



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

# PROYECTO DE INVERSIÓN

FORTALECIMIENTO DEL COMPONENTE DE GOBERNANZA PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO BOGOTÁ CAMINA SEGURA

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

2024

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

## Contenido

MODULO I- IDENTIFICACIÓN .....	5
Denominación del Proyecto: Estructura de la denominación: .....	5
1. Antecedentes y descripción de la situación actual .....	5
1.1 Participación ciudadana .....	7
2. Contribución a la Política.....	9
2.1 Contribución al Plan de Desarrollo.....	9
2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo .....	10
2.3 Planes Maestros .....	10
2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible .....	11
3. Problemática .....	12
3.1 Identificación y descripción del problema .....	12
3.2 Identificación de las causas que generan el problema .....	13
3.3 Identificación de los efectos generados por el problema.....	13
3.4 Descripción de la situación existente .....	15
3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia.....	20
4. Participantes.....	21
4.1 Identificación de participantes.....	21
4.2 Análisis de los participantes .....	22
5. Población Afectada y Objetivo .....	23
5.1 Identificación de la población afectada por el Problema.....	24
5.2 Población Objetivo de la intervención .....	24
5.3 Características demográficas de la población Objetivo .....	25
6. Objetivo general e indicadores de seguimiento .....	26
6.1 Relación entre las causas y los objetivos .....	27
7. Alternativas de Solución .....	28
MODULO II -PREPARACIÓN .....	31
8. Estudio de Necesidades .....	31
9. Análisis técnico de la Alternativa seleccionada .....	33

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

9.1 Estudios que respaldan la información básica del proyecto .....	42
10. Localización de la alternativa de solución .....	46
10.1 Factores analizados .....	47
11. Cadena de valor.....	48
12. Verificación final.....	51
13. Costos de alternativa de solución (insumos corresponden exantamente a los de MGA WEB) 52	
14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas .....	55
15. Riesgos.....	56
16. Ingresos y beneficios .....	59
MODULO III- EVALUACIÓN .....	62
17. Indicadores representativos para el “análisis costo-beneficio .....	62
MODULO IV-PROGRAMACIÓN .....	63
18. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto .....	63
18.1 Indicador de Gestión .....	64
18.2. Fuentes de Financiación.....	65
19. Regionalización de productos y recursos.....	65
20. Caracterización de la Población .....	66
21. Focalización en Políticas Publicas.....	67
22. .Focalización en Políticas transversales.....	74
23. Otros Aspectos .....	74
24. Actualizaciones.....	76
i. Glosario .....	77
ii. Bibliografía .....	79
i. Normatividad.....	80

## Tablas

Tabla 1- Programa .....	9
-------------------------	---



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

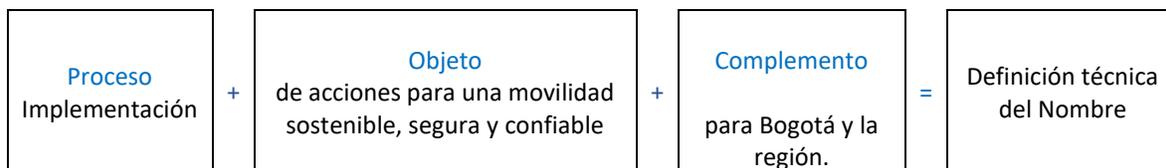
SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo.....	9
Tabla 3. Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo .....	10
Tabla 4. Alienación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMSS.....	10
Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible .....	11
Tabla 6. Árbol del Problema identificación del problema o necesidad .....	14
Tabla 7. Identificación de Participantes .....	21
Tabla 8. Identificación de la población afectada Bogotá y Cundinamarca .....	24
Tabla 9:Identificación de la población Objetivo en Bogotá .....	24
Tabla 10 Características demográficas de la población objetivo .....	25
Tabla 11. Objetivo General e Indicadores.....	26
Tabla 12. Relaciones entre las causas y los objetivos (Árbol de Objetivos).....	27
Tabla 13. Alternativas de solución .....	28
Tabla 14. Evaluaciones por realizar.....	28
Tabla 15. Evaluación Multicriterio .....	30
Tabla 16. Productos.....	31
Tabla 17. Estudios realizados .....	42
Tabla 18. Factores para la localización.....	47
Tabla 19. Cadena de valor .....	49
Tabla 20. Actividades y metas.....	50
Tabla 21. Verificación de cadena de valor .....	51
Tabla 22. Riesgos de la alternativa.....	57
Tabla 23. Ingresos y Beneficios .....	60
Tabla 24. Costeo de Ingresos y/o Beneficios-1 .....	61
Tabla 25. Costeo Total de Ingresos y Beneficios 2 .....	61
Tabla 26.Flujo Neto de Caja .....	62
Tabla 27. Indicadores representativos -análisis costo-beneficio .....	62
Tabla 28. Programación del Indicador- Entidades y Organizaciones asistidas técnicamente .....	63
Tabla 29. Programación del Indicador-Documentos de lineamientos técnicos .....	64
Tabla 30. Indicador de Gestión .....	64
Tabla 31. Meta del Indicador de Gestión .....	65
Tabla 32. Fuentes de Financiación .....	65
Tabla 33. Regionalización del Producto .....	65
Tabla 34. Caracterización de la Población .....	66
Tabla 35. Resumen de la focalización .....	74

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

## MODULO I- IDENTIFICACIÓN

Denominación del Proyecto: Estructura de la denominación:



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

De conformidad con lo señalado en el DTS del Plan Distrital de seguridad Vial 2023-2032 adoptado mediante Decreto Distrital 494 de 2023, este PDSV adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro<sup>1</sup> dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística. Los principios que constituyen la base sobre la cual se diseña la política de Seguridad Vial adaptada al contexto Distrital<sup>2</sup> y sus acciones derivadas son los siguientes:

Principio 1. Los seres humanos cometen errores en el sistema de movilidad que no deben derivar en la pérdida de vida o la salud de las personas.

Principio 2. El cuerpo humano es vulnerable

Principio 3. La seguridad vial es una responsabilidad compartida

Principio 4. La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva

Principio 5. La seguridad vial requiere medidas integrales

Se resalta el “Principio 3. La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, la academia, los financiadores, la sociedad civil, entre otros actores, y sus políticas deben estar integradas y ser transversales a otros objetivos de sostenibilidad ambiental, social, económica, de salud pública y calidad de vida. Las personas que diseñan, construyen, mantienen, operan y usan las vías y los vehículos, así como aquellas que brindan cuidados después de los siniestros, entre otros, comparten la responsabilidad de actuar de tal forma que se eviten las lesiones graves o muertes derivadas de siniestros viales.”

Asimismo, en el Principio 4. La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva, se resalta la importancia de identificar los factores de riesgo detonantes y contribuyentes a lesiones graves o fatalidades para tomar

<sup>1</sup> El Enfoque del Sistema Seguro, que surge inicialmente en Suecia y los Países Bajos en la década de los 90 (Vision Zero - Visión Cero en Suecia, Sustainable Safety - Seguridad Sostenible en Países Bajos), ha aportado una forma integral de abordar la Seguridad Vial. Esto se ve reflejado en la posterior adaptación y/o adopción de sus preceptos en varios países y ciudades del mundo (Australia y Nueva Zelanda, los países de la Unión Europea y algunas ciudades de Estados Unidos); no obstante, aunque todos comparten la idea de que no es aceptable que las personas mueran o resulten gravemente lesionadas en los siniestros de tránsito, cada interpretación de lo que es un Sistema Seguro puede variar.

<sup>2</sup> Adaptado para Bogotá D.C a partir de diferentes fuentes: The Safe System Approach in action, OECD/ITF 2022; Australasian College of Road Safety Conference, 2011; The Worldwide Approach to Vision Zero, 2017 (Mendoza A, Wybourn C, Mendoza M, Cruz M, Juillard C & Dicker R, 2017); Sostenibilidad y seguridad WRI, 2018.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

acciones preventivas enfocadas en su eliminación o mitigación, así como generar y mantener un compromiso de mejora continua con la finalidad de elevar la seguridad vial como un valor fundamental en la movilidad.

Finalmente, para el Principio 5. La seguridad vial requiere medidas integrales para ofrecer una protección efectiva de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial, dado que es el resultado de la interacción de muchos componentes dinámicos que influyen en la forma en la que las personas se desplazan y se comportan en las vías. Por lo tanto, es necesario fortalecer todas las partes del sistema para multiplicar sus efectos, para que en caso de que alguna parte falle, los actores viales aún estén protegidos.

Adicionalmente, es importante mencionar que el PDSV 2023-2032 se estructura y desarrolla tomando como referencia los siguientes principios para la gestión de la seguridad vial: coordinación, cooperación, eficiencia, evidencia, suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información.<sup>3</sup>

El fenómeno de la siniestralidad vial es un problema de salud pública que supera en número de víctimas mortales a otras causas como enfermedades, conflicto armado o suicidio. Esta problemática ha dejado más de 14 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI en Bogotá. Aunque entre el 2000 y 2006 las víctimas fatales se redujeron prácticamente a la mitad, desde el 2006 hasta 2018 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito ha tenido un comportamiento relativamente estable entre los 500 y los 600 muertos por año aproximadamente.

Entre 2017 y 2019 el total de muertes por siniestros viales disminuyó de forma sostenida hasta registrar por primera vez un número de fatalidades por debajo de 500 muertes anuales en 2019, sin embargo, una vez se superó la situación de pandemia<sup>4</sup>, en 2022 el número de fatalidades sobrepasó nuevamente esta cifra con 536 muertes, seguido de 2023 donde se registraron 542 muertes, exhibiendo un crecimiento sostenido que se concentró en los usuarios de motocicleta; lo anterior, asociado a la nueva dinámica de la movilidad post-pandemia, en la que hubo un incremento en el uso de la motocicleta como vehículo de transporte cotidiano y de mensajería.

Cerca del 95% de las muertes por siniestros viales son de usuarios vulnerables de la vía como peatones, motociclistas y ciclistas. Para la administración distrital el objetivo es reducir a cero las muertes y lesiones por causa de la ocurrencia de siniestros viales y los factores de riesgo que más contribuyen a las lesiones graves y muertes en el tránsito.

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

<sup>3</sup> toma como referencia estos principios de gestión para la seguridad vial definidos en el numeral 3.3 del documento técnico de soporte del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2031.

<sup>4</sup> El comportamiento de la mortalidad decrece drásticamente en 2020 y se mantiene con cifras por debajo de los 500 fallecidos anuales hasta 2021, debido a comportamientos atípicos en la movilidad (decrecimiento de viajes y por ende menos exposición)

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

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

Con el fin de mejorar la seguridad vial, en 2006 Bogotá desarrolló el primer Plan Distrital de Seguridad Vial de la ciudad, una hoja de ruta que permite definir y coordinar las acciones entre entidades públicas y privadas, con el propósito de lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves. Sin embargo, luego de hacer un seguimiento a la ejecución de sus programas, se identificó la necesidad de ajustar su estructura y definir nuevos lineamientos a través de la reformulación de iniciativas y acciones efectivas que respondieran al llamado de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros organismos internacionales acerca de la gravedad que la siniestralidad vial representa en la salud pública. Este ajuste corresponde principalmente a la adopción de la Visión Cero como política distrital en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026, movidos por la necesidad de generar un cambio ante la constante histórica en el número de fatalidades y heridos víctimas de siniestros viales.

Una vez adoptada la política de seguridad vial Visión Cero en el Distrito, se han enfocado los esfuerzos en la reducción de muertes en las vías, con estrategias como el diseño e implementación del Programa de Gestión de la Velocidad (PGV), con el que se busca el cumplimiento de los límites de velocidad, con acciones en zonas de alto riesgo, donde los usuarios se encuentran expuestos al tránsito de alta velocidad y de concentración de siniestralidad. De otra parte, la definición y seguimiento de lineamientos técnicos en materia de seguridad vial, con los que se busca la reducción de los índices de siniestralidad y beneficios en términos de seguridad vial para todos los usuarios del sistema vial, priorizando siempre a los más vulnerables.

Siguiendo la línea de política pública global en seguridad vial bajo los parámetros definidos a nivel nacional a través del Plan Nacional de Seguridad Vial, Bogotá ratifica la Visión Cero muertes en el tránsito y formaliza la adopción del Enfoque de Sistema Seguro<sup>5</sup> mediante la actualización del PDSV a través del Decreto Distrital 494 de 2023 evolucionando de 5 a 8 ejes de acción<sup>6</sup>, manteniendo los ejes de infraestructura, cultura, víctimas, controles y gobernanza; y posicionando con carácter estratégico y como eje de acción la gestión de velocidades seguras, el uso de vehículos seguros y de elementos de protección y la gestión del conocimiento para la toma de decisiones basadas en la evidencia.

### 1.1 Participación ciudadana

La Administración Distrital promovió y garantizó la participación ciudadana en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027: "BOGOTÁ CAMINA SEGURA", con el objetivo de establecer un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad. Se facilitaron escenarios participativos para

<sup>5</sup> Complementando el concepto de enfoque seguro establecido para todas las acciones del recurso humano para adelantar la política de la Visión Cero, conforme a lo previsto en el Decreto Distrital 813 de 2017 y lo previsto en la Ley 2251 de 2022. "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban."

<sup>6</sup> El actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, además de adoptar el enfoque de Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, cambia su estructura pasando de abordar 5 pilares estratégicos, a 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

recoger los aportes de la ciudadanía en la formulación del plan, considerando este proceso como un espacio deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital.

El chatbot distrital Chatico, principalmente diseñado para la ciudadanía, fue la herramienta de captura de aportes, estos fueron clasificados entre aportes priorizados (cuando se priorizó algún objetivo, tema y alternativa de solución) y aportes a través de respuestas abiertas. Cabe señalar que las entidades distritales implementaron la metodología de diálogos orientados para guiar a la ciudadanía en los espacios de participación sobre los objetivos estratégicos, estrategias, programas y metas del PDD, buscando así aportes con mayor cualificación. Con un total de 41832 participantes/ 148129 aportes/ 1439 ideas

La estrategia de territorialización del PDD se organizó en cuatro fases, con diferentes alcances y para los diferentes momentos de formulación del PDD:

- Fase 1 (Sentires Ciudadanos): en esta se identificaron los sentires, perspectivas y experiencias ciudadanas frente a los objetivos estratégicos, en aras de formular el anteproyecto del PDD. Participación de 62341 personas
- Fase 2 (Aspiraciones Comunes): se promovieron mecanismos de participación para la construcción, recepción y análisis de aportes de la ciudadanía y la diversidad de actores en sus distintas formas de organización, dirigidas a la incidencia, en el marco de la viabilidad, conveniencia y concordancia con los componentes del desarrollo integral de Bogotá.
- Fase 3 (Acuerdos de Ciudad): acompañó, informó y realizó pedagogía de la discusión del Proyecto de Acuerdo del PDD en el Concejo de Bogotá.
- Fase 4 (Reconocimiento a la Acción Colectiva): se analizaron y ajustaron los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía, durante el debate en el Concejo de Bogotá.

La metodología adoptada para los espacios presenciales se enmarcó en la innovación de la participación ciudadana, denominada diálogos orientados, que guió a la ciudadanía por los objetivos, estrategias programas y metas del proyecto de PDD a partir de mesas de trabajo. Para el sector Movilidad se realizaron 12 espacios de diálogos orientados, de los cuales se recibieron aportes y más de 77 comunicaciones escritas que enriquecieron el proceso de formulación de los proyectos de inversión.

Principales resultados:

- Se destaca la participación de las mujeres con 38.381 intervenciones frente a 16.881 del sexo masculino y 64 personas intersexuales. De igual manera el ejercicio logró un importante porcentaje de participación de niños, niñas y adolescentes, personas mayores, comunidades étnicas, personas con discapacidad, poblaciones LGBTIQ+, señalando una mayor tendencia de personas entre 29 a 65 años de edad.
- Acompañamiento a la agenda del CTPD; recepción y respuesta al concepto del CTPD sobre el anteproyecto del PDD; audiencias del Plan Plurianual de Inversiones; entrega del Proyecto de Acuerdo de PDD al Concejo de Bogotá.
- Entrega y debate sobre el Proyecto de Acuerdo del PDD al Concejo Distrital
- Adopción del Acuerdo de Plan Distrital de Desarrollo.

Ciudadanía en general: con un total de 25.615 aportes recibidos en la priorización de objetivos el concepto de una ciudad sostenible, que implica una planificación territorial adecuada, captó el interés de la ciudadanía en la segunda fase del proceso, especialmente en relación con la movilidad sostenible y el cambio climático. Esto

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

refleja la importancia que la ciudadanía atribuye a la mejora del transporte público, la calidad del servicio y su accesibilidad.

En relación con la participación de las poblaciones rurales, la prioridad inicial de la movilidad sostenible en las áreas rurales se centró en mejorar la infraestructura vial rural para facilitar el acceso a servicios sociales diversos y promover la venta directa de productos agrícolas.

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

## 2. Contribución a la Política

### 2.1 Contribución al Plan de Desarrollo

*Tabla 1- Programa*

Sector			Programa	
Código	Nombre	Código	Nombre	
24	TRANSPORTE	2409	Seguridad de Transporte	
0600	Intersubsectorial Transporte			
	Transformación	Pilar	Catalizador	Componente
Código				
0600	2. Seguridad humana y justicia social	03. Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida	01. Bienestar físico y mental y social de la población	c. Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida

*Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo*

Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:	2022-2026 Colombia, potencia mundial de la vida.
Eje/Pilar/Pacto del PND asociado con el proyecto:	2. Seguridad humana y justicia social C. Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida.  1. Bienestar físico y mental y social de la población
Línea/Programa del PND asociada con el proyecto:	c. Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

## 2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo

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

Nombre del Plan Distrital de Desarrollo - PDD:	Bogotá Camina Segura 2024-2028
Estrategia del PDD asociada con el proyecto:	Bogotá Avanza en Seguridad
Programa del PDD asociada con el proyecto:	Movilidad segura e inclusiva

## 2.3 Planes Maestros

*Tabla 4. Alienación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMSS*

Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023 - 2035 Decreto Distrital 497 de 2023	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C	Indicador: Reducir las fatalidades en siniestros viales de todos los modos de transporte Meta 2028: -23%.
Plan de Ordenamiento Territorial: Decreto Distrital 555 de 2021	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
SUBCAPÍTULO 2 SISTEMA DE MOVILIDAD: SECCIÓN 1 ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD: Numeral 2. Seguridad. Reconocer la vulnerabilidad y los riesgos a los que se expone al peatón (a las personas) para así disminuirlos y evitar accidentes (siniestros). La implementación de infraestructura vial y la cualificación del entorno urbano debe configurar entornos seguros y confiables para todas las personas a través de diseños que generen vitalidad en la calle.	Indicador: No enunciado Meta: No enunciada.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

## 2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)<sup>7</sup>, también conocidos como Objetivos Mundiales, representan un llamado global a la adopción de medidas para erradicar la pobreza, proteger el planeta y garantizar la paz y la prosperidad para todos. Estos 17 objetivos fueron lanzados en enero de 2016 con la Agenda 2030, que busca alcanzar las metas establecidas en cada uno de ellos antes del año 2030.

