

Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Construcción de Cultura Metro para Bogotá

Código BPIN

2020110010087

Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Fecha creación: 08/05/2020 10:30:50

Identificador: 267395

Formulador: Jacqueline Ortiz Moreno

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

Línea

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

Nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI 2020-2024

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

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

Nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI 2020-2024

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

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

Indiferencia y apatía por parte de la ciudadanía en la ejecución de proyectos de infraestructura vial

Descripción de la situación existente con respecto al problema

En Bogotá existen diversos problemas sociales y de convivencia en el sistema de transporte público, partiendo de las buenas practicas, como las de Medellin, quienes iniciaron el proceso de cultura metro siete (7) años antes de su operación, la ciudad de Bogotá debe preparar a la ciudadanía para el uso y disfrute de un sistema férreo que es nuevo para la ciudad, entendiendo que aun no es un proyecto tangible para los Grupos de Interés.

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

En la actualidad, no existe un indicador de referencia, teniendo en cuenta que el proyecto Metro es nuevo para la ciudad, por lo cual no se tiene una linea base para esta problemática.

01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
1. Deterioro en el sentido de pertenencia en Bogotá	1.1 Falta de identidad
	1.2 Alta migración de distintas regiones de Colombia hacia la capital.
2. Rechazo a la institucionalidad	2.2 Desinterés por parte de la ciudadanía con respecto a los proyectos
	2.1 Prejuicios con respecto a la gestión realizada
3. Falta de corresponsabilidad por parte de la ciudadanía	3.1 Falta de tiempo por el agitado ritmo de la ciudad
	3.2 Barrera ciudadana e institucional frente a las distintas dinámicas de la ciudad

02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
1. Deterioro de la infraestructura de la Ciudad	1.1 Bogotá capital de todos, ciudad de nadie
2. Retraso en la gestión institucional	2.1 Pérdida de imagen de las instituciones gubernamentales
	2.2 Desconocimientos de los proyectos que adelanta la administración pública para el beneficio de la ciudad.
3. Falta de tejido social alrededor de los proyectos	3.1 Baja participación en la construcción colectiva de los proyectos de ciudad
	3.2 Individualismo en las gestiones adelantadas con respecto a los proyectos de ciudad

Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Distrital Entidad: Bogotá Posición: Beneficiario Intereses o Expectativas: Contar con una nueva infraestructura de ciudad, que no solo fortalecerá las opciones de movilidad, sino que mejorará la calidad de vida de los Bogotanos.	Impulsar procesos del uso debido y disfrute de la infraestructura urbana, bajo los principios de solidaridad y convivencia.
Actor: Otro Entidad: Bogotá Posición: Beneficiario Intereses o Expectativas: 1. Valorización del entorno y sus inmuebles con la operación del metro. 2. Expectativas frente a los impactos de las obras a desarrollar durante la ejecución del Metro de Bogotá.	Actores fundamentales en el desarrollo de los procesos de participación ciudadana y construcción del tejido urbano alrededor del proyecto.
Actor: Nacional Entidad: Presidencia De La Republica - Gestión General Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: 1. Articulación interinstitucional para la gestión de la estrategia de cultura ciudadana. 2. Marco normativo para la implementación de tematicas en cultura ciudadana	Apoyo al desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana.
Actor: Otro Entidad: Academia y organizaciones ambientales Posición: Beneficiario Intereses o Expectativas: 1. Transmisión de conocimiento, lecciones aprendidas y buenas practicas. 2. Escenarios para la investigación e innvación. 3. Construcción de observatorio de cultura urbana.	Documentación del proceso, a partir de la experiencia de la academia y organizaciones ambientales

02 - Análisis de los participantes

La ciudad de Bogotá posee una población aproximada de 8 millones de habitantes según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística- DANE-, de este total 2.3 millones de personas, residentes de las nueve (9) localidades por donde pasara el trazado de la primera línea del metro de Bogotá, serán beneficiarias de este nuevo sistema masivo de transporte, el cual se integrará al sistema público actual y permitirá mejorar la movilidad de la población y la congestión vehicular existente en el área metropolitana de la ciudad.

