

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

**PROYECTO DE INVERSIÓN - 8000
FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE
SEÑALIZACIÓN PARA LA MOVILIDAD
ENFOCADA EN LA MEJORA DE LA
SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ
D.C.**

CÓDIGO BPIN 2024110010124

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

Contenido

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN	5
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	5
1.1. Participación de la ciudadanía	9
2. Contribución a la política pública	11
2.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo	11
2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo	12
2.3 Planes Maestros	13
2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible	14
3. Problemática	15
3.1 Identificación y descripción del problema	15
3.2 Identificación de las causas generan el problema.	16
3.3 Identificación de efectos generados por el problema	16
3.4 Descripción de la situación existente con respecto al problema	19
3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia	20
4. Identificación y análisis de las y los participantes	30
4.1 Identificación de las y los participantes	30
4.2 Análisis de las y los participantes	32
5. Población afectada y objetivo	34
5.1 Identificación de la población afectada por el problema	34
5.2 Población objetivo de la intervención	35
5.3 Características demográficas de la población objetivo	36
6. Objetivos	37

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

6.1 Objetivo general e indicadores de seguimiento	37
6.2 Relaciones entre las causas y los objetivos	38
7. Alternativas de solución.	40
MÓDULO II- PREPARACIÓN.....	41
8. Estudio de necesidades	41
9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada	43
9.1 Documentos técnicos y legales de soporte	48
9.2 Resumen de la alternativa	50
10. Localización de la alternativa	51
10.1 Factores analizados	51
11. Cadena de valor	52
12. Verificación Final	53
13. Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):	55
14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas	59
15. Riesgos	60
16. Ingresos y beneficios	61
MÓDULO III – EVALUACIÓN.....	65
17. Indicadores representativos para el “análisis costo – beneficio”	65
18. Evaluación Multicriterio:	66
MÓDULO IV – PROGRAMACIÓN.....	67
19. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto	67
19.1 Fuente de verificación de las metas a reportar.....	67
19.2 Indicador de Gestión.....	70
19.3 Fuentes de Financiación	72
20. Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población	72
21. Focalización en Políticas Transversales.....	73
22. Otros aspectos.....	73
22. Actualizaciones	75

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

23. Datos del responsable del proyecto.....	76
Glosario	77
Bibliografía	82
Normatividad.....	82

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

La siniestralidad vial es un asunto de salud pública que cobra la vida de cerca de 1,35 millones de personas cada año, cifra que representa una fatalidad cada 23 segundos, convirtiéndose en la octava causa de muerte en el mundo y en la primera causa de muerte para niñas, niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad. En el caso de Bogotá, al año mueren alrededor de 500 personas y 20.000² resultan lesionadas. Aunque Bogotá es una ciudad pionera a nivel mundial en la generación y/o adopción de buenas prácticas en torno a la seguridad vial, factores y situaciones endógenas y exógenas han ocasionado retrocesos en las metas trazadas y representan grandes retos por afrontar.

Incremento en los frentes de obra - La ciudad ha tenido un incremento en los frentes de obras de infraestructura de movilidad (2023: 450, 2022: 443, 2021: 219, 2020: 100) asociados a proyectos como la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB y otros proyectos estratégicos como la troncal de Transmilenio de la Avenida Carrera 68. Estos frentes de obra y sus PMTs generan impacto por desvíos o modificaciones a las condiciones de circulación, así como un aumento en el número de vehículos de grandes dimensiones que circulan por la ciudad para cubrir las necesidades de transporte de materiales de construcción, equipos y maquinaria de obras, y traslado de escombros. Estas interacciones con diferencia de masas generaron entre el 2022 y abril de 2023 aproximadamente un 35%¹ de las muertes por siniestros viales, donde la diferencia de masa fue un factor determinante (vehículos de grandes dimensiones con peatones, ciclistas y usuarios de motocicleta). Esto se relaciona con el mayor tránsito de vehículos de carga por las múltiples obras de la ciudad y ha puesto el foco y los esfuerzos de la SDM en trabajar con los actores involucrados.

Ausencia de autocuidado y empatía por otros actores viales: Se evidencian percepciones y comportamientos temerarios, de ausencia de cuidado y empatía que afectan la seguridad vial; entre otros, en la encuesta de percepción de riesgos del 2022 elaborada por la SDM, se encontró que:

- El 66% de los conductores encuestados han sobrepasado los límites de velocidad en zonas residenciales y el 53% cree que los límites de velocidad son muy bajos, es decir, asumen que el exceso de velocidad no es un problema para la seguridad vial.
- Solo el 68% de los encuestados dijo no haber conducido automóvil, moto o bicicleta después de haber consumido bebidas alcohólicas en los últimos 12 meses.
- El 49% de los conductores encuestados se pasa los semáforos en rojo en algunos lugares, de noche.

¹ Consulta SIGAT de 28 de agosto de 2023

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Exceso de velocidad - En 2022, a partir de una muestra representativa se estimó que 39% de los vehículos excedían los límites de velocidad (55.658 de 142.713); esta proporción se duplicó con respecto a la registrada previo a la pandemia (20% en 2019; 18.953 de 94.765); en el caso de la población motociclista, en 2022 el 57% (13.419 de 23.543) circulaban por encima de los límites de velocidad reglamentarios, mientras que este valor se encontraba en 43% en 2019².

Las necesidades de señalización en la ciudad surgen a partir de inspecciones en campo, identificación de problemáticas, requerimientos de la ciudadanía, oferta de infraestructura vial en condiciones adecuadas, estado de la señalización actual, políticas, planes y proyectos que requiera su materialización a través de elementos y dispositivos de señalización, entre otros. En la entidad, específicamente en la Dirección de Ingeniería de Tránsito (DIT) se atienden en promedio mensual 6.100 requerimientos ciudadanos de los cuales 700 corresponden a solicitudes de señalización, solicitudes de las cuales alrededor del 90% requiere de la elaboración, previa a la implementación, de un diseño de señalización que incluya medidas para mejorar la operación de un sector, posteriormente, requieren de la materialización de medidas para garantizar y afianzar las condiciones de seguridad vial en algunos tramos de la malla vial de la ciudad. Ahora bien, para realizar el cubrimiento y atención de las necesidades de señalización en la ciudad, la SDM debe diseñar e implementar diseños integrales que incluyan elementos para reglamentar, prevenir e informar a las personas sobre las condiciones adecuadas de operación en las diferentes zonas de la ciudad, lo anterior con el fin de reducir o mitigar los impactos generados por el tránsito y promover la seguridad vial en la ciudad.

Cabe destacar, que en algunos sectores de la ciudad se presenta déficit de señalización asociada a demarcación vial, señalización vertical, a causa de la modificación de las condiciones viales por implementación de nuevos centros atractores / generadores de viajes, cambios de sentido vial, inadecuado uso de la infraestructura, finalización de la vida útil, condiciones ambientales, deterioro carpeta asfáltica, vandalismo, hurtos y siniestros de tránsito, entre otros aspectos.

Ahora bien, de las solicitudes atendidas mensualmente por la Dirección de Ingeniería de Tránsito (DIT), aproximadamente 5.400 corresponden a revisión y aprobación de Planes de Manejo de Tránsito PMT, las cuales tienen por objeto mitigar el impacto generado por afectación del espacio público en la ciudad (rural o urbano) y en zonas aledañas a éste, que modifique la movilidad y seguridad vial, con el propósito de brindar ambientes seguros, ordenados, ágiles y cómodos a los/las peatones, ciclistas, pasajeros(as), conductores(as), personal de obra y vecinos(as) del lugar, en cumplimiento de la normatividad vigente. Vale la pena resaltar que el número de Planes de Manejo de Tránsito que se atienden anualmente en la ciudad es alto (66.085 PMT de obra y eventos para 2023), lo que implica un reto importante en términos de movilidad, puesto que implica un considerable número de frentes de obra abiertos y eventos asociados a aglomeraciones que pueden generar impactos y afectaciones en la vía.

² Estimaciones efectuadas a través de la Cooperación Bloomberg en un estudio observacional de medición realizado por Johns Hopkins y la Universidad de los Andes para la SDM.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Debido a las obras planteadas en los diferentes proyectos contemplados en los planes de desarrollo nacional, regional y local se deberá contar con equipo altamente especializado para la revisión y seguimiento de los PMT con el fin de minimizar el impacto causado por la ejecución de las obras en las vías de las diferentes localidades de la ciudad, de tal manera que en el marco del PMT se propenda por la reducción de la probabilidad de siniestros viales con los vehículos y/o usuarios(as) que transitan por las zonas aledañas, o se constituyan en obstáculos para la circulación de peatones y ciclistas.

Como complemento a la señalización de obra, se requiere contar con un sistema de señalización integral para todos los usuarios viales, con enfoque en medidas de gestión de la velocidad y zonas de tránsito seguras, con el fin de reglamentar la circulación, advertir los peligros, guiar adecuadamente a los/las usuarios(as) en condiciones óptimas de seguridad vial y brindar las condiciones adecuadas de movilidad en la ciudad.

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Ilustración 2. Señalización Vial



Fuente: Dirección de Ingeniería de Tránsito y Subdirección de Señalización

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

1.1. Participación de la ciudadanía

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

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

- Fase 1 (Sentires Ciudadanos): Esta etapa se enfocó en identificar los sentimientos, perspectivas y experiencias de la ciudadanía respecto a los objetivos estratégicos, con el fin de formular el anteproyecto del PDD. Sirvió como punto de partida para la planeación participativa, donde se recopilaron los sentires de la ciudadanía sobre el desarrollo de Bogotá, para orientar la definición de los objetivos estratégicos y los lineamientos generales del plan. Esta fase se desarrolló simultáneamente a la elaboración del anteproyecto del PDD y concluyó el 28 de febrero, con la entrega del documento al

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD) para su análisis. Se implementaron diversos mecanismos, como despliegues territoriales presenciales en zonas urbanas y rurales de Bogotá, difusión a través de medios virtuales y enfoques diferenciados para niñas, niños y adolescentes (NNA).

- **Fase 2 (Aspiraciones Comunes):** En esta fase se promovieron mecanismos de participación para la construcción, recepción y análisis de aportes de la ciudadanía y diversos actores, con el objetivo de influir en el contenido del PDD de manera viable, conveniente y coherente con el desarrollo integral de Bogotá. Se buscó identificar las aspiraciones colectivas que podrían abordar problemáticas, necesidades u oportunidades en los territorios urbanos y rurales de la ciudad, mediante espacios de pedagogía, información y diálogo. Se implementaron diálogos orientados territorialmente en zonas urbanas y rurales, así como con sectores sociales, grupos étnicos, poblacionales y el sector privado, entre otros, además de abordajes específicos para NNA.

- **Fase 3 (Acuerdos de Ciudad):** En esta etapa se acompañó, informó y realizó pedagogía sobre la discusión del Proyecto de Acuerdo del PDD en el Concejo de Bogotá. Una vez formulado de manera participativa, el Proyecto de Acuerdo fue radicado ante el Concejo de Bogotá para su revisión y debate, con el objetivo de ajustar los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía. Durante esta fase, la Administración Distrital brindó acompañamiento técnico en el debate del Concejo y desplegó una estrategia de información y pedagogía para involucrar a la ciudadanía en el proceso.

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

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

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

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

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

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

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

2. Contribución a la política pública

2.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Tabla 1 Programa

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

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

Tabla 2 Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo

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

2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo

La contribución de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá al Programa 6 "Movilidad Segura e Inclusiva" del Plan Distrital de Desarrollo es fundamental para garantizar una ciudad más segura, accesible y equitativa para todos sus habitantes. En este contexto, el fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad, con un enfoque específico en la mejora de la seguridad vial, juega un papel crucial en la consecución de los objetivos planteados en este programa.

En primer lugar, el fortalecimiento del sistema de señalización contribuye directamente a mejorar la seguridad vial en la ciudad. Una señalización clara, visible y adecuada es fundamental para prevenir accidentes de tránsito y reducir los riesgos en las vías. Al garantizar que los conductores, peatones y ciclistas puedan comprender y respetar las

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

normas de tránsito, se promueve una cultura vial más segura y se reducen los índices de siniestralidad en las calles de Bogotá.

Además, con el proyecto, también se contribuye a promover una movilidad más inclusiva en la ciudad. Una señalización adecuada es fundamental para garantizar la accesibilidad de todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades o movilidad reducida. Al asegurar que las señales de tránsito sean comprensibles y accesibles para todos, se promueve la inclusión social y se garantiza que todas las personas puedan desplazarse de manera segura y autónoma por las vías de Bogotá.

