



Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte en Bogotá

Código BPIN

2020110010093

Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Fecha creación: 13/05/2020 17:44:50

Identificador: 268417

Formulador: Luz Dary Guerrero Tibatá



Contribución a la política pública

01 - Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Plan

(2018-2022) Pacto por Colombia, pacto por la equidad

Estrategia Transversal

3006 - VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional

Linea

300601 - 1. Gobernanza e Institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros

Programa

2409 - Seguridad de transporte

02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible.

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Movilidad segura, sostenible y accesible

03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible.

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

Movilidad segura, sostenible y accesible



Identificación y descripción del problema

Problema central

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

A continuación, la descripción de algunos comportamientos:

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

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

Estos comportamientos reiterativos de los actores viales que muestran poco respeto por aquellos con quienes comparten las vías, reafirmando la deficiencia de educación vial, falta de corresponsabilidad y de cultura vial, hacen que sea necesaria la intervención de la Secretaría Distrital de Movilidad, que es la encargada de hacer cumplir las normas de tránsito y velar por el buen uso de las vías y sus espacios públicos.

Descripción de la situación existente con respecto al problema

Actualmente en la ciudad existe sobre oferta de algunos tipos de transporte público y en contraste existe poca oferta de otros tipos, como resulta ser el caso de los taxis versus el SITP, pues de acuerdo con lo recomendado por los expertos en un estudio adelantado en el 2016, debería existir un taxi por cada 200 habitantes en promedio para las ciudades de Colombia; es decir, el número óptimo para Bogotá sería aproximadamente de 40.000 contra 49.645 vehículos con tarjeta de operación registrados en el Registro de Tarjetas de Operación - RTO de los Servicios Integrales para la Movilidad – SIM, con corte a 31 de diciembre de 2018.

Caso contrario ocurre con el servicio del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, el cual no está operando al 100% en todas las localidades de la ciudad, lo que genera fenómenos tales como la ilegalidad, el bicitaxismo, mototaxismo y plataformas informales e ilegales que dificultan la movilidad en la ciudad y hace que se requiera de más y mejores herramientas de control.

Estos factores traen como consecuencia una deficiente educación vial, aunado a la falta de corresponsabilidad de los actores viales, así como la falta de promoción de la cultura vial y cumplimiento de normas de tránsito y transporte, que a su vez hacen que en las vías de la ciudad exista un constante uso inadecuado del espacio público y un constante comportamiento inadecuado por parte de los actores viales.

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

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

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

01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
1. Deficiente educación vial y falta de corresponsabilidad de los actores viales	1.1 Personal idóneo limitado para la ejecución de controles de tránsito y transporte.
2. Falta de promoción de la cultura vial y cumplimiento de normas de tránsito y transporte.	2.1 Ausencia de acciones de prevención vial con los actores viales

02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
1. Aumento de la congestión vial	1.1 Incremento en tiempos de desplazamiento
2. Aumento de los siniestros viales	2.1 Pérdida de imagen institucional



Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
<p>Actor: Distrital</p> <p>Entidad: Todos</p> <p>Posición: Beneficiario</p> <p>Intereses o Expectativas: La ciudadanía espera acciones afirmativas que mejoren la seguridad vial, movilidad y atención de incidentes de tránsito.</p>	<p>La ciudadanía se ve beneficiada en la medida que cumpla las normas de tránsito y haya una intervención oportuna y eficiente por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.</p>
<p>Actor: Nacional</p> <p>Entidad: Policía Nacional - Gestión General</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Contar con los recursos necesarios para atender las necesidades en vía, así como el cumplimiento de normas de tránsito por parte de la ciudadanía.</p>	<p>Coopera en el ejercicio de control y regulación del tránsito y transporte.</p>
<p>Actor: Distrital</p> <p>Entidad: Bogotá</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Entidades distritales y nacionales relacionadas con el sector movilidad: espera promoción y mejora de las condiciones de movilidad de la ciudad en términos de tránsito y transporte.</p>	<p>Proporciona lineamientos, directrices, normatividad y necesidades para el desarrollo de los controles de tránsito y transporte.</p>
<p>Actor: Distrital</p> <p>Entidad: Todos</p> <p>Posición: Perjudicado</p> <p>Intereses o Expectativas: Ciudadanía: comunidades pertenecientes a gremios o que desarrollan las actividades de tránsito y transporte y que hacen uso de estos servicios incumpliendo con la normatividad vigente.</p>	<p>Los ciudadanos interponen derechos de petición ante la entidad al ser multados por incumplimiento a las normas de tránsito, o acuden a la entidad para asumir la responsabilidad.</p>

02 - Análisis de los participantes

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un Convenio interadministrativo Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá , a través del cual se aúnan esfuerzos para coordinar y cooperar mutuamente para ejercer el control y regulación del tránsito y el transporte en el Distrito Capital. A su vez, los procedimientos de la entidad regulan las relaciones entre la ciudadanía y la entidad.