Este proyecto se ejecutara con la participación de las entidades del Gobierno Nacional y Distrital, enfrentara el reto de generar espacios de tolerancia y convivencia durante las obras, al mismo tiempo que preparara a los futuros usuarios del sistema para el uso del bien publico.

Con miras a lograr una ciudadanía sensibilizada para el inicio de la operación del metro de Bogotá, el cual presenta los siguientes retos:

- Adecuar eficientemente la demanda de transporte en los trenes y en las estaciones;
- Garantizar en todo momento la seguridad de los pasajeros, del personal y de los equipamientos e infraestructuras;
- Proporcionar una alta calidad de servicio para satisfacer a los pasajeros y poder competir con los vehículos privados: aseo, rapidez, comodidad, regularidad, disponibilidad y continuidad del transporte público;
- Integrar la nueva línea en la red de transporte existente. Para ello, deberá tenerse en cuenta los distintos servicios que componen el Servicio Integrado de Transporte de Bogotá (SITP), en particular el sistema BRT de Transmilenio, principal medio de transporte masivo de la capital colombiana;
- Minimizar los costos para la colectividad.

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

8.181.046

Fuente de la información

Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE

Localización

Ubicación general	Localización específica
Región: Bogotá D.C. Departamento: Bogotá Municipio: Centro poblado: Resguardo:	Bogotá

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

3.039.416

Fuente de la información

Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE

Localización

Ubicación general	Localización específica	Nombre del consejo comunitario
Región: Bogotá D.C. Departamento: Bogotá Municipio: Centro poblado: Resguardo:	Bosa Kennedy Puente Aranda Barrios Unidos Mártires, Antonio Nariño Chapinero Teusaquillo Santafé,	

03 - Características demográficas de la población objetivo

Características demográficas de la población objetivo

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de la información
Etaría (Edad)	0 a 14 años	562.290	Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE
	20 a 59 años	1.357.938	Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE
	Mayor de 60 años	352.858	Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE
	15 a 19 años	766.530	Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE
Género	Masculino	1.509.001	Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE
	Femenino	1.530.415	Procesado por CONSORCIO METRO BOG, 2017 con base en Boletín DANE

5. Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

Indiferencia y apatía por parte de la ciudadanía en la ejecución de proyectos de infraestructura vial

Objetivo general – Propósito

Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras; aprovechamiento, respeto, cuidado y uso adecuado en las zonas de obra del metro.

Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Campaña de cultura Metro en marcada en la estrategia de Cultura Ciudadana del sistema de movilidad.	Medido a través de: Número Meta: 1 Tipo de fuente: Documento oficial	SEGPLAN

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Deterioro en el sentido de pertenencia en Bogotá	Contribuir a la transformación de imaginarios urbanos y convertir al metro en un símbolo de ciudad.
Causa indirecta 1.1 Falta de identidad	Impulsar la Primera Línea del Metro de Bogotá como un símbolo de ciudad y un orgullo para la ciudad.
Causa indirecta 1.2 Alta migración de distintas regiones de Colombia hacia la capital.	Contribuir en las acciones de ciudad para construir sentido de pertenencia entre los habitantes de Bogotá, entendiendo que sin importar la ciudad de origen, todos somos bogotanos y actores activos en el sistema de transporte público masivo.
Causa directa 2 Rechazo a la institucionalidad	Implementar un modelo de gestión social, fortaleciendo los escenarios de participación ciudadana activa que contribuya con la transformación de las condiciones sociales de las comunidades que están asentadas a lo largo del trazado de la PLMB y cerca a las estaciones.
Causa indirecta 2.1 Prejuicios con respecto a la gestión realizada	Generar confianza hacia la gestión realizada por las Entidades Distritales
Causa indirecta 2.2 Desinterés por parte de la ciudadanía con respecto a los proyectos	Desarrollar acciones de divulgación, socialización y participación ciudadana que contribuyan a generar interés frente al proyecto
Causa directa 3 Falta de corresponsabilidad por parte de la ciudadanía	Fortalecer la capacidad institucional de trabajar en una causa común, en respuesta a mejorar la calidad de vida de los vecinos y usuarios del metro.
Causa indirecta 3.1 Falta de tiempo por el agitado ritmo de la ciudad	Participar activamente en las políticas y acciones que lidere el Sector Movilidad para mejorar la movilidad en la ciudad. .
Causa indirecta 3.2 Barrera ciudadana e institucional frente a las distintas dinámicas de la ciudad	Adoptar mecanismos que permitan mitigar las barreras ciudadanas e institucionales, al ritmo de las dinámicas de la ciudad

