

Proyecto para la seguridad integral del ciclista de Madrid Cundinamarca

Presentado por:

Jessica viviana Gomez, Brayan Andrés Moreno, Yerli Katherin Vanegas, Jheferson Daniham

Molano y José Alfonso Pilanquina

Universidad Nacional Abierta a Distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Administrativas, Contables, Económicas y de Negocios – ECACEN.

Diplomado en cooperación internacional -101056980_4

Enero 2023

Tabla de contenido

Introducción	4
Objetivos.....	6
Objetivo general.....	6
Objetivos específicos	6
BiciMadrid Segura	7
Descripción sucinta del proyecto	8
Distribución geográfica:.....	9
Presupuesto del proyecto	10
Ámbito.	11
Actores.	11
Recursos.....	11
Antecedentes y Justificación.....	12
Matriz de análisis de involucrados.....	16
Planteamiento del problema.....	18
Árbol de problemas.....	19
Análisis del árbol de problemas.....	20
Formulación del problema	21
Matriz de planificación	22
Marco Jurídico	25
Presupuesto	29
Parte a) Aporte Nacional (En dólar).	29
Parte b) Aporte de Cooperación Internacional solicitado (en dólares).	31
Estructura Organizacional.....	33
Estructura cronológica (planteamiento de objetivos SMART).....	34
Evaluación.....	38
Conclusiones	43
Referencias Bibliográficas	44

Índice de figuras

Figura 1.....	9
Ubicación geográfica.	9
Figura 2.	19
Árbol de problemas.....	19
Figura 3.	33
Estructura organizacional.....	33

Introducción

En la actualidad los ciudadanos que frecuentan el uso de la bicicleta tienen la percepción de ser propensos a sufrir accidentes de tránsito según encuesta realizada por la IPSOS en 28 países (Ipsos Global Advisor, 2022). Se conoce bien que día a día son más los usuarios activos al servicio de la bicicleta, este se volvió un medio de transporte bastante atractivo, ya que dadas las congestiones vehiculares facilita la movilidad de un lugar a otro, al mismo tiempo aporta en la salud y bienestar de los usuarios.

Actualmente existe en Colombia una gran variedad de estrategias, planes y proyectos de ámbito nacional departamental y municipal que se enfocan o crean con la finalidad de concientizar o buscar salvaguardar la integridad de los biciusuarios, como la creación la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y con ella la normativa que incentiva este medio de transporte.

Otro aspecto fundamental es el aporte de este medio de transporte a la preservación y conservación del medioambiente disminuyendo las emisiones de gases contaminantes que generan los medios de transporte tradicionales.

En el presente proyecto se plantea la acciones sistemáticas y coordinadas que buscan salvaguardar la integridad de los biciusuarios en el municipio de Madrid Cundinamarca, como resultado de un análisis realizado a la problemática mediante un árbol de problemas y bajo la metodología del marco lógico, así mismo la información acerca de cifras que sustenta el proyecto consiste en fuentes primarias como la secretaría de tránsito de Madrid en respuesta a solicitud de la misma y base de datos publicadas por ANSV.

La estrategia bajo la cual se desarrolla las acciones es la concientización práctica y técnica, la divulgación de forma masiva y en jornadas específicas de la normatividad vigente en materia de tránsito que aplica de forma completa a los ciclistas, complementando dicha acción se realiza la dotación de las herramientas en protección de seguridad vial para los biciusuarios y finalmente en la mejora de marcación de espacios para tránsito seguro de los ciclistas en el corredor de estudio del proyecto que constituye la calle séptima.

Finalmente a raíz del planteamiento, fundamentación y plan de acción del proyecto se presenta el cuadro evaluativo que permite analizar los resultados y el cumplimiento de los mismos así como de la finalidad en el alcance de los objetivos propuestos en el desarrollo del proyecto que se presenta a continuación.

Objetivos

Objetivo general

Efectuar un programa que fomente la seguridad integral para los ciclistas del municipio de Madrid Cundinamarca que se trasladan diariamente entre el corredor de la salida por la Calle 7 hacia el municipio de Mosquera.

Objetivos específicos

Desarrollar un programa pedagógico que brinde el conocimiento de la normatividad vigente para los ciclistas que genere conciencia sobre la importancia del cumplimiento a la norma.

Influir en el uso adecuado de los implementos de seguridad vial para los ciclistas de Madrid Cundinamarca.

Incidir en la disminución de la tasa de accidentalidad de los ciclistas que transitan por este corredor vial en el municipio de Madrid Cundinamarca.

BiciMadrid Segura

Nombre del proyecto: BiciMadrid segura

Entidad Ejecutora: Asociación CMC (Ciclistas Madrid Cundinamarca)

Nombre de los responsables: Jessica Viviana Gomez, Jheferson Daniham Molano, Brayan Andres Moreno, Yerli Katherin Vanegas & José Adolfo Pilaquina

Cargo: Asociados

Correo electrónico: jessik10392@hotmail.com

Dirección: Calle 4 N 1ª-126E

Teléfono: 3102564417

Ciudad: Madrid- Cundinamarca

Duración del proyecto: 24 meses

Descripción sucinta del proyecto

El municipio de Madrid Cundinamarca cuenta con una población de 109.696 (Dane, 2018), del total de la población según oficio STT-180.1413-2022 emitido por secretaria de tránsito en solicitud de información hay 11.899 ciclistas, lo que equivale alrededor de 10% de la población.