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

7.743.955

Fuente de la información

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

Localización

Ubicación general	Localización específica
<p>Región: Bogotá D.C.</p> <p>Departamento: Bogotá</p> <p>Municipio:</p> <p>Centro poblado:</p> <p>Resguardo:</p>	<p>Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general de manera que se considera que los beneficiados son toda la población de la ciudad; sin embargo, es importante resaltar que las acciones se desarrollan en todas las localidades que forman parte de la ciudad. Se debe tener en cuenta que Bogotá, tiene 20 localidades que agrupan unos 1.958 barrios, distribuidas así: Usaquén, Suba, chapinero, Santafé, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, barrios unidos, Teusaquillo, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, Candelaria, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar, y Sumapaz, que a través de este proyecto se pretende hacer presencia institucional en todas las localidades y en donde se requiera gestionar y controlar el tránsito de la ciudad.</p> <p>Cabe resaltar que adicional a la población objetivo, existe una población beneficiaria que corresponde a personas que viajan de municipios cercanos o diferentes partes del país.</p>

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

7.743.955

Fuente de la información

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



Localización

Ubicación general	Localización específica	Nombre del consejo comunitario
<p>Región: Bogotá D.C.</p> <p>Departamento: Bogotá</p> <p>Municipio:</p> <p>Centro poblado:</p> <p>Resguardo:</p>	<p>Las acciones que se adelantan a través del proyecto de inversión benefician a toda la comunidad en general de manera que se considera que los beneficiados son toda la población de la ciudad; sin embargo, es importante resaltar que las acciones se desarrollan en todas las localidades que forman parte de la ciudad y se registran de manera general en el Plan Operativo Anual – POA del mismo.</p> <p>Se debe tener en cuenta que Bogotá, tiene 20 localidades que agrupan unos 1.958 barrios, distribuidas así: Usaquéen, Suba, chapinero, Santafé, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, barrios unidos, Teusaquillo, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, Candelaria, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar, y Sumapaz, que a través de este proyecto se pretende hacer presencia institucional en todas las localidades y en donde se requiera gestionar y controlar el tránsito de la ciudad.</p>	

5. Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

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

A continuación, la descripción de algunos comportamientos:

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

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

Estos comportamientos reiterativos de los actores viales que muestran poco respeto por aquellos con quienes comparten las vías, reafirmando la deficiencia de educación vial, falta de corresponsabilidad y de cultura vial, hacen que sea necesaria la intervención de la Secretaría Distrital de Movilidad, que es la encargada de hacer cumplir las normas de tránsito y velar por el buen uso de las vías y sus espacios públicos.

Objetivo general – Propósito

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

Indicadores para medir el objetivo general



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

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Deficiente educación vial y falta de corresponsabilidad de los actores viales	Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales.
Causa indirecta 1.1 Personal idóneo limitado para la ejecución de controles de tránsito y transporte.	Adelantar acciones que permitan contar con personal idóneo y suficiente para la ejecución de controles de tránsito y transporte.
Causa directa 2 Falta de promoción de la cultura vial y cumplimiento de normas de tránsito y transporte.	Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte
Causa indirecta 2.1 Ausencia de acciones de prevención vial con los actores viales	Promover la realización de acciones de prevención vial con los actores viales.

Alternativas de la solución

01 - Alternativas de la solución

Nombre de la alternativa	Se evaluará con esta herramienta	Estado
Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá.	Si	Completo

Evaluaciones a realizar

Rentabilidad:	Si
Costo - Eficiencia y Costo mínimo:	Si
Evaluación multicriterio:	No



Alternativa 1. Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá.

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Controles preventivos y regulatorios.

Medido a través de

Número

Descripción

Se refiere a operativos realizados por agentes de tránsito, orientados a la regulación y control del tránsito y transporte de la ciudad.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	7.150,00	-7.150,00
2021	0,00	14.300,00	-14.300,00
2022	0,00	16.250,00	-16.250,00
2023	0,00	18.200,00	-18.200,00
2024	0,00	9.100,00	-9.100,00



Bien o servicio

Acciones de prevención vial

Medido a través de

Número

Descripción

Corresponde a acciones orientadas a incentivar la corresponsabilidad de los actores viales, y velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	715,00	-715,00
2021	0,00	1.430,00	-1.430,00
2022	0,00	1.625,00	-1.625,00
2023	0,00	1.820,00	-1.820,00
2024	0,00	910,00	-910,00



Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

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

Lo anterior soportado en que la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá - Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá es un cuerpo que ha estado a la vanguardia del conocimiento y manejo de estrategias de seguridad en la Capital, y ha brindado durante toda su historia el apoyo a las autoridades Distritales que tiene a su cargo el manejo de Tránsito y Transporte.

Esta alternativa justifica su formulación dado que está enfocada en cerrar la brecha entre la capacidad de control operativo, vigilancia y regulación del tránsito de Bogotá y la congestión presentada en las vías de la ciudad, que ocasionan accidentalidad e inseguridad.

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

Para lo anterior, es preciso ampliar las ayudas tecnológicas para el control operativo de tránsito, la ubicación en sitios estratégicos de la ciudad de radares con cámaras para monitorear el tránsito vehicular en las vías principales, así como contar con los equipos automotores que vuelvan más eficiente la respuesta de la autoridad de tránsito en aquellas situaciones, que están directamente relacionadas con su accionar, de manera que dichos elementos apoyen la labor logística de esta institución.



Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y

Localización de la alternativa

01 - Localización de la alternativa

Ubicación general	Ubicación específica
Región: Bogotá D.C. Departamento: Bogotá Municipio: Centro poblado: Resguardo: Latitud: Longitud:	Todas las actividades y acciones que se ejecutan en desarrollo del proyecto atenderán necesidades de la comunidad y la ciudad, identificadas técnicamente en las veinte (20) localidades del Distrito Capital y estarán enmarcadas dentro de las funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad con la Dirección de gestión de tránsito y Control de Tránsito y Transporte y el convenio interinstitucional con la Policía Nacional.

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
Estructura impositiva y legal



Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: \$ 138.043.356.772,00

1 - Objetivo específico 1 Costo: \$ 88.833.243.786

Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales.

Producto	Actividad
1.1 Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte Medido a través de: Número de operativos de control Cantidad: 65.000,0000 Costo: \$ 88.833.243.786	1.1.1 Realizar 65.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad. Costo: \$ 88.833.243.786 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

2 - Objetivo específico 2 Costo: \$ 49.210.112.986

Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte

Producto	Actividad
2.1 Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse Medido a través de: Número de campañas Cantidad: 6.500,0000 Costo: \$ 49.210.112.986	2.1.1 Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad. Costo: \$ 49.210.112.986 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si



Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la

Actividad 1.1.1 Realizar 65.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.

Periodo	Gastos imprevistos	Mano de obra calificada	Mantenimiento maquinaria y equipo	Maquinaria y Equipo	Materiales	Servicios domiciliarios
0	\$14.468.449.935,00			\$300.000.000,00	\$725.508.624,00	
1		\$257.975.574,00	\$128.987.787,00	\$1.842.649.171,00	\$49.249.882,00	\$37.523.720,00
2		\$170.624.143,00	\$85.312.071,00	\$1.218.721.719,00	\$32.573.700,00	\$24.818.057,00
3		\$190.192.179,00	\$95.096.090,00	\$1.358.490.867,00	\$36.309.416,00	\$27.664.317,00
4		\$225.419.457,00	\$112.709.729,00	\$1.610.109.706,00	\$43.034.624,00	\$32.788.285,00
Total	\$14.468.449.935,00	\$844.211.353,00	\$422.105.677,00	\$6.329.971.463,00	\$886.676.246,00	\$122.794.379,00

Periodo	Servicios de alojamiento comidas y bebidas	Servicios para la comunidad, sociales y personales	Total
0			\$17.620.178.744,00
1	\$257.975.574,00	\$19.046.336.660,00	\$21.761.412.318,00
2	\$170.624.143,00	\$12.597.180.470,00	\$14.392.922.017,00
3	\$190.192.179,00	\$14.041.888.611,00	\$16.043.574.848,00
4	\$225.419.457,00	\$16.642.718.533,00	\$19.015.155.859,00
Total	\$844.211.353,00	\$62.328.124.274,00	



Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	Transporte
\$780.000.000,00	\$1.346.220.185,00
	\$140.713.950,00
	\$93.067.714,00
	\$103.741.189,00
	\$122.956.068,00
\$780.000.000,00	\$1.806.699.106,00



Actividad 2.1.1 Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad.

Periodo	Gastos imprevistos	Mano de obra calificada	Mantenimiento maquinaria y equipo	Maquinaria y Equipo	Materiales	Servicios domiciliarios
0	\$241.258.494,00				\$65.303.600,00	
1		\$211.070.925,00	\$128.987.787,00	\$11.017.902.261,00	\$25.797.557,00	\$37.523.720,00
2		\$139.515.260,00	\$85.259.326,00	\$7.282.696.587,00	\$17.051.865,00	\$24.802.713,00
3		\$155.603.934,00	\$95.091.293,00	\$8.122.525.354,00	\$19.018.259,00	\$27.662.922,00
4		\$183.400.904,00	\$112.078.330,00	\$9.573.527.189,00	\$22.415.666,00	\$32.604.605,00
Total	\$241.258.494,00	\$689.591.023,00	\$421.416.736,00	\$35.996.651.391,00	\$149.586.947,00	\$122.593.960,00

Periodo	Servicios de alojamiento comidas y bebidas	Total
0		\$1.812.223.348,00
1	\$25.797.559,00	\$14.507.608.215,00
2	\$17.051.865,00	\$9.589.348.891,00
3	\$19.018.259,00	\$10.695.177.064,00
4	\$22.415.666,00	\$12.605.755.468,00
Total	\$84.283.349,00	



Transporte
\$1.505.661.254,00
\$128.987.787,00
\$85.259.326,00
\$95.091.293,00
\$112.078.330,00
\$1.927.077.990,00



Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la

Análisis de riesgos alternativa

01 - Análisis de riesgo

	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad e impacto	Efectos	Medidas de mitigación
1-Propósito (Objetivo general)	Legales	Recibir demandas de parte de la comunidad porque no en todas las zonas de la ciudad se puede se evite siniestros viales.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Tener que pagar altas sumas de dinero en sentencias judiciales	Implementar medidas de mitigación o prevención
2-Componente (Productos)	Operacionales	Tener que afrontar situaciones ajenas como la lluvia, marchas, daños en la infraestructura.	Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor	Que no se puedan realizar acciones en la vía	Tener previsto dentro de los cronogramas de programación algunos tiempos muertos.
3-Actividad	Financieros	Que por temas ajenos se realicen recortes presupuestales que afecten el cumplimiento de las metas.	Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor	No lograr cumplir con las metas establecidas, pues los recursos no alcanzan para cubrirlas	Ser conservadores en la proyección de las metas



Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

Ahorro al evitar que se incremente un minuto el tiempo promedio de viaje en un año, teniendo en cuenta que según la EM 2019 los bogotanos en promedio realizan 1.8 viajes al día.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	243,00	\$497.495.407,00	\$120.891.383.901,00
1	247,00	\$512.420.268,00	\$126.567.806.196,00
2	246,00	\$527.792.876,00	\$129.837.047.496,00
3	243,00	\$543.626.663,00	\$132.101.279.109,00
4	246,00	\$559.935.463,00	\$137.744.123.898,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
0	\$120.891.383.901,00	\$120.891.383.901,00
1	\$126.567.806.196,00	\$126.567.806.196,00
2	\$129.837.047.496,00	\$129.837.047.496,00
3	\$132.101.279.109,00	\$132.101.279.109,00
4	\$137.744.123.898,00	\$137.744.123.898,00