Alternativas de la solución

01 - Alternativas de la solución

Nombre de la alternativa	Se evaluará con esta herramienta	Estado
Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras; aprovechamiento, respeto, cuidado y uso adecuado en las zonas de obra del metro.	Si	Completo

Evaluaciones a realizar

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

Alternativa 1. Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras; aprovechamiento, respeto, cuidado y uso adecuado en las zonas de obra del metro.

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Campaña de cultura ciudadana

Medido a través de

Número

Descripción

Estrategia comunicativa a través de acciones pedagógicas que permitan sensibilizar a la ciudadanía sobre el cambio de comportamientos deseados.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0,00	1,00	-1,00
2021	0,14	1,00	-0,86
2022	0,44	1,00	-0,56
2023	0,83	1,00	-0,17
2024	1,00	1,00	0,00

Alternativa: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras;

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

La construcción, suministro, operación y mantenimiento del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá fue adjudicada en el año 2019 y suscrito el contrato de Concesión en noviembre del mismo año. Actualmente, la Empresa Metro de Bogotá y el Concesionario avanzan en la fase de cumplimiento de requisitos para la suscripción del acta de inicio.

El arranque de obras del metro se dará 240 días después de suscribir el acta de inicio, con la adecuación de terrenos del patio taller y con la intersección vial de la Av. Caracas con Calle 72. En ejecución del proyecto PLMB, para la mitigación de los impactos de las obras fue formulado y adoptado el Estudio de Impacto Ambiental y Social donde están previstos programas de manejo ambiental y social, entre los cuales está el PROGRAMA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE TEJIDO URBANO DE LA PRIMERA LÍNEA DE METRO DE BOGOTÁ cuyo objetivo es “construir, implementar y apropiar la Cultura Metro de Bogotá con el fin prevenir, mitigar los impactos negativos y potenciar los impactos positivos que se generan en torno a la cultura urbana durante la construcción del Metro y construir tejido urbano durante las diferentes etapas del Proyecto bajo un enfoque incluyente y diferencial”.

El programa tiene como apuestas construir e implementar una política de Cultura Metro para Bogotá, identificar los escenarios y actores con los que se implementarán las estrategias de apropiación (pedagógicas, comunicativas, lúdicas y otras) y activar la mesa interinstitucional para articular acciones para la transformación de espacios de convivencia, con la activa participación de la ciudadanía.

La Empresa Metro de Bogotá ha concebido la PLMB como un proyecto integral de transformación urbana. De allí que el programa Cultura Metro es prioritario dentro de la ejecución del proyecto como elemento promotor de cambios culturales, basado en la promoción de la solidaridad, la convivencia, la autorregulación y la corresponsabilidad ciudadana. El Metro llegará para cambiar

Alternativa: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras;

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:	Bogotá D.C.

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
Cercanía a la población objetivo,
Factores ambientales,
Topografía

Alternativa: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras;

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: \$ 7.350.000.000,00

1 - Objetivo específico 1 Costo: \$ 2.205.000.000

Contribuir a la transformación de imaginarios urbanos y convertir al metro en un símbolo de ciudad.

Producto	Actividad
1.1 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: 1,0000 Costo: \$ 2.205.000.000	1.1.1 Diseño e implementación de la estrategia de construcción de identidad y marca del metro de Bogotá Costo: \$ 2.205.000.000 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

2 - Objetivo específico 2 Costo: \$ 2.940.000.000

Implementar un modelo de gestión social, fortaleciendo los escenarios de participación ciudadana activa que contribuya con la transformación de las condiciones sociales de las comunidades que están asentadas a lo largo del trazado de la PLMB y cerca a las estaciones.