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

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

Finalmente, basados en el concepto de seguridad integral, parte de la contribución desde la Dirección de Ingeniería de Tránsito, se plantea contribuir con acciones orientadas a mejorar la seguridad vial, bajo el marco de “Realizar 35.000 intervenciones en las vías y espacio público para la movilidad, enfocadas en la mejora de la seguridad vial, priorizando actividades de señalización y demarcación” y “Recuperar 30.000 de metros cuadrados de espacio público para una movilidad más segura y accesible, principalmente en entornos relacionados con la movilidad activa y sostenible, siguiendo el enfoque de calles completas”, definido así en el plan de desarrollo distrital Bogotá Camina Segura.

Tabla 3 Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo

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

2.3 Planes Maestros

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura del Distrito Capital de Bogotá es una hoja de ruta integral diseñada para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, promoviendo una movilidad segura, eficiente y sostenible en la ciudad, en este sentido la Secretaría Distrital

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

de Movilidad desempeña un papel fundamental a través de su estrategia de fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad, enfocada en la mejora de la seguridad vial.

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

Tabla 4 Alineación con el Plan Maestro de Movilidad

Plan Maestro: PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL	
Componente	Metas Plan Maestro
Objetivo 2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	Estrategia 6: Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana. Busca impulsar la movilidad activa, a través del fomento de la caminata en Bogotá D.C., la reorganización del espacio público a través de la implementación de Barrios Vitales, la mejora de la semaforización y señalización en intersecciones y la implementación de intervenciones en las vías que incorporen criterios de accesibilidad universal y disminuyan los riesgos a los que están expuestos ciclistas y peatones. Resultado 2. Reducir las fatalidades en siniestros viales en todos los modos de transporte A 2035, lograr un porcentaje de reducción de las fatalidades en siniestros viales en todos los modos de transporte del 60 %, implementando las medidas de sistema seguro en el marco de la visión cero, articulado con el PDSV.
Objetivo 4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	Estrategia 10: Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de sistema seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C. Busca reducir las fatalidades y lesiones graves producto de siniestros viales, a través del fortalecimiento de los principios del enfoque sistema seguro en la gestión de la seguridad vial en el Distrito. Resultado 2. Reducir las fatalidades en siniestros viales en todos los modos de transporte A 2035, lograr un porcentaje de reducción de las fatalidades en siniestros viales en todos los modos de transporte del 60 %, implementando las medidas de sistema seguro en el marco de la visión cero, articulado con el PDSV

2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Secretaría de Movilidad de Bogotá, a través del proyecto de fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocado en la mejora de la seguridad vial, realiza una contribución significativa a varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2016 -

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

2030, establecidos por las Naciones Unidas. Entre ellos, destacan los Objetivos 3, 9 y 11, que abordan temas relacionados con la salud, la infraestructura sostenible y las ciudades inclusivas y sostenibles, respectivamente.

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

ODS 3: “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
Meta 3.6 “Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”	Considerando que todas las metas adelantadas con el proyecto contribuyen a mejorar las condiciones de seguridad vial para todos los usuarios de la vía, a través de la implementación de señalización integral que brinde la información adecuada, establezca las condiciones de operación en las vías, defina prioridades y disminuya conflictos en la vía.

ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos	El proyecto de inversión resulta ser importante para el buen desarrollo de la ciudad y para el bienestar de la comunidad y que la Dirección de Ingeniería de Tránsito, asociada a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, en conjunto con su Subdirección de Señalización, Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito y los grupos de trabajo que la conforman requieren ser fortalecidos pues en la medida que la ciudad crece, crecen al unísono las necesidades y requerimientos de la ciudad, teniendo que robustecer los equipos técnicos para estar a la par del avance de la ciudad.

ODS 11: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad	Gran parte del avance que muestra la ciudad en los últimos años se debe a los logros obtenidos a través de este proyecto de inversión y que hacen que ya se ubique Bogotá como una de las capitales más importantes a nivel mundial y que permita aspirar con certeza a contribuir notablemente al logro de la visión de la Entidad

3. Problemática

3.1 Identificación y descripción del problema

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Problema Central: Sistema de señalización vial incompleto que afecta la gestión del tránsito en la infraestructura vial y espacio público de la ciudad de Bogotá.

3.2 Identificación de las causas generan el problema.

Causas Directas:

- Deterioro por vida útil de los dispositivos de señalización instalada y vandalización de los dispositivos
- Puntos críticos o inoperantes por tramos viales que generan siniestros viales.
- Afectación generada por la ejecución de obra en el tránsito de tramos o corredores viales

Causas Indirectas:

- Condiciones ambientales, estado del pavimento, falta de cultura ciudadana, siniestralidad que daña los dispositivos, las garantías implícitas de los dispositivos, reutilización de señalización en los PMT.
- Ausencias de dispositivos por hurto, por cambios de operación de los segmentos viales, deficiencia en la infraestructura, falta de robustecimiento en la señalización, cambios por el uso del suelo, consolidación de nuevos polos atractores de viajes, ocurrencia de siniestros viales.
- Necesidad de la ampliación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial y servicios públicos. Construcciones de nuevos polos atractores de viajes, Riesgos de siniestralidad en la ejecución de las obras, afectación en los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos, cambios por las condiciones normales de circulación.

3.3 Identificación de efectos generados por el problema

Sistema de señalización vial incompleto que afecta la gestión del tránsito en la infraestructura vial y espacio público de la ciudad.

Efectos Directos:

- Siniestros viales.
- Conflictos entre actores viales.
- Congestión y mal uso de la infraestructura vial y espacio público.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Efectos Indirectos:

- Personas heridas y fatalidades (o lesiones o pérdida de vidas)
- Incremento de los tiempos de viaje de la ciudad
- Disminución de la competitividad de los sectores específicos de la ciudad.
- Dificultad en el acceso a la infraestructura vial y al espacio público

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

EFECTOS	EFECTO INDIRECTO	Personas heridas y fatalidades (o lesiones o pérdida de vidas)	Incremento de los tiempos de viaje de la ciudad	Disminución de la competitividad de los sectores específicos de la ciudad.	Dificultad en el acceso a la infraestructura vial y al espacio público
	EFECTO DIRECTO	Siniestros viales	Conflictos entre actores viales, congestión	Mal uso de la infraestructura vial y espacio público.	
PROBLEMÁTICA QUE SE DEBE ATENDER CON EL PROYECTO		Sistema de señalización vial incompleto que afecta la gestión del tránsito en la infraestructura vial y espacio público de la ciudad de Bogotá.			
CAUSAS	CAUSAS DIRECTAS	Deterioro por vida útil de los dispositivos de señalización instalada y vandalización de los dispositivos.	Puntos críticos o inoperantes en tramos viales que generan siniestros.	Afectación generada por la ejecución de obra en el tránsito de tramos o corredores viales	
	CAUSAS INDIRECTAS	Condiciones ambientales, estado del pavimento, falta de cultura ciudadana, siniestralidad que daña los dispositivos, las garantías implícitas de los dispositivos, reutilización de señalización en los PMT.	Ausencias de dispositivos por hurto, cambios de operación de los segmentos viales, deficiencia en la infraestructura, falta de robustecimiento en la señalización, cambios por el uso del suelo, consolidación de nuevos polos atractores de viajes, ocurrencia de siniestros viales.	Necesidad de la ampliación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial y servicios públicos. Construcciones de nuevos polos atractores de viajes,	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

3.4 Descripción de la situación existente con respecto al problema

El sistema de señalización vial incompleto representa un desafío significativo que afecta la gestión del tránsito y las condiciones de circulación segura, eficiente y sostenible en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad. Esta problemática tiene un alcance amplio y repercute en la calidad de vida de la ciudadanía, así como en la seguridad y eficiencia del sistema de transporte en general.

Este problema se refleja en la falta de señalización adecuada en diversas áreas de la ciudad, lo que conlleva a situaciones de riesgo para conductores, peatones y ciclistas. La incompleta señalización vial afecta tanto a la población residente en la ciudad como a aquellos que la visitan o transitan por ella, lo que se traduce en un impacto generalizado en la movilidad urbana y la seguridad vial. La falta de señalización adecuada se manifiesta de manera más aguda en áreas de mayor densidad poblacional y en zonas con mayor flujo vehicular, donde la ausencia de indicaciones claras puede generar congestionamientos, accidentes y conflictos entre usuarios de la vía.

La falta de señalización vial adecuada también puede exacerbar las desigualdades y vulnerabilidades existentes en la sociedad. Por ejemplo, las mujeres pueden enfrentar desafíos adicionales en la movilidad urbana debido a la falta de señalización clara y segura, lo que puede afectar su acceso a servicios y oportunidades. Además, las personas con discapacidades pueden enfrentar barreras adicionales para la movilidad en un entorno donde la señalización no está adaptada a sus necesidades específicas. Estas desigualdades y vulnerabilidades deben ser abordadas de manera integral en la formulación de soluciones para mejorar el sistema de señalización vial.

El problema se evidencia al comparar la situación actual con estándares y referencias establecidas en términos de señalización vial. Por ejemplo, se puede contrastar la situación actual con las normativas y estándares internacionales en materia de señalización vial, así como con las metas establecidas en políticas y regulaciones nacionales y locales. Esta comparación permite contextualizar y comprender la magnitud del problema, destacando la urgencia de abordarlo de manera efectiva y prioritaria.

Entre las principales causas que generan un sistema de señalización incompleta se encuentran el deterioro por la vida útil de los dispositivos de señalización instalada y vandalización de los dispositivos, las cuales son causados por condiciones ambientales, estado del pavimento, falta de cultura ciudadana, siniestralidad que daña los dispositivos, las garantías implícitas de los dispositivos, reutilización de señalización en los PMT.

Vinculado también a los procesos de priorización de intervención de las distintas entidades aparecen en el panorama los proyectos a gran escala de las entidades ejecutoras (como el IDU y la UMV), proyectos que si bien están definidos para ejecución, se encuentran en un estado de avance ligado a las primeras fases (estudios, diseños, etc.), lo cual conlleva a que los segmentos viales asociados al proyecto estén bloqueados, impidiendo el desarrollo de intervenciones a menor escala, que puedan contribuir a mejorar las condiciones de movilidad del lugar de manera transitoria mientras se efectúa la intervención final.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

La necesidad de la ampliación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial y servicios públicos, las construcciones de nuevos polos atractores de viajes, riesgos de siniestralidad en la ejecución de las obras, afectación en los tiempos de desplazamiento de la ciudadanía, cambios por las condiciones normales de circulación afectan la seguridad vial generada por las obras que se adelantan, hacen necesaria la aprobación y control de los Planes de Manejo de Tránsito solicitados por los diferentes constructores, que garanticen las condiciones de seguridad vial en los corredores.

Como efecto de un sistema de señalización incompleto, se generan comportamientos inadecuados que se desarrollan por parte de las y los usuarios de la vía, como la mezcla de los múltiples actores viales, siniestros viales, el uso inadecuado de la infraestructura y el espacio público que desembocan en disminución de la competitividad de sectores específicos de la ciudad y la dificultad en el acceso a la infraestructura vial y al espacio público, así como en posibles riesgos potenciales para la integridad física de actores viales.

En conclusión, la falta de señalización vial adecuada representa un problema significativo que afecta la movilidad urbana y la seguridad vial en Bogotá. Es crucial abordar esta problemática de manera integral, considerando tanto su magnitud y alcance como las desigualdades y vulnerabilidades asociadas, con el fin de garantizar una ciudad más segura, inclusiva y sostenible para sus habitantes.

3.5 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

De la señalización vial.

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

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

Es importante mencionar, que la Dirección de Ingeniería de Tránsito (DIT), da trámite al 100% de los requerimientos allegados con solicitudes de Señalización y Planes de Manejo de Tránsito por los diferentes canales dispuestos por la entidad para tal fin, clasificándolos en preguntas, quejas, reclamos y solicitudes (PQRS) según corresponda; en promedio en la DIT se atienden 6.100 requerimientos mensuales de los ciudadanos, de los cuales 700

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

corresponden a solicitudes de señalización, solicitudes de las cuales alrededor del 90% requiere de la elaboración, previa a la implementación, de un diseño de señalización que incluya medidas para mejorar la operación de un sector, posteriormente, requieren de la materialización de medidas para garantizar y afianzar las condiciones de seguridad vial en algunos tramos de la malla vial de la ciudad.

