	Rige en el Distrito Capital y determina que tanto hombres como mujeres son iguales y deben ser tratados de igual manera real y efectiva garantizándoles los mismos derechos y restableciéndolos en caso de algún tipo de vulneración.

Dentro de los aspectos legales que soportan este proyecto se encuentran los siguientes:

- Constitución Política de Colombia
- Código Contencioso Administrativo
- Código de Procedimiento Penal
- Código de Procedimiento Civil
- Código Nacional de Tránsito – ley 769 de 2002.
- Ley 105 de 1993: “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”
- Ley 336 de 1996: Disposiciones generales para los modos de transporte.
- Decreto 672 de 2018: “Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

- Decreto 1079 de 2015: “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”
- Decreto 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.”
- Decreto 176 de 2001: “Por el cual se establecen las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras disposiciones.”
- Resolución 17777 de 2002 “Por la cual se adopta el Formulario de Comparendo Único Nacional y se codifican las sanciones por infracciones a las normas de Tránsito.”
- Circular No. 1044 de 2003, “Por la cual se unifican los criterios sobre el procedimiento para inmovilizar los vehículos automotores.
- Ley 62 de 1993 "Por la cual se expiden normas sobre la Policía Nacional, se crea un establecimiento público de seguridad social y bienestar para la Policía Nacional, se crea la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y se reviste de facultades extraordinarias al Presidente de la República".
- Ley 4 de 1991 “por la cual se dictan normas sobre orden público interno, policía cívica local y se dictan otras disposiciones”

## 10 Localización

Todas las actividades y acciones que se ejecutan en desarrollo del proyecto atenderán necesidades de la comunidad y la ciudad, identificadas técnicamente en las veinte (20) localidades del Distrito Capital y estarán enmarcadas dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con la Dirección de gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte y el convenio interinstitucional con la Policía Nacional.

Imagen. Localidades Bogotá Distrito Capital.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>




Fuente: <https://es.slideshare.net/ilyeo/bogota-y-sus-localidades>

### 10.1 Factores analizados

<b>FACTORES QUE INCIDEN EN LA LOCALIZACIÓN</b>	<b>Seleccione con una X</b>
Aspectos administrativos y políticos	X
Cercanía de fuentes de abastecimiento	
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)	
Estructura impositiva y legal	X
Impacto para la equidad de género	
Orden público	
Topografía	
Cercanía a la población objetivo	
Comunicaciones	
Costo y disponibilidad de terrenos	



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Disponibilidad de costo y mano de obra	
Factores ambientales	
Medios y costos de transporte	
Otros	

## 11 Cadena de Valor

Causa Directa	Objetivo Específico	Productos (Se toma del catálogo de productos - MGA)	Cantidad de Producto	Meta Proyecto de Inversión (un producto puede tener una o más metas)	Presupuesto Producto 2020
Deficiente educación vial y falta de corresponsabilidad de los actores viales	Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales	Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	65.000	Realizar 65.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	\$88.046.827.183
Falta de promoción de la cultura vial y cumplimiento de normas de tránsito y transporte.	Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	6.500	Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad.	\$ 49.210.112.986


### 11.1 Metas proyecto de inversión/actividades

Proceso - acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción
Realizar el control de	65.000	Preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	Buscar a través de controles lograr la regulación y control de los actores en la vía de acuerdo con la normatividad vigente.


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Realizar	6.500	Acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad.	Al realizar acciones de prevención con los actores viales salvar vidas y reducir los accidentes,
----------	-------	--	--