Producto	Actividad
2.1 Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte Medido a través de: Número de estrategias Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 2.940.000.000	2.1.1 Promover diversos espacios de participación ciudadana activa, impulsando procesos de capacitación y socialización para ejecutar la estrategia de cultura ciudadana Costo: \$ 2.940.000.000 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

3 - Objetivo específico 3 Costo: \$ 2.205.000.000

Fortalecer la capacidad institucional de trabajar en una causa común, en respuesta a mejorar la calidad de vida de los vecinos y usuarios del metro.

Producto	Actividad
3.1 Documentos metodológicos Medido a través de: Número de documentos Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 2.205.000.000	3.1.1 Articular el trabajo entre las distintas dependencias de la EMB, así como con las demás entidades gubernamentales del orden distrital y nacional, para ofrecer a la grupos de valor un mensaje unificado. Costo: \$ 2.205.000.000 Etapas: Inversión Ruta crítica: Si

Alternativa: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras;

Actividad 1.1.1 Diseño e implementación de la estrategia de construcción de identidad y marca del metro de Bogotá

Periodo	Servicios para la comunidad, sociales y personales
1	\$330.750.000,00
2	\$771.750.000,00
3	\$882.000.000,00
4	\$220.500.000,00
Total	\$2.205.000.000,00

Periodo	Total
1	\$330.750.000,00
2	\$771.750.000,00
3	\$882.000.000,00
4	\$220.500.000,00
Total	

Actividad 2.1.1 Promover diversos espacios de participación ciudadana activa, impulsando procesos de capacitación y socialización para ejecutar la estrategia de cultura ciudadana

Periodo	Servicios para la comunidad, sociales y personales
1	\$441.000.000,00
2	\$1.029.000.000,00
3	\$1.176.000.000,00
4	\$294.000.000,00
Total	\$2.940.000.000,00

Periodo	Total
1	\$441.000.000,00
2	\$1.029.000.000,00
3	\$1.176.000.000,00
4	\$294.000.000,00
Total	

Actividad 3.1.1 Articular el trabajo entre las distintas dependencias de la EMB, así como con las demás entidades gubernamentales del orden distrital y nacional, para ofrecer a la grupos de valor un mensaje unificado.

Periodo	Servicios para la comunidad, sociales y personales
1	\$220.500.000,00
2	\$441.000.000,00
3	\$771.750.000,00
4	\$771.750.000,00
Total	\$2.205.000.000,00

Periodo	Total
1	\$220.500.000,00
2	\$441.000.000,00
3	\$771.750.000,00
4	\$771.750.000,00
Total	

Alternativa: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras;

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)	Operacionales	Divulgación del proyecto de la PLMB que no tenga suficiente cobertura.	Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor	* Desinformación en la ciudadanía. * Falta de apoyo al proyecto por parte de la ciudadanía.	El área de comunicación externa de la GCC diariamente realiza monitoreo de la información publicada en los distintos medios de comunicación, en el cuadro de control, para identificar la cobertura que están teniendo nuestras comunicaciones y para realizar el consolidado mensual
2-Componente (Productos)	Operacionales	1. Divulgación del proyecto de la PLMB que no tenga suficiente cobertura. 2. Distorción de la información asociada a la EMB (gestion predial y reasentamiento) que llega a los ciudadanos.	Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor	* Desinformación en la ciudadanía. * Falta de apoyo al proyecto por parte de la ciudadanía. 1. Demoras en las actividades que se programen en campo relacionadas con asuntos técnicos o prediales. 2. Aumento de la resistencia frente al propecto.	El área de comunicación externa de la GCC diariamente realiza monitoreo de la información publicada en los distintos medios de comunicación, en el cuadro de control, para identificar la cobertura que están teniendo nuestras comunicaciones y para realizar el consolidado mensual



Impreso el 15/07/2020 6:52:47 p.m.