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

Ahora bien, de las solicitudes atendidas mensualmente por la DIT, aproximadamente 5.400 corresponden a revisión y aprobación de Planes de Manejo de Tránsito, las cuales tienen por objeto mitigar el impacto generado por afectación del espacio público en la ciudad (rural o urbano) y en zonas aledañas a éste, que modifique la movilidad y seguridad vial, con el propósito de brindar ambientes seguros, ordenados, ágiles y cómodos a los/las peatones, ciclistas, pasajeros(as), conductores(as), personal de obra y vecinos(as) del lugar, en cumplimiento de la normatividad vigente.

Es de tener en cuenta, que una ciudad con diferentes proyectos de inversión enfocados en la mejora de su red vial y en su sistema de transporte público tendrá y estará desarrollando obras de gran envergadura en los principales corredores como lo son los proyectos de infraestructura vial de alto impacto, proyectos de valorización, ampliación, construcción de infraestructura de modos masivos de transporte y rehabilitación o mantenimiento de redes de servicios públicos. Para la realización de las obras se debe contar con la autorización de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para mantener condiciones de seguridad en las vías dentro del área de influencia de los proyectos (públicos y privados) en ejecución e implementar desvíos y/o rutas alternas con elementos de regulación y control del tránsito, con el fin de optimizar las distancias y tiempos de recorrido por parte del transporte público y particular. En este sentido, se tienen identificados algunos de los proyectos que tendrán frentes de obra en este cuatrienio, así como obras que se encuentran en ejecución, las tablas relacionando lo mencionado se presentan a continuación.

Proyectos	Contrato
Grupo 1. Av. El Tintal entre Av. Bosa y Av. Manuel Cepeda Vargas (Av. Calle 6)	IDU-1543-2018
Grupo 2. Av. El Tintal entre Av. Manuel Cepeda Vargas (Av. Calle 6) y Av. Alsacia (Av. Calle 12); Av. Alsacia (Av. Calle 12) entre Av. El Tintal y Av. Ciudad de Cali	IDU-1540-2018
Grupo 3. Av. Alsacia (Av. Calle 12) entre Av. Ciudad de Cali y Transversal 71B	IDU-1539-2018

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Proyectos	Contrato
Tramo 3: Av. Ciudad de Cali entre la Av. Villavicencio y la Av. Manuel Cepeda Vargas y obras complementarias en Bogotá D.C	IDU-1653-2020
Tramo 4: Av. Ciudad de Cali en la intersección de la Av. Manuel Cepeda Vargas	IDU-1670-2020
Av. Carrera 9 entre Av. Calle 170 y Calle 193	IDU-1551-2017
Av. El Rincón entre Av. Boyacá y Carrera 91	IDU-1550-2018
Puente sobre Humedal Juan Amarillo	IDU-1636-2019
Av. Boyacá entre Av. Calle 170 y Calle 193	IDU-1777-2021
Tramo 1: Av. del Congreso Eucarístico (Av. Carrera 68) entre Autopista Sur (Av. Calle 45A Sur) y Calle 18 Sur	IDU-345-2020
Tramo 2: Av. del Congreso Eucarístico (Av. Carrera 68 entre Calle 18 Sur y Av. de las Américas (Av. Calle 6)	IDU-346-2020
Tramo 3: Av. del Congreso Eucarístico (Av. Carrera 68) entre Av. de las Américas (Av. Calle 6) y Av. Centenario (Av. Calle 13)	IDU-347-2020
Tramo 4: Av. del Congreso Eucarístico (Av. Carrera 68) entre Av. Centenario (Av. Calle 13) y Av. de la Esperanza (Av. Calle 24)	IDU-348-2020
Tramo 5: Av. del Congreso Eucarístico (Av. Carrera 68) entre Av. de la Esperanza (Av. Calle 24) y Calle 46	IDU-349-2020
Tramo 6: Av. del Congreso Eucarístico (Av. Carrera 68) entre Calle 46 y Av. del Salitre (Av. Calle 66)	IDU-350-2020
Tramo 7: Av. del Congreso Eucarístico/Av. España (Av. Carrera 68/Av. Calle 100) entre Av. del Salitre (Av. Calle 66) y Carrera 65	IDU-351-2020

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Proyectos	Contrato
Tramo 8: Av. España (Av. Calle 100) entre Carrera 65 y Carrera 48	IDU-352-2020
Tramo 9: Av. España (Av. Calle 100) entre Carrera 48 y Av. Laureano Gómez (Av. Carrera 9)	IDU-353-2020
Troncal Caracas entre estación Molinos y Patio Portal Usme	IDU-1601-2019
Tramo 1: Av. Ciudad de Cali entre Av. Circunvalar del Sur y Av. Bosa	IDU-1646-2020
Tramo 2: Av. Ciudad de Cali entre Av. Bosa y Av. Villavicencio	IDU-1647-2020
Autopista Sur por Av. Bosa	IDU-1013-2022
Av. El Polo entre Av. Boyacá y Autopista Norte	Convenio específico de cooperación no. 1 para la intervención de infraestructura vial y espacio público a cargo de terceros números 515 de 2022 celebrado entre el instituto de desarrollo urbano - IDU y fideicomiso lagos de Torca
Acueducto Red Tibitoc Casablanca 1 y 2	1-01-25400-01046-2019 1-01-25400-01359-2019
Patio la Reforma	IDU-1712-2020
Av. José Celestino Mutis (Av. Calle 63) entre Carrera 114 y Carrera 120	IDU-1397-2017
Metro - Lote A	EMB-163-2019
Metro - Lote A	EMB-163-2019
Metro - Lote B	EMB-163-2019
Metro - Lote B	EMB-163-2019

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Proyectos	Contrato
Av. La Sirena por Autopista Norte	IDU-1737-2021
Metro - Lote C	EMB-163-2019
Metro - Lote C	EMB-163-2019
Metro - Deprimido	EMB-163-2019
Av. Calle 13 - Lote 1 Puente Aranda	IDU-1456-2023
Av. Calle 13 - Lote 2 Puente Aranda	IDU-1450-2023
Av. Calle 153 entre Autopista Norte y Av. Boyacá	IDU-1810-2021
Regiotram	Contrato de Concesión No. 001 de 2020
Accesos Norte	Contrato No: APP-001-2022
AK 19 desde la AC 127 hasta la AC 134 Y AC 134 desde la Autonorte hasta la AK 15	IDU-1765-2021
AK 15 desde la CL 134 hasta la CL 151	IDU-1766-2021
Av. Calle 13 (Lote 3)	En proceso licitatorio
Av. Calle 13 (Lote 4)	En proceso licitatorio
CV7 - Tramo 3 - Lote 1 - AK 7 entre CI 99 y AC 127 (incluye intersección elevada AC 127)	En proceso licitatorio
CV7 - Tramo 3 - Lote 2 - AK 7 entre AC 127 y AC 183 (incluye mejoras en AC 134 y CL 147)	En proceso licitatorio
CV7 - Tramo 3 - Lote 3 - AK 7 entre AC 183 y CL 200 (incluye patio portal)	En proceso licitatorio

Fuente: Elaboración propia Subdirección de PMT

Incumplimiento de los lineamientos aprobados por la entidad: para el mejoramiento de infraestructura, en cumplimiento de la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre” en su artículo 101 se debe contar con Planes de Manejo de Tránsito (PMT) autorizados por la SDM, los cuales definen las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general); al no implementar el PMT conforme a lo autorizado por la SDM en cuanto a las propuestas de señalización y desvíos, no se garantiza a las y los usuarios de la infraestructura vial una señalización clara, de fácil interpretación, que guíe y advierta de los peligros que se pueden encontrar en la zona de trabajo y que contribuya en la toma de decisiones de forma oportuna, ágil y segura, ocasionando maniobras inesperadas que entran en conflicto con los demás usuarios de esta infraestructura.

Adicionalmente, al no implementar los desvíos y/o rutas alternas con elementos de regulación y control del tránsito autorizados en el PMT, se genera desinformación a la ciudadanía, ocasionando al transporte público y particular, incrementos de tiempo y distancia en sus recorridos.

Ilustración 3. Implementación PMT



Fuente: Subdirección de PMT

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Durante el último cuatrienio en la entidad se han recibido anualmente en promedio 60.225 solicitudes de autorización de PMT por obras, de las cuales se han autorizado anualmente 46.476 PMT para obras; así mismo, con la capacidad operativa que cuenta la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT) se ha evidenciado que anualmente en promedio 2.888 han presentado incumplimiento en la implementación de este.

Del estado de la malla vial y la infraestructura complementaria

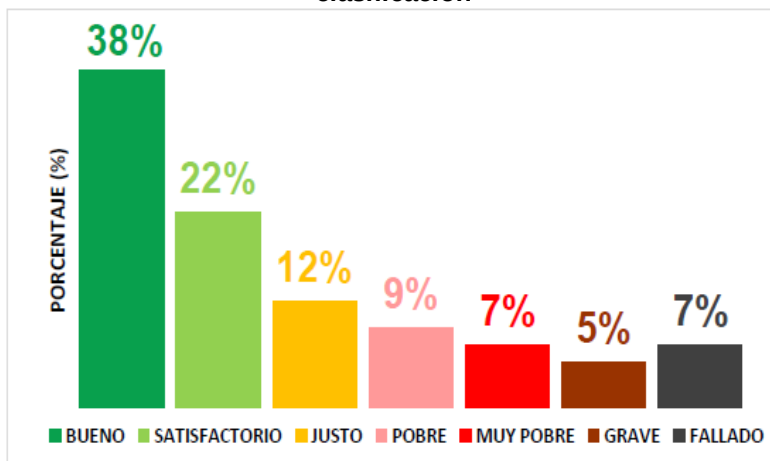
Con base en lo descrito en el numeral anterior y para tener un barrido de cómo ha fluctuado el estado de la malla vial en la ciudad y la tendencia de comportamiento del estado, a continuación, se presentan cifras suministradas por parte del IDU, de donde se concluye, que, el mantenimiento y/o construcción de malla vial, necesaria en la ciudad e incluida en el PDD, va a requerir actualización y/o ampliación de la señalización correspondiente:

Ilustración 4. Extensión de la malla vial de Bogotá D.C., a 30 de junio de 2023

Extensión Malla Vial 2023-I	Malla Vial Urbana
	13.315,09 km-Carril
	Malla Vial Rural
	1.272,76 km-Carril
	Total
	14.587,85 km-Carril

Fuente: Boletín técnico extensión y estado de la malla vial de Bogotá D.C. 2023-I Junio
Subdirección General del Desarrollo Urbano – SGDU

Ilustración 5. Estado de la malla vial de Bogotá D.C., por porcentaje en cada clasificación



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Fuente: Boletín técnico extensión y estado de la malla vial de Bogotá D.C. 2023-I Junio
Subdirección General del Desarrollo Urbano – SGDU

Ilustración 6. Estado de la malla vial de Bogotá D.C., por porcentaje en cada clasificación, desagregado por localidades

LOCALIDAD	BUENO	SATISFACTORIO	JUSTO	POBRE	MUY POBRE	GRAVE	FALLADO
USAQUEN	35,9%	25,8%	13,8%	10,0%	6,6%	4,6%	3,3%
CHAPINERO	33,6%	25,7%	15,4%	10,0%	9,5%	4,1%	1,7%
SANTA FE	42,4%	23,7%	10,7%	7,4%	9,9%	2,5%	3,5%
SAN CRISTOBAL	40,4%	23,7%	13,6%	9,1%	5,6%	2,6%	5,0%
USME	29,3%	16,4%	10,6%	7,9%	9,1%	6,2%	20,5%
TUNJUELITO	38,1%	27,5%	13,8%	10,8%	5,6%	2,1%	2,0%
BOSA	48,7%	21,0%	9,8%	5,6%	3,5%	2,2%	9,3%
KENNEDY	44,9%	20,9%	11,3%	6,2%	4,6%	3,6%	8,5%
FONTIBON	38,9%	24,4%	13,1%	7,8%	5,6%	3,9%	6,3%
ENGATIVA	44,2%	22,7%	11,2%	6,5%	5,1%	4,7%	5,6%
SUBA	43,2%	22,8%	9,7%	6,7%	5,3%	4,7%	7,6%
BARRIOS UNIDOS	44,9%	23,2%	13,6%	8,3%	6,1%	2,4%	1,4%
TEUSAQUILLO	36,5%	21,0%	15,8%	11,4%	9,0%	4,4%	2,0%
LOS MARTIRES	35,7%	16,9%	13,9%	14,0%	12,4%	5,0%	2,0%
ANTONIO NARIÑO	33,6%	26,3%	14,4%	13,4%	8,9%	2,5%	1,0%
PUENTE ARANDA	38,9%	21,2%	15,0%	8,9%	6,3%	4,8%	4,9%
CANDELARIA	37,0%	25,2%	13,0%	14,1%	7,3%	1,9%	1,4%
RAFAEL URIBE URIBE	33,5%	23,9%	12,5%	12,3%	8,3%	3,6%	6,0%
CIUDAD BOLIVAR	27,6%	20,4%	11,8%	9,9%	10,4%	6,6%	13,2%
SUMAPAZ	8,5%	6,3%	12,3%	15,6%	22,5%	34,1%	0,7%