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

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Realizar 65.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ -	257.975.574	170.624.143	\$ 190.192.179	\$ 225.419.457	\$ 844.211.354
Mano de obra no calificada	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ 725.508.624,00	49.249.882	32.573.700	\$ 36.309.416	\$ 43.034.624	\$ 886.676.246
Servicios domiciliarios	\$ -	37.523.720	24.818.057	\$ 27.664.317	\$ 32.788.285	\$ 122.794.379
Terrenos	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ 300.000.000,00	1.842.649.171	1.218.721.719	\$ 1.358.490.867	\$ 1.610.109.706	\$ 6.329.971.463
Mantenimiento maquinaria y equipo		128.987.787	85.312.071	\$ 95.096.090	\$ 112.709.729	\$ 422.105.677
Transporte	\$ 1.346.220.184,50	140.713.950	93.067.714	\$ 103.741.189	\$ 122.956.068	\$ 1.806.699.105
Servicios de venta y de distribución	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas		257.975.574	170.624.143	\$ 190.192.179	\$ 225.419.457	\$ 844.211.354
Servicios financieros y conexos	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de	\$ 780.000.000,00	0	0	\$ -	\$ -	\$ 780.000.000
Servicios para la comunidad, sociales y		19.046.336.660	12.597.180.470	\$ 14.041.888.611	\$ 16.642.718.533	\$ 62.328.124.275
Gastos imprevistos	\$ 14.468.449.935,50	0	0	\$ -	\$ -	\$ 14.468.449.936
Adquisición de activos financieros	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones,	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	0	0	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Total Meta Proyecto de Inversión por año</b>	<b>\$ 17.620.178.744,00</b>	<b>21.761.412.320</b>	<b>14.392.922.018</b>	<b>\$ 16.043.574.849</b>	<b>\$ 19.015.155.858</b>	<b>\$ 88.833.243.789</b>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

**PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN**  
*(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)*


**Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad.**

Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada		\$ 211.070.925	\$ 139.515.260	\$ 155.603.934	\$ 183.400.904	\$ 689.591.023
Mano de obra no calificada		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ 65.303.600	\$ 25.797.557	\$ 17.051.865	\$ 19.018.259	\$ 22.415.666	\$ 149.586.947
Servicios domiciliarios		\$ 37.523.720	\$ 24.802.713	\$ 27.662.922	\$ 32.604.605	\$ 122.593.960
Terrenos		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo		\$ 11.017.902.261	\$ 7.282.696.587	\$ 8.122.525.354	\$ 9.573.527.189	\$ 35.996.651.391
Mantenimiento o maquinaria		\$ 128.987.787	\$ 85.259.326	\$ 95.091.293	\$ 112.078.330	\$ 421.416.736
Transporte	\$ 1.505.661.254	\$ 128.987.787	\$ 85.259.326	\$ 95.091.293	\$ 112.078.330	\$ 1.927.077.990
Servicios de venta y de		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento		\$ 25.797.557	\$ 17.051.865	\$ 19.018.259	\$ 22.415.666	\$ 84.283.347
Servicios financieros y		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios para la comunidad,		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ 241.258.494	\$ 2.931.540.619	\$ 1.937.711.949	\$ 2.161.165.750	\$ 2.547.234.778	\$ 9.818.911.589
Adquisición de activos		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Total Meta</b>						
<b>Proyecto de Inversión por año</b>	<b>\$ 1.812.223.348</b>	<b>\$ 14.507.608.213</b>	<b>\$ 9.589.348.891</b>	<b>\$ 10.695.177.063</b>	<b>\$ 12.605.755.468</b>	<b>\$ 49.210.112.983</b>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

## 12 Riesgos

Nivel de Clasificación 1.Objetivo General 2.Producto 3.Meta proyecto de inversión	Tipo de riesgo (seleccionar de la lista de la imagen que se muestra a continuación, ejemplo: legales, administrativos, etc)	Descripción del riesgo	Probabilidad (1. Raro, 2. Improbable, 3. Moderado, 4. Probable 5. Casi seguro)	Impacto (1. Insignificante, 2. Menor, 3. Moderado, 4.Mayor)	Efectos	Medidas de Mitigación
1. Objetivo General	Legales	Recibir demandas de parte de la comunidad porque no en todas las zonas de la ciudad se puede se evite siniestros viales.	Moderado: Por ser medidas con base en un bien general sobre el particular, puede generar algún grado de afectación a los intereses personales o individuales.	Moderado	Tener que pagar altas sumas de dinero en sentencias judiciales	Implementar medidas de mitigación o prevención
2.Producto	Operacionales	Tener que afrontar situaciones ajenas como la lluvia, marchas, daños en la infraestructura.	Raro: Aunque se pueden presentar factores externos para la ejecución no son causas insuperables o de causas extremas	Menor	No se puedan realizar acciones en la vía	Tener previsto dentro de los cronogramas de programación algunos tiempos muertos.
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	Mayor	No se pueda cumplir con las metas establecidas, pues los recursos no alcanzan para cubrirlas	Ser conservadores en la proyección de las metas.