				3. Consecuencias reputacionales para el metro de Bogota. 4. Incremento de derechos de petición, quejas, reclamos y tutelas.	1. Generacion de espacios de participacion ciudadana 2. Atención al ciudadano a través de diversos canales de comunicación. 3. Acompañamiento en campo para atender inquietudes a la ciudadanía 4
	Operacionales	Distorsión de la información asociada a la EMB (gestion predial y reasentamiento) que llega a los ciudadanos.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 4. Mayor	1. Demoras en las actividades que se programen en campo relacionadas con asuntos técnicos o prediales. 2. Aumento de la resistencia frente al proyecto. 3. Consecuencias reputacionales para el metro de Bogota. 4. Incremento de derechos de petición, quejas, reclamos y tutelas.	1. Generacion de espacios de participacion ciudadana 2. Atención al ciudadano a través de diversos canales de comunicación. 3. Acompañamiento en campo para atender inquietudes a la ciudadanía 4. Realizacion de encuesta de medición de la ciudadania de persersion frente a los mensajes impartidos en los espacios de participación
	Operacionales	Desarticulación de los procesos de la entidad.(La desarticulación de los procesos de la entidad es un evento que se puede dar en un escenario de incertidumbre y probabilidad de ocurrencia determinado, lo cual llevaría a una entropía en la fuerza operativa de la empresa, conduciendo a una toma de decisiones erróneas a nivel estratégico, lo cual podría generar un deterioro de la imagen institucional por no cumplir con su misionalidad y objetivos estratégicos, adicionalmente posibles incumplimiento	Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 3. Moderado	* Deficiencias en la estandarización y mejora de los procesos. * Deterioro de la imagen institucional por no cumplir con su misionalidad y objetivos estratégicos. * Reprocesos	1. Acompañar metodologicamente en la creación y actualización de los documentos del Sistema Integrado de Gestión de acuerdo a las necesidades de cada proceso que permita la coherencia y sinergia de los mismos. 2. Implementación del formato GD-FR-020 Formato caracterización el cual establece la inclusión de proveedor y cliente para contribuir con la interacción de los procesos. 3. Hacer acompañamiento metodologico por parte de la OAPI en la formulación y seguimieto a los indicadores por proc
3-Actividad	Operacionales	Distorsión de la información asociada a la EMB (gestion predial y reasentamiento) que llega a los ciudadanos.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 4. Mayor	1. Demoras en las actividades que se programen en campo relacionadas con asuntos técnicos o prediales. 2. Aumento de la resistencia frente al proyecto. 3. Consecuencias reputacionales para el metro de Bogota. 4. Incremento de derechos de petición, quejas, reclamos y tutelas.	1. Generacion de espacios de participacion ciudadana 2. Atención al ciudadano a través de diversos canales de comunicación. 3. Acompañamiento en campo para atender inquietudes a la ciudadanía 4. Realizacion de encuesta de medición de la ciudadania de persersion frente a los mensajes impartidos en los espacios de participación

Alternativa: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras;

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

Preparar a los ciudadanos para el uso y disfrute de la primera línea del metro de Bogotá.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Número

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
5	1,60	\$992.250.000,00	\$1.587.600.000,00
6	1,60	\$2.241.750.000,00	\$3.586.800.000,00
7	1,60	\$2.829.750.000,00	\$4.527.600.000,00
8	1,60	\$1.286.250.000,00	\$2.058.000.000,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
5	\$1.587.600.000,00	\$1.587.600.000,00
6	\$3.586.800.000,00	\$3.586.800.000,00
7	\$4.527.600.000,00	\$4.527.600.000,00
8	\$2.058.000.000,00	\$2.058.000.000,00

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	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0
1	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$793.800.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-793.800.000,0
2	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$1.793.400.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-1.793.400.000,0
3	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$2.263.800.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-2.263.800.000,0
4	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$1.029.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-1.029.000.000,0
5	\$1.270.080.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$1.270.080.000,0
6	\$2.869.440.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$2.869.440.000,0
7	\$3.622.080.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$3.622.080.000,0
8	\$1.646.400.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$1.646.400.000,0

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: Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras; aprovechamiento, respeto, cuidado y uso adecuado en las zonas de obra del metro.					
\$74.109.770,02	12,47 %	\$1,02	\$1.448,87	\$4.403.713.727,68	\$13.908.839,28

Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	\$1.342.775.031,89
Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	\$1.790.366.709,18
Documentos metodológicos	\$1.270.571.986,61

03 - Decisión

Alternativa

Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras; aprovechamiento, respeto, cuidado y uso adecuado en las zonas de obra del metro.