Bogotá ha realizado grandes acciones para avanzar en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, mediante los Planes Distritales de Desarrollo de las últimas administraciones en los que se han implementado políticas para desarrollar programas y proyectos que atiendan el cumplimiento de estas metas. Desde la administración distrital se está formulando la Política Pública para acelerar el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Bogotá, con la que se busca mejorar aspectos puntuales en la toma de decisiones, promover alianzas con diferentes sectores, construir una visión compartida, articular diferentes instrumentos de planeación, fortalecer las instituciones, adoptar compromisos y hacer seguimiento a las acciones que permitirán avanzar en su cumplimiento.

Particularmente, el proyecto de inversión se relaciona con las siguientes metas de los ODS.

*Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible*

ODS 3: Salud y bienestar	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>Objetivo 3.6: Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito para 2020.</p> <p>Fórmula: <math>(\text{Número de muertes en accidentes de tránsito} / \text{Total de la población}) * 100.000</math></p> <p>Unidad de medida: Muertes en accidentes de tránsito por 100.000 habitantes</p>	<p>Mediante el presente proyecto de inversión, se aporta directamente al Objetivo de Desarrollo Sostenible No. 3.6, teniendo en cuenta que está alineado con la naturaleza del proyecto, en el que se busca la reducción de las muertes y lesiones por siniestros de tránsito en el horizonte de implementación trazado.</p>

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

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

### 3. Problemática

El problema que se aborda con el proyecto de inversión es la debilidad en el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial; para lo cual a continuación se realiza la descripción de la problemática

#### 3.1 Identificación y descripción del problema

La provisión de un sistema de movilidad seguro tiene retos desde la perspectiva de gobernanza, siendo fundamental favorecer la interacción de actores desde diversos sectores, requiriendo una adecuada articulación intersectorial del orden público, dentro del sector movilidad y con otros actores de la sociedad del sector privado, académico y social.

Si bien, actualmente existe la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV) como instancia de coordinación a nivel distrital para la ejecución de la política distrital de seguridad vial (Plan Distrital de Seguridad Vial adoptado mediante Decreto 494 de 2023), esta no reúne a algunas entidades públicas del orden distrital y actores corresponsables en la seguridad vial, desencadenando en un abordaje intersectorial débil para la provisión de un sistema de movilidad segura. Dadas las circunstancias y a pesar de las instancias de coordinación existentes, aún siguen persistiendo condiciones de movilidad insegura en la ciudad por:

- La ejecución lenta de acciones eficientes e innovadoras orientadas a preservar la vida en las vías de la ciudad.
- Reducido compromiso de las organizaciones para contribuir a la seguridad vial.
- Reducida responsabilidad social y organizacional en seguridad vial
- Escasa priorización de acciones y agenda conjunta para reducir víctimas en siniestros viales.

Lo anterior, se refleja en las cifras de víctimas fatales en siniestros viales que después del 2020, período de la pandemia COVID-19, han venido en aumento hasta registrar 542 personas fallecidas en siniestros de tránsito en el año 2023, equivalente a 11% más con respecto al año 2019. Desagregando por grupo etario y sexo, se evidencia que el 73% de las víctimas son de sexo masculino, un 23% de sexo femenino, y del 4% restante no se tiene información. Así mismo las edades de 18 a 34 años, concentran el 46% de las fatalidades totales del 2023.

Esto tiene impacto directo en la seguridad, bienestar y calidad de vida de las personas usuarias del Sistema de Movilidad, sin discriminar su sexo o identidad de género, etnia o rango etario. Las vidas perdidas y las lesiones causadas por el tránsito ocasionan daños morales y económicos para las personas, sus familias, la sociedad y los países en su conjunto. Las pérdidas económicas son consecuencia de la pérdida de productividad y/o de los costos del tratamiento de las personas que mueren o sufren una discapacidad derivada de sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<p>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p>CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p>VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

los familiares de los lesionados deben dedicar para atenderlos. Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB<sup>8</sup>.

### 3.2 Identificación de las causas que generan el problema

Causas Directas:

- Reducido compromiso de las organizaciones para contribuir a la seguridad vial
- Reducida responsabilidad social empresarial y organizacional en seguridad vial.

Causas Indirectas:

- Limitada articulación interinstitucional
- Escasa capacidad técnica en seguridad vial.
- Desconocimiento del impacto negativo por transitar por encima de los límites de velocidad reglamentarios

### 3.3 Identificación de los efectos generados por el problema

Efectos Directos:

- Acciones ineficaces en seguridad vial.
- Falta de inclusión de principios de seguridad vial en el desarrollo de proyectos.

Efectos Indirectos:

- Incremento en los factores de riesgo vial.

<sup>8</sup> WHO <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	<p>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p>CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p>VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>		<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>

*Tabla 6. Árbol del Problema identificación del problema o necesidad*

<b>EFFECTO</b>	Inseguridad vial para los habitantes den Bogotá D.C.		
<b>EFFECTO INDIRECTO</b>	Incremento en los factores de riesgo vial		
<b>EFFECTO DIRECTO</b>	Acciones inconclusas en seguridad vial	Falta de inclusión de principios de seguridad vial en el desarrollo de proyectos	
Problema Central	Debilidad en el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial		
<b>CAUSAS DIRECTAS</b>	Reducido compromiso para contribuir a la seguridad vial	Reducida responsabilidad social empresarial y organizacional en seguridad vial	
<b>CAUSAS INDIRECTAS</b>	Limitada( <b>reducida</b> ) articulación interinstitucional	Escasa capacidad técnica en seguridad vial	Desconocimiento del impacto negativo por transitar por encima de los límites de velocidad reglamentarios

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

### 3.4 Descripción de la situación existente

Se identificaron dos causas directas relacionadas con la problemática “Debilidad en el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial”, las cuales son: 1) Compromiso limitado para contribuir a la seguridad vial y 2) Reducida responsabilidad social y organizacional en seguridad vial.

La siniestralidad vial se ha planteado como un desafío para la salud pública en el ámbito internacional y en el país, con efectos individuales, sociales y económicos. De acuerdo a lo informado por la Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>9</sup>, cada año, aproximadamente 1,19 millones de personas fallecen como consecuencia de traumatismos en el tránsito y entre 20 - 50 millones de personas sufren lesiones no mortales. También se indica que los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de 5 a 29 años.

En cuanto al panorama nacional, según lo registrado en el último informe de estadísticas vitales del DANE para el año 2022, los accidentes de transporte terrestre se ubican como la octava causa de muerte en el país, y como datos preliminares para los primeros tres trimestres del 2023, se ubicaba como la novena causa de muerte.

En 2022, se registraron 8.469 fallecidos por siniestros viales en Colombia, siendo este el año históricamente con mayores registros de fallecidos por siniestros viales y una tasa de mortalidad de 16.4 fallecidos por cada 100 mil habitantes. Es importante señalar que se ha presentado un crecimiento significativo del parque automotor en el país, en donde las motocicletas han presentado un crecimiento del 203% en la última década, así mismo, los vehículos tipo automóvil, campero y camioneta presentan un incremento del 149% en el mismo periodo.

En Bogotá los siniestros viales han cobrado la vida de más de 7 mil personas desde el año 2009 al 2022, siendo importante señalar que desde el año 2016 se había dado una tendencia a la baja, llegando a registrar en el 2019 por primera vez menos de 500 fatalidades; sin embargo en el año 2022 se registraron 536 muertes por siniestros viales lo que representa un incremento del 11% respecto a las cifras registradas en 2019. No obstante, en lo que respecta al índice de fallecidos por 100 mil habitantes ha disminuido pasando de 8.5 en 2014 a 6.8 en 2022.

Para el caso particular de Bogotá, la siniestralidad vial ha dejado más de 14 mil víctimas fatales en lo que va del siglo XXI. Aunque entre el año 2000 y 2006 las fatalidades se redujeron prácticamente

<sup>9</sup> <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

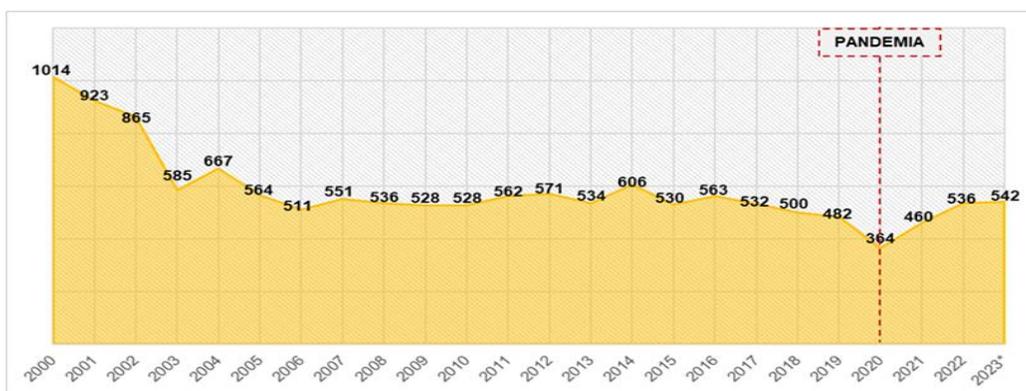
a la mitad; desde el 2006 hasta 2018 la cantidad de muertes anuales por hechos de tránsito tuvo un comportamiento relativamente estable entre los 500 y los 600 muertos por año aproximadamente.

Cabe resaltar que Bogotá, a partir del 2016, tuvo tres años consecutivos en los cuales se disminuyó el total de muertes por siniestros viales, y en el 2019, se registró por primera vez un número de fatalidades inferior a 500.

Para el año 2020, en el punto más álgido de la pandemia por COVID-19, el número de fatalidades estuvo por debajo de las 400 muertes, lo cual puede ser explicado por las restricciones de movilidad en la ciudad. Para 2021 hubo un incremento en las fatalidades en comparación con 2020; no obstante, se sostuvo el logro del año 2019 al mantener la cifra de muertes por debajo de 500 víctimas.

En el año 2022 el número de fatalidades se incrementó a 536, y en esa misma tendencia para el año 2023 se tuvieron 542 fatalidades, lo cual significó el regreso al escenario que se tenía en Bogotá antes de 2018.

*Ilustración 1. Histórico de fallecidos por siniestros viales en Bogotá D.C*



*Fuente: SIGAT para los años 2015 a 2023; datos del Observatorio Nacional de Seguridad vial para los años 2009 a 2014; publicación Forensis de Medicina Legal para los años 2000 a 2008. Fecha de consulta: 13/03/2024; Indicador a 30 días; 2023\* (\*Cifras preliminares).*

Con este panorama, en el que la siniestralidad vial se ha convertido en un desafío para la salud pública; desde la Secretaría de Movilidad y en línea con lo indicado por la Organización Mundial de la Salud (2015), los cinco factores de riesgo más importantes que afectan a la seguridad vial son: la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el no uso del cinturón de seguridad, no uso de sistemas de retención para niños y no uso de cascos para motociclistas, se han adelantado

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

diferentes acciones para identificar posibles causas y analizar estos factores de riesgos asociados a la siniestralidad; de esta forma, de acuerdo con los resultados del “Informe sobre la situación de Seguridad Vial 2022: Factores de riesgo en seguridad vial” de la iniciativa Bloomberg para la seguridad vial mundial, realizado por la Unidad Internacional de investigación de Lesiones de la Universidad Johns Hopkins y la Universidad de los Andes, en la ciudad más de un tercio de todos los vehículos exceden los límites de velocidad, esto es el 39% de los vehículos observados; sin embargo, los motociclistas son quienes más incurren en este comportamiento, con un 57% de excesos de velocidad registrados para este actor vial, siendo estos quienes representan el mayor porcentaje de fatalidades y también se relacionan como una de las principales interacciones en las muertes de peatones. Esto resulta preocupante ya que, a medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de siniestros y la gravedad de sus consecuencias, en especial para los peatones, los ciclistas y los motociclistas (OMS, 2015).

Dentro de otros de los factores de riesgo analizados, se encuentra el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, esto teniendo en cuenta que desempeñan un papel importante en la reducción de la gravedad de las lesiones en un siniestro, encontrándose que mientras el 80% de los conductores utilizan el cinturón de seguridad, tan solo el 12% de los pasajeros adultos del asiento trasero lo usan. Por otra parte, en cuanto a los sistemas de retención infantil, se observó que tan solo lo usaban el 13% de los niños entre los 5 y 11 años, y un 31% niños menores de 5 años.

Adicionalmente, a través del contrato de consultoría No. 2022-1460 el cual tenía por objeto “Analizar en detalle siniestros viales con fatalidades para identificar factores de riesgos involucrados en la siniestralidad vial de Bogotá D.C.” y en donde se tomaron 100 casos para el estudio, se logró relacionar otros factores de riesgo adicionales, indicando dentro de las principales conclusiones:

- El factor de riesgo más recurrente fue la inexistencia o deficiencia de señalización vial (72 casos). Esto se debió a que, aunque existe señalización, no siempre está en buen estado o no es suficiente para controlar el tránsito, lo que generó información confusa para los usuarios de la vía y aumenta el riesgo de siniestros viales.
- Otro factor recurrente fue el irrespeto e incumplimiento a las señales de tránsito y a las normas de tránsito (55 casos), que representaron el incumplimiento de una norma o la indicación de la señalización, y fue considerado como un comportamiento de riesgo.
- Las deficiencias en la superficie de rodadura de carriles o calzadas (45 casos) también se identificaron como factores de riesgo relevantes, ya que pudieron generar cambios de trayectoria, modificaciones de las condiciones de circulación y maniobras indeseadas en los conductores de vehículos, lo que aumenta el riesgo de los siniestros.
- La realización de maniobras peligrosas es un comportamiento generalizado entre los conductores y se detectó en un total de (33) casos. Este aspecto debería ser considerado

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

como un factor adicional al evaluar el mal comportamiento de los actores involucrados en los siniestros, complementario a la inexperiencia o falta de habilidad.

Considerando que Bogotá gestiona la seguridad vial de manera focalizada con una visión integral desde el año 2006<sup>10</sup> la planeación y ejecución de intervenciones se abordan, desde diferentes instancias y conforme a las competencias, en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial-PDSV11 se han establecido las acciones a ejecutar por parte de las diferentes entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial del Distrito Capital<sup>12</sup>, para el cual en virtud del carácter transversal del mismo se evalúa que dichas acciones se materialicen a través de la ejecución con o sin inversión de proyectos definidos en los Planes Distritales de Desarrollo formulados tanto por las diferentes entidades distritales como por las dependencias de la misma SDM.

De acuerdo con ello, la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM junto con entidades del Sector Movilidad y las demás entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV<sup>13</sup>, en el marco de las competencias particulares y bajo las normas que rigen a la misma Comisión, ejecutan las acciones establecidas en este Plan como carta de navegación a nivel Distrital y adelantan el seguimiento del mismo.

La relación articulada entre las organizaciones encargadas de la provisión de las acciones que componen la política de seguridad vial en la ciudad, resulta fundamental para abordar bajo un enfoque integral la siniestralidad vial que propenda por la protección de la vida e integridad de los diferentes usuarios viales. Aun cuando las instancias de coordinación han permitido avanzar hacia una institucionalidad articulada, aún persiste las bajas capacidades técnicas y trabajo desarticulado, lo que profundiza la debilidad en el componente de gobernanza en la implementación de la política de la seguridad vial.

<sup>10</sup> Bogotá formuló el primer **Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital**, estableciendo las directrices, fases y proyectos destinados a disminuir la siniestralidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, mediante el artículo 66 del Decreto Distrital 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones" (Derogado por el [Decreto Distrital 497 de 2023](#)), como carta de navegación en la intervención para reducir los siniestros viales ha sido permanentemente actualizado en línea con la evolución de las políticas mundiales y nacionales en seguridad vial y producto del análisis de las particularidades de la movilidad en la Ciudad, a través del [Decreto Distrital 397 de 2010](#), derogado mediante [Decreto Distrital 813 de 2017](#) derogado por el [Decreto Distrital 494 de octubre 26 de 2023](#) (vigente a la fecha)

<sup>11</sup> [Decreto Distrital 813 de 2017](#) "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026" Derogado por el [Decreto Distrital 494 de 2023](#) "Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones" actualizando periódicamente

<sup>12</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) "Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)".

<sup>13</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) "Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)".

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Aunado a lo anterior, se presentan debilidades técnicas y un bajo reconocimiento de las políticas que orientan la seguridad vial en la ciudad, además de las responsabilidades asignadas; en este sentido, se dificulta abordar la siniestralidad vial de manera integral y que responda a las directrices definidas, así como la priorización de acciones en materia de seguridad vial. Por otra parte, se han presentado dificultades para apropiar los principios de la seguridad vial en aspectos diferentes a la movilidad, como por ejemplo la planeación urbana, lo que implica que no se consideren criterios de seguridad vial en sus políticas asociadas.

En cuanto al trabajo articulado con los diferentes sectores y gremios, así como con líderes de los usuarios viales, si bien se ha tenido avances significativos, se presentan dificultades para lograr una activa participación en la formulación de políticas de seguridad vial e incluso en su contribución a la implementación de estas.