Alternativa 1

Flujo Económico

01 - Flujo Económico

P	Beneficios e ingresos (+)	Créditos(+)	Costos de preinversión (-)	Costos de inversión (-)	Costos de operación (-)	Amortización (-)	Intereses de los créditos (-)	Valor de salvamento (+)	Flujo Neto
0	\$96.713.107.120,8	\$0,0	\$0,0	\$18.470.955.237,2	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$78.242.151.883,6
1	\$101.254.244.956,8	\$0,0	\$0,0	\$29.335.830.815,8	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$71.918.414.141,0
2	\$103.869.637.996,8	\$0,0	\$0,0	\$19.397.742.682,1	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$84.471.895.314,7
3	\$105.681.023.287,2	\$0,0	\$0,0	\$21.627.362.524,5	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$84.053.660.762,7
4	\$110.195.299.118,4	\$0,0	\$0,0	\$25.575.358.790,6	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$84.619.940.327,8

Indicadores y decisión

01 - Evaluación económica

Indicadores de rentabilidad			Indicadores de costo-eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
Valor Presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación Costo Beneficio (RCB)	Costo por beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
Alternativa: Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá.					
\$323.400.736.781,52	No aplica	\$4,52	\$11.851,17	\$91.774.955.357,57	\$89.714.511.700,10

Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	\$931.125,74
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	\$4.807.966,53

03 - Decisión

Alternativa

Desarrollar el proyecto de inversión como apoyo a las acciones de regulación y control del tránsito y transporte a través del Convenio interadministrativo entre la SDM y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá.

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. Incentivar la corresponsabilidad de los actores viales.

Producto

1.1. Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte

Indicador

1.1.1 Operativos de control realizados

Medido a través de: Número de operativos de control

Meta total: 65.000,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	7150,0000	1	14300,0000
2	16250,0000	3	18200,0000
4	9100,0000	Total:	65000,0000



02 - Objetivo 2

2. Velar por el cumplimiento de normas de tránsito y transporte

Producto

2.1. Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse

Indicador

2.1.1 Campañas realizadas

Medido a través de: Número de campañas

Meta total: 6.500,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	715,0000	1	1430,0000
2	1625,0000	3	1820,0000
4	910,0000	Total:	6500,0000



Indicadores de gestión

01 - Indicador por proyecto

Indicador

Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual

Medido a través de: Porcentaje

Código: 0500G032

Fórmula: $Cpo = Poe * 100 / Pop$

Tipo de Fuente: Informe

Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual de Gestión

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Valor
0	1	1	1
2	1	3	1
4	1	Total:	5



Esquema financiero

01 - Clasificación presupuestal

Programa presupuestal

2409 - Seguridad de transporte

Subprograma presupuestal

0604 RED URBANA



02 - Resumen fuentes de financiación

Etapa	Entidad	Tipo Entidad	Tipo de Recurso	Período	Valor
Inversión	BOGOTÁ, D.C.	Municipios	Propios	0	\$19.432.402.092,00
				1	\$36.269.020.533,00
				2	\$23.982.270.908,00
				3	\$26.738.751.912,00
				4	\$31.620.911.327,00
	Total	\$138.043.356.772,00			
	Total Inversión				\$138.043.356.772,00
Total					\$138.043.356.772,00



Resumen del proyecto

Resumen del proyecto

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Objetivo General	Aplicar las medidas de control y regulación frente al mal uso del espacio público y los comportamientos inadecuados de todos los actores de la vía.	Tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Plan de Desarrollo Distrital 2020 - 2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"	La comunidad no se ve afectada por siniestros viales, por tanto no precisa la la interposición de demandas.
		Número de personas y jóvenes fallecidos por siniestros viales	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Plan de Desarrollo Distrital 2020 - 2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"	La comunidad no se ve afectada por siniestros viales, por tanto no precisa la la interposición de demandas.
Componentes (Productos)	1.1 Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	Operativos de control realizados	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad 2020 - 2024.	Los productos del proyecto no se ven afectados por situaciones atmosféricas contrarias o por daños en infraestructura.
	2.1 Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Campañas realizadas	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad 2020 - 2024.	
Actividades	1.1.1 - Realizar 65.000 controles preventivos, regulatorios o sancionatorios para la regulación y control del tránsito y el transporte en la ciudad.(*)	Nombre: Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual Unidad de Medida: Porcentaje Meta: 5.0000	Tipo de fuente: Fuente:	
	2.1.1 - Realizar 6.500 acciones de prevención vial con actores viales, a fin de propender por la reducción de la accidentalidad en la ciudad.(*)		Tipo de fuente: Fuente:	El proyecto cuenta con los recursos necesarios y suficientes para el logro de la metas propuestas.

(*) Actividades con ruta crítica