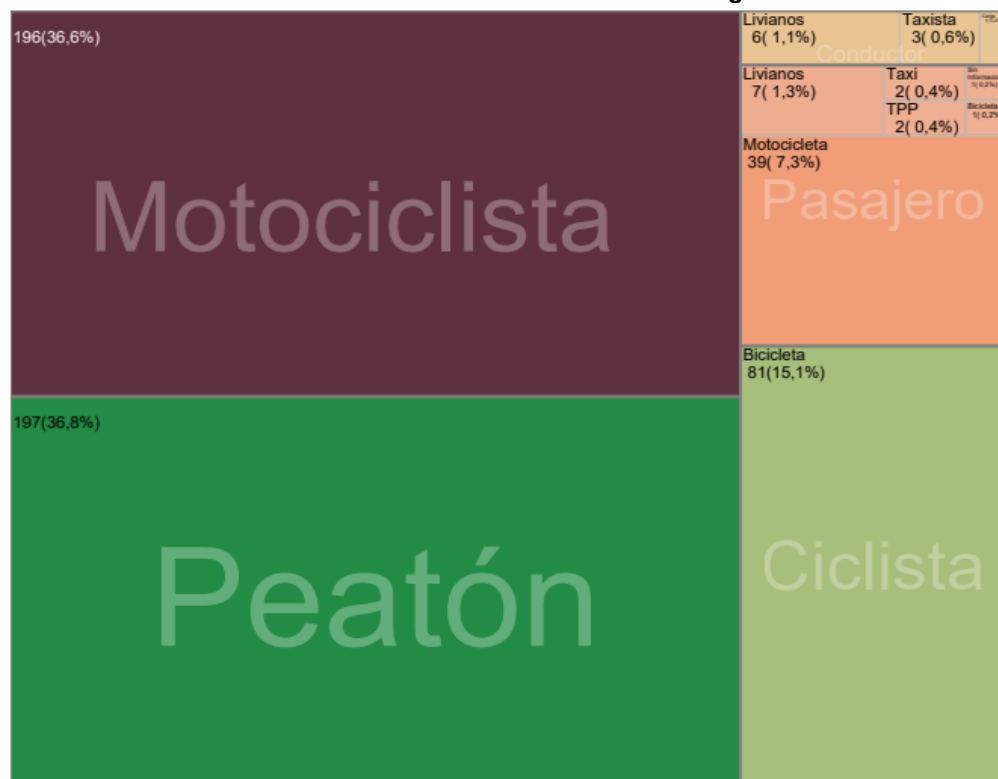
Fuente: Boletín técnico extensión y estado de la malla vial de Bogotá D.C. 2023-I Junio
Subdirección General del Desarrollo Urbano – SGDU

De la seguridad vial

De acuerdo a lo mencionado en el numeral anterior, a continuación, se encuentra la distribución de las víctimas fatales para el año 2022, así como su representación porcentual:

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Ilustración 7. Distribución víctimas fatales en Bogotá D.C 2022



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

Fuente: Anuario de siniestralidad vial 2022. SDM

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

También es pertinente destacar que cerca del 96% de las víctimas fatales de la ciudad se concentran en los usuarios vulnerables (peatón, usuarios de motocicleta, usuarios de bicicleta).

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

Ilustración 8. Distribución víctimas fatales en Bogotá D.C 2022

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

Fuente: Anuario de siniestralidad vial 2022. SDM

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

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Para el periodo comprendido entre los años 2020 y 2023 se autorizaron un total de 129.949 Planes de Manejo de Tránsito (PMT) que ejecutaron actividades con intervenciones superiores a 24 horas (no se incluyen PMT para actividades de topografía, inspecciones de redes, apiques, mantenimiento de cámaras y sensores, actividades geotécnicas); al cruzar estos datos con la información del Sistema de Información Geográfico de Accidente de Tránsito – SIGAT, y teniendo en cuenta la fecha de inicio y de fin de la obra, junto con la fecha de ocurrencia del siniestro vial, hubo un total de 307 frentes de obra donde ocurrió al menos un siniestro vial durante la fecha de ejecución de la obra.

4. Identificación y análisis de las y los participantes

En la formulación del proyecto, se ha tenido en cuenta el contexto del nuevo Plan de Desarrollo de la ciudad de Bogotá, con un enfoque transversal en el "Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocado en la mejora de la seguridad vial". Dicho plan reconoce la importancia de abordar los retos relacionados con la movilidad en una ciudad en constante crecimiento y con una población en aumento, lo que implica un incremento en la actividad económica y los desplazamientos.

4.1 Identificación de las y los participantes

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

Tabla 7 Identificación de participantes

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
Distrital	Ciudadanía de Bogotá	Señalización de la Ciudad para mejorar la seguridad vial Acciones realizadas en vía para mitigar el impacto causado por la ejecución de las obras y guiar en condiciones de seguridad vial por las zonas de obra a todos los actores viales.	Beneficiario	La ciudadanía se beneficia por cuanto una señalización adecuada y completa promueve la seguridad vial, así como la movilidad en la ciudad.
Distrital	Entidades del Estado y Distritales, empresas comerciales, ciudadanía, dependencias internas de la SDM	Señalización de la Ciudad para mejorar la seguridad vial	Cooperante	En múltiples oportunidades por tratarse de soluciones integrales que buscan soluciones de fondo para problemáticas de movilidad, varias de las acciones que se adelantan a través del proyecto requieren de los estudios, conceptos y aprobación de las demás áreas de la entidad, así como de las Subdirecciones y Direcciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad. Incluso, de acuerdo al proyecto se

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL	
	BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Nivel del Actor	Actor	Interés Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
				involucra a entidades del orden Nacional y Distrital. Lo anterior, debido a que el proyecto se encuentra asociado a un área netamente técnica que requiere de otras áreas para la conceptualización, aprobaciones y definiciones en cuanto a diferentes aspectos como: pacificaciones de tránsito, implementación o desmonte de rutas de transporte, definición de carriles exclusivos, implementación de red de ciclorrutas cambios de sentido vial. Todas las acciones que se adelanta a través del proyecto requieren de los estudios y la aprobación de las demás áreas de la entidad, como lo son los estudios de movilidad y diseños de señalización para los PMT que requieren este tipo de requerimientos antes de la aprobación del PMT
Empresa industrial y comercial del estado	Empresas privadas, ciudadanía	Señalización de la Ciudad para mejorar la seguridad vial	Oponente	Muchas veces la comunidad solicita intervenciones en la vía en materia de señalización; sin embargo lo que para algunos resulta ser de suma importancia para otros que pueden llegar a ser sus vecinos puede resultar molestas o incluso perjudiciales como puede ser la instalación de una señal de prohibido parquear, una zona de pacificación o un cruce peatonal a determinada distancia puesto que el cruce por conveniencia puede resultar para ellos mejoren otro lugar más cercano, así este no resulte ser el más seguro.
Empresa industrial y comercial del estado	Empresas privadas, ciudadanía	Señalización de la Ciudad para mejorar la seguridad vial	Perjudicado	En un momento determinado la persona que se opuso a la intervención en la vía puede sentir que está siendo perjudicada con la decisión tomada. Es importante mencionar que, debido a la identificación de estos participantes, cada vez que se va a realizar una intervención en la vía como implementar reductores de velocidad (tipo bandas en agregado o resaltos portátiles), cambios de sentido vial o proyectos particulares como ciclorrutas, se deben levantar actas de socialización de vecindad con la comunidad de los alrededores, lo que permite dejar constancia de que la intervención que se realizará esta acorde con las necesidades y requerimientos de la mayoría de la comunidad directamente involucrada; adicionalmente se debe tener en cuenta siempre el principio constitucional que menciona que el bien común prima sobre el particular de manera que las medidas busquen beneficiar al mayor número de ciudadanos de la zona a intervenir. La entidad actualmente está asistiendo a mesas de trabajo con las juntas de acción local de las diferentes comunidades con el fin de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Nivel del Actor	Actor	Interés Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
				llegar a concertar antes de que las intervenciones en vía sean llevadas a cabo, con el fin único de evitar que la comunidad se sienta perjudicada por las decisiones que se toman a través del proyecto de inversión.
Distrital	Entidades del Estado y Distritales	Aprobación de PMT e implementación de cierres viales	• Beneficiario	Las intervenciones en vía por solicitud de realización de eventos o cierres por obras públicas
Distrital	Empresas comerciales del sector	Aprobación de PMT e implementación de cierres viales	• Beneficiario	Las intervenciones en vía por solicitud de realización de eventos o cierres por obras públicas
Distrital	Empresas comerciales del sector	Aprobación de PMT e implementación de cierres viales	• Oponente	En algunas ocasiones las empresas comerciales del sector no están conformes con los cierres que se implementan en el marco de los PMT por posibles disminuciones en las ventas, lo cual se traduce en pérdidas económicas para el sector.
Distrital	Entes de Control	Información suministrada oportuna, veraz y confiable. Cumplimiento normativo	Partes interesadas	Repositorio de respuestas dadas que facilite el acceso a información suministrada previamente. Información actualizada sobre la gestión de la Entidad, con un periodo dentro de la misma vigencia para ser presentada a la ciudadanía en los espacios de rendición de cuentas y participación ciudadana

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

En la formulación del proyecto se tuvo claro que debido al continuo crecimiento de la ciudad y aumento de la población se incrementa la actividad económica y los desplazamientos, esto continuará generando conflicto debido, entre otros aspectos, a que el sistema de señalización es inadecuado y vandalizado, el control de infractores y las sanciones resultan ser insuficientes, existe inadecuada oferta de estacionamientos, parqueo descontrolado en vía, aumento de la motorización y pobre gestión de respuesta a incidentes.

Es por esto que las actividades que ejecutan en desarrollo del proyecto atenderán necesidades de la comunidad y la ciudad, identificadas técnicamente en las veinte (20) localidades del Distrito Capital y estarán enmarcadas dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con las Direcciones que la componen como son la Dirección de Ingeniería de Tránsito que está conformada por las Subdirecciones de Señalización y la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito.

4.2 Análisis de las y los participantes

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Cooperantes

Dependencias internas de la SDM

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

Entidades del Estado y Distritales

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

Beneficiados

Ciudadanía de Bogotá D.C.

Es importante involucrar a la comunidad y a la ciudadanía en general en el proceso. Esto puede lograrse a través de mecanismos de participación ciudadana, como audiencias públicas, consultas ciudadanas y mesas de trabajo, donde se puedan recoger inquietudes, sugerencias y propuestas de la población afectada por la problemática de la movilidad y la seguridad vial.

Oponentes

Empresas privadas y comerciales

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

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

Partes interesadas

Entes de Control

Los diferentes entes de control requieren información suministrada oportuna, veraz y confiable de las metas y acciones que realiza la entidad. A su vez, es repositorio de respuestas dadas que facilita el acceso a información suministrada previamente y fortalece

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

el control social y la participación por parte de la ciudadanía en la gestión de la Entidad. Información actualizada sobre la gestión de la Entidad, con un periodo dentro de la misma vigencia para ser presentada a la ciudadanía en los espacios de rendición de cuentas y participación ciudadana.

5. Población afectada y objetivo

5.1 Identificación de la población afectada por el problema

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general, esto es, la población de la ciudad de Bogotá D. C.

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

Tabla 8 Identificación de la población afectada

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

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

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

Por ello, es que la Secretaría Distrital de Movilidad, como Entidad cabeza de sector, debe con la formulación de los proyectos de inversión procurar dar solución a las inquietudes de la comunidad y permitir que sus opiniones y expectativas sean tenidas en cuenta y atendidas por la administración Distrital. Lo anterior, puesto que todas las metas adelantadas con el proyecto se consideran que contribuyen a mejorar las condiciones de seguridad vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 9 Localización de la población afectada

Local	Especial	Distrital	Entidad	Otras entidades
20 localidades	N.A.	Todas las localidades	N.A.	N.A.