Bajo este escenario, es importante señalar el llamado de la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas a través del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 a la sociedad en general a concurrir en el desarrollo de proyectos estratégicos definidos por los Gobiernos Nacional y Distrital para la Seguridad Vial buscando promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital como a nivel nacional e internacional bajo el concepto de “Responsabilidad Compartida en la Seguridad Vial”<sup>15</sup> que señala:

“Aunque los organismos gubernamentales tienen la responsabilidad principal de diseñar un sistema de transporte por carretera seguro y de aplicar un plan de acción de seguridad vial, la influencia de otros actores y el papel que desempeñan se reconocen cada vez más como una parte importante del sistema de seguridad. El sector privado, la sociedad civil, las instituciones académicas y otros actores no estatales también pueden contribuir de manera importante. En este sentido, es fundamental la fuerza colectiva y global de las organizaciones públicas y privadas que adoptan prácticas de seguridad vial como parte de sus contribuciones a los ODS, junto con su respaldo, liderazgo y poder adquisitivo.”<sup>16</sup>

<sup>14</sup> <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

<sup>15</sup> “El presente plan tiene como objetivo ayudar a los gobiernos nacionales y locales, así como a otras partes interesadas que pueden influir en la seguridad vial (incluidos la sociedad civil, las instituciones académicas, el sector privado, los donantes, los líderes comunitarios y juveniles, y otras partes interesadas), en la elaboración de planes de acción y la formulación de objetivos nacionales y locales para el Decenio de Acción.”

<sup>16</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Donde resulta relevante alinear las estrategias de cooperación y articulación entre el sector público y privado bajo las consideraciones expuestas en la Resolución A/RES/74/299 del 2020 que incluyen en sus consideraciones:

“(…)

Reconociendo también las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), entre ellas la necesidad de promover un enfoque integrado de la seguridad vial, como el enfoque de sistemas seguros y la Visión Cero, buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo y fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluida la colaboración con las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil y el mundo académico, así como con las empresas y la industria, que contribuyen al desarrollo social y económico de los países e influyen en él,

(…)

Reconociendo que prestar servicios y condiciones básicas para abordar la cuestión de la seguridad vial es principalmente responsabilidad de los Gobiernos, habida cuenta, en particular, de la función decisiva que pueden desempeñar los órganos legislativos en la aprobación y la aplicación de políticas y leyes de seguridad vial exhaustivas y eficaces, y reconociendo, al mismo tiempo, que hay una responsabilidad compartida de avanzar hacia un mundo sin muertes ni lesiones graves causadas por accidentes de tráfico y que abordar la cuestión de la seguridad vial exige la colaboración de múltiples interesados entre los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y los medios de comunicación.

(…)

Alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda;

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

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, instancia de coordinación de las entidades distritales para la articulación y ejecución del Plan Distrital de Seguridad Vial. Esta instancia de coordinación cobija 15 entidades distritales que contribuyen en la ejecución del Plan Distrital de Seguridad Vial. Ahora bien, la implementación de acciones del PDSV 2023-2032 es de carácter multisectorial, y si bien la CISV es una instancia de articulación a nivel distrital, es pertinente involucrar otros actores de otro carácter y que contribuyen en el desarrollo de actividades que tienden a promover el cuidado en las vías y la prevención de víctimas en siniestros de tránsito.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Es así como, La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Red de Seguridad Vial (RSV), tiene como fin propiciar el trabajo interinstitucional entre entidades públicas y privadas a través del intercambio, visibilización y divulgación de prácticas empresariales de seguridad vial enfocadas a salvaguardar la vida en las vías; esta iniciativa busca apoyar y propiciar que empresas, entidades y diferentes actores implementen y repliquen prácticas de Seguridad Vial innovadoras y efectivas, para que en compañía del distrito puedan afrontar los retos de movilidad y Seguridad Vial que comprometen el bienestar de sus trabajadores.

Actualmente este mecanismo de participación para transversalizar las acciones de seguridad vial en la ciudad presenta un bajo porcentaje de organizaciones y empresas activas.

Esta iniciativa requiere del compromiso y el trabajo constante de las empresas que hacen parte de la Red de Seguridad Vial (RSV), sin embargo, de las 1.800 empresas inscritas tan solo el 30% se mantienen activas.

Magnitud del problema central: Porcentaje de empresas y organizaciones activas en la Red de Seguridad Vial (activas solo el 30% de 1800 inscritas).

#### 4. Participantes

##### 4.1 Identificación de participantes

*Tabla 7. Identificación de Participantes*

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
Nacional	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	• Cooperante	Implementación de estrategias. Diseño de Lineamientos.
Nacional	Superintendencia de Transporte	Cumplimiento de normatividad	• Cooperante	Implementación de estrategias. Diseño de Lineamientos.
Nacional	Ministerio de Transporte	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	• Cooperante	Implementación de estrategias. Diseño de Lineamientos.
Regional	Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	• Cooperante	Implementación de estrategias.
Distrital	Entes de control	Estricto cumplimiento a los requisitos normativos y que	• Cooperante	Ejercer control de tal forma que las actividades y

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
		se haga buen uso de recursos públicos, evidenciado en una gestión transparente.		recursos plasmados en el proyecto se cumplan a cabalidad y pueden generar alertas tempranas sobre riesgos
Distrital	Entidades del Sector Movilidad  Entidades Distritales pertenecientes a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial	Implementación Plan Distrital de Seguridad Vial	Cooperante	Implementación de estrategias.  Diseño de Lineamientos.
Distrital	Usuarios viales: Peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	Beneficiario	Corresponsabilidad y cumplimiento de normas
Distrital	Colectivos y gremios de usuarios viales	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	Beneficiario	Corresponsabilidad y cumplimiento de normas
Empresa industrial y comercial del Distrito.	Transmilenio	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	Cooperante	Implementación de estrategias.  Diseño de Lineamientos.
Internacional	WRI	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	Cooperante	Implementación de estrategias
Empresa industrial y comercial del Distrito.	Transmilenio	Implementación Política Pública de Seguridad Vial	Cooperante	Implementación de estrategias.  Diseño de Lineamientos.

#### 4.2 Análisis de los participantes

De la tabla anterior se puede concluir que existe una necesidad de coordinación para que los involucrados alineen sus expectativas con el proyecto de inversión. Para ello, la Secretaría Distrital de Movilidad ha establecido y priorizado variables que le permitan a la Entidad identificar, segmentar y conocer sus grupos de valor, con el fin de establecer las principales necesidades y expectativas en aras de prestar un mejor servicio a sus usuarias, usuarios y partes interesadas.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Los mecanismos mediante los cuales se recolecta la información, insumo para la caracterización de partes interesadas y grupos de valor, teniendo en cuenta el objetivo, el alcance y los recursos son: Encuestas, Registros administrativos, Información recopilada en canales de atención a la ciudadanía y aplicativos como SIMUR, Sistema Distrital de Quejas y Reclamos, Sistema de Correspondencia, etc.

Así, a partir de la caracterización de partes interesadas, se identifica como una necesidad de la comunidad, el involucramiento en la toma de decisiones que se generan en cada uno de los proyectos de inversión.

De actores como la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte, RNT y otras Entidades del Orden Nacional, se identificó la necesidad contar con estrategias de continuidad integradas y articuladas entre las entidades del orden distrital y nacional, así como el cumplimiento normativo y reglamentación del orden nacional

Frente a la definición de política, determinación de planes, programas y proyectos la Secretaría Distrital de Movilidad se articula con entidades del sector movilidad a nivel distrital. En el caso de nivel Nacional se rige con las regulaciones y normativa al respecto que se emita en el nivel central.

De acuerdo con lo anterior, y soportados en la situación diagnóstica del problema se definen como beneficiarios de este proyecto de inversión a los usuarios viales, en especial los usuarios más vulnerables (Ciclistas y Peatones) y el más expuesto (Motociclistas). Es de resaltar que estos grupos de valor se presentan de manera individual (usuarios de todos los modos de transporte) y de forma colectiva en asociaciones, clubes, gremios, entre otros.

### 5. Población Afectada y Objetivo

Para identificar la población afectada hay que tener en cuenta toda la población de la ciudad de Bogotá. Esta población incluye por un lado, las víctimas de siniestros viales que históricamente se han presentado en el Distrito, ya sea por lesiones o por fallecimientos. Por otro lado, las posibles víctimas de siniestros, que son todos los habitantes de la ciudad que se desplazan a diario por Bogotá y que se pueden ver afectadas directa o indirectamente cuando sucede un siniestro.

Debido a la naturaleza Distrital del proyecto, el programa busca reducir la siniestralidad vial de manera global a todos los habitantes de la ciudad, sin distinción de género, edad, orientación sexual, etc.; y teniendo en cuenta que en diferentes momentos de nuestra vida y días nos desplazamos dentro de la ciudad ya sea como peatones, ciclistas, pasajeros o conductores, es decir que podemos tomar el rol de diferentes actores viales, la población objetivo del proyecto es la totalidad de los habitantes de la ciudad-región, 7.917 millones de habitantes, en todos sus ciclos vitales, condiciones sociales, poblacionales, socioeconómicas y demográficas.

<sup>17</sup> Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2028-2024 - DANE - Año 2023

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
<b>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</b>	

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las estrategias planteadas dentro del programa en línea con los ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, incluye en diferentes escalas a la población.

Todas las estrategias planteadas tienen como objetivo Consolidar un Sistema de Movilidad Seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.

Las acciones planteadas buscan tener un impacto en toda la población de la ciudad a través de los siguientes ejes estratégicos: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cultura de movilidad segura, cumplimiento de normas, atención y cuidado de víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento.

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

### 5.1 Identificación de la población afectada por el Problema

*Tabla 8. Identificación de la población afectada Bogotá y Cundinamarca*

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.033.649	CENSO DANE 2018

Es importante mencionar que aunque el flagelo de la siniestralidad vial se presenta en toda la ciudad y afecta a todas las localidades, se debe prestar especial atención a las localidades del borde sur occidental (Bosa y Kennedy) y occidental (Engativá y Suba) de la ciudad, que es donde se presentan los mayores índices de siniestralidad vial de acuerdo a las estadísticas del año 2023. 18

### 5.2 Población Objetivo de la intervención

*Tabla 9: Identificación de la población Objetivo en Bogotá*

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.033.649	CENSO DANE 2018

<sup>18</sup> Fuente SIGAT II

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

### 5.3 Características demográficas de la población Objetivo

A continuación, se presenta la caracterización demográfica de la población objetivo:

*Tabla 10 Características demográficas de la población objetivo*

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
Etaria	0 a 4 años Primera infancia	472.881	DANE
Etaria	5 a 9 años Infancia	478.728	DANE
Etaria	10 a 19 años Adolescencia	984.293	DANE
Etaria	15 a 29 años Juventud	1.883.588	DANE
Etaria	30 a 59 años Adultez	3.443.788	DANE
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	1.277.593	DANE
Grupos étnicos	Población Negro/a, mulato/a, (afrodescendiente)	67.039	DANE
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	992	DANE
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.295	DANE
Grupos étnicos	Población Gitana	793	DANE
Sexo	Mujer	4.187.057	DANE
Sexo	Hombre	3.847.592	DANE
Identidad de Género	Identidad masculina	4.182.970	DANE
Identidad de Género	Identidad Femenina	3.870.717	DANE

Fuente: Elaboración propia - Censo DANE 2018

Realizando la pirámide poblacional con los datos del Censo del Dane año 2018, con la población proyectada para el año 2024, se obtiene la siguiente distribución:



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

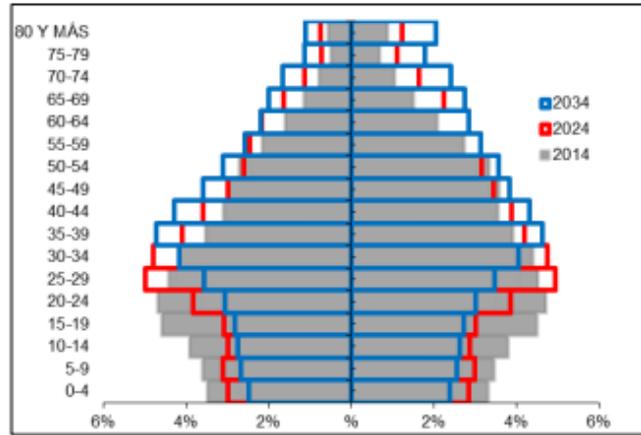
FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG



Fuente: DANE - CNPV (Censo Nacional de Población y Vivienda) 2018. Retroproyecciones y Proyecciones. Ajustadas por COVID 19.

## 6. Objetivo general e indicadores de seguimiento

Tabla 11. Objetivo General e Indicadores

Objetivo General	Fortalecer la coordinación entre entidades distritales, sector privado y ciudadanía vinculadas con la estrategia de seguridad vial integral.								
Indicador para medir el objetivo general	(No. Organizaciones activas RSV + Entidades asistidas técnicamente) / (No. Organizaciones Inscritas RSV + entidades participantes de la CISV)								
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Asistencia a entidades y organizaciones para la promoción de acciones de Seguridad Vial								
Medido a través de (Unidad de medida)	Porcentaje								
Meta (Valor numérico)	50%								
Fuente de verificación									
Tipo de fuente (marque con una x)	Documento oficial	Encuesta	Entrevista	Estadística	Evaluación	Informe	Inspección	Publicación	Registros contables
	X	X							
Nombre de la fuente de verificación	Registro documental de asistencia técnica a entidades distritales y organizaciones inscritas en la RSV								

	<p>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p>CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p>VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

## 6.1 Relación entre las causas y los objetivos

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

Propósito	EFECTO	Seguridad Vial para los habitantes de Bogotá D.C.		
	BENEFICIOS INDIRECTOS	Mitigación de los Factores de Riesgo Vial.		
	BENEFICIOS DIRECTOS	Acciones eficaces en seguridad vial.	Inclusión de principios de seguridad vial en el desarrollo de proyectos.	
Objetivo General del Proyecto		<b>Fortalecer el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial.</b>		
Objetivos Específicos	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Impulsar la participación de organizaciones para el desarrollo de acciones de seguridad vial en el Distrito Capital.	Generar herramientas que promuevan la responsabilidad social y organizacional en seguridad vial en el Distrito Capital.	
	POSIBLES PRODUCTOS O ACTIVIDADES DEL PROYECTO	Gestionar el 100% de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional.	Adelantar el 100% de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.	Adelantar el 100% de las actividades para el desarrollo de un estudio técnico para la definición de límites de velocidad en corredores de la malla vial arterial.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN:</b> 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

## 7. Alternativas de Solución

En el caso del problema relacionado con la Debilidad en el componente de gobernanza para la **implementación de la estrategia de seguridad vial integral**; se han planteado para evaluación las siguientes alternativas:

*Tabla 13. Alternativas de solución*

Nombre de la alternativa	Descripción de la alternativa (Describir qué se va a hacer, cómo, cuándo, dónde y para qué en relación con la resolución del problema)
Alternativa 1.	Dar continuidad al proyecto de inversión 7579 denominado “Implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial en Bogotá”. Esta alternativa evita la formulación de un nuevo proyecto de inversión, no obstante, la meta trazada para el proyecto no se alcanzó a satisfacción debido a que las acciones requeridas superan la capacidad operativa, recursos y competencias de la OSV.
Alternativa 2.	Realizar un proyecto de inversión que responda a cada uno de los 8 ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá D.C. 2023 - 2032. Esta alternativa permite la creación de un nuevo proyecto de inversión, que sobrepasa las competencias de la OSV.
Alternativa 3.	Realizar un proyecto de inversión orientado a fortalecer el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial integral. Esta alternativa permite la creación de un nuevo proyecto de inversión, que se enmarca en las competencias de la OSV.

*Tabla 14. Evaluaciones por realizar*

Evaluaciones por realizar	Sí	No
Rentabilidad <sup>19</sup>		x
Costo- eficiencia y costo mínimo <sup>20</sup>		x
Evaluación multicriterio <sup>21</sup>	x	

<sup>19</sup> Este análisis permite determinar y comparar la rentabilidad de los proyectos, diferenciando el flujo de costos y beneficios actualizados, que se desprenden de su implementación.

<sup>20</sup> El criterio de Costo-Eficiencia compara los costos monetarios, con la posibilidad de alcanzar eficientemente ciertos objetivos, en este contexto la eficiencia debe entenderse como la relación entre los costos de los insumos aplicados y los productos obtenidos por el proyecto.

<sup>21</sup> Al igual que en los casos anteriores, este tipo de análisis soporta el proceso de toma de decisiones respecto de la conveniencia de la ejecución del proyecto, pero a diferencia de los demás este no se fundamenta en criterios de maximización económica, sino que, dependiendo de una jerarquización de variables según la ponderación de su importancia, se llega a una comparación de los mejores resultados alcanzados.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

### *Criterios de evaluación*

Los criterios establecidos para las alternativas se plantean según los factores de alto impacto que se derivan por la ejecución del proyecto de inversión. Se utiliza la metodología de la matriz multicriterio, la cual permite la inclusión de una serie de variables que son fundamentales para la toma de decisiones en cuanto a selección y priorización de estrategias y proyectos. En términos generales, un proyecto puede tener impactos positivos o negativos, sobre el medio ambiente, los niveles de pobreza, la integración con la región, el entorno, el ordenamiento territorial, el cubrimiento en términos de población beneficiada, la seguridad vial, accesibilidad, conectividad, sostenibilidad financiera e institucional, la generación de empleo, comportamiento ciudadano, etc.

Para la selección de la mejor alternativa para este proyecto de inversión se tienen en cuenta los siguientes criterios:

**Criterio 1. Políticas de transporte e integración Bogotá - Región:** se refiere a la posibilidad de mejorar la conectividad de Bogotá con la región mediante sistemas de transporte intermodales y multimodales que brinde acceso a un costo razonable (en tiempo y dinero).

**Criterio 2. Sostenibilidad social:** se relaciona con mejorar la accesibilidad de la población más vulnerable a los bienes y servicios de la ciudad, por medio del sistema de movilidad que favorezca su inclusión social y productiva.

**Criterio 3. Sostenibilidad ambiental:** se refiere a la posibilidad de contribuir en la conservación del medio ambiente, al favorecer mejores condiciones de la calidad del aire, por medio de la reducción de emisiones de material particulado y otros contaminantes, además de ayudar a contrarrestar el cambio climático mitigando las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI).

**Criterio 4. Sostenibilidad económica:** se refiere a cómo las iniciativas propuestas favorecen las dinámicas y el desarrollo económicas de la ciudad.