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Nivel de Clasificación 1.Objetivo General 2.Producto 3.Meta proyecto de inversión	Tipo de riesgo (seleccionar de la lista de la imagen que se muestra a continuación, ejemplo: legales, administrativos, etc)	Descripción del riesgo	Probabilidad (1. Raro, 2. Improbable, 3. Moderado, 4. Probable 5. Casi seguro)	Impacto (1. Insignificante, 2. Menor, 3. Moderado, 4.Mayor)	Efectos	Medidas de Mitigación
			de recursos por su prioridad de control.			

### 13 Ingresos y beneficios

La congestión en la ciudad afecta la competitividad de la misma, pues le resta tiempo productivo a los ciudadanos, incrementa el consumo de combustible y genera otras externalidades como mayor contaminación, mayor probabilidad de siniestros viales, impacto psicológico negativo en las personas, entre otras. Es por esto que se busca calcular el valor monetario del tiempo invertido para transportarse por parte de la población activa de la ciudad. Esto con el fin de calcular los ahorros monetarios al mitigar la congestión.

De acuerdo a la más reciente Encuesta de Movilidad, realizada en el año 2019 (EM 2019), Bogotá cuenta con una población activa de 3.395.447 personas. A partir de los datos de la misma encuesta se puede aproximar la cantidad de población activa que usa cada uno de los diferentes modos de transporte. Estos datos se encuentran en la siguiente tabla.


 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Modo de transporte	% Personas por modo	Población activa estimada por modo de transporte
A Pie	20,97%	711.924
Alimentador	1,47%	49.794
Auto	24,53%	833.037
Bicicleta	4,80%	162.842
Bicitaxi	0,14%	4.868
Intermunicipal	0,47%	16.091
Moto	3,91%	132.629
Otro	0,99%	33.549
Patineta	0,26%	8.878
Sitp Provisional	4,83%	164.106
Sitp Zonal	9,46%	321.302
Transmilenio	13,65%	463.465
Transporte Escolar	3,73%	126.700
Transporte Informal	3,89%	132.239
Transporte Publico Individual	6,88%	233.696
Cable	0,01%	327

**Fuente: Cálculos propios a partir de Encuesta de Movilidad 2019 SDM**

Por otro lado, se cuenta con un valor promedio del tiempo (pesos por minuto) para usuarios de los modos automóvil, taxi, moto, SITP y TransMilenio, de acuerdo al Modelo de Transporte de Bogotá, de la SDM. Según la Encuesta de Movilidad 2019, la población activa que se moviliza en estos modos son 2.148.235 personas, que equivale al 80% de la población activa, sin contar aquellos que se movilizan a pie.

Con estos datos se puede estimar el valor del tiempo asociado a movilizarse en la ciudad, por parte de la población activa, por cada minuto de viaje. Los valores del valor del tiempo fueron establecidos en 2018, por lo tanto, se incrementaron en 3,8% para traer los valores a diciembre de 2019, de acuerdo a la "Serie de empalme" del IPC según DANE.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Valor del tiempo según modo de transporte (pesos/min)	Población activa por modo	Costo total por modo (pesos/min)	
En auto y taxi	\$181,1	1.066.733	\$ 193.173.821
En moto	\$137,3	132.629	\$ 18.214.418
En transporte público	\$68,5	948.873	\$ 64.998.098
<b>Costo total tiempo de viaje población activa por minuto</b>			<b>\$ 276.386.337</b>

**Fuente: Cálculos propios a partir de Encuesta de Movilidad 2019 y Modelo de Transporte de Bogotá, SDM**


Por lo tanto, cada minuto de viaje de la población activa de Bogotá se estima en aproximadamente 266 millones de pesos.

Desde la Encuesta de Movilidad de 2015 a la Encuesta de Movilidad de 2019, el tiempo promedio de viaje para los usuarios del automóvil aumentó en 3 minutos.

Se espera que con la ejecución de las acciones contempladas dentro de este proyecto de inversión se pueda detener esta tendencia de crecimiento del tiempo de viaje promedio, y este indicador permanezca estable durante el desarrollo del Plan de Desarrollo. Con base a esto, se estima que el beneficio monetario de este proyecto de inversión, es el ahorro en tiempo que se generará, al evitar el incremento del tiempo de viaje en 3 minutos en los siguientes cuatro años, según la tendencia actual.