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. Contribuir a la transformación de imaginarios urbanos y convertir al metro en un símbolo de ciudad.

Producto

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

Indicador

1.1.1 Campañas realizadas

Medido a través de: Número de campañas

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
4	1,0000	Total:	1,0000

02 - Objetivo 2

2. Implementar un modelo de gestión social, fortaleciendo los escenarios de participación ciudadana activa que contribuya con la transformación de las condiciones sociales de las comunidades que están asentadas a lo largo del trazado de la PLMB y cerca a las estaciones.

Producto

2.1. Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte

Indicador

2.1.1 Estrategias implementadas

Medido a través de: Número de estrategias

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
4	1,0000	Total:	1,0000

03 - Objetivo 3

3. Fortalecer la capacidad institucional de trabajar en una causa común, en respuesta a mejorar la calidad de vida de los vecinos y usuarios del metro.

Producto

3.1. Documentos metodológicos

Indicador

3.1.1 Documentos metodológicos realizados

Medido a través de: Número de documentos

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
4	1,0000	Total:	1,0000

Indicadores de gestión

01 - Indicador por proyecto

Indicador

Ejercicios de Participación

Medido a través de: Número

Código: 0400G131

Fórmula:

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: SEGPLAN

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Valor
4	1	Total:	1

Esquema financiero

01 - Clasificación presupuestal

Programa presupuestal

2409 - Seguridad de transporte

Subprograma presupuestal

0605 TRANSPORTE FERREO

02 - Resumen fuentes de financiación

Etapas	Entidad	Tipo Entidad	Tipo de Recurso	Periodo	Valor
Inversión	BOGOTÁ, D.C.	Municipios	Propios	1	\$992.250.000,00
				2	\$2.241.750.000,00
				3	\$2.829.750.000,00
				4	\$1.286.250.000,00
				Total	\$7.350.000.000,00
	Total Inversión				\$7.350.000.000,00
Total					\$7.350.000.000,00

Resumen del proyecto

Resumen del proyecto

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
Objetivo General	Participar en el desarrollo de la estrategia de cultura ciudadana del sistema de movilidad, promoviendo actitudes de solidaridad y tolerancia para la fase de obras; aprovechamiento, respeto, cuidado y uso adecuado en las zonas de obra del metro.	Campaña de cultura Metro en marcada en la estrategia de Cultura Ciudadana del sistema de movilidad.	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: SEGPLAN	No tener una divulgación masiva de los hitos del proyecto a través de los medios de comunicación establecidos.
Componentes (Productos)	1.1 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: Segplan	1. No tener una divulgación masiva de los hitos del proyecto a través de los medios de comunicación establecidos. 2. Información por medio de los canales no oficiales
	2.1 Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	Estrategias implementadas	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: SEGPLAN	Información por medio de los canales no oficiales
	3.1 Documentos metodológicos	Documentos metodológicos realizados	Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: SEGPLAN	Falta de comunicación entre los proceso, lo cual generaría un eventual reproceso de las actividades de estos.
Actividades	1.1.1 - Diseño e implementación de la estrategia de construcción de identidad y marca del metro de Bogotá(*)	Nombre: Ejercicios de Participación Unidad de Medida: Número Meta: 1.0000	Tipo de fuente: Fuente:	
	2.1.1 - Promover diversos espacios de participación ciudadana activa, impulsando procesos de capacitación y socialización para ejecutar la estrategia de cultura ciudadana(*)		Tipo de fuente: Fuente:	Información por medio de los canales no oficiales
	3.1.1 - Articular el trabajo entre las distintas dependencias de la EMB, así como con las demás entidades gubernamentales del orden distrital y nacional, para ofrecer a la grupos de valor un mensaje unificado.(*)		Tipo de fuente: Fuente:	

(*) Actividades con ruta crítica