A continuación, se presenta la matriz de evaluación multicriterio de alternativas

<b>Rango de calificación</b>	
1	Igualmente preferido
3	Moderadamente preferido
5	Fuertemente preferido
7	Muy fuertemente preferido
9	Extremadamente preferido

Fuente: Metodología MGA (DNP)

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

*Tabla 15. Evaluación Multicriterio*

<b>Evaluación</b>	<b>Criterio 1</b>	<b>Criterio 2</b>	<b>Criterio 3</b>	<b>Total</b>
Alternativa 1	3	5	3	11
Alternativa 2	5	5	5	15
Alternativa 3	7	9	7	23
Alternativa 1	11			
Alternativa 2	15			
Alternativa 3	23			

La alternativa que obtuvo una mejor calificación en la evaluación multicriterio, es la Alternativa 3 - orientada a fortalecer la coordinación entre entidades distritales, sector privado y ciudadanía vinculadas con la estrategia de seguridad vial integral, en la cual resalta que Bogotá se ha sumado a los propósitos de las Naciones Unidas que para 2010 proclamó el Primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020) ratificado con ocasión de la declaración del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Plan Mundial de Seguridad Vial, a través de la permanente gestión en seguridad vial que incluye la adopción de los principios de Visión Cero y Enfoque de Sistema Seguro formalizados en la actualización y permanente seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá D.C. 2023 - 2032, el cual es un instrumento de planeación estructurado en 8 ejes, 18 programas y 35 acciones, el cual establece un Plan de Acción a 10 años, que se materializa a través de las actividades formuladas desde la competencia de las entidades responsables de la implementación de forma articulada formulando el plan de acción anual que es concertado y aprobado en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial con el objetivo de darle alcance plan de largo plazo de manera progresiva.

Específicamente el eje de Gobernanza tiene por objeto generar mecanismos que propicien el fortalecimiento de la institucionalidad y la gestión de la seguridad vial, la formulación de normativa e instrumentos de planeación de orden distrital bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero. Busca aportar a un modelo de gobernanza a nivel distrital y en el marco de la integración regional, a través de acciones que promuevan el desarrollo de herramientas que faciliten la toma de decisiones, así como con la disposición de mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos, para favorecer el trabajo conjunto en la revisión, formulación, o desarrollo de estrategias, iniciativas y normativa que inciden en el mejoramiento de la seguridad vial.

A través de este eje, no solo se busca continuar con una gestión institucional y articulación a nivel distrital, sino aportar en un modelo de gobernanza donde se genere mayor interacción con entidades a nivel regional y nacional a través de espacios colaborativos y de discusión técnica, a fin de promover el intercambio de información que contribuya en el proceso de análisis, participar en la implementación concertada de medidas, iniciativas y estrategias que aporten en la reducción de víctimas de siniestros viales optimizando los recursos disponibles.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Bajo esta perspectiva se ejerce gobernanza desde el territorio, en articulación con la región y la nación, promoviendo los aportes de cada actor desde sus respectivas competencias en un marco de trabajo conjunto para la construcción y aplicabilidad del PDSV.

## MODULO II -PREPARACIÓN

### 8. Estudio de Necesidades

La necesidad principal es favorecer la articulación entre diferentes actores para favorecer la implementación de acciones que propendan por cuidar la vida de las personas en las vías de la ciudad. Es por ello que, asistir técnicamente a las organizaciones y actores de la sociedad civil y la generación de documentos técnicos que propendan por estrategias y acciones para una movilidad segura, debe ser fundamental para contribuir en la implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.

Bien o servicio

Servicio de asistencia técnica para una movilidad segura

- Descripción del bien o servicio

Corresponde al número de organizaciones que son asistidas técnicamente para la promoción de acciones que tiendan a preservar la vida en las vías.

- Medido a través de:

Número de organizaciones asistidas técnicamente

*Tabla 16. Productos*

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
<b>Producto 2409007 -Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte</b>				Número
Organizaciones activas				
Descripción de la demanda		Corresponde al número de organizaciones que están inscritas en la RSV y solicitan ser asistidas técnicamente		
Descripción de la oferta		Número de organizaciones que se mantienen activas en la RSV y que participan en las actividades de Seguridad Vial realizadas por la RSV		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT



FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

HISTÓRICO	2022	1615	485	-1130
	2023	1843	553	-1290
PROYECTADO	2024	1843	553	-1290
	2025	1908	668	-1240
	2026	1974	790	-1185
	2027	2043	920	-1124
	2028	2115	1057	-1057

Nota: Se plantea aumentar la vinculación de organizaciones a las que se aumentará la asistencia. No obstante, esto requiere un trabajo que supera el plazo del Proyecto de Inversión, por lo que se plantea que en el marco del proyecto de inversión se aumentará el número de organizaciones activas en la Red de Seguridad Vial, más no se logrará la participación activa del 100%.

Complementario a lo anterior y aunado a la articulación entre actores de la sociedad civil, es necesario que se desarrollen documentos técnicos que brinden los lineamientos técnicos requeridos para la promoción y gestión de la seguridad vial en diferentes proyectos que tengan injerencia los actores que participan en la provisión de un sistema de movilidad seguro.

Bien o servicio

Documentos técnicos para una movilidad segura

- Descripción del bien o servicio

Corresponde a la generación de documentos técnicos que brindan los lineamientos requeridos para la inclusión de la seguridad vial en diferentes proyectos de la ciudad.

- Medido a través de:

Número de documentos técnicos realizados

ESTUDIO DE NECESIDADES	
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO	Unidad de medida
Producto 2409064 - Documentos de estudios técnicos	Número
Documentos técnicos generados	

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Descripción de la demanda		Número de documentos estipulados en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 sin desarrollar.		
Descripción de la oferta		Número de documentos anuales desarrollados y publicados para brindar lineamientos relacionados con la incorporación de la visión de Enfoque de Sistema Seguro y Visión Cero.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	NA	NA	NA
	2023	48	0	-48
PROYECTADO	2024	48	0	-48
	2025	40	0	-40
	2026	11	0	-11
	2027	8	0	-8
	2028	7	0	-7

- Nota aclaratoria: Si bien el análisis de necesidades de los productos a entregar se muestra en números, vale la pena mencionar que el indicador se presentará en porcentaje teniendo en cuenta el número de documentos y entidades previstas a ser asistidas en el periodo 2024-2027.
- Nota 2: La demanda estimada corresponde a los documentos planteados en el PDSV que tiene vigencia 2023-2032, la totalidad de los documentos se culminará al finalizar la vigencia de dicho instrumento de planeación. Es por ello que, se plantea que en la vigencia del Proyecto de Inversión se desarrollarán 42 documentos.

## 9. Análisis técnico de la Alternativa seleccionada

A continuación, se detallan las iniciativas seleccionadas para la implementación como parte integral del proyecto de inversión. Estas iniciativas han sido elegidas según los objetivos establecidos y la selección de la alternativa más adecuada, las cuales están orientadas en fortalecer la coordinación de organizaciones para promover una estrategia de seguridad vial integral, buscando promover el enfoque de Sistema Seguro para la prevención de siniestros viales. En consecuencia, se determina la importancia de implementar una variedad de acciones, estrategias, conceptos y estudios que permitan lograr estos objetivos. A continuación, se describen las acciones asociadas a cada producto determinado en el marco de la alternativa.

### Proveer asistencia técnica

Las acciones de seguridad vial involucran diversos actores, no solo de carácter público, sino también privado, organizaciones sin ánimo de lucro y la academia, con quienes se requiere continuar fortaleciendo los vínculos de cooperación y aunar esfuerzos con el objetivo de mejorar el

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

desempeño en materia de seguridad vial en las actividades que cada parte desarrolla y prevenir de esta forma la pérdida de vidas en siniestros de tránsito.

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad opera la Red de Seguridad Vial, la cual es una iniciativa que busca propiciar la articulación entre diversos actores, con especial énfasis en el vínculo con organizaciones, para favorecer la transferencia de conocimiento y la divulgación de buenas prácticas y lecciones aprendidas. Esta Red tiene como objetivo identificar, reconocer y visibilizar las buenas prácticas en seguridad vial implementadas por empresas líderes en la materia, con el fin de fomentar la replicabilidad de acciones exitosas que mejoren la seguridad vial. Por otra parte, el Distrito cuenta con la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial como instancia de articulación de diferentes entidades del orden público para la implementación del PDSV 2023-2032, instancia de la cual se desprenden otros espacios de articulación pública para avanzar en las acciones encaminadas en seguridad vial.

Ahora bien, es importante mencionar que, si bien se cuenta con estas instancias de participación y articulación de los diferentes actores, la asistencia técnica no se proveerá exclusivamente a través de estos espacios. Es por ello que la asistencia técnica también se desplegará a través de acompañamiento en espacios técnicos que promuevan la ejecución de las acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, como por ejemplo: el desarrollo de auditorías de seguridad vial, la promoción de estándares de vehículos más seguros, la promoción de velocidades más seguras, el acompañamiento técnico a actividades de pedagogía, comunicaciones y control, entre otras.

De modo que esta acción se enfoca en dar continuidad al trabajo mencionado, buscando fortalecer y fomentar nuevos espacios de transferencia de conocimiento, sobre las mejores prácticas de seguridad vial de diversa índole, con énfasis en la visibilización de propuestas de solución innovadoras. Esto permitirá reconocer, involucrar y articular a diversos actores, tanto públicos como privados, a organizaciones sin ánimo de lucro y a la academia, para promover la replicabilidad de buenas prácticas y el impulso de implementación de acciones que aporten en la mitigación de factores de riesgo de siniestralidad vial.

#### Semana de Seguridad Vial

La Semana de la Seguridad Vial, establecida mediante el Acuerdo 315 de 2008, es un espacio que convoca a expertos y líderes mundiales en materia de seguridad vial, e invita a la ciudadanía a participar en diferentes actividades gratuitas para aprender sobre la importancia de una movilidad más segura. La Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá lidera este evento para visibilizar la seguridad vial como un asunto de salud pública con el apoyo de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS) y otros aliados y actores clave nacionales e internacionales.

Durante esta semana se llevan a cabo las siguientes actividades, que complementan la asistencia técnica y el intercambio de experiencias entre los diferentes actores involucrados en la Seguridad Vial del Distrito. Cada año dependiendo de los factores de riesgo críticos en la ciudad, las tendencias

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

normativas y experiencias de éxito se formulan actividades para incentivar la apropiación de la Seguridad Vial en la ciudadanía.

#### Seminario Internacional de Seguridad Vial

- Reconocimiento de buenas prácticas empresariales en seguridad vial
- Actividades en territorio para la sensibilización en seguridad vial de todos los actores viales
- Día del Motociclista
- Iniciativas de innovación en seguridad vial
- Socialización de análisis de datos en seguridad vial como el Anuario de Siniestralidad Vial.
- Talleres técnicos en aspectos que contribuyen a mejorar la seguridad vial como: accesibilidad, diseño de calles completas, capacitación a agentes de tránsito, entre otras.
- Acciones para sensibilizar frente a los factores de riesgo predominantes en la ciudad como: exceso de velocidad, consumo de alcohol y sustancias, entre otros.

#### Acompañamiento a auditorías e inspecciones de seguridad vial.

Las auditorías e inspecciones de seguridad vial son una herramienta para la identificación de potenciales riesgos en vía y su potencial solución en la mitigación de dichos riesgos. En esa línea, se continuará con el acompañamiento en la elaboración de las Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial que se adelantan en las diferentes etapas de los proyectos. Así, se busca brindar apoyo técnico para la definición de recomendaciones efectivas y oportunas para la reducción de las diferentes problemáticas de seguridad vial, las cuales deberán ser atendidas por las diferentes entidades que intervienen en la provisión de condiciones seguras en el Sistema de Movilidad.

#### Asistencia técnica para la programación de acciones de control y prevención.

Se asistirá técnicamente en la formulación de una metodología para análisis geoespaciales en la programación de acciones de control, así como en la implementación y seguimiento a la misma. Esto adquiere importancia en el fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados en el Distrito, con el que se espera potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control desarrolladas desde la Secretaría de Movilidad y la Seccional de Tránsito de la Policía.

También se apoyará técnicamente en la estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica, en la identificación de zonas críticas por consumo de alcohol para la planeación de pruebas de tamizaje aleatorias en controles diurnos y la inclusión de estas pruebas en controles operativos con otro tipo de enfoques. Por último, se señala que se continuará con la asistencia técnica en la mesa de programación estrategia de operativos de control y prevención con enfoques de seguridad vial.

#### Apoyo técnico a la definición de red de fotodetección

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

De acuerdo con el objetivo de ampliación del control automático a conductas de riesgo en la malla vial arterial con mediante dispositivos SAST, se hará acompañamiento técnico en el proceso de identificación de necesidades y diseño de un plan de mejoras para optimizar la operatividad del sistema y la capacidad del control, con el fin de fortalecer la disuasión de conductas de riesgo viales. Así mismo se brindará apoyo técnico en la gestión para la puesta en operación de controles mediante estos dispositivos en zonas adicionales a las que actualmente se encuentran en funcionamiento.

#### Asistencia técnica para la transición hacia vehículos más seguros

Se asistirá a las Entidades Distritales priorizadas en el análisis y formulación de requerimientos de seguridad vehicular y de elementos de protección personal, aplicables en los procesos de adquisición o tercerización de la flota necesaria para cumplir la misionalidad y objetivos de estas instituciones. Esto implica medir la línea base de características de seguridad vehicular (activa y pasiva) y adelantar análisis técnicos, tecnológicos, legales y financieros para determinar la viabilidad de los nuevos requerimientos.

Adicionalmente, se asistirá al Distrito en la formulación e implementación de incentivos o desincentivos para promover el uso de elementos mínimos de seguridad vehicular en la flota de carga que circule por la malla vial de la ciudad, entre estos, sistemas de antiempotramiento, sistemas de protección lateral y espejos complementarios u otros dispositivos que mitiguen los puntos ciegos.

Por otra parte, se gestionarán diversos mecanismos de transferencia de conocimiento acerca de seguridad vehicular y elementos de protección, con el fin de proveer de argumentos a la potencial demanda para la toma de decisiones informada.

#### Asistencia técnica en víctimas

Se asistirá técnicamente a las Entidades Distritales, organizaciones y actores clave involucrados en los procesos de reacción y atención a siniestros viales y de orientación a víctimas. El objetivo de la asistencia será gestionar puentes de conocimiento, que permitan enriquecer el conocimiento de las labores de cada actor que representa un eslabón de la cadena de reacción Distrital y de esta forma obtener una atención más oportuna y pertinente a las víctimas de la siniestralidad vial.

#### Diseño conceptual de sistema de alertas tempranas

Se propone avanzar en el diseño de un sistema de alertas tempranas para la toma de decisiones preventivas basadas en las condiciones de siniestralidad de la ciudad. De tal forma, que se pueda tomar acciones que obedezcan a la mitigación inmediata de las posibles víctimas por siniestros viales. La articulación con las demás entidades del distrito entra a tomar relevancia, dado que se deben buscar las medidas concertadas con los actores involucrados haciendo especial énfasis en la prioridad de salvar vidas.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

### Asistencia técnica en gestión de información para la seguridad vial

Para fortalecer la toma de decisiones en materia de seguridad vial, se plantea el desarrollo de mesas de trabajo con las universidades de la Red Académica, las demás entidades de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV y con Organismos de Cooperación Internacional, a fin de mejorar la gestión en la información, obtención, procesamiento y análisis de datos relacionados con siniestralidad vial. Esto se verá reflejado en el mejoramiento de los modelos de análisis de la información y de las bases de información que se crean por las diferentes entidades del distrito.

### Charlas y talleres de la red empresarial de seguridad vial

La Red de Seguridad Vial ofrecerá a sus miembros un taller pedagógico mensual, este tiene el objetivo de socializar temas prioritarios de seguridad vial para las organizaciones vinculadas a la Red de Seguridad Vial. En estos espacios, se generarán alianzas con empresas o equipos expertos para que el taller sea más enriquecedor y brindar herramientas a las organizaciones para que incluyan acciones para la promoción de una movilidad más segura.

### Plan padrino de la red empresarial de seguridad vial

Se dará continuidad al desarrollo del Plan Padrino que es una de las actividades que ofrece la Red de Seguridad para los aliados. Este consiste en relacionar dos empresas parte de la Red: el padrino, que debe contar con un Sello en el año anterior a la inscripción; y el apadrinado, que será una empresa que quiera iniciar la promoción de la Seguridad Vial dentro de su entidad.

El objetivo de esta actividad es crear lazos entre organizaciones donde se promueva la Seguridad Vial y la transferencia de conocimiento en buenas prácticas de seguridad vial. El papel de la Red en esta actividad es de gestión y acompañamiento; cada Plan Padrino tiene la posibilidad de solicitar actividades, charlas y talleres que contribuyan en el trabajo en conjunto, estos pueden ser coordinados desde la entidad.

### Pacto de trabajo en conjunto entre Centros de Enseñanza Automovilística y la Secretaría Distrital de Movilidad

Esta acción está orientada en fortalecer el trabajo que se desarrolla en el marco de este Pacto, mediante el desarrollo de charlas, talleres y actividades con el objetivo de fortalecer la formación de los estudiantes, que serán usuarios viales expuestos a un siniestro vial. Vale la pena mencionar que, este pacto tiene por objetivo principal fortalecer el trabajo conjunto para el diseño de estrategias que permitan aportar en la disminución de siniestro viales con lesionados y fallecidos. Para su realización se proponen cuatro ejes de trabajo, contruidos desde el análisis de las necesidades de este gremio:

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

1. Apoyo en la formulación e implementación del PESV: teniendo en cuenta, que el Plan Estratégico de Seguridad Vial es fundamental para el control y seguimiento de la Seguridad Vial en una organización se realizan talleres pedagógicos enfocados en las necesidades específicas de los Centros de Enseñanza, estos son realizados por los expertos de la Entidad.
2. Realización de un formato de refuerzo para instructores de categoría A1 y A2: entendiéndolo, que uno de los pilares fundamentales en la formación de buenos conductores son los instructores, se proponen unos talleres de refuerzo en temáticas específicas que sean elegidas por quienes las imparten. Estos talleres los realizan expertos de la Secretaría de Movilidad o aliados, en caso de que sea necesario.
3. Realización de jornadas teórico-prácticas de conducción para motociclistas en formación: la Secretaría de Movilidad realiza de manera esporádica cursos teórico- prácticos para motociclistas, se plantea realizarlos para motociclistas en formación, con el objetivo de fortalecer los conocimientos aprendidos a lo largo del curso.
4. Reporte de comportamiento en el tránsito de egresados motociclistas: se propone una mesa de intercambio de información, para medir datos respecto a los recién egresados de cada una de las instituciones.