El proyecto de inversión, pese a no poder haber sido formulado con enfoque poblacional, diferencial y de género, sí ha venido adelantando labores que pueden ser consideradas como avances en este sentido puesto que en materia de señalización se lleva a cabo la demarcación de zonas con dispositivos de control de velocidad que resulta ser la sumatoria de seis tipos de dispositivos dentro de los cuales se encuentran las zonas escolares, tema este que sirve a toda la población en general pero que está orientada principalmente a favorecer el tema de seguridad vial para las niñas, niños y adolescentes en edad escolar que estudian en las diferentes instituciones educativas de la ciudad.

5.2 Población objetivo de la intervención

Tabla 10 Caracterización de la población objetivo

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

Tabla 11 Localización de la población objetivo

Local	Especial	Distrital	Entidad	Otras entidades
20 localidades	N.A.	Todas las localidades	N.A.	N.A.

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

5.3 Características demográficas de la población objetivo

El proyecto no tiene un solo grupo poblacional identificado como población afectada, no obstante, a continuación, se relaciona la caracterización:

Tabla 12 Caracterización Población Bogotá

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

6. Objetivos

6.1 Objetivo general e indicadores de seguimiento

Fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura y eficiente en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad.

Tabla 13. Objetivo general e indicadores de seguimiento

Objetivo General	Fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura, eficiente y sostenible en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad .								
Indicador para medir el objetivo general	Sumatoria del número de intervenciones en el espacio público para la movilidad realizadas								
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Número de intervenciones en el espacio público para la movilidad realizadas								
Medido a través de (Unidad de medida)	Cantidad- Intervenciones								
Meta (Valor numérico)	30.400 (aporta con intervenciones de canalización, contención, pacificaciones, zonas escolares, pasos peatonales y km de malla vial arterial)								
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	Informe de ejecución suministrado por los contratos de obra. Plan de Desarrollo 2024-2027.								

Objetivo General	Fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura, eficiente y sostenible en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad .		
Indicador para medir el objetivo general	Sumatoria del número de metros cuadrados de espacio público para la movilidad recuperados		
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Número de metros cuadrados de espacio público para la movilidad recuperados		
Medido a través de (Unidad de medida)	Cantidad- Metros cuadrados		
Meta (Valor numérico)	30.000		
Fuente de verificación			

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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	Informe de ejecución suministrado por los contratos de obra. Plan de Desarrollo 2024-2027.								

Objetivo General	Fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura, eficiente y sostenible en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad .								
Indicador para medir el objetivo general	Porcentaje de los PMT con seguimiento realizado								
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Porcentaje de los PMT con seguimiento realizado								
Medido a través de (Unidad de medida)	%								
Meta (Valor numérico)	100								
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	Informe de ejecución suministrado por los contratos de obra. Plan de Desarrollo 2024-2027								

6.2 Relaciones entre las causas y los objetivos

- Ejecutar acciones de mantenimiento en los dispositivos de señalización vial implementada según las condiciones físicas en que se encuentren.
- Implementar señalización vial en los puntos priorizados, mitigando los incidentes y conflictos en la vía.
- Adelantar las acciones necesarias para mitigar la afectación por ejecución de obras en tramos o corredores viales.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 14. Relaciones entre las causas y los objetivos (Árbol De Objetivos)

BENEFICIOS INDIRECTOS	Se aporta a la mejora de la seguridad vial, en pro de mitigar la siniestralidad		Se aporta a la reducción de los tiempos de desplazamiento	Facilitar la competitividad de los sectores específicos de la ciudad.	Accesibilidad en la infraestructura vial y espacio público
BENEFICIOS DIRECTOS	Reducción de siniestros viales		Adecuada gestión de tránsito, circulación segura, eficiente y sostenible	Uso adecuado de la infraestructura vial y el espacio público.	
OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO	Fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura y eficiente en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad.				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Ejecutar acciones de implementación y mantenimiento en los dispositivos de señalización vial implementada según las condiciones físicas en que se encuentren.		Implementar señalización vial en los puntos priorizados, mitigando los incidentes y conflictos en la vía.	Adelantar las acciones necesarias para mitigar la afectación por ejecución de obras en tramos o corredores viales.	
POSIBLES PRODUCTOS O ACTIVIDADES DEL PROYECTO	Intervención integral de 5.000 segmentos viales de la malla vial arterial con señalización horizontal y vertical.	Intervención integral de 10.000 segmentos viales de la malla vial intermedia y local con señalización horizontal y vertical.	Intervenir 16 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal.	Realizar seguimiento al de los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial	Generar alertas tempranas a los PMT de Troncales y de Metro, cuya ejecución supere el 90% de reducción en la velocidad establecida contractualmente

Árbol de problema

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

7. Alternativas de solución.

Tabla 15. 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)
Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en la ciudad de Bogotá D.C.	Con este proyecto de inversión se busca fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura y eficiente en la infraestructura vial y en el espacio público de la ciudad de Bogotá D.C.; esto se pretende lograr mediante diferentes acciones encaminadas a propender la mejora en la seguridad vial y articulación espacial de todos los actores viales. Este proyecto se ejecutará en el siguiente cuatrienio sustentado en el cumplimiento de las funciones misionales establecidas por intermedio del Decreto Distrital 672 de 2018, así como también en la formulación del Plan de Desarrollo 2024- 2027 "Bogotá Camina Segura".

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

MÓDULO II- PREPARACIÓN

8. Estudio de necesidades

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

Para abordar estos retos de manera efectiva, es fundamental contar con un sistema de señalización integral que se enfoque en la gestión de la velocidad y la creación de zonas de tránsito seguro, procurando condiciones óptimas de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá.

Tabla 16 Productos

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
2409039 -Vías con dispositivos de control y señalización				Kilómetros
Incluye la señalización sonora, táctil, visual o mixta, así como la implementación de dispositivos de control para la seguridad vial.				
Descripción de la demanda		Corresponde a la señalización de la malla vial arterial de la ciudad y las vías que hacen parte de su área de influencia proyectadas		
Descripción de la oferta		Incluye la señalización sonora, táctil, visual o mixta, así como la implementación de dispositivos de control para la seguridad vial.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	205	205	0
	2023	99	99	0
PROYECTADO	2024	20	0	-20
	2025	100	0	-100
	2026	100	0	-100
	2027	130	0	-130
	2028	0	0	0

ESTUDIO DE NECESIDADES	
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO	Unidad de medida
2409003 - Infraestructura de transporte para la seguridad vial mejorada	Metros cuadrados

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Incluye obras físicas, señalización, esquemas de operación				
Descripción de la demanda		Corresponde a los metros cuadrados de espacio público recuperados para la movilidad en los proyectos tácticos programados. Se precisa que la actividad se desarrolla en metros cuadrados, no obstante, en MGA se tomó el producto en metros lineales, pues no existe la medición en metros cuadrados.		
Descripción de la oferta		Corresponde a los metros cuadrados de espacio público recuperados para la movilidad en los proyectos tácticos ejecutados, no se cuenta con serie histórica.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	0	0	0
	2023	0	0	0
PROYECTADO	2024	2.000	0	-2.000
	2025	8.000	0	-8.000
	2026	10.000	0	-10.000
	2027	10.000	0	-10.000
	2028	0	0	0

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
2409008 - Documentos de lineamientos técnicos				Número
Documentos cuyo objetivo es describir y explicar instrumentos, estándares, requisitos y condiciones necesarias para llevar a cabo un proceso o actividad				
Descripción de la demanda		Corresponde al número de PMT autorizados por la entidad que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial.		
Descripción de la oferta		Número de documentos de seguimientos a los PMT autorizados por la entidad que generen mayor afectación a las y los usuarios de la infraestructura vial.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	infraestructura vial.	infraestructura vial.
HISTÓRICO	2022	10.308	10.308	0
	2023	14.376	14.376	0
PROYECTADO	2024	16.800	0	-16.800
	2025	16.800	0	-16.800
	2026	16.800	0	-16.800
	2027	0	0	0

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada

Las actividades relacionadas con diseños e implementaciones de señalización definitiva y temporal se rigen bajo normatividades y definiciones técnicas de diferentes entidades, como es el caso del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, las Normas Técnicas Colombianas, los Planes de Desarrollo y la Normatividad de Tránsito y Transporte.

Adicionalmente, gran parte de las intervenciones en vía dependen de las condiciones de la infraestructura vial, que se deriva de las acciones previas de entidades como IDU, UMV y Fondos de Desarrollo Local, así como, intervenciones por diferentes entidades que dentro del desarrollo de su misión requieran realizar alguna afectación en la operación de la movilidad.

Para desarrollar varias de las actividades de diseño y para ejecutar la implementación de señalización, así como la verificación y el seguimiento a estas actividades, se adelantan procesos de selección con el fin de contratar empresas con actividad comercial y experiencia en las áreas de interés.

Adicionalmente, las actividades desarrolladas en el marco de este proyecto tienen como objetivo abordar estas necesidades identificadas tanto por la comunidad como por la ciudad en su conjunto y contribuyendo activamente a los proyectos interinstitucionales por ser cabeza del sector. Se llevan a cabo acciones técnicas y estratégicas en las veinte (20) localidades del Distrito Capital, en consonancia con las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad y las Direcciones que la componen.

Dirección de Ingeniería de Tránsito: "...Se encarga de se encarga del diseño y verificación técnica de los elementos para la gestión del tránsito que deben ser implementados en la ciudad, así mismo dirige e implementa el desarrollo de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la señalización vertical y horizontal de la ciudad, así como los demás elementos y dispositivos que propendan por garantizar la seguridad vial, el buen uso del espacio público. También, concibe la viabilización y aprobación de los planes de manejo de tránsito para la ciudad..."³

Subdirección de Señalización: Adscrita a la Dirección de Ingeniería de Tránsito, se encarga del suministro, instalación y mantenimiento de señales verticales de pedestal e informativas elevadas, al igual que la implementación de demarcación horizontal y de todo los dispositivos de control de velocidad que se encuentran disponibles en el mercado y cumplan con el Manual de Señalización Vial; así mismo se adelantarán los estudios de obra y consultoría sobre el tema, incluidas las interventorías a los contratos que se suscriban para desarrollar las labores aquí descritas.

Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito: Adscrita a la Dirección de Ingeniería de Tránsito, es la encargada de emitir la autorización de cierres, desvíos y medidas de mitigación en el espacio público debido a la ejecución de obras, eventos, aglomeraciones o emergencias, en el marco de los planes de manejo de tránsito (PMT) y en cumplimiento del artículo 101 de

³ Decreto 672 de 2018 "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones"

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

la ley 769 de 2002; así mismo, realiza el seguimiento a la implementación de los mismos para verificar la correcta implementación de la propuesta de PMT autorizada por la entidad, para garantizar condiciones de seguridad vial a todos los actores viales.

Subdirección de Señalización

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

- Desarrollo de intervenciones de señalización robusta, planificada y de alta calidad, conforme a las necesidades de señalización de la ciudad.
 - Mayor ejecución y asignación presupuestal.
 - Planeación de proyectos, coordinación intra e inter-institucional, desarrollo de estudios técnicos y diseños, e implementación de actividades de mantenimiento, demarcación e instalación de señalización vial.
 - Identificación de situaciones de operación, condiciones de movilidad y comportamientos de las y los usuarios viales, y propuesta de soluciones técnicas desde el alcance de señalización, con el fin de definir la forma correcta en la que las personas se deberían mover en esta.
 - Actualización de lineamientos y conceptos técnicos que permitan desarrollar diseños e intervenciones de señalización con enfoque en medidas de gestión de tránsito y tráfico calmado.
 - Desarrollo de diseños, propuestas técnicas e intervenciones de señalización vial que: a) Establezcan las condiciones de operación e identifiquen las prioridades en la vía; b) Informen correctamente; c) Regulen el tránsito y los flujos; d) Delimiten los espacios de los usuarios de la vía; e) Reduzcan los conflictos y mitiguen los riesgos de siniestralidad.
 - Trabajo coordinado con las diferentes áreas misionales y entidades del sector, con el fin de desarrollar proyectos completos y realizar diseños e intervenciones integrales de señalización, con enfoque en la seguridad vial, movilidad y accesibilidad de ciclistas, como actores vulnerables del sistema de movilidad.
- Normatividad: Para la ejecución de las actividades de señalización, se deberá dar cumplimiento a la normatividad legal y técnica vigente, tales como actos administrativos de la Entidad y el Distrito, las especificaciones y normas técnicas generales para señalización, Plan Maestro de Movilidad, Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte, el Manual de Señalización Vial, Lineamientos para la elaboración de diseños de señalización emitidos por SDM y las especificaciones técnicas especificadas en los procesos de contratación que se adelantan en la Dirección de Ingeniería de Tránsito.
- Lugar de ejecución de las actividades: En las 20 localidades de Bogotá.
- Componentes y actividades puntuales:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

- Diagnóstico del lugar a intervenir e identificación de la problemática.
- Visita técnica.
- Análisis detallado del lugar a intervenir, con el fin de identificar las condiciones actuales de operación, infraestructura, desarrollo del entorno y dinámicas de los diferentes usuarios de la vía.
- Consolidación de información e inventario.
- Desarrollo del diseño integral de señalización, en el cual se define el conjunto de elementos de señalización horizontal, vertical, señales elevadas y otros dispositivos, que se deben implementar para informar a los actores viales sobre las prioridades y la manera en que deben transitar en la vía y utilizar el espacio. También se busca reducir conflictos, mitigar riesgos de siniestralidad, regular el tránsito y brindar condiciones adecuadas de operación y accesibilidad.
- Dibujo del diseño de señalización y detalles.
- Asignación del ID o diseño a obra, se hace inspección para verificar las condiciones de infraestructura vial y se lleva a cabo la implementación. Esta implementación se realiza a través de los contratos que se adelantan en la Dirección y que se conforman por contratistas, interventorías y supervisiones desde la Entidad. A través del interventor y supervisor se hace verificación de que lo implementado en vía esté acorde con lo diseñado, de la calidad de los materiales y del cumplimiento del Plan de Manejo de Tránsito - PMT, el cual busca mitigar los impactos en el tránsito y pretende brindar condiciones de seguridad durante la intervención en vía.
- Es importante tener en cuenta que de todas las acciones ejecutadas dentro del proyecto de inversión y toda la información generada por el mismo, debe ser georreferenciada y contenida en un sistema de información robusta que permita mantener de manera articulada y actualizada el análisis integral regional que sirva como herramienta base para la planificación a largo plazo.