A continuación, se presenta el valor monetario, equivalente a evitar que incremente un minuto el tiempo promedio de viaje en un año, teniendo en cuenta que según la EM 2019 los bogotanos en promedio realizan 1.8 viajes al día, en un día hábil, y que el 2020 cuenta con 243 días hábiles.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

<b>Minutos ahorrados por viaje</b>	1
<b>Promedio de viajes por día</b>	1,8
<b>Días hábiles en el año (lun a vie sin festivos)</b>	243
<b>Valor monetario del tiempo ahorrado por año</b>	\$ 120.891.383.805


**Fuente: Cálculos propios**

Ahora, si se logra mantener ese minuto de ahorro cada año durante el siguiente cuatrienio, se estima que el beneficio del proyecto de inversión supera los \$483,5 mil millones de pesos (valores en precios constantes de enero de 2020).

Esta cifra puede decirse, resulta conservadora pues no tiene en cuenta los viajes realizados por la población activa en otros modos motorizados que también se ven impactados por la congestión, como alimentador e intermunicipal. Y, aunque se debería medir con otra métrica, tampoco se incluye en este análisis el impacto sobre la población estudiantil, y el resto de la población que realiza viajes urbanos por otros motivos.

Al ejercer la regulación y control del tránsito y transporte, así como realizar las acciones de prevención vial, promoviendo la corresponsabilidad de los actores viales, el buen uso del espacio público y el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los ciudadanos, con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad y el fortalecimiento del recurso humano y tecnológico de la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá mediante un Convenio interadministrativo en el cual se aúnen esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el Distrito Capital, se logra un beneficio para la ciudadanía valorado así:

Periodo		Cantidad (Días hábiles)	Valor unitario	Valor Total
2020	Evitar que incremente un minuto el tiempo promedio de viaje en un año	243	497.495.407	120.891.383.805
2021		247	512420268,8	126.567.806.394
2022		246	527792876,9	129.837.047.709


	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

2023	243	543626663,2	132.101.279.151
2024	246	559935463,1	137.744.123.915
<b>TOTAL</b>		<b>647.141.640.975</b>	

### MÓDULO III – PROGRAMACIÓN

#### 14 Indicadores de producto

Objetivo específico	Metas proyecto de inversión	Sector	Cód producto	Nombre del producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Es acumulativo
Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales.	Realizar 65.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.	Transporte	2409004	Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	Operativos de control realizados	Número de operativos de control	SI
Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte	Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad.	Transporte	2409002	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Campañas realizadas	Número de campañas	SI

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Anualización Indicador Producto						
Producto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total PDD
Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	7150	14300	16250	18200	9199	65000
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	715	1430	1625	1820	910	6500

## 15 Indicador de gestión

Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2020	2021	2022	2023	2024
0500G032	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$Cpo = \frac{Poe}{100} * Pop$	Informe_POA	100%	100%	100%	100%	100%


## 16 Esquema financiero

### 16.1 Clasificación presupuestal

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

### 16.2 Flujo financiero.

Etapa	Tipo de Entidad	Nombre de entidad	Tipo de recursos
-------	-----------------	-------------------	------------------

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Inversión	Municipios	Secretaría Distrital de Movilidad	Propios
<b>Año</b>	<b>Presupuesto Proyecto de Inversión</b>		
2020			\$19.432.402.092,00
2021			\$36.269.020.533,00
2022			\$23.982.270.908,00
2023			\$26.738.751.912,00
2024			\$31.620.911.327,00
<b>Total</b>			<b>\$138.043.356.772,00</b>


Fuente: Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

### 16.3 Componentes.

Componente	2020	2021	2022	2023	2024	Total
<b>1 – Infraestructura</b>	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>2 – Dotación</b>	18.652.402.092	34.813.213.068	23.019.643.066	25.665.481.279	30.351.674.990	132.502.414.496
<b>3 – Recurso Humano</b>	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>4 – Investigación y Estudios</b>	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>5 – Administración Institucional</b>	780.000.000	1.455.807.464	962.627.843	1.073.270.633	1.269.236.336	5.540.942.276

### 17 Otros aspectos.

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad contribuye con los compromisos pactados en el Plan de Ordenamiento Territorial en relación a la Estructura Funcional y de Servicios – EFS; puesto que a través de este proyecto de

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

inversión pretende mejorar las condiciones en las cuales pueden los diferentes actores viales, movilizarse por de la ciudad.