Asistencia técnica en la promoción de seguridad vial en el sistema integrado de transporte público - SITP

Se brindará apoyo técnico a TRANSMILENIO S.A. para la mejora de las condiciones de seguridad vial en el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP; para ello, se acompañarán los comités de seguridad vial troncal y zonal liderados por TRANSMILENIO S.A, donde se hace seguimiento al comportamiento de siniestralidad vial asociada al SITP, la planeación de actividades en conjunto entre TMSA, concesionarios de operación y la Secretaría Distrital de Movilidad, desde enfoques de infraestructura, vehículos, pedagogía y control. También, se asistirá técnicamente en la realización de análisis de siniestralidad vial y la identificación de posibles factores de riesgos asociada a la ocurrencia de eventos donde se encuentren involucrados buses del SITP.

Apoyo técnico a la gestión de acciones pedagógicas en vía

Se continuará con el apoyo técnico desde la entrega de análisis estadístico identificando zonas, vías y tramos de alta siniestralidad, por tipología de actor vial e interacciones, días y horarios críticos; esta información sirve como base para la planeación de actividades pedagógicas. Además, se continuará brindando línea técnica de mensajes para la promoción de movilidad segura en la sociedad, para la generación de comunicaciones a difundir en las mismas actividades pedagógicas que están dirigidos a la ciudadanía en general para transmitir conocimiento y sensibilizar en hábitos seguros de comportamiento como actor vial que hace parte del tránsito en Bogotá.

Apoyo técnico a la gestión de cursos de infractores

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Desde la Oficina de Seguridad Vial, se continuará con el apoyo técnico para la orientación y la aplicación de las directrices impartidas a nivel nacional, distrital e institucional para la implementación de políticas, programas y proyectos para la seguridad vial, incluyendo los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial, en el diseño y desarrollo de las “estrategias de comunicación y de acciones pedagógicas de seguridad vial” de forma que contribuyan a reducir la siniestralidad vial en Bogotá D.C. De igual manera, se orientará la identificación de los insumos requeridos para el diseño, desarrollo y evaluación de procesos de orientación, actualización de conocimientos, prácticas y hábitos en y para la movilidad segura dirigido a infractores de normas de tránsito, a través de los Cursos Pedagógicos por Infracción a las Normas de Tránsito - CPINT, con el fin de sensibilizar a los infractores sobre los riesgos viales que implican el no cumplimiento de las normas de tránsito.

#### Asistencia técnica a la gestión de reuniones con actores viales

La asistencia técnica se hará mediante la preparación de las cifras y análisis de los siniestros viales por actor y de sus interacciones al momento que sean solicitadas; esto con el fin de que los diálogos con los actores viales sean sensibles a la ocurrencia de siniestros viales y busquen la prevención de lesionados y víctimas fatales. De igual forma, se recopilarán y harán adaptaciones necesarias a metodologías de diálogo existentes que resulten en la identificación de acciones de autocuidado y de promoción de la seguridad vial.

#### Apoyo técnico a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial

Actualmente, el/la jefe de la Oficina de Seguridad Vial ejerce el rol de secretaría técnica de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV. Para desarrollar sus funciones, la Oficina de Seguridad Vial brinda asistencia técnica para adelantar convocatorias, planeación, preparación y acompañamiento en el desarrollo de las sesiones ordinarias y extraordinarias de la misma. Adicionalmente, se continuará con la promoción de espacios de articulación complementarios para la formulación o validación de planes de acción periódicos del Plan Distrital de Seguridad Vial. Por último, se brindará apoyo técnico en el seguimiento de la implementación de acciones encaminadas a la promoción de condiciones de movilidad más segura a cargo de los diferentes integrantes de la CISV.

#### Generar documentos de técnicos

La seguridad vial es un asunto público que debe posicionarse de forma estratégica para la provisión de un sistema de movilidad más seguro, por lo que se aborda transversalmente en el desarrollo de todos sus programas y proyectos, y que adicionalmente requiere de un ejercicio sistemático y de una hoja de ruta, con la identificación de actores y roles, tal que, en un escenario de corresponsabilidad sea posible salvaguardar las vidas de los diferentes usuarios en el sistema de movilidad.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Esta hoja de ruta se despliega a través del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) 2023-2032, fomentando el desarrollo de documentos técnicos tendientes a la generación de conocimiento y al involucramiento de diversos actores, tanto del sector público como del privado, la sociedad civil y la academia, para que desde sus competencias, incorporen los principios del sistema seguro en cada una de sus actuaciones. A continuación, se presentan las principales acciones que se desarrollarán en el marco de este producto.

#### Estudio de evaluación de los límites de velocidad en la malla vial arterial

La gestión de la velocidad se define como "un conjunto de medidas destinadas a limitar los efectos negativos de la velocidad excesiva e inadecuada en el sistema de transporte" (World Road Association Mondiale de la Route, 2018). Más del 60% de los siniestros con víctimas fatales se dan en los corredores de la malla vial arterial, es por ello que es relevante hacer una evaluación de los límites de velocidad en la malla vial arterial de Bogotá, así como las medidas de cumplimiento de estos límites de velocidad. A continuación, la principal acción a desarrollar en el marco del producto:

Se desarrollará un estudio técnico que contemple la evaluación de los límites de velocidad en los corredores de la malla vial arterial. Para esta definición, se hará el análisis del contexto de las vías, la vulnerabilidad de los actores viales que interactúan, las características del entorno, la funcionalidad de la vía, la calidad de la infraestructura de la vía, los niveles de conflicto con usuarios vulnerables y las dinámicas que allí se presentan.

#### Plan de Gestión de Velocidad

En línea con lo establecido en el Plan Distrital de Seguridad Vial y la Resolución 20233040025895 (o según se ajuste la normatividad nacional vigente en la materia), se formulará el Plan de Gestión de Velocidad. El Plan de Gestión de Velocidad formulará las acciones para la gestión de velocidades seguras y el cumplimiento de los límites de velocidad reglamentarios. Vale la pena mencionar que, el Plan de Gestión de Velocidad se articulará con otros instrumentos de planeación como son el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.

#### Documentos técnicos encaminados a la seguridad vehicular

En el marco de la promoción de lineamientos técnicos de seguridad vehicular, se generarán documentos técnicos de soporte con:

- a) Requerimientos de seguridad vial de viable aplicación en los procesos de adquisición y tercerización de flota de las Entidades del Distrito.
- b) Propuesta de incentivos o desincentivos a la flota vehicular que circule por el Distrito con/sin elementos mínimos de seguridad vehicular: sistemas de antiempotramiento, sistemas de protección lateral y espejos auxiliares.
- c) Publicaciones digitales, reportes, briefing acerca de tecnología, innovación, vehículos seguros y elementos de protección personal.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

### Documentos técnicos de víctimas

Se avanzará en la documentación de una propuesta técnica de clasificación de lesiones en víctimas en Bogotá D.C., mediante la revisión bibliográfica y del estado del arte de la clasificación de la gravedad de lesiones por siniestros viales, según experiencias, estándares y lineamientos internacionales. Esto conllevará a la revisión de información disponible en entidades nacionales y distritales para enriquecer los criterios y bases de datos que permitirán definir una clasificación de lesiones de víctimas, teniendo en cuenta las metodologías unificadas o ya existentes.

Así mismo, se avanzará en la identificación del procedimiento Distrital de atención a víctimas en siniestros de tránsito, así como sus fortalezas, debilidades y oportunidades de mejora. Se propone desarrollar una relatoría y documentación del proceso de gestión intra e interinstitucional para diagnosticar, armonizar, mejorar y socializar los protocolos distritales establecidos dentro de la cadena de reacción para la atención de los siniestros viales.

### Anuarios de siniestralidad vial

Se continuará con el apoyo a la publicación del Anuario de Siniestralidad Vial. Esta publicación es anual y contiene los principales indicadores de seguridad vial en Bogotá, analizando los datos sobre siniestros viales y víctimas (fatales y heridos), vehículos involucrados y caracterización de los usuarios viales.

El objetivo del documento, además de presentar el análisis estadístico de los registros de siniestros viales, es generar información oportuna y actualizada como aporte para una mejor comprensión de la problemática y la toma de decisiones en materia de política pública en la ciudad.

### Lineamientos técnicos de seguridad vial

Con el fin de Incorporar la seguridad vial en las normativa y/o en los instrumentos de planeación de orden distrital, se definen lineamientos y criterios relacionados con la seguridad vial según se requiera y bajo procesos de articulación desde la gobernanza. Esto conlleva a que desde la planificación y gestión territorial se logre posicionar la seguridad vial como factor relevante en la creación de políticas públicas, reglamentaciones y desarrollo de proyectos integrales que contribuyan en la reducción de siniestros viales y la protección de la población vulnerable, en especial peatones, ciclistas y motociclistas. En razón de lo anterior, se realizará la revisión y actualización de todos los lineamientos técnicos y procedimientos de seguridad vial que orientan la actuación de las dependencias y entidades del sector movilidad en la materia conforme al nuevo PDSV 2023-2032 y en los instrumentos de planificación que el Distrito establezca; con lo anterior, se busca aportar en la apropiación y al fortalecimiento del principio de responsabilidad compartida que se concibe en un Sistema Seguro.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

### 9.1 Estudios que respaldan la información básica del proyecto

A continuación, se presentan las normas, conceptos y estudios que respaldan la información fundamental del proyecto de inversión, como se detalla a continuación:

*Tabla 17. Estudios realizados*

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Ley Nacional 361 Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.	Congreso de la República	07 de febrero de 1997
Ley Nacional 769 Por el cual se expide el Código Nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones	Poder Público - Rama Legislativa	06 de julio de 2002
Ley Nacional 1287 Por la cual se adiciona la Ley 361 de 1997	Congreso de la República	03 de marzo de 2009
Ley Nacional 1503 Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.	Congreso de la República	29 de diciembre de 2011
Ley Nacional 1811 Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la Bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.	Congreso de la República	21 de octubre de 2016
Ley Nacional 2222 Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes	Congreso de la República	30 de junio de 2022
Ley Nacional 2251 Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban	Congreso de la República	14 de julio de 2022
Ley Nacional 2290 Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a	Congreso de la República	13 de febrero de 2023

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.		
Decreto 1538 Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997	Presidente de la República	19 de mayo de 2005
Decreto 2851 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	Presidente de la República	29 de julio de 2022
Decreto 1430 "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031”.	Ministerio de Transporte	06 de agosto de 2014
Resolución 3258 Por la cual se adopta la Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas	Ministerio de Transporte	03 de agosto de 2018
Resolución 20203040011245 Criterios de seguridad vial para el trámite de fotodetección.	Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial	20 de agosto de 2020
Resolución 20213040035705 Por la cual se adopta la metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia	Ministerio de Transporte	17 de octubre de 2021
Resolución 20233040025895 Por el cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos	Ministerio de Transporte	22 de junio de 2023
Resolución 20233040025995 Por la cual se adopta la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas	Ministerio de Transporte	22 de junio de 2023
Guía ABC para las víctimas en accidente de tránsito	Agencia Nacional de Seguridad Vial	23 de mayo de 2022
Acuerdo Distrital 038 Por el cual se dictan normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público	Concejo de Bogotá	17 de noviembre de 1999

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Acuerdo Distrital 315 Por el cual se establece la semana de la seguridad vial en la ciudad de Bogotá	Concejo de Bogotá	23 de junio de 2008
Acuerdo Distrital 550 Por el cual se establece el día distrital de los motociclistas	Concejo de Bogotá	12 de marzo de 2014
Acuerdo 600 "Por el cual se establece la estrategia "Muévete Diferente" y se dictan otras disposiciones".	Concejo de Bogotá	24 de agosto de 2015
Acuerdo 663 Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital.	Concejo de Bogotá	03 de marzo de 2017
Acuerdo Distrital 799 Por medio del cual se ordena la implementación de medidas de seguridad vial, se promueve el seguimiento a la siniestralidad vial en el sistema integrado de transporte público y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá	05 de febrero de 2021
Acuerdo Distrital 832 Por el cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública de entornos educativos protectores, confiables y seguros para Bogotá, D.C.	Concejo de Bogotá	28 de febrero de 2022
Acuerdo Distrital 834 Por medio del cual se retoman elementos de la iniciativa de "estrellas negras" para una campaña de seguridad vial, cultura ciudadana y conmemoración de víctimas de siniestros.	Concejo de Bogotá	10 de marzo de 2022
Acuerdo Distrital 836 Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón" y se dictan otras disposiciones.	Concejo de Bogotá	10 de marzo de 2022
Decreto 323 Por el cual se reglamentan las zonas viales de uso público en lo referente a las áreas para el sistema vial general y para el transporte masivo, la red vial local de las urbanizaciones y el equipamiento vial	Alcaldía Mayor de Bogotá	29 de mayo de 1992
Decreto 279 Por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital	Alcaldía Mayor de Bogotá	09 de septiembre de 2003

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Decreto 327 Por el cual se reglamenta el Tratamiento de Desarrollo Urbanístico en el Distrito Capital	Alcaldía Mayor de Bogotá	11 de octubre de 2004
Decreto 596 Por el cual se señalan las reglas para la exigencia, realización y presentación de estudios de movilidad de desarrollos urbanísticos y arquitectónicos en el Distrito Capital	Alcaldía Mayor de Bogotá	26 de diciembre de 2007
Decreto 185 "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial	Alcaldía Mayor de Bogotá	23 de abril de 2012
Decreto Distrital 594 Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	30 de diciembre de 2015
Decreto Distrital 787 Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 327 de 2004 y su Anexo n° 1, en lo que respecta a los radios de giro y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	28 de diciembre de 2017
Decreto Distrital 672 Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	22 de noviembre de 2018
Decreto Distrital 294 Por medio del cual se crea la estrategia Rutas Seguras para Ciclistas en la Ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	11 de agosto de 2021
Decreto Distrital 444 de 2021 Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 185 de 2012 "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015	Alcaldía Mayor de Bogotá	10 de noviembre de 2021
Decreto 555 Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.	Alcaldía Mayor de Bogotá	29 de diciembre de 2021
Decreto Distrital 263 Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	21 de junio de 2023

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Decreto Distrital 491 Por medio del cual se establecen los criterios y condiciones para reemplazar puentes peatonales por pasos a nivel en Bogotá. D.C. y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	26 de octubre de 2023
Decreto Distrital 494 "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032"	Alcaldía Mayor de Bogotá	26 de octubre de 2023
Decreto Distrital 497 Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Alcaldía Mayor de Bogotá	26 de octubre de 2023
Resolución 122 de 2019 "Por medio de la cual se adopta la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en vías urbanas para la Ciudad de Bogotá D.C."	Secretaría Distrital de Movilidad	15 de marzo de 2019
Resolución 344240 Por medio del cual se crean al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad dos comités en materia de Seguridad Vial	Secretaría Distrital de Movilidad	23 de diciembre de 2022
Directiva SDM 01 Lineamientos técnicos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en materia de seguridad	Secretaría Distrital de Movilidad	10 de junio de 2022
Programa de Gestión de la Velocidad. Documento Base, 2019	Secretaría Distrital de Movilidad	2019
Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2022	Secretaría Distrital de Movilidad	2023

## 10. Localización de la alternativa de solución

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad
BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	NA

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

## 10.1 Factores analizados

Para garantizar el éxito y la eficacia de esta iniciativa, es crucial determinar cuidadosamente la localización del proyecto, teniendo en cuenta una serie de factores clave que influirán en su impacto y alcance. Estos factores son fundamentales para asegurar que el proyecto se implemente en áreas estratégicas que maximicen sus beneficios y aborden de manera efectiva los problemas de movilidad en la ciudad y la región.

*Tabla 18. Factores para la localización*

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
Aspectos administrativos y políticos	X	Entidad territorial fundamental de la división política administrativa del Estado, con autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites que le señalen la Constitución y la Ley y cuya finalidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida en su respectivo territorio. Ley 136 de 2004. Congreso de la República de Colombia 1994-06-02. <sup>22</sup>
Cercanía de fuentes de abastecimiento		
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		
Estructura impositiva y legal	X	Este factor es importante, y por esto Bogotá cuenta con un diseño normativo propio que permite generar normatividad dirigida a mejorar las condiciones de Seguridad Vial en la ciudad. Ejemplo el PDSV 2023-2032.
Impacto para la equidad de género		
Orden público		
Topografía		
Cercanía a la población objetivo	X	La población objetivo corresponde a toda la población localizada en la ciudad de Bogotá D.C.
Comunicaciones	X	
Costo y disponibilidad de terrenos		
Disponibilidad de costo y mano de obra	X	En la ciudad de Bogotá como Capital del país, se cuenta con mayor presencia de Universidades públicas y privadas del país, y también con una amplia oferta de programas de Postgrado en

<sup>22</sup> <https://www.sdp.gov.co/transparencia/informacion-interes/datos-abiertos/municipio-bogota-dc>

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
<b>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>		<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</b>

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
		temas relacionados con el transporte y la seguridad vial. Lo que permite tener mano de obra especializada.
Factores ambientales		
Medios y costos de transporte		
Otros	X	Se tuvieron en cuenta otros factores analizados en la localización de la alternativa, como: Fortaleza institucional del Distrito Capital y Capacidad Organizativa de las entidades del sector Movilidad.