Ilustración 10. Acciones en Vía



Fuente: Dirección de Ingeniería de Tránsito

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito

A través de esta Subdirección, se adelantan las actividades para viabilizar, autorizar o denegar y hacer seguimiento a los planes de manejo de tránsito (PMT) para obras de infraestructura y de servicios públicos, de alto, medio y bajo impacto localizado en la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C; de tal modo que se mitigue el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía y de quienes participan en la intervención y/o en las obras; así mismo, se realiza seguimiento a los PMT en procura de comprobar la correcta implementación de estos, así como las condiciones seguras de operación sobre el corredor y área de influencia de la obra.

Es de aclarar que para la autorización de los PMT se tienen en cuenta los parámetros establecidos en el concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obras; así mismo, cuando el impacto de la obra requiera de análisis de tránsito (modelación) para la selección de la alternativa más favorable para la movilidad, la entidad cuenta con software especializado tal como VISSIM, VISUM, TRANSCAD y TRANSMODELER para verificar la veracidad de las alternativas planteadas y en este sentido tomar las decisiones más favorables para la movilidad de la ciudad.

A continuación, se listan las principales características de las alternativas de solución propuestas por la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito:

- Realizar seguimiento a los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial

Para realizar esta meta se requiere en primera instancia contratar al personal que realizará la revisión y autorización de las solicitudes de PMT allegados a la entidad, posteriormente con este mismo personal se hace el seguimiento a los PMT que generan mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial.

Para hacer el seguimiento, se seleccionan los PMT que generan mayor afectación, los cuales corresponden a PMT autorizados para afectaciones de cierre total de calzada y cierre total de andén, actividades de cargue y descargue en malla vial arterial en horario diurno, cierres de ciclorruta, cierres autorizados únicamente para el fin de semana y cierres que requieren cambios de sentido de circulación, que no corresponden a masivos, formalizaciones de emergencia y que se encuentran vigentes para el momento de la visita.

Una vez seleccionados los PMT que generan mayor afectación a las condiciones normales de la movilidad, se realiza el seguimiento a estos PMT, el cual consiste en la revisión en terreno de la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas, condiciones de operación del tránsito, y seguridad vial una vez sea implementado el PMT; al igual que la funcionalidad de los dispositivos de regulación y control del tránsito instalados con ocasión de los cambios que sucedan en el área de influencia de las obras. En caso de evidenciar incumplimiento al PMT se hace el requerimiento al contratista para que tome las acciones pertinentes que permitan la correcta implementación del PMT.

Para lo anterior, la Subdirección hace uso de los vehículos del contrato de servicio de transporte de la entidad y cada mes genera una programación para las visitas de campo, en

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

la cual se asignan turnos de medio día a cada Ingeniero mínimo dos días a la semana para que realice las visitas de campo. Esta programación está definida en función de la cantidad de solicitudes de PMT que radiquen ante la SDM y la vigencia de las autorizaciones de los PMT. Así mismo, se realiza una programación para horario nocturno y fines de semana, debido a que muchas actividades de obra se ejecutan en estos horarios o jornadas.

Ilustración 12. Alternativas de transporte



Fuente: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito – seguimiento diurno y nocturno PMT.

- Alertar a los PMT que superan el 90% de la reducción máxima de la velocidad establecida en los documentos contractuales de cada obra

Para realizar esta meta se requiere en primera instancia contratar al personal que realizará la revisión y autorización de las solicitudes de PMT allegados a la entidad para proyectos de obras de construcción de Troncales y de Metro, así como el respectivo seguimiento para verificar la correcta implementación de los PMT.

Adicionalmente, con este personal se evalúan las metodologías y líneas base presentadas por los contratistas de obra que tienen a cargo las obras de construcción de Troncales y de Metro, con la finalidad de establecer los umbrales de los parámetros de velocidad base que se tomarán en cuenta para determinar el porcentaje de disminución de la velocidad en el corredor y vías de desvío producto de la implementación de los diferentes PMT.

Por la complejidad de estos proyectos, para la aprobación de los PMT que generan afectación de calzada con cierre de mínimo un carril, deben presentar análisis de tránsito (modelación) para la selección de la alternativa que genera el menor impacto posible a la movilidad. La evaluación del modelo se realiza con software especializado como VISSIM, VISUM, TRANSCAD y TRANSMODELER para verificar la veracidad de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

las alternativas planteadas y en este sentido tomar las decisiones más favorables para la movilidad de la ciudad.

De los PMT aprobados e implementados para los proyectos de construcción de Troncales y del Metro se seleccionan los PMT con tiempo de ejecución superior a dos (2) meses, con horario de cierre de 24 horas y afectación de mínimo un carril, para realizar seguimiento al parámetro de velocidad definido en la línea base del área de influencia del cierre planteado en el PMT con respecto a la operación del mismo. Para el seguimiento de la velocidad se realizarán mediciones de la velocidad por medio de la herramienta Waze, con el fin de comparar el comportamiento de la velocidad establecida en la línea base y determinar el porcentaje de reducción de la velocidad con ocasión de la implementación del PMT.

Si al hacer el seguimiento de los PMT, se evidencia que el porcentaje de reducción de la velocidad supera el 90% de la reducción máxima de la velocidad establecida en los documentos contractuales de cada obra se genera una alerta al contratista con el fin de tomar acciones de gestión que permitan disminuir la congestión.

9.1 Documentos técnicos y legales de soporte

Tabla 17. Documentos técnicos y legales de soporte

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
Ley	769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.	Rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y agentes de tránsito, vehículos por las vías públicas y privadas que estén abiertas al público, en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
Decreto Nacional	1469 de 2010	Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones.	Normatividad que rige las condiciones de las licencias urbanísticas y normas urbanas
Decreto Nacional	3366 de 2003	Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos	Que el Decreto 3366 de 2003 en su capítulo XII, artículos 38 a 41, consagra las sanciones aplicables a las empresas de transporte público terrestre automotor de carga, pero ello no quiere decir como lo afirma el demandante que se viola el derecho a la igualdad que ampara el artículo 13 de la Constitución Política

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
Decreto Nacional	1310 de 2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial	Plan de seguridad vial: Decreto 1310 de 2016. El decreto indica: Las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, tendrán plazo hasta el último día hábil del mes de diciembre de 2016, para efectuar la entrega del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto Nacional	2851 de 2013	Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.	creó el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta para brindar información de las investigaciones y avances en materia de Seguridad Vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización y el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de dicha ley, el cual deberá incluir de manera adicional la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la Ley 1503 de 2011 y normas que recaigan sobre materias similares, para lo cual se hace necesario determinar la entidad responsable de su creación y administración.
Resolución Nacional	1885 de 2015	Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia	La presente resolución tiene por objeto adoptar el "Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia", el cual forma parte integral del presente acto administrativo. NOTA: Proyecto de resolución en gestión 2024.
Ley Nacional	1083 de 2006	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.	Faculta a los Planes de Movilidad a: <i>"Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas."</i>
Resolución Nacional	3258 de 2018	Por el cual se adopta la guía de ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas	Se describen los requisitos básicos de las redes de ciclorruta. Bajo esas premisas, los diseños de los andenes y las ciclorrutas tienen cinco pilares de definición y diseño, que son: seguridad, directividad, coherencia, comodidad, atraktividad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Jerarquía	No. y Fecha	Título	Descripción
Decreto Distrital	813 de 2017	Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026	Con dicho Decreto, la ciudad adoptó la política de Visión Cero, esta política le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves por siniestros viales
Decreto Distrital	555 del 2021	Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá	El presente Decreto adopta la revisión general de los contenidos del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital.
Decreto Distrital	497 de 2023	Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital. Las disposiciones del presente Plan aplican para toda la jurisdicción de Bogotá D.C. en sus suelos urbano, rural y de expansión.

Estudios que respaldan la información básica del proyecto

Tabla 18. Estudios realizados

Nombre del Estudio	Entidad que realizó el estudio	Fecha de realización
Objetivos de Desarrollo Sostenible	Organización Naciones Unidas	Marzo 2016
Plan de Movilidad Sostenible y Segura	Secretaria Distrital de Movilidad	Octubre 2023
Anuario de Siniestralidad Vial 2022	Secretaria Distrital de Movilidad	Abril 2023
Encuesta de Movilidad	Secretaria Distrital de Movilidad	Junio 2023
Boletín Técnico de Extensión y Estado de la Malla Vial de Bogotá D.C. 2023-1	Instituto de Desarrollo Urbano	01/Junio 2023

9.2 Resumen de la alternativa

Con este proyecto de inversión se busca fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura y eficiente en la infraestructura vial y en el espacio público de la ciudad de Bogotá D.C.; esto se pretende lograr mediante diferentes acciones encaminadas a propender la mejora en la seguridad vial y articulación espacial de todos los actores viales.

Este proyecto se ejecutará en el siguiente cuatrienio sustentado en el cumplimiento de las funciones misionales establecidas por intermedio del Decreto Distrital 672 de 2018, así como también en la formulación del Plan de Desarrollo 2024- 2027 “Bogotá Camina Segura”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

10. Localización de la alternativa

Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general de manera que la localización del proyecto es en la ciudad de Bogotá DC, realizando intervenciones en las veinte (20) localidades que la conforman.