El desarrollo de este proyecto se encuentra enmarcado en el cumplimiento de las funciones que por el Decreto 672 del 22 de noviembre de 2018, le fueron otorgadas a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad a través de la Dirección de Ingeniería de Tránsito con sus Subdirecciones a saber Subdirección de Señalización y la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito, al igual que la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, con sus Subdirecciones: Subdirección de Gestión en Vía, Subdirección de Semaforización y la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte. Todo esto enmarcado en el cumplimiento del Decreto 319/06 Plan Maestro de Movilidad.

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

La gerencia de proyecto estará a cargo del Director de Gestión de Tránsito y Control y Tránsito y Transporte y el Ordenador de gasto, el Subsecretario(a) de Gestión de la Movilidad, conforme a las funciones contenidas en el Decreto 672 de 2018, “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”.

Los objetivos, programas y propósitos, en los cuales se enmarca este proyecto forman parte del Plan de Desarrollo 2020-2024, el cual proporciona una base para la definición del alcance del mismo y sus productos forman parte de la estrategia para conformar una estructura funcional y de servicios para Bogotá, donde uno de sus componentes resulta ser el sistema de movilidad.

Este proyecto se relaciona con el programa “Movilidad segura, sostenible y accesible” con el cual se pretende incrementar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá mediante la ejecución de programas orientados a materializar en acciones concretas el principio constitucional de igualdad para todos.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


El proyecto basa todo su soporte tanto financiero como normativo y de planeación estratégica basado en el Plan de Desarrollo 2020-2024 con base en el objetivo de desarrollo sostenible de Prosperidad a través del principio de Infraestructura en el 4to. Propósito, mediante el programa de movilidad segura, sostenible y accesible; esto debido a que a través del proyecto de inversión se busca mejorar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura existente, con acciones concretas que permitan materializar medidas con planes y programas accesibles a toda la ciudadanía, asumiendo el espacio público natural y construido como un escenario en donde prime el principio constitucional de la igualdad de todos ante la ley en donde el interés general se ubique sobre el particular.

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

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

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

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

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>


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

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

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

Adicionalmente, el Plan Maestro de Movilidad-PMM, hace referencia a las deficiencias propias del ejercicio de Control en Campo, en tanto que “(...) los recursos asignados a esta labor son insuficientes, los cuales permitirían una mayor cobertura del servicio, con mayor calidad (...)”. Por lo tanto, plantea que “la adquisición de mayor tecnología de punta, que sirva de apoyo automático en el control del tránsito y sus actores, debe ser una de las prioridades, como es el caso de instrumentos electrónicos como los comparendos electrónicos y las tarjetas electrónicas de operación” para lo que se requiere el cumplimiento de las normas de tránsito y la distinción entre riesgo, vulnerabilidad y amenaza, temas estos que son prioritarios para la administración y que forman parte de las producto metas de resultado-PMR, del Plan Operativo anual - POA para el proyecto de inversión que se encuentran lideradas por la Subsecretaría de Gestión de Movilidad en la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte.

Por todo lo anterior, el proyecto de inversión contribuye de manera directa con una mejora en las condiciones favorables de medio ambiente.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

## 18 Actualizaciones

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones

## 19 Datos del responsable del proyecto

Nombre: RAFAEL ALBERTO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ

Área: Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

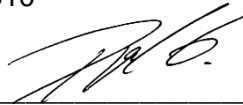
Cargo: Director

Rol: Gerente de proyecto

Correo: ragonzalezr@movilidadbogota.gov.co

Teléfono: 3649400 Ext 4310

Firma:




Nombre: JONNY LEONARDO VASQUEZ ESCOBAR

Área: Subsecretaría de gestión de la movilidad

Cargo: Subsecretario



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG</b>	
	<b>DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	
	<b>Formato formulación de proyectos</b>	
	<b>Código: PE01-PR01-F09</b>	<b>Versión: 1.0</b>

Rol: Ordenador de Gasto

Correo: [jlvasquez@movilidadbogota.gov.co](mailto:jlvasquez@movilidadbogota.gov.co)

Teléfono: 3649400 Ext 4301

Firma:



---