### 11. Cadena de valor

La cadena de valor del proyecto de inversión para mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá y la Región es un proceso integral que abarca diversas etapas y actividades. A continuación, se describe cada uno de sus objetivos

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
<b>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>		<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</b>

*Tabla 19. Cadena de valor*

Objetivo General	Objetivo específico	Código y nombre del producto (Catálogo)	Descripción del producto (Catálogo)	Medido a Través de (catálogo)	Código e indicador del producto (catálogo)	Unidad de medida de indicador (catálogo)
Fortalecer el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial.	Incrementar el compromiso organizacional para contribuir a la seguridad vial en el Distrito Capital	240900700 - Entidades asistidas técnicamente	Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte	Número de entidades	Meta Total: Gestionar el 100% de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional.	Número
	Generar herramientas que promuevan la responsabilidad social y organizacional en seguridad vial en el Distrito Capital.	240906400 - Documentos de estudios técnicos	Documentos cuyo objetivo es la elaboración de informes de base que analizan situaciones, estudios de caso y de una temática específica.	Número de documentos	Meta Total: Adelantar el 100% de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.	Número
					Meta Total: Adelantar el 100% de las actividades para el desarrollo de un estudio técnico para la definición de límites de velocidad en corredores de la malla vial arterial.	Número



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

Tabla 20. Actividades y metas

Código y nombre del producto	Cantidad (magnitud PDD) de producto	Meta/Actividad				Etapa de la actividad	Ruta Crítica Si o No
		Proceso-acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción		
240900700 - Entidades y organizaciones asistidas técnicamente	1	<b>Gestionar el</b>	100	%	de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional.	Inversión	Si
240906400 - Documentos de estudios técnicos	1	Adelantar el	100	%	de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.	Inversión	Si
	1	Adelantar el	100	%	de las actividades para el desarrollo de un estudio técnico para la definición de límites de velocidad en corredores de la malla vial arterial.	Inversión	Si

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

## 12. Verificación final

*Tabla 21. Verificación de cadena de valor*

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
1	El objetivo general brinda una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	x		NA
2	El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	x		NA
3	El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	x		NA
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	x		NA
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	x		NA
6	Si los objetivos específicos se realizan de forma complementaria, se cumplirá el objetivo general* (aplica cuando hay más de un objetivo específico en el proyecto)	x		NA
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	x		NA
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	x		NA
9	Los productos son el desenlace de un proceso productivo, es decir, de un conjunto de actividades secuenciales, las cuales, al transformar unos insumos, generan valor económico y público	x		NA
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	x		NA
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	x		NA
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	x		NA

13. Costos de alternativa de solución (insumos corresponden exantamente a los de MGA WEB)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
<b>Meta/Actividad proyecto de inversión: 1. Gestionar el 100% de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional.</b>					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	412.426.181	4.362.145.284	4.512.203.082	4.667.422.869	13.954.197.416
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	78.000.000	94.188.037	97.428.106	100.779.633	370.395.776
Servicios de venta y de distribución	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	6.049.106.667	3.440.407.247	3.558.757.256	3.681.178.506	16.729.449.676
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	<b>6.539.532.848</b>	<b>7.896.740.568</b>	<b>8.168.388.444</b>	<b>8.449.381.008</b>	<b>31.054.042.868</b>

**PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN**

**Meta/Actividad proyecto de inversión: 2. Adelantar el 100% de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.**

Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	74.449.605	89.900.797	92.993.384	96.192.357	353.536.143
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de venta y de distribución	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	74.449.605	89.900.797	92.993.384	96.192.357	353.536.143

**PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN**

Meta/Actividad proyecto de inversión: 3. Adelantar el 100% de las actividades para el desarrollo de un estudio técnico para la definición de límites de velocidad en corredores de la malla vial arterial.

Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
<b>Mano de obra calificada</b>	69.203.324	3.422.846.299	3.540.592.212	3.662.388.586	10.695.030.421
Mano de obra no calificada	\$	\$	\$	\$	\$
Materiales	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios domiciliarios	\$	\$	\$	\$	\$
Terrenos	\$	\$	\$	\$	\$
Edificios	\$	\$	\$	\$	\$
Maquinaria y Equipo	\$	\$	\$	\$	\$
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$	\$	\$	\$	\$
Transporte	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios de venta y de distribución	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios financieros y conexos	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios de leasing	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios inmobiliarios	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$	\$	\$	\$	\$
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$	\$	\$	\$	\$

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>			CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG	
	VERSIÓN: 1.0				
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG			

Gastos imprevistos	\$	\$	\$	\$	\$
Adquisición de activos financieros	\$	\$	\$	\$	\$
Disminución de pasivos	\$	\$	\$	\$	\$
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$	\$	\$	\$	\$
Transferencias corrientes y de capital	\$	\$	\$	\$	\$
	69.203.324	3.422.846.299	3.540.592.212	3.662.388.586	10.695.030.421

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

La programación de metas del proyecto de inversión se realiza conforme con lo establecido en la “Guía para la formulación de los PDD y PDL”<sup>23</sup> teniendo en cuenta entre otra consideraciones que “De acuerdo con el nivel en que se encuentren en la cadena de valor, las metas pueden clasificarse en tres grupos:

**Metas de resultado:** permiten medir el efecto directo que tienen los bienes o servicios provistos a través de los programas del plan de desarrollo sobre la población objetivo o la dinámica de la ciudad, en coherencia con lo planteado por la cadena de valor.

Como su nombre lo indica, dan cuenta de los resultados de los programas del PDD o del cumplimiento de los objetivos de nivel específico o sectorial en el nivel programático. De esta manera es posible evaluar el avance en la solución de las problemáticas de la ciudad.

(...)

**Metas de producto:** permiten dar cuenta del avance en la provisión de bienes o prestación de servicios con los cuales se pretende solucionar alguna problemática u obtener un resultado, a partir del cumplimiento de los proyectos de inversión. La suma de varios productos o la conjugación de los mismos, generará un efecto que moviliza la meta de resultado. Atendiendo a lo anterior, los resultados de los programas del PDD solo podrán contener los productos estratégicos que contribuyan al logro directo de sus metas y objetivos.

(...)

**Metas de proceso o gestión:** dan cuenta de los procesos o las actividades intermedias necesarias para la consecución de productos o prestación de servicios. Es recomendable evitar incluir metas de este nivel dentro del plan de desarrollo, lo más adecuado es reservarlas para las herramientas del nivel operativo. No obstante, cuando la obtención del producto o la prestación del servicio requiera de un periodo superior a la ejecución del plan, y por ende los resultados se evidenciarían en el largo plazo, es pertinente incluir metas de gestión.

<sup>23</sup> Consultada en abril de 2024 en el enlace:

<https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/planes-de-desarrollo-y-fortalecimiento-local/generalidades>

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

*Un ejemplo de esta excepción son los macroproyectos urbanos o viales que se desarrollan por fases o etapas (...)*

Los Lineamientos definidos por la Secretaría Distrital de Planeación<sup>24</sup> establecen para las metas de los proyectos de inversión que el reporte de las magnitudes se debe realizar una vez se adjudiquen los procesos contractuales y se expida el certificado de Registro Presupuestal.

Conforme a la naturaleza de algunos contratos el plazo de ejecución puede exceder a la siguiente vigencia, por lo tanto, la entrega de producto será establecida en el POA de Gestión o para el caso de las metas con territorialización se programan las magnitudes con recursos de reservas.

Los giros presupuestales se realizan una vez los productos establecidos en los contratos son recibidos a satisfacción por parte del supervisor y/o interventor y el contratista aporta los soportes del cumplimiento de los requisitos contractuales y de ley para el pago.

El cumplimiento de algunas metas se refleja al final de la vigencia, posterior a la ejecución presupuestal, por lo cual el avance físico y presupuestal no es directamente proporcional.

## 15. Riesgos

Siguiendo el análisis detallado de la matriz de riesgos, enfoque que sigue la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), donde, conforme al Decreto 1499 de 2017, se establece un único Sistema de Gestión alineado con el Sistema de Control Interno, y en donde se determina que todas las entidades públicas están obligadas a actualizar o implementar el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG). Dentro de este marco general, la gestión del riesgo es un esfuerzo conjunto entre la Alta Dirección y los funcionarios en todos los niveles. Este proceso comienza con la formulación de la política de Administración del Riesgo, que incluye los niveles de responsabilidad en el seguimiento y evaluación, los cuales se definen de acuerdo con el Esquema de Líneas de Defensa vinculado a la Dimensión 7 del MECI.

Con base en lo anterior, la SDM integró esta metodología como fundamento principal para el desarrollo y análisis de los riesgos asociados al proyecto de inversión para identificar, evaluar y gestionar los riesgos de manera efectiva y sistemática. Esta decisión garantiza una gestión integral del riesgo, alineada con las mejores prácticas y estándares, con el fin de asegurar el éxito y la sostenibilidad del proyecto de inversión.

<sup>24</sup> Circular SDP 0003 de enero 12 de 2024 “Lineamientos básicos para la formulación y adopción del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas de Bogotá D.C. 2024-2028” dispuesta en el enlace:

[https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/generales/circular\\_0003\\_2024.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/generales/circular_0003_2024.pdf)

Matriz de Calor Inherente		Impacto					
Probabilidad	Muy Alta 100%	Alto			Alto	Extremo	Extremo
	Alta 80%	Alto		Alto	Extremo	Alto	
	Media 60%	Moderado		Alto	Extremo	Moderado	
	Baja 40%	Bajo	Moderado	Alto	Extremo	Bajo	
	Muy Baja 20%	Bajo		Moderado	Alto	Extremo	
		Leve 20%	Menor 40%	Moderado 60%	Mayor 80%	Catastrófico 100%	

Tabla Criterios para definir el nivel de probabilidad

	Frecuencia de la Actividad	Probabilidad
Muy Baja	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta como máximos 2 veces por año	20%
Baja	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta de 3 a 24 veces por año	40%
Media	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta de 24 a 500 veces por año	60%
Alta	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta mínimo 500 veces al año y máximo 5000 veces por año	80%
Muy Alta	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta más de 5000 veces por año	100%

Tabla Criterios para definir el nivel de impacto

	Afectación Económica (o presupuestal)	Pérdida Reputacional
Leve 20%	Afectación menor a 10 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de alguna área de la organización
Menor-40%	Entre 10 y 50 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de la entidad internamente, de conocimiento general, nivel interno, de junta directiva y accionistas y/o de proveedores
Moderado 60%	Entre 50 y 100 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos
Mayor 80%	Entre 100 y 500 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de de la entidad con efecto publicitario sostenido a nivel de sector administrativo, nivel departamental o municipal
Catastrófico 100%	Mayor a 500 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de la entidad a nivel nacional, con efecto publicitarios sostenible a nivel país

Tabla 22. Riesgos de la alternativa



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

Nivel de Clasificación (Propósito/ Ob. General/ Actividad)	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación
1. Propósito (Obj. General)	Costos	Posibilidad de alcance limitado o nulo de la <b>coordinación entre entidades distritales, sector privado y ciudadanía vinculadas con la estrategia de seguridad vial integral</b> en virtud a consideraciones de los costos asociados a la posible gestión.	Media (Moderado 60%)	Mayor 80 % (entre 100 y 500 SMLMV)	El riesgo afecta la imagen de la entidad con la población usuaria del Sistema Vial en la jurisdicción de Bogotá D.C. y frente a las entidades de orden nacional.	Revisión permanente de oportunidades de gestión que involucren acciones de bajo costo y alto impacto en seguridad vial.
2. Componente (producto)	Legales	Posibilidad de afectación reputacional por investigaciones de los entes de control y aumento de requerimientos por parte de los usuarios debido a la ejecución de actividades para la formulación de <b>documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial a cargo de la OSV</b> que se encuentren sin los requerimientos normativos establecidos.	Improbable (Baja 40%)	Menor 40% (entre 10 y 50 SMLMV)	El riesgo afecta la imagen de la entidad con beneficiarios de interés frente al logro de los objetivos.	Revisión normativa y permanente verificación de la actualización de la Matriz de Cumplimiento Legal de la SDM.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Nivel de Clasificación (Propósito/ Ob. General/ Actividad)	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación
3. Actividad (meta - ruta crítica)	Financieros	Posibilidad de reducción presupuestal que impida o limite la ejecución de las <b>actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.</b>	Improbable (Baja 40%)	Leve 20% (Menor a 10 SMLMV)	El riesgo afecta la imagen del Proceso de Seguridad Vial por el retraso y posible incumplimiento de la meta trazada.	Continuo seguimiento o al reporte de los indicadores asociados desde la Gerencia del Proyecto de Inversión y la Ordenación del Gasto.

## 16. Ingresos y beneficios

La estimación de los beneficios del proyecto de inversión se basa en el análisis del efecto final, el cual es resultado de los efectos directos e indirectos que se esperan tener en el proyecto de inversión y que fueron mostrados previamente en el árbol de objetivos.

Efecto: Seguridad vial para la ciudadanía en Bogotá D.C.	
<b>BENEFICIOS DIRECTOS</b> -Acciones eficaces en seguridad vial. -Apropiación de recursos para ejecutar acciones en seguridad vial.	<b>BENEFICIOS INDIRECTOS</b> - Mitigación de los factores de riesgo vial.

Es importante mencionar que, el presente proyecto de inversión está relacionado con la **Meta de Producto**, del Plan de Distrital de Desarrollo 2024-2028:

“Realizar 35.000 intervenciones en el espacio público para la movilidad enfocadas en la mejora de la seguridad vial.”

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

“Realizar un (1) estudio técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad”

Por lo que, el proyecto de inversión tiene por objetivo fortalecer la articulación de los diferentes actores para el desarrollo de intervenciones que promuevan el cuidado de la vida en las vías, mediante la mitigación de los factores de riesgo, y la ejecución de acciones eficaces en seguridad vial.

Para el ejercicio de cuantificación económica de los beneficios del proyecto de inversión, se aplican los conceptos señalados en el numeral “14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas” para lo cual considerando que las intervenciones planteadas en la **meta de producto** del Plan Distrital de Desarrollo antes descrita, generará un efecto que moviliza la **meta de resultado**, en la medida que los logros del proyecto de inversión sumados con los alcances de los otros proyectos de inversión definidos en el PDD promueven mejora en la seguridad vial se asume que los beneficios se reflejarán en la reducción de víctimas fatales<sup>25</sup>.

En ese sentido, se supone una reducción del 15% de fatalidades en siniestros de tránsito, que corresponde al objetivo del Plan de Desarrollo Distrital. Ahora bien, vale la pena destacar que este no es el único proyecto de inversión relacionado con este beneficio y por el contrario, el conjunto de proyectos de inversión formulados reúnen los esfuerzos para lograr este objetivo.

Para la estimación de los beneficios, se asume que una fatalidad en siniestro vial le cuesta a la ciudad \$1.920.879.194 pesos. La Secretaría Distrital de Movilidad genera los costos de siniestralidad con muertos y lesionados a partir de los datos de los datos de la metodología Universidad de los Andes-BID (2008)<sup>26</sup> y generando proyecciones a partir de indicadores de inflación de la Nación, suministrados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)<sup>27</sup>.

*Tabla 23. Ingresos y Beneficios*

Tipo	Descripción del beneficio o ingreso	Descripción de la cantidad del beneficio o ingreso	Unidad de medida del beneficio o ingreso	Descripción del valor unitario del beneficio o ingreso	Bien producido
Beneficio o Ingreso					

<sup>25</sup> Esto en aplicación de lo señalado en el documento “[Orientaciones para incluir metas de resultado en los planes de desarrollo de las entidades territoriales](https://2022.dnp.gov.co/programas/desarrollo-territorial/gestion-publica-territorial/Paginas/guias-metodologias-y-publicaciones.aspx)” consultado en abril de 2024 en la página web del Departamento Nacional de Planeación como parte de los documentos bajo la referencia “Instrumentos para la Gestión Pública Territorial” dispuestos en el enlace: <https://2022.dnp.gov.co/programas/desarrollo-territorial/gestion-publica-territorial/Paginas/guias-metodologias-y-publicaciones.aspx>

<sup>26</sup> Universidad de los Andes. *Desarrollo de Metodología de Valoración del Costo Económico de la Accidentalidad Vial en Colombia y Cálculo para el período 2008-2010.*

<sup>27</sup> Valor calculado a enero de 2024.

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

Beneficio	Reducción de la carga impositiva por fallecidos en siniestros viales en la ciudad.	Ahorro para la ciudad en vidas salvadas.	Vidas salvadas	Ahorro monetario por una vida salvada en siniestros viales.	
-----------	--	--	----------------	---	--

*Tabla 24. Costeo de Ingresos y/o Beneficios-1*

Periodo o vigencia	a. Cantidad del ingreso o beneficio	b. Valor unitario del ingreso o beneficio	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
2024	12	\$ 1,920,879,194.00	\$ 23.050.550.328,00
2025	17	\$ 1,920,879,194.00	\$ 32.654.946.298,00
2026	24	\$ 1,920,879,194.00	\$ 46.101.100.656,00
2027	28	\$1,920,879,194.00	\$ 53.784.617.432,00

*Tabla 25. Costeo Total de Ingresos y Beneficios 2*

Período/vigencia	Total ingresos	Total beneficios	Total General
2024	NA	\$ 23.050.550.328,00	\$ 23.050.550.328,00
2025	NA	\$ 32.654.946.298,00	\$ 32.654.946.298,00
2026	NA	\$ 46.101.100.656,00	\$ 46.101.100.656,00
2027	NA	\$ 53.784.617.432,00	\$ 53.784.617.432,00
<b>Total</b>	NA	<b>\$ 155.591.214.714,00</b>	<b>\$ 155.591.214.714,00</b>

Teniendo en cuenta los datos anteriores, las vidas que se proyecta salvar en el cuatrienio serían: **81** (resultado de restar a las 542 fatalidades de la línea base las 461 fatalidades proyectadas para el fin del cuatrienio)

De esta manera se tiene:

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN:</b> 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Ahorro para la ciudad en general por las vidas salvadas: **\$155.591.214.714,00**

### MODULO III- EVALUACIÓN

El propósito de este capítulo es evaluar la conveniencia de llevar a cabo o no una alternativa de solución, considerando la limitación de los recursos de inversión pública y la necesidad de maximizar la riqueza social al momento de tomar una decisión frente a las diferentes posibilidades de asignarlos. En este contexto, se hace hincapié en la importancia de incorporar en este apartado la evaluación económica de la alternativa seleccionada, siguiendo el proceso recomendado por la Metodología General de Asignación (MGA). Este enfoque permite garantizar una toma de decisiones fundamentada en un análisis exhaustivo y riguroso, orientado a optimizar el impacto de la inversión pública en el bienestar de la comunidad.

*Tabla 26. Flujo Neto de Caja*

	2024	2025	2026	2027
+Beneficios e ingresos	18.440.440.262,40	26.123.957.038,40	36.880.880.524,80	43.027.693.945,60
+ Créditos				
-Costos de preinversión				
-Costos de operación	6.095.764.443,60	10.700.153.528,52	11.068.238.812,04	11.448.986.230,85
-Amortización				
-Intereses de los créditos				
+Valor de salvamento				
<b>Flujo neto de caja</b>	<b>12.344.675.818,80</b>	<b>15.423.803.509,88</b>	<b>25.812.641.712,76</b>	<b>31.578.707.714,75</b>

### 17. Indicadores representativos para el “análisis costo-beneficio

*Tabla 27. Indicadores representativos -análisis costo-beneficio*

Alternativa de solución	Indicadores de Rentabilidad			Indicador de costo-eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
	Valor Presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación Costo Beneficio (BC)	Costo por Beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
<b>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</b>	

<i>Realizar un proyecto de inversión orientado a fortalecer el componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial integral. Esta permite la creación de un nuevo proyecto de inversión, enmarcado en las competencias de OSV</i>	72.605.494.790.23	NA	3.13	4.240,79	34.069.052.256,62	22.411.040.937.36
--	-------------------	----	------	----------	-------------------	-------------------

## MODULO IV-PROGRAMACIÓN

### 18. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto

*Tabla 28. Programación del Indicador- Entidades y Organizaciones asistidas técnicamente*

Objetivo Específico: Gestionar la participación de organizaciones para el desarrollo de acciones de seguridad de seguridad vial en el Distrito Capital					
Metas proyecto de inversión: Gestionar el 100% de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional.					
Sector: Transporte					
Id producto: Entidades y organizaciones asistidas técnicamente					
Cód producto: 240900700					
Indicador de producto principal: Número de asistencias técnicas a entidades y organizaciones					
Fórmula: Sumatoria de la cantidad de asistencias técnicas a entidades y organizaciones					
Fuente de Verificación: Registro de actividades de organizaciones en la Red de Seguridad Vial y en el marco de ejecución del Plan Distrital de Seguridad Vial.					
Meta Total: 4.200 asistencias técnicas					
Unidad de Medida Número					
Periodo	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Meta por periodo	600	1.800	3.000	4.200	4.800

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
<b>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</b>	

*Tabla 29. Programación del Indicador-Documentos de lineamientos técnicos*

Objetivo Específico: Generar herramientas que promuevan la responsabilidad social y organizacional en seguridad vial en el Distrito Capital.					
Metas proyecto de inversión: Adelantar el 100% de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.					
Sector: Transporte					
Id producto: Documentos de estudios técnicos					
Cód producto: 2409064					
Indicador de producto principal: Documentos técnicos publicados previstos en el Plan Distrital de Seguridad Vial.					
Fórmula: Sumatoria del número de documentos técnicos desarrollados					
Fuente de Verificación: Documentos oficiales desarrollados					
Meta Total: 40 documentos técnicos emitidos en la vigencia					
Unidad de Medida Número					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	1	20	30	40	41

## 18.1 Indicador de Gestión

*Tabla 30. Indicador de Gestión*

Código	Nombre	Unidad de Medida	Fórmula	Descripción
0600G016	Avance Plan De Acción	Porcentaje	$\text{Apa} = \frac{\text{Cebafp}}{\text{Cebafi}} * 100$	% Cumplimiento Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual En Un Per N. Donde, Cpo, Cumplimiento Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual; Poe, Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual Cumplidas; Pop, Tareas Establecidas o Programadas

Nota: Cebafp, Cumplimiento de las tareas establecidas en el Plan Operativo Anual; Poe, Tareas establecidas en el Plan Operativo Anual Cumplidas; Pop, Tareas Establecidas o Programadas

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

*Tabla 31. Meta del Indicador de Gestión*

Meta del indicador de gestión									
Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2024	2025	2026	2027	2028
0600G016	Avance Plan De Acción	Porcentaje	$Cpo' = Poe * 100 / Pop$	Plan Operativo Anual (POA)	100%	100%	100%	100%	100%

## 18.2. Fuentes de Financiación

*Tabla 32. Fuentes de Financiación*

Programa	Infraestructura y servicios de logística de transporte					
Subprograma	Intersubsectorial Transporte					
Tipo de entidad	Pública Territorial-Municipios					
Tipo de Recursos	Propios					
Periodo	Etapa	Fuente 1-100-1017 VA-Multas de tránsito	Fuente 1-100-1034 VA-Otras donaciones	Fuente 1-200-1032 RB-Otras donaciones	Total, Proyecto	
2024	Inversión	6.683.185.777			6.683.185.777	
2025	Inversión	11.409.487.664			11.409.487.664	
2026	Inversión	11.801.974.040			11.801.974.040	
2027	Inversión	12.207.961.951			12.207.961.951	

## 19. Regionalización de productos y recursos

El proyecto de inversión no tiene regionalización por la transversalidad de los temas que integra.

### 20.1 Regionalización de la meta de los productos por recursos.

Para el proyecto de inversión no aplica la regionalización por productos, la definición es Distrital

*Tabla 33. Regionalización del Producto*

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad	Por regionalizar
			<b>x</b>			

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

## 20. Caracterización de la Población

Tabla 34. Caracterización de la Población

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
Etaria	0 a 4 años Primera infancia	472.881	DANE	Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	5 a 9 años Infancia	478.728	DANE	Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	10 a 19 años Adolescencia	984.293	DANE	Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	15 a 29 años Juventud	1.883.588	DANE	Política Pública Distrital de Juventud
Etaria	30 a 59 años Adultez	3.443.788	DANE	Política Pública de y para la Adultez en el Distrito Capital
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	1.277.593	DANE	Política Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital
Grupos étnicos	Población Negro/a, mulato/a, (afrodescendiente)	67.039	DANE	
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	992	DANE	
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.295	DANE	
Grupos étnicos	Población Gitana	793	DANE	
Sexo	Mujer	4.187.057	DANE	
Sexo	Hombre	3.847.592	DANE	

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
Identidad de Género	Identidad masculina	4.182.970	DANE	
Identidad de Género	Identidad Femenina	3.870.717	DANE	
Identidad de Género	Identidad Transgénero	11.925	DANE	
Población Vulnerable	Población con discapacidad	506.183	DANE	Política Pública Distrital de Discapacidad
Población Vulnerable	Población SISBEN A pobreza extrema 19,7%	968.058,00	LR28	
Población Vulnerable	Población SIEBEN B pobreza 36,2%	1.778.868	LR	
Población Vulnerable	Población SISBEN C vulnerable 33,6%	1.651.104	LR	

## 21. Focalización en Políticas Publicas

Con el proyecto de inversión se identifican las siguientes políticas públicas las cuales se cubren bajo este gasto público:

### Política Pública de la Bicicleta 2021-203929

En el marco de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, la seguridad vial de la que trata el proyecto de inversión se identifica en los siguientes objetivos, resultados y productos:

- Objetivo 2. “Mayor seguridad vial” – Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta: Este objetivo busca atender las siguientes variables sobre la situación problemática:
  - Muerte y lesiones de ciclistas en la vía.
  - Carencia en comportamiento y educación vial.

Los cuales aparecen como parte del factor estratégico Seguridad Vial.

Resultados:

<sup>28</sup> <https://www.larepublica.co/analisis/econometria-consultores-2889073/sisben-iv-una-mejora-en-la-focalizacion-de-la-poblacion-vulnerable-3141521>

<sup>29</sup> [Documento Conpes D.C. 15 “POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039” \(2021\)](#)

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales: De manera consecuente con la política de seguridad vial del distrito (Visión Cero), se plantea que no deben morir ciclistas por causa de siniestros viales. Este objetivo va de la mano con los objetivos de Mejorar la Experiencia de Viaje (en particular con la ampliación de la cicloinfraestructura que se debe dar cumpliendo con todos los criterios de seguridad vial) y con el objetivo de Fortalecer la Cultura Ciudadana en torno a la Bicicleta (con el fortalecimiento de capacidades y la mejora de la relación entre actores viales).

Productos:

2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá: Este producto apunta a la actualización constante de los lineamientos de seguridad vial para ciclistas, con base en el análisis de la información de siniestralidad del distrito. Esto con el fin de que los equipos que proyectan el crecimiento de la infraestructura cuenten con lineamientos actualizados de seguridad vial, para generar condiciones más seguras para los ciclistas.

2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre las normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas: Por otra parte, y atendiendo a la necesidad de una formación más asertiva en relación con normatividad y seguridad vial, se propone el desarrollo de una estrategia de sensibilización tanto a ciclistas como a los demás actores viales, para reducir los conflictos entre actores, y fomentar el respeto por la integridad de los demás.

- Objetivo 3. “Más y mejores viajes en bicicleta” - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá: Este objetivo busca atender las siguientes variables sobre la situación problemática:
  - Espacio urbano no adaptado para el uso masivo de la bicicleta como modo de transporte.
  - Carencia de integración modal de la bicicleta con el espacio urbano y los sistemas de transporte.

Las cuales aparecen como parte del factor estratégico Infraestructura. Así como a los ejes transversales de Institucionalidad y Enfoque de Género.

Resultados:

3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura: Este resultado busca medir el crecimiento de la infraestructura ciclista de la ciudad, para mejorar la conectividad de las rutas para ciclistas en la ciudad, con condiciones de seguridad.

Productos:

3.1.1 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura construidos en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere. La construcción de nueva infraestructura por parte del IDU hace parte de este producto, la nueva infraestructura que se plantea construir corresponde a los estudios de necesidades identificados por la administración distrital, en herramientas como el POT y los PDD. Se

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	<b>CÓDIGO</b> PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

buscará priorizar la construcción de infraestructura que proporcione niveles de seguridad altos para ciclistas, y la reducción de los conflictos con otros actores viales, siempre en atención a las recomendaciones de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas.

Resultados:

3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá: Como parte de este resultado se busca continuar con el crecimiento de los viajes en bicicleta en la ciudad, buscando un crecimiento a 2039 de casi un 100% de los viajes que se realizan en la actualidad.

Productos:

3.2.10. Implementación del Sistema Regional de Uso de la Bicicleta. Con este producto liderado por la RAPE, se busca generar para los y las ciclistas una integración con la región a través de una oferta que integre la infraestructura y los servicios complementarios, impulse el turismo y la movilidad sostenible y fomente actividades recreativas y deportivas. Todo lo anterior, enmarcado en la articulación ciudad-región, la seguridad vial, y el desarrollo económico de la región.

- Objetivo 4. “Más bici para todas y todos” – Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta: Este objetivo busca atender las siguientes variables sobre la situación problemática:
  - Carencia en comportamiento y educación vial
  - Desarticulación de las entidades públicas para definir acciones en pro del uso de la bicicleta
  - No existe una conceptualización ni caracterización de la economía de la bicicleta
  - Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a ciclistas por su exposición prolongada.

Los cuales aparecen como parte del factor estratégico Promoción de la Cultura de la Bicicleta y de los ejes transversales de Institucionalidad, Enfoque de Género, y Ambiente y Salud.

Resultados:

4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta. Para la administración distrital es muy importante reconocer el grado de aceptación que tiene el uso de la bicicleta en la ciudad, así como los distintos componentes de dicho uso, como la infraestructura, la seguridad vial y personal, la oferta institucional, entre otros.

Productos:

4.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista enfocadas en factores de riesgo y comportamiento en el marco de la Política Pública de la Bicicleta. Con este producto se busca promover el uso de la bicicleta desarrollando acciones de comunicación y pedagogía en temas como seguridad vial, cultura ciudadana, pautas de protección y autocuidado, así como las ventajas que tienen el uso de la bicicleta para las y los ciudadanos.

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado. Este producto plantea la realización de un programa piloto en una localidad de Bogotá en donde se identifique un alto número de viajes en bicicleta relacionados con transporte de niños y niñas al colegio. Se busca mejorar las condiciones de seguridad vial, participación ciudadana, y de los vehículos para mejorar la calidad de los viajes de cuidado en bicicleta y evaluar su realización en otras zonas de la ciudad.

#### Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023-204030

En el marco de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023-2040, la seguridad vial de la que trata el proyecto de inversión se identifica en los siguientes objetivos, resultados y productos:

- Objetivo 1. Promover la transición de los modos de transporte de carreteros motorizados hacia tecnologías de cero y bajas emisiones: Se busca promover el cambio de tecnologías en las diferentes flotas vehiculares que circulan en la ciudad y en la región metropolitana.

#### Resultados:

1.6 Aumento de la proporción de la flota oficial de cero y bajas emisiones: Cambio progresivo de los vehículos oficiales propios o contratados a vehículos que operen con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones directas de material particulado.

#### Productos:

Fomento de flota oficial especializada y de emergencia de cero y bajas emisiones: Realizar los respectivos análisis técnicos y generar lineamientos frente a los siguientes temas:

- Optimización y mejora del uso de estos vehículos.
- Explorar y estructurar esquemas de compra conjunta para aprovechar economías de escala.
- Promover la instalación de cargadores de vehículos eléctricos en entidades distritales.
- Adelantar análisis para definir las metas y la hoja de ruta para el ascenso de las flotas con funciones especializadas, tales como aquellas de seguridad, de recolección de basuras, de atención de emergencias y salud, maquinaria amarilla y demás con funciones especiales.
- Adecuación de las licitaciones de maquinaria o vehículos utilizados por las entidades en obras y adecuaciones de infraestructura para que incentiven el uso de tecnologías de bajas y cero emisiones.

#### Resultados:

<sup>30</sup> [Documento Conpes D.C. 30 "POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD MOTORIZADA DE CERO Y BAJAS EMISIONES 2023-2040" \(2023\)](#)

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

1.7. Aumento de la flota regulada de triciclos o tricimóviles de cero emisiones en Bogotá: Teniendo en cuenta la necesidad de transformación que requiere estos modos de transporte a sistema regulado con vehículos que cumplan con estándares de seguridad y comodidad, así como su ascenso tecnológico a cero emisiones se plantea este resultado, el cual tiene como fin medir el incremento en el cambio de tecnologías de estos vehículos, bajo un modelo de regularización para prestar el servicio de transporte pasajeros o carga, de acuerdo a los lineamientos dados por el Gobierno Nacional.

Productos:

Plataforma básica de registro para triciclos o tricimóviles de cero emisiones autorizados: La Administración Distrital adelanta las gestiones para el diseño, desarrollo y operación cuando se cumpla con la reglamentación pendiente, del registro de estos vehículos, empresas y conductores como parte del esquema regulado y de permisos que sean otorgados. Esta plataforma constituye una herramienta que permitirá a la autoridad realizar control, inspección y vigilancia en el marco de sus competencias.

- Objetivo 3. Desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones: Este objetivo está orientado a consolidar una estrategia de comunicación y de desarrollo de capacidades técnicas que permita romper las barreras sociales, culturales y económicas frente a la adopción de nuevas tecnologías de movilidad motorizada y de comportamientos sostenibles de conducción, asegurando un enfoque de género y de poblacional-diferencial integral frente a la participación y accesibilidad a la información.

Resultados:

3.2. Aumento del conocimiento en prácticas de conducción sostenible: Busca mejorar las prácticas y comportamientos de conducción de tal forma que se adquieran hábitos de conducción sostenible que mitiguen el impacto negativo sobre emisiones, consumo de combustible y seguridad vial que tienen los patrones de conducción presentemente.

Productos:

Procesos de aprendizaje de Conducción Sostenible: El desarrollo de capacitaciones en torno a la conducción sostenible brindará las herramientas y conocimientos necesarios a conductores y conductoras de la ciudad que, de manera integral e innovadora, permitirán reducir las externalidades ambientales asociadas al transporte.

Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS): Busca aumentar el conocimiento y aplicación de las prácticas de conducción sostenible en el distrito. Para esto, se busca desarrollar cinco ámbitos los cuales se explican a continuación:

- Desarrollo de lineamientos mínimos
- Desarrollo de curso propio

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

- Actualización y elaboración de material pedagógico
- Implementación de la temática de conducción sostenible en trámites de movilidad
- Evaluación y seguimiento

Política Pública del Peatón, en Bogotá Primero el Peatón 2023-2035<sup>31</sup>

En el marco de la Política Pública del Peatón, en Bogotá Primero el Peatón 2023-2035, la seguridad vial de la que trata el proyecto de inversión se identifica en los siguientes objetivos, resultados y productos:

- **Objetivo 1. Fomentar una cultura de la caminata y de respeto para las y los peatones en el espacio público**

Resultados:

1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales: Lograr que las personas que usan otros modos de transporte, en particular el vehículo motorizado particular, encuentren en la movilidad peatonal una alternativa para realizar sus viajes y por lo tanto, se incremente la participación de este modo sostenible en el reparto modal de Bogotá.

Productos:

1.1.3. Niñas y niños formados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad: Implementación de campañas enfocadas en el respeto hacia las y los peatones, la seguridad vial y la importancia de la movilidad peatonal para que los desplazamientos en la ruralidad sean seguros y cómodos, partiendo del reconocimiento de las particularidades de la circulación peatonal en la ruralidad.

- **Objetivo 2. Infraestructura. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.**

Resultados:

2.1. Aumento de andenes en buen estado: Este resultado busca aumentar y mejorar las condiciones del espacio público de circulación peatonal, promoviendo así que las y los peatones sean de mayor calidad.

Productos:

2.1.1 Barrios Vitales implementados: Mediante los Barrios Vitales se promueve la circulación peatonal y mejorar las condiciones de seguridad vial a escala de proximidad a través de la creación de entornos urbanos más seguros y amigables para los peatones, fomentando la actividad física y mejorando la calidad de vida de los residentes de la zona.

<sup>31</sup>[Documento Conpes D.C. 36 “POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN, EN BOGOTÁ PRIMERO EL PEATÓN 2023-2035” \(2023\)](#)

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Además, se espera que con la implementación de estas medidas se reduzca el número de siniestros viales y víctimas peatonales en la zona.

- Objetivo 3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

Resultados:

3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales: El resultado está orientado a la seguridad vial, buscando que las y los peatones no sean las principales víctimas de siniestros viales en Bogotá, entendiendo que todos estos siniestros son evitables.

Productos:

3.1.2 Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una Infraestructura peatonal urbana y rural segura: Este producto busca incluir el enfoque de seguridad vial peatonal dentro de los proyectos de alto impacto para la movilidad peatonal con el fin de disminuir la siniestralidad vial en este actor y brindar espacios más seguros para los peatones.

3.1.5. PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales: El desarrollo del producto se orienta a que los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) autorizados para cierre total de andén en malla vial arterial con horario de cierre 24 horas, cuenten con senderos peatonales iluminados, superficie de rodadura en concreto o asfalto o adoquín u otro material que garantice confortabilidad y seguridad de las personas (materiales no deslizantes) y rampas para generar condiciones de seguridad.

3.1.7. Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal: El producto se refiere a la instalación de señalización vial en vías públicas para regular la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad vial de los peatones y conductores. La implementación de la señalización para la gestión de la velocidad puede ser una medida efectiva para reducir la velocidad de los vehículos en áreas de alto tráfico peatonal, lo que disminuye el riesgo de siniestros viales y mejora la seguridad vial en general.

Política Pública Distrital de Juventud 2019-203032

En el marco de la Política Pública Distrital de Juventud 2019-2030, la seguridad vial de la que trata el proyecto de inversión se identifica en los siguientes objetivos, resultados y productos:

- Objetivo 7. Promover el acceso equitativo de, los y las jóvenes, al hábitat urbano y rural, con conciencia ambiental y nuevas prácticas que contribuyan al desarrollo sostenible de la ciudad y la región.

<sup>32</sup>[Documento Conpes D.C. 08 “POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE JUVENTUD 2019–2030” \(2019\)](#)

	<b>FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</b>	CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG
		VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	

**Resultados:**

7.5. Jóvenes que se movilizan de manera segura en la ciudad.

**Productos:**

7.5.1. Jóvenes capacitados en jornadas de educación experiencial del plan de seguridad vial, sobre comportamientos de movilidad segura.

22. .Focalización en Políticas transversales

*Tabla 35. Resumen de la focalización*

Producto	Política Transversal	Categoría	Costo	Meta	Personas
		N/A			N/A
		N/A			N/A
		N/A			N/A

23. Otros Aspectos

La Secretaría Distrital de Movilidad junto con la Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Educación, Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría Distrital de Hacienda, y demás entidades que conforman la Comisión intersectorial de Seguridad Vial-CISV, en el marco del Decreto Distrital 185 de 2012 (modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021), tienen como compromiso principal “articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.”

En el marco de sus competencias institucionales, estas entidades y los demás miembros de la CISV realizan el reporte en las sesiones reglamentarias de la misma Comisión, donde se documenta el avance del PDSV, registrando la gestión y relacionando las actividades desarrolladas en el marco de los diferentes proyectos y/o estrategias institucionales que aportan en la implementación de los programas y acciones concretas establecidas en el Decreto 494 de 2023. Vale la pena mencionar que, el Decreto 444 de 2021 puede estar sujeto a modificación o derogación para estar en armonía con el Decreto 494 de 2023.

Es importante mencionar, que las acciones de seguridad vial involucran diversos actores, no solo de carácter público, sino también privado, organizaciones sin ánimo de lucro y la academia, con quienes se requiere continuar fortaleciendo los vínculos de cooperación y aunar esfuerzos con el objetivo

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

de mejorar el desempeño en materia de seguridad vial en las actividades que cada parte desarrolla y prevenir de esta forma la pérdida de vidas en siniestros de tránsito.

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad opera la Red de Seguridad Vial, la cual es una iniciativa que busca propiciar la articulación entre diversos actores, con especial énfasis en el vínculo con organizaciones. Esta Red tiene como objetivo identificar, reconocer y visibilizar las buenas prácticas en seguridad vial implementadas por empresas líderes en la materia, con el fin de fomentar la replicabilidad de acciones exitosas que mejoren la seguridad vial.

Por otro lado, en virtud del Decreto 672 de 2018, la OSV tiene la función de “...definir lineamientos técnicos y dirigir las estrategias en materia de seguridad vial que permitan reducir la siniestralidad vial en la ciudad en las instancias inter e intrainstitucionales”. Para ello, se han elaborado Lineamientos Técnicos que conlleven a que desde la planificación y gestión territorial se logre posicionar la seguridad vial como factor relevante en la creación de políticas públicas, reglamentaciones y desarrollo de proyectos integrales que contribuyan en la reducción de siniestros viales y la protección de la población vulnerable, en especial peatones, ciclistas y motociclistas.

Así, es indispensable que estos Lineamientos sirvan de guía al momento de evaluar, diseñar y ejecutar proyectos, y en general en la toma de decisiones, no solo en la OSV sino al interior de las diferentes dependencias de la SDM, y en las diferentes entidades públicas, de tal manera que se contribuya a la apropiación y al fortalecimiento del principio de responsabilidad compartida que se concibe en un Sistema Seguro, a través de la formulación, evaluación o conceptualización de proyectos o modificaciones normativas, tal que se promueva infraestructura vial segura, comportamientos y conductas seguras en la vía, entre otros aspectos, para incidir en la mejora de la seguridad vial dando prioridad a quienes cuentan con mayor vulnerabilidad..

Al interior de la SDM, la OSV se convierte en una dependencia transversal a la Entidad, específicamente a las áreas técnicas. Por lo tanto, la Oficina funge un papel de articulación con las diferentes áreas, al hacer seguimiento a la aplicación de los Lineamientos que son formulados en conjunto con las diferentes áreas, generando una mutua dependencia y complementariedad. A continuación, se señalan las dependencias que atienden lineamientos de seguridad vial:

- Dirección de Inteligencia para la Movilidad
- Oficina de Gestión Social
- Oficina de Tecnologías de la Información
- Dirección de Ingeniería de Tránsito
- Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
- Subsecretaría de Política de Movilidad
- Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
- Subsecretaría de Servicios de la Movilidad
- Dirección de Atención al Ciudadano
- La Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
- Subdirección de Infraestructura

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p>SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

- Subdirección de Bicicleta y Peatón
- Subdirección de Transporte Público
- Subdirección de Transporte Privado
- Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
- Subdirección de Señalización
- Subdirección de Semaforización
- Subdirección de Gestión en Vía
- Oficina Asesora de Comunicaciones

Ahora y a nivel distrital, mediante la Directiva 001 de 2022 se requiere la aplicación de Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial a las entidades del sector que tienen injerencia en infraestructura de transporte y movilidad, en estos lineamientos la Secretaría Distrital de Movilidad formula directrices para su aplicación, y en este sentido, se realiza una retroalimentación conjunta que contribuya a identificar oportunidades de mejora tanto en la formulación del Lineamiento a cargo de la Oficina de Seguridad Vial como en su aplicación por parte de las Entidades listadas a continuación:

- Transmilenio S.A.
- Unidad de Mantenimiento Vial
- Empresa Metro de Bogotá
- Instituto de Desarrollo Urbano

#### 24. Actualizaciones

##### Datos del responsable del proyecto

Nombre Ana Milena Gómez Guzmán  
 Area Subsecretaría de Política de Movilidad  
 Cargo Subsecretaria  
 Rol Ordenadora de Gasto  
 Correo [amgomez@movilidadbogota.gov.co](mailto:amgomez@movilidadbogota.gov.co)  
 Teléfono 3649400

Firma 

Nombre: José Segundo López Valderrama  
 Área: Oficina de Seguridad Vial  
 Cargo: Jefe de Oficina de Seguridad Vial  
 Rol: (Gerente)  
 Correo: jlopezv@movilidadbogota.gov.co  
 Teléfono: (601) 3649400 Ext 8300

Firma:



## i. Glosario

<b>Término</b>	<b>Definición</b>
<b>Sexo:</b>	Hace referencia a la “categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre” <sup>15</sup> o personas intersexuales.
<b>Orientación sexual</b>	Categoría de análisis que se refiere a la “dirección del deseo erótico y afectivo entre las personas”. Desde la orientación se identifican las personas homosexuales, heterosexuales, bisexuales. Como subcategorías de análisis se encuentra; heterosexual, homosexual (lesbiana y gay) y bisexual.
<b>Identidad de género</b>	La identidad es la construcción cultural que se genera en el marco de las relaciones sociales mediante la que se definen los atributos de los individuos y los colectivos que marcan la diferencia entre lo propio y lo diferente en un proceso permanente de construcción subjetiva, intersubjetiva y socio-cultural. La identidad de género se construye a partir de la identificación que una persona tiene de sí misma como masculina, femenina o transgénero. Los factores culturales, sociales y psicológicos contribuyen al establecimiento de la identidad de género por lo tanto no es una condición de nacimiento.
<b>Grupos poblacionales</b>	
<b>Transcurrir vital - curso de vida:</b>	Comprende las relaciones entre las vidas individuales y los cambios sociales; en donde en primer lugar aparecen los roles que están definidos según la edad y en segundo las respuestas individuales que se producen ante las fuerzas sociales, mediante la comprensión de las vulnerabilidades y oportunidades en las diferentes etapas del desarrollo humano. Una forma de agrupar estas relaciones se le conoce como grupos etarios, cuyo propósito es analizar la situación de las personas en razón a su edad y aspectos relacionados con desarrollo biológico, psicológico, emocional y social. Primera infancia, de 0 a 5 años. Infancia, de 6 a 11 años. Adolescencia, de 12 a 17 años- Juventud, de 14 a 28 años. Adultez, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años.
<b>Grupos étnicos:</b>	Esta categoría busca “analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos”. Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.
<b>Negro(a)</b>	Persona quien por su identidad se autoreconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
<b>Afrodescendiente/afrocolombiano/a</b>	Persona quien por su identidad es o se autoreconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
<b>Indígena</b>	Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).
<b>Palenquero(a) de San Basilio:</b>	Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).
<b>Raizal del</b>	



ALCALDIA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
Secretaría  
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE  
INVERSIÓN

CÓDIGO  
PE01-PR01-F09 ESTANDAR  
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

**Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina**

Persona quien se autoreconoce por sus características triétnicas distintivas afro-anglocaribeñas, como identidad, valores, lengua, usos y costumbres propias de la población originaria del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (DANE, 2019, p. 18).

**Gitano(a) o Rrom**

Persona que por su identidad es o se autoreconoce descendiente de las tradiciones de pueblos gitanos llegados al continente americano (DANE, 2019, p. 17).

**Fenómeno de habitabilidad en calle:**

Grupo étnico con una identidad cultural que mantiene su propia forma de organización social, posee su propia lengua y que ha definido históricamente sus instituciones políticas y sociales. Se caracterizan por ser nómadas: no se ubican en lugares específicos (DPS, 2014).

**Discapacidad:**

Conforme a la Ley 1641 de 2013, "...hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales".

**Víctima del conflicto armado:**

"Puede entenderse como el resultado de una "relación dinámica de la persona con los entornos políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales donde encuentra limitaciones o barreras para su desempeño y participación en las actividades de la vida diaria en estos entornos"

**Familia:**

Se define como "...aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno

**ENFOQUE POBLACIONAL**

Se comprenden como las "organizaciones sociales, construidas históricamente, constituidas por personas que se reconocen y son reconocidas en la diversidad de sus estructuras, arreglos, formas, relaciones, roles y subjetividades; las cuales están conformadas por grupos de dos o más personas de diferente o del mismo sexo, con hijos o sin ellos, unidas por una relación de parentesco por consanguinidad, afinidad, adopción o por afecto, en las que se establecen vínculos de apoyo emocional, económico, de cuidado o de afecto, que comparten domicilio, residencia o lugar de habitación de manera habitual y son sujetos colectivos de derecho

**ENFOQUE DIFERENCIAL**

El Enfoque Poblacional "...centra la atención en los seres humanos, es un marco de referencia que busca entender las necesidades, características, modos, costumbres de las personas que habitan determinados territorios o espacios de la sociedad. Desde lo operativo se plantea como canales, actuaciones, dispositivos, encaminados a dar respuestas que satisfagan las demandas presentes en las poblaciones que garanticen la vida, el desarrollo, el bienestar y la felicidad de las personas. También es apropiado como una categoría analítica de las dimensiones que atraviesan a las personas en sus diversas maneras de entender y apropiar el mundo, de vivir, de expresarse e identificarse".

**ENFOQUE POBLACIONAL -DIFERENCIAL**

Enfoque diferencial "permite comprender la compleja realidad social y realizar acciones que contribuyan a eliminar todas las formas de discriminación y segregación social, como su nombre lo indica este enfoque reconoce la diferencia como punto de partida para implementar políticas públicas orientadas a la garantía de los derechos de la población en oposición a aquellas que pretenden homogeneizar en función de un modelo de desarrollo imperante"

**ENFOQUE DE GÉNERO**

Desde los enfoques poblacional y diferencial "se analizan diferencialmente las necesidades y se definen intervenciones dirigidas a garantizar la igualdad, la equidad, y no discriminación a partir del reconocimiento de la diversidad por etapa de ciclo vital, en razón de dinámicas culturales, políticas, económicas, de género y etnia particulares, vulnerabilidades a causa de condiciones, situaciones o posiciones como la discapacidad, el desplazamiento, y de esta manera, reconocer a Bogotá rural y urbana como un territorio diverso "donde habitan múltiples grupos poblacionales y sectores sociales, que son iguales en derechos al resto de las personas que habitan la ciudad

**ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS**

El enfoque de género "permite analizar cómo el sistema sexo-género se ha traducido en impactos diferenciales entre ambos sexos mediante roles y conductas que dan lugar a la asignación desigual de los recursos, las oportunidades y el poder, tanto en el ámbito de lo público como de lo privado. Asimismo, permite identificar las situaciones de desventaja que enfrentan las mujeres para acceder al control de bienes y recursos, a la vez que para participar en la toma de decisiones

**INTERSECCIONALIDAD**

El enfoque de derechos humanos, como sustento para la planeación, dirige la atención hacia las poblaciones reconociendo sus diferencias y diversidad y los sectores sociales de protección especial. Contribuye a identificar y satisfacer sus problemáticas, necesidades, intereses y demandas específicas en el territorio. Adicionalmente, busca la garantía de los derechos para el conjunto de la sociedad, su goce efectivo y la eliminación de las condiciones de desigualdad. Su inclusión en los planes de desarrollo de la ciudad es fundamental para materializar sus fines, generar respuestas integrales por parte de la administración y cerrar brechas de desigualdad.

Es una herramienta de análisis que reconoce que los sujetos están atravesados por distintos sistemas de opresión sexo/género; raza/racionalización/racismo; etnicidad; clase; edad; entre otros por lo que se necesita brindar una atención integral, y de protección, promoción y defensa de los derechos teniendo en cuenta la multidimensionalidad de los sujetos de las políticas públicas".

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

Considerando que en una misma persona pueden reconocerse dos o más características basadas en su sexo, edad, pertenencia étnica, discapacidad, ubicación urbana o rural, orientación sexual, identidad de género, actividades sexuales pagadas, habitabilidad en calle, afectación por el conflicto armado (personas víctimas y reincorporadas), situación de migración y rol de cuidado, entre otras, se hace necesario el desarrollo de procesos analíticos desde la interseccionalidad a fin de garantizar acciones públicas más efectivas y la eficiencia de la inversión pública.

La interseccionalidad “es una herramienta que aborda cómo una persona podría vivir múltiples discriminaciones y opresiones; ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades”.

“El concepto de interseccionalidad fue acuñado por la académica afro estadounidense Kimberlé Crenshaw en el contexto del feminismo de la década del 90 en Estados Unidos. Este enfoque nos permite identificar qué sucede cuando se cruzan diferentes categorías, es decir, el modo en que se van generando historias de vida de resistencia a múltiples y simultáneas violencias. Al analizar la situación de las mujeres, concretamente, si cruzamos género con la pertenencia a una determinada raza/etnia, lengua, clase social, generación (si es niña, joven, adulta o adulta mayor), orientación sexual, identidad de género, situación socioeconómica, dónde vive (por ejemplo, en la ciudad o en el campo), si tiene alguna discapacidad, entre otras categorías, a medida que le sumamos estas variables, la complejidad y opresiones de la vida de las mujeres aumenta”

## ii. Bibliografía

25. Departamento Nacional de Planeación. (Julio de 2015). Manual Conceptual de la Metodología General Ajustada (MGA). Bogotá D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
26. Departamento Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA*. Obtenido de [https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento\\_conceptual\\_2023.pdf](https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf)
27. Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología General Ajustada para Colombia*. Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación.
28. Dirección Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA*. Obtenido de [https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento\\_conceptual\\_2023.pdf](https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf)
29. Secretaría Distrital de Planeación. (2019). Guía de Planes de Desarrollo Distrital y Local. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Planeación.
30. Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoque poblacional-diferencial y de género. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital

	<p style="text-align: center;">FORMATO FICHA DE FORMULACION PROYECTO DE INVERSIÓN</p>	<p style="text-align: center;">CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTANDAR MIPG</p>
		<p style="text-align: center;">VERSIÓN: 1.0</p>
<p>PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO</p>	<p style="text-align: center;">SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG</p>	

### i. Normatividad

31. Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo.
32. Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.
33. Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.
34. Ley Estatutaria 1757 de 2015. Estatutaria de la participación ciudadana.
35. Ley Orgánica 2199 de 2022. Ley del Régimen Especial de la Región Metropolitana de Bogotá-Cundinamarca
36. Ley 2056 de 2020. Ley del Sistema General de Regalías-SGR.
37. Ley 2294 de 19 mayo de 2023. Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia. Mundial De La Vida"
38. CONPES 3918 de 2018. Establece las metas y estrategias para el cumplimiento de la Agenda 2030 de desarrollo sostenible y sus ODS en Colombia.
39. Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto
40. Resolución 1450 de 2013. Por medio de la cual se adopta la MGA
41. Resolución 4788 de 2016. Por la cual se dictan los lineamientos para el registro de la información de Inversión Pública de las entidades territoriales.
42. Resolución 035 de 2020. Por el cual se dictan los lineamientos para el seguimiento a proyectos de inversión pública.
43. Resolución 2210 de 2021. Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital.
44. Circular 0020-04, octubre 26 de 2022. Lineamientos para la transición y puesta en marcha de la Plataforma Integrada de Inversión Pública.
45. Circular 0022 – 4 del 18 de diciembre de 2023. Orientaciones para el Cierre Fiscal de la vigencia 2023 e inicio de ejecución de la vigencia 2024 en la Plataforma Integrada de Inversión Pública.