Tabla 19 Tabla de localización

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

10.1 Factores analizados

Tabla 20 Factores para la localización

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
Aspectos administrativos y políticos	X	Porque la entidad está incluida y aporta al Plan de Distrital de Desarrollo
Cercanía de fuentes de abastecimiento		
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		
Estructura impositiva y legal	X	La entidad es pública por consiguiente está sujeta al cumplimiento legal establecido para las mismas.
Impacto para la equidad de género		
Orden público		
Topografía		
Cercanía a la población objetivo		
Comunicaciones		
Costo y disponibilidad de terrenos		
Disponibilidad de costo y mano de obra	X	La implementación de la señalización por medio de los contratos de obra requiere de cuadrillas de obra.
Factores ambientales	X	Los contratos de obra de señalización dentro de su ejecución gestionan la disposición final de los residuos.
Medios y costos de transporte		
Otros		

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

11. Cadena de valor

Tabla 21 Cadena de Valor

Objetivo General	Objetivo específico	Código y nombre del producto (Catálogo)	Descripción del producto (Catálogo)	Medido a Tráves de (catálogo)	Código e indicador del producto (catálogo)	Unidad de medida de indicador (catálogo)
Fortalecer el sistema de señalización en función de la gestión del tránsito, circulación segura, eficiente y sostenible en la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad.	Ejecutar acciones de mantenimiento en los dispositivos de señalización implementada según las condiciones físicas en que se encuentren.	2409039 -Vías con dispositivos de control y señalización	Incluye la señalización sonora, táctil, visual o mixta, así como la implementación de dispositivos de control para la seguridad vial.	Kilómetros de vías	240903900	Kilómetros
	Implementar señalización vial en los puntos priorizados, mitigando los incidentes y conflictos en la vía.	2409003 - Infraestructura de transporte para la seguridad vial mejorada	Incluye obras físicas, señalización, esquemas de operación	Metros lineales de vías con infraestructura para la seguridad vial	240900300	Metros lineales El producto corresponde a metros cuadrados – en el catálogo no hay metros cuadrados.
	Adelantar las acciones necesarias para mitigar la afectación por ejecución de obras en tramos o corredores viales.	2409008 - Documentos de lineamientos técnicos	Documentos cuyo objetivo es describir y explicar instrumentos, estándares, requisitos y condiciones necesarias para llevar a cabo un proceso o actividad	Número de documentos	240900800	Número

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 22 Actividades

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		
2409039 -Vías con dispositivos de control y señalización	350 km	Realizar intervención integral de	7.732	segmentos	viales de la malla vial arterial con señalización horizontal y vertical	Operativa	SI
		Realizar intervención integral de	22.668	segmentos	viales de la malla vial intermedia y local con señalización horizontal y vertical	Operativa	SI
2409003 - Infraestructura de transporte para la seguridad vial mejorada	30.000 metros cuadrados	Intervenir	16	proyectos	de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal	Operativa	SI
2409008 - Documentos de lineamientos técnicos	100%	Realizar el	100	%	de los seguimientos a los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial	Operativa	SI
		Generar	100	%	alertas tempranas a los PMT de Troncales y de Metro que superen la velocidad establecida contractualmente	Operativa	SI

12. Verificación Final

Tabla 23 Verificación de la cadena de valor

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

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		Si, gracias a que los objetivos específicos contribuyen al logro del objetivo general del proyecto.
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		Si, puesto que los productos se miden en cantidades de señales, kilómetros, mantenimientos, etc. qué son los mecanismos e instrumentos a través de los cuales se logran los objetivos específicos.
6	Si los objetivos específicos se realizan de forma complementaria, se cumplirá el objetivo general* (aplica cuando hay más de un objetivo específico en el proyecto)	X		Si, pues los objetivos específicos contribuyen con el logro del objetivo general pues discriminan lo que se pretende a través de este.
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		Sí, puesto que los productos resultan ser mecanismos e instrumentos tales como señales, kilómetros, mantenimientos, etc., que son la parte física que materializa los objetivos.
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Si gracias a que los productos generados a través del proyecto de inversión forman parte del catálogo de productos generados en el sector.
9	Los productos son el desenlace de un proceso productivo, es decir, de un conjunto de actividades secuenciales, las cuales, al transformar unos insumos, generan valor económico y público	X		Si, puesto que el producto que se entrega a la ciudadanía se puede contabilizar, pero solo es tangible a través de las actividades que se desarrollan en terreno y que hacen que se materialicen en vía una serie de procesos contractuales que se requieren como parte de la logística de la gestión en vía.
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		Si pues las metas se miden en cantidad de mecanismos e instrumentos de señalización, a través de los cuales se mejora la movilidad y la seguridad vial en la ciudad.
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		Actualmente las actividades están asociadas al desarrollo de actividades que permitan la implementación de los diferentes mecanismos e instrumentos en materia de señalización, los cuales resultan ser los productos generados a través del proyecto de inversión.
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		Actualmente las actividades comprenden las diferentes etapas necesarias para la implementación de medidas de señalización que resultan ser las metas asociadas al proyecto.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)					
1. Intervención integral de 7.732 segmentos viales de la malla vial arterial con señalización horizontal y vertical.					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	190.395.000	5.494.826.210	5.481.000.000	6.069.000.000	17.235.221.210
Terrenos					-
Maquinaria y Equipo		1.957.688.000			1.957.688.000
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Materiales	3.000.000.000				3.000.000.000
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	2.869.397.395	1.625.570.000	20.619.000.000	22.831.000.000	47.944.967.395
Servicios para la comunidad, sociales y personales	1.475.118.900				1.475.118.900
Gastos imprevistos					-
Total Meta Proyecto de Inversión por año	7.534.911.295	9.078.084.210	26.100.000.000	28.900.000.000	71.612.995.505

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)					
2. Intervención integral de 22.668 segmentos viales de la malla vial intermedia y local con señalización horizontal y vertical.					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada		3.032.313.790	4.544.487.938	4.227.537.856	11.804.339.585
Terrenos	5.678.747.336				5.678.747.336
Maquinaria y Equipo					-
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	3.847.499.999	17.471.757.000	32.772.093.062	30.486.441.144	84.577.791.204
Materiales					-

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG				
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO				
	Ficha de proyecto de inversión				
	Código: PE01-PR01-F09			Versión: 4.0	

Servicios para la comunidad, sociales y personales	19.710.047.000	46.387.413.000			66.097.460.000
Gastos imprevistos					-
Total Meta Proyecto de Inversión por año	29.236.294.335	66.891.483.790	37.316.581.000	34.713.979.000	168.158.338.125

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN <i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i>					
3. Intervenir 16 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal.					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	428.063.000	282.432.000	3.800.000.000	4.000.000.000	8.510.495.000
Terrenos					-
Maquinaria y Equipo					-
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción					-
Servicios para la comunidad, sociales y personales					-
Gastos imprevistos					-
Total Meta Proyecto de Inversión por año	428.063.000	282.432.000	3.800.000.000	4.000.000.000	8.510.495.000

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN <i>(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)</i>					
4. Realizar el 100% de los seguimientos a los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	296.359.500	5.030.727.000	4.080.000.000	4.760.000.000	14.167.086.500
Terrenos					-
Maquinaria y Equipo					-
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción					-
Servicios para la comunidad, sociales y personales					-

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Material			7.920.000.000	8.883.486.500	16.803.486.500
Total Meta Proyecto de Inversión por año	296.359.500	5.030.727.000	12.000.000.000	13.643.486.500	30.970.573.000

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)					
5. Generar 100% alertas tempranas a los PMT de Troncales y de Metro que superen la velocidad establecida contractualmente					
Insumo	2.024	2.025	2.026	2.027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	227.278.000	1.426.992.000	1.828.046.743	1.874.919.736	5.357.236.478
Terrenos					-
Maquinaria y Equipo			4.118.588.453	4.224.193.286	8.342.781.739
Mantenimiento maquinaria y equipo					-
Transporte					-
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	254.832.593	474.858.000	1.853.364.804	1.900.886.978	4.483.942.375
Servicios para la comunidad, sociales y personales					-
Total Meta Proyecto de Inversión por año	482.110.593	1.901.850.000	7.800.000.000	8.000.000.000	18.183.960.593

Tabla 24 Tabla Resumen presupuesto cadena de valor

Objetivo específico	Producto	Nombre de la Meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por producto	Total Costo por objetivo específico	Total Costo del proyecto
			Año 0	Año 1	Año 2	Año 3			
Ejecutar acciones de mantenimiento en los dispositivos de señalización vial implementada según las condiciones físicas en que se encuentren.	2409039	Realizar integral de 7.732 segmentos viales de la malla vial arterial con señalización horizontal y vertical.	7.534.911.295	9.078.084.210	26.100.000.000	28.900.000.000	239.771.333.630	239.771.333.630	297.436.362.223
		Intervención integral de 22.668 segmentos viales de la malla vial intermedia y local con señalización horizontal y vertical.	29.236.294.335	66.891.483.790	37.316.581.000	34.713.979.000			
Implementar señalización vial en los puntos priorizados, mitigando los incidentes y conflictos en la vía.	2409003	Intervenir 16 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal	428.063.000	282.432.000	3.800.000.000	4.000.000.000	8.510.495.000	8.510.495.000	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo específico	Producto	Nombre de la Meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por meta	Total costo por producto	Total Costo por objetivo específico	Total Costo del proyecto
			Año 0	Año 1	Año 2	Año 3			
Adelantar las acciones necesarias para mitigar la afectación por ejecución de obras en tramos o corredores viales.	2409008	Realizar el 100% de los seguimientos a los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial	296.359.500	5.030.727.000	12.000.000.000	13.643.486.500	49.154.533.593	49.154.533.593	
		Generar 100% alertas tempranas a los PMT de Troncales y de Metro que superen la velocidad establecida contractualmente	482.110.593	1.901.850.000	7.800.000.000	8.000.000.000			

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

- **Contratos de obra:**

El proceso de implementación y mantenimiento de señalización vial en la ciudad de Bogotá, se realiza a través de contratos de obra los cuales son supervisados por contratos de interventoría, dichos contratos enmarcan su trabajo en el cumplimiento de las metas establecidas para el programa 6 del Plan de Desarrollo Distrital.

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

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

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

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

- Contratos de Obra
 - Contratos de Interventoría
 - Convenio interadministrativo entre la SDM el IDIPRON
 - Contratos de Contención Vehicular
-
- **Garantías:**

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

15. Riesgos

Tabla 25 Riesgos de la alternativa

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

16. Ingresos y beneficios

Valoración del beneficio proyecto de inversión señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad

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

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

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

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

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

Generando los siguientes cálculos:

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

Tabla 25 Proyección de vidas salvadas cuatrienio

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

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

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

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

Se espera que con la ejecución del proyecto de inversión y las medidas expuestas a lo largo de este documento, se pueda mitigar el crecimiento del tiempo de viaje promedio, y se pueda mantener a lo largo del Plan de Desarrollo, a partir de esto, las medidas buscan poder garantizar el tiempo promedio, mejorar las condiciones y experiencia de viaje a los usuarios, brindar una atención oportuna de los puntos de conflicto en la malla vial, brindar una comunicación apropiada a los usuarios para mejorar la toma de decisiones y la planeación de viajes y el desarrollo de una ciudad sostenible, inteligente y segura.

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

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

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

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

Sin las acciones propuesta a desarrollar en el proyecto de inversión se tiene calculado que el incremento en el tiempo de desplazamiento en una vía arterial puede llegar a ser del 12,27%, por lo cual, con un tiempo promedio de desplazamiento 70 minutos, el valor por cada persona

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

población activa de Bogotá se incrementa a \$3.907.270, con un valor total para los 3.327.284 de \$13.000.597.294.608.

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

Tabla 26 Ingresos y Beneficios

Tipo Beneficio o Ingreso	Descripción del beneficio o ingreso	Descripción de la cantidad del beneficio o ingreso	Unidad de medida del beneficio o ingreso	Descripción del valor unitario del beneficio o ingreso	Bien producido
Baja siniestralidad	Mejora en las condiciones en la vía para mitigar las causas de los siniestros viales	Disminución de las muertes en la vía por ausencia o deterioro de la señalización	Vidas salvadas	Valor del Ahorro por salvar vidas	Otros
Beneficio	Ahorro del valor en los desplazamientos de la población activa	Población activa que se desplaza en la ciudad	Población	Ahorro del valor del desplazamiento por viaje la población activa	Otros

Tabla 27 Costeo de Ingresos y/o beneficios

Periodo o vigencia	a. Cantidad del ingreso o beneficio	b. Valor unitario del ingreso o beneficio	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
24	17	928.712.065	\$ 15.788.105.105
25	22	963.074.411	\$ 21.187.637.042
26	27	1.004.486.611	\$ 27.121.138.497
27	32	1.049.688.509	\$ 33.590.032.288

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

Tabla 28 Costeo Total de Ingresos y beneficios

Periodo/vigencia	Total ingresos	Total beneficios (bi+b2)	Total General
24	\$	\$ 2.383.754.040.786	\$ 2.383.754.040.786
25	\$	\$ 2.722.326.086.205	\$ 2.722.326.086.205
26	\$	\$3.126.137.886.351	\$3.126.137.886.351
27	\$	\$3.595.909.480.570	\$3.595.909.480.570
28	\$ 0	0	0

MÓDULO III – EVALUACIÓN

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

Tabla 29 Flujo de caja

Item / Periodo	0	1	2	3
+ Ingresos	\$2.383.754.040.786	\$2.722.326.086.205	\$3.126.137.886.351	\$3.595.909.480.570
+ Créditos				
- Costos de Pre-Inversión				
1.1. Estudios				
- Costos de Inversión	\$46.767.325.762	\$84.616.292.401	\$87.016.581.000	\$89.613.979.000
1.2. Campañas				
1.3. Rutas				
2.1. Estación				
- Costos de Operación y Mantenimiento				
2.2. Servicios de Valoración				
- Amortización de Créditos				
- Intereses de Créditos				
+ Valor de Salvamento				
Flujo Neto de Caja	\$ 2.336.986.715.024	\$ 2.637.709.793.804	\$ 3.039.121.305.351	\$ 3.506.652.015.070