La economía principal es la floricultura y por ello es conocida como la bella flor de la sabana aunque en menor medida se desarrolla la ganadería y parte de agricultura en cultivo de zanahoria, lechuga y papa; por su cercanía a la ciudad de Bogotá se desarrolla diferentes industrias que se ubican en las afueras del municipio al igual que las empresas floricultoras lo que hace que la dinámica de transporte de gran parte de los madrileños se desplacen diariamente hacia estos corredores y es por eso el alto flujo de ciclistas con los que cuenta el municipio, dada la ventaja en comparación con las congestiones vehiculares que se presentan.

El municipio tiene un corredor vial principal que conecta todos los sectores del municipio de vehículos que es la calle 7, en la cual se movilizan diferentes actores viales entre vehículos, motos y bicicletas generando sensación de inseguridad para el tránsito de los ciclistas que diariamente se mueven por este corredor, siendo este actor vial el más expuesto y vulnerable.

Pese a que la calle séptima tiene algunos tramos de ciclovía estos tramos no se conectan de forma continua además de encontrarse en diferentes costados de la calle, lo que hace poco frecuente el uso de estos tramos y en la sección salida por el municipio de Mosquera, después del sector de Casablanca no hay ningún tipo de marcación que delimite el tránsito entre ciclistas y otros vehículos que transitan a velocidades diferentes elevando el nivel de riesgo en la seguridad de los ciclistas.

Distribución geográfica:

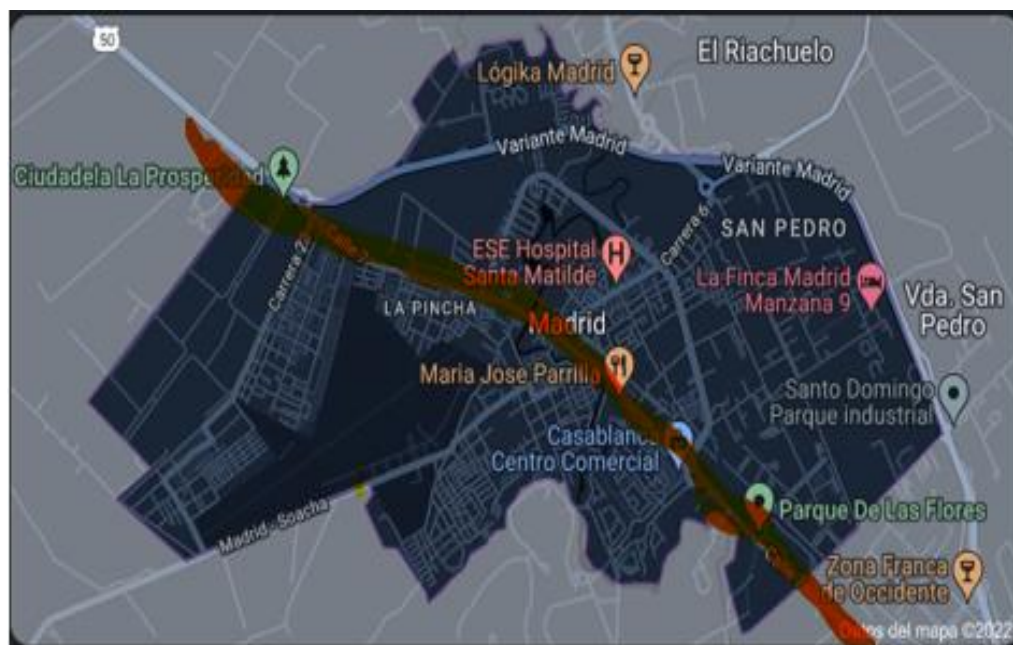
El municipio pertenece al departamento de Cundinamarca, se encuentra ubicado a 21 km del suroccidente de la ciudad de Bogotá, y hace parte de la denominada sabana occidente cuenta con una extensión total de 120.5 Km² de los cuales 7.5 hacen parte del casco urbano y 113 Km² al área rural del municipio (Alcaldía de Madrid, 2018); sus municipios aledaños son Subachoque, Funza, Mosquera, Facatativá, Bojacá, Tunja y el Rosal.

Madrid es uno de los municipios prehistóricos de Colombia ya que su fundación data de 2700 AC hasta 800 Ac.

En la siguiente imagen se representa la calle 7 resaltada de color rojo, en el sur oriente se encuentra el municipio de Mosquera, por donde no se encuentra ninguna marcación para los ciclistas, incluyendo a los que se transportan para su lugar de trabajo.

Figura 1.

Ubicación geográfica.



Presupuesto del proyecto

Aporte Unión Europea: 52.234,54 USD

Aporte Solicitante: 20.554,37 USD

Costo total: 72.788,92 USD

Según la encuesta realizada por Ipsos Global Advisor realizada entre el 25 de marzo y el 08 de abril en 28 países entre los cuales está incluido Colombia, el 37% de la población utiliza la bicicleta al menos una vez a la semana. (Ipsos Global Advisor, 2022).

En los resultados de la misma encuesta encontramos que el 17% de la población colombiana utiliza la bicicleta como medio de transporte para dirigirse a su lugar de trabajo o educación.

En contraste con estas cifras encontramos según los estadísticos publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) que en comparación entre el año 2022 con el año 2021 se ha registrado un aumento en los ciclistas lesionados del 45,43% y de fallecidos del 37,16%

Para el departamento de Cundinamarca y su ciudad capital considerada la capital mundial de la bici, (Semana, 2022) en el primer semestre del año 2022 el 25% de los siniestros viales en los que se involucran ciclistas pertenecen a la ciudad de Bogotá (Semana 2022).

El municipio de Madrid, como municipio metropolitano de la ciudad Bogotá con una población de 109.696 (Dane, 2018) por su cercanía con el distrito capital tiene una alta participación en el flujo de ciclistas en este corredor, se registran entre los municipios de Mosquera, Facatativá y Madrid más de 