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 30. Flujo Económico

No.	Concepto	2024	2025	2026	2027
1	+Beneficios e ingresos	1.907.002.327.607	2.177.859.258.558	\$2.500.909.890.375	2.876.724.750.142
2	+ Créditos				
3	- Costos de preinversión				
4	- Costos de inversión	\$39.114.735.689,8	\$70.721.644.693,7	\$73.357.214.082,6	\$75.376.703.254,8
5	- Costos de operación				
6	- Amortización				
7	- Intereses de los créditos				
8	+ Valor de salvamento				
TOTAL	Flujo neto de caja	\$1.867.887.591.917,4	\$2.107.137.613.864	\$2.427.552.676.292	\$2.801.348.046.887,6

18. Evaluación Multicriterio:

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

MÓDULO IV – PROGRAMACIÓN

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

Tabla 31. Ficha de indicador

Producto	Descripción	Indicador Principal	Unidad de Medida
2409039	Incluye la señalización sonora, táctil, visual o mixta, así como la implementación de dispositivos de control para la seguridad vial.	240903900	Kilómetros
2409003	Incluye obras físicas, señalización, esquemas de operación	240900300	Metros lineales (cuadrados)
2409008	Documentos cuyo objetivo es describir y explicar instrumentos, estándares, requisitos y condiciones necesarias para llevar a cabo un proceso o actividad	240900800	Número

19.1 Fuente de verificación de las metas a reportar

Tabla 32 Programación del indicador

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo Específico: Ejecutar acciones de mantenimiento en los dispositivos de señalización vial implementada según las condiciones físicas en que se encuentren.					
Metas proyecto de inversión: Intervenir integralmente 7.732 segmentos viales de la malla vial arterial con señalización horizontal y vertical.+ Intervención integral de 22.668 segmentos viales de la malla vial intermedia y local con señalización horizontal y vertical. Se precisa que el producto se medirá con los 350 km señalizados de malla vial arterial, que se encuentran en las dos metas proyectos de inversión					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2409039					
Indicador de producto principal: 240903900					
Fórmula: Sumatoria de los kilómetros señalizados de la malla vial arterial de la ciudad ejecutados					
Fuente de Verificación: Informes de los contratos integrales de señalización					
Meta Total: 350 Km (se encuentra dentro de las acciones de los segmentos viales)					
Unidad de Medida: Kilómetros					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	88.56	87.44	87	87	0

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo Específico: Implementar señalización vial en los puntos priorizados, mitigando los incidentes y conflictos en la vía.					
Metas proyecto de inversión: Intervenir 16 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal. Se aclara que en producto es la magnitud de la meta PDD que son 30.400 metros cuadrados					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2409003					
Indicador de producto principal: 240900300					
Fórmula: Sumatoria de los metros cuadrados recuperados de espacio público para la movilidad por proyecto táctico ejecutado					
Fuente de Verificación: Informes de los contratos integrales de señalización					
Meta Total: 30.400					
Unidad de Medida: Metros lineales (serán reportados en metros cuadrados)					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	1.401,81	8.598,19	10.000	10.000	0

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo Específico: Adelantar las acciones necesarias para mitigar la afectación por ejecución de obras en tramos o corredores viales.					
Metas proyecto de inversión: Realizar el 100% de los seguimientos a los PMT autorizados que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial. Se precisa, que corresponde al número de PMT autorizados por la entidad que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial.					
Sector: Transporte					
Id producto: 24					
Cód producto: 2409008					
Indicador de producto principal: 240900800					
Fórmula: Sumatoria de los documentos de seguimientos a los PMT autorizados por la entidad que generen mayor afectación a los usuarios de la infraestructura vial					
Fuente de Verificación: Base de datos de la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (PMT) donde se registran los seguimientos realizados, y consolidado de obras y/o intervenciones autorizadas.					
Meta Total: 67.200					
Unidad de Medida: Porcentaje					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	13.400	17.934	17.933	17.933	0

19.2 Indicador de Gestión

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 33 Programación del Indicador de Gestión

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

Tabla 34 meta del Indicador de gestión

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

19.3 Fuentes de Financiación

Tabla 35 meta del Indicador de gestión

Programa	1. Bogotá Avanza en Seguridad	
Subprograma	0600 Intersubsectorial Transporte	
Tipo de entidad	Distrital	
Tipo de Recursos	Recaudo de fondos Semaforización, Multas y Derechos de Tránsito	
Periodo	Etapas Inversión Fuente/Costo	Total, Proyecto
2024	37.977.738.723	297.436.362.223
2025	83.184.577.000	
2026	87.016.581.000	
2027	89.257.465.500	

19.4 Componentes

Componente	2024	2025	2026	2027	TOTAL
O2320101005_otros activos fijos	255	643	857	878	2.633
O2320201003 - otros bienes transportables (excepto productos metálicos, maquinaria y equipo)	22.950	51.398	60.989	62.560	197.897
O2320202008 - servicios prestados a las empresas y servicios de producción	8.539	16.537	18.243	18.713	62.032
O2320202007-Servicios financieros y servicios conexos, servicios inmobiliarios y servicios de leasing	1.118				1.118
O2320202009 - servicios para la comunidad, sociales y personales	5.142	14.607	6.928	7.106	33.783
Total	38.004	83.185	87.017	89.257	297.463

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

No aplica para este proyecto de inversión

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

21. Focalización en Políticas Transversales

Instrumento de planeación	Objetivos del instrumento de planeación relacionados	Productos del instrumento de planeación relacionados	Metas del presente proyecto de inversión relacionadas
Política Pública Distrital de Educación 2022-2038	Brindar acceso, permanencia para todos y todas desde la educación inicial hasta la educación media.	1.4.3 Número de instituciones educativas intervenidas con señalización de zona escolar	Intervenir integralmente 5000 segmentos viales de la malla vial arterial con señalización horizontal y vertical.+ Intervención integral de 15.000 segmentos viales de la malla vial intermedia y local con señalización horizontal y vertical.

22. Otros aspectos

Los objetivos, programas y propósitos en los cuales se enmarca este proyecto forman parte del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027, en el que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, en línea con el programa de Movilidad segura, sostenible y accesible, busca mejorar la experiencia de los viajes o desplazamientos de los ciudadanos en términos de tiempo, calidad y costo, impactando directamente en la calidad de vida de los Bogotanos.

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

Para lograr estos objetivos e impactos en la ciudad, desde la Dirección de Ingeniería de Tránsito, dependencia de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, se adelantan los procesos de selección para los contratos de obra, consultoría e interventoría para la implementación de señalización integral, el mantenimiento de señales verticales, implementación y mantenimiento de señales elevadas, e implementación de sistemas de contención vehicular y otros dispositivos de control de tránsito, con financiación de las mismas bajo el modelo de vigencias futuras dando continuidad a los contratos integrales y ahorro para la administración

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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

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

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

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

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

El proyecto de inversión considera vigencias futuras dando continuidad a contratos esenciales, garantizando de forma expedita la entrega de bienes o servicios, de conformidad con la normatividad vigente y lo señalado en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

22. Actualizaciones

Tabla 36 Actualizaciones

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	08-07-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto cumplimiento Circular Externa No. DDP-000007 del 3 de Julio del 2024 - Reducción presupuestal – artículo 6 del Decreto 062 de 2024	Se actualiza por la reducción de recursos por valor de \$ 1.158.890.000
2	06-09-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal entre proyectos de inversión a la unidad ejecutora 01.	Se actualiza por traslado presupuestal entre proyectos de inversión \$ 260.971.000
3	04-10-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal entre proyectos de inversión.	Se actualiza presupuesto por traslado presupuestal al proyecto de inversión 8001 por \$ 5.086.833.118
4	10-10-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal por pasivos exigibles no constituidos para la vigencia.	Se actualiza por la reducción de recursos por \$ 1.440.300.313
5	18-10-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal de recursos de donaciones.	Se actualiza por la reducción de recursos por \$ 742.448.000
6	15-11-2024	13, 19.3 y 19.4	Se actualiza presupuesto por reducción presupuestal.	Se actualiza por reducción presupuestal por traslado de recursos al FET (Fondo de Estabilización Tarifaria) por \$ 74.137.182
7	11-12-2024	22	Se adiciona aspecto.	Se adiciona observación sobre la ejecución de vigencias futuras en el proyecto de inversión.
8	17-02-2024	11, 13, 19.1, 19.3 y 19.4	Se actualiza magnitudes y presupuesto.	Punto 11: Se actualiza la actualización de la magnitud de los productos formulados para el proyecto. Punto 13: Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo. Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo. Punto 19.1: Se actualiza la programación de la magnitud de los productos formulados para el proyecto. Punto 19.3: Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto ejecutado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo. Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

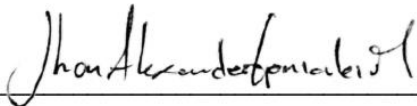
				Punto 19.4: Se actualiza para la vigencia 2024 el valor de presupuesto programado a 31 de diciembre/24, acorde con PAA definitivo. Para la vigencia 2025 se actualiza el valor de presupuesto programado acorde con PAA corte 31 de enero/25 definitivo.
--	--	--	--	---

23. Datos del responsable del proyecto

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

Firma: 

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

Firma: 

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Glosario

<i>Término</i>	<i>Definición</i>
Sexo:	Hace referencia a la “categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre” ¹⁵ o personas intersexuales.
Orientación sexual	Categoría de análisis que se refiere a la “dirección del deseo erótico y afectivo entre las personas”. Desde la orientación se identifican las personas homosexuales, heterosexuales, bisexuales. Como subcategorías de análisis se encuentra; heterosexual, homosexual (lesbiana y gay) y bisexual.
Identidad de género	La identidad es la construcción cultural que se genera en el marco de las relaciones sociales mediante la que se definen los atributos de los individuos y los colectivos que marcan la diferencia entre lo propio y lo diferente en un proceso permanente de construcción subjetiva, intersubjetiva y socio-cultural. La identidad de género se construye a partir de la identificación que una persona tiene de sí misma como masculina, femenina o transgénero. Los factores culturales, sociales y psicológicos contribuyen al establecimiento de la identidad de género por lo tanto no es una condición de nacimiento.
Grupos poblacionales	
Transcurrir vital - curso de vida:	Comprende las relaciones entre las vidas individuales y los cambios sociales; en donde en primer lugar aparecen los roles que están definidos según la edad y en segundo las respuestas individuales que se producen ante las fuerzas sociales, mediante la comprensión de las vulnerabilidades y oportunidades en las diferentes etapas del desarrollo humano. Una forma de agrupar estas relaciones se le conoce como grupos etarios, cuyo propósito es analizar la situación de las personas en razón a su edad y aspectos relacionados con desarrollo biológico, psicológico, emocional y social. Primera infancia, de 0 a 5 años. Infancia, de 6 a 11 años. Adolescencia, de 12 a 17 años- Juventud, de 14 a 28 años. Adultez, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Grupos étnicos:

Esta categoría busca “analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos”. Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.

Negro(a)

Persona quien por su identidad se autoreconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).

Afrodescendiente/afrocolombiano/a

Persona a quien por su identidad es o se autoreconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).

Indígena

Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).

Palenquero(a) de San Basilio:

Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).

Raizal del

Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina

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

Gitano(a) o Rrom

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Fenómeno de habitabilidad en calle:

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

Discapacidad:

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

Víctima del conflicto armado:

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

Familia:

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 POBLACIONAL

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 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"

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

**ENFOQUE
DIFERENCIAL**

POBLACIONAL-

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 GÉNERO

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

**ENFOQUE DE DERECHOS
HUMANOS**

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.

INTERSECCIONALIDAD

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”.

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.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

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”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Bibliografía

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

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

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

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

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

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

Normatividad

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

Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.

Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

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

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

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

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

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto

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

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

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

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

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

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

^[1] La fórmula utilizada para calcular el Valor Presente o el Valor Actual es: $VA = VF \times [1 (1+i)^n]$. Donde VF es Valor Final del periodo a descontar, i es la tasa de interés (para este caso TDS), y n es el número del periodo respectivo. Dado que el alcance de este documento no tiene por objeto profundizar en el cálculo de estos valores, ni en el uso de otras herramientas de matemáticas financieras, al final se presenta un anexo con el procedimiento seguido para descontar el flujo de caja financiero y económico del ejemplo, a través de algunas funciones de MS Excel.

^[2] De acuerdo con la cadena de valor.

^[3] No puede ser superior al costo total del período.

^[4] De acuerdo con lo señalado en el aparte de indicadores de producto.

^[5] No puede ser superior a la meta total regionalizada.

^[6] El número de beneficiarios no puede ser superior a la población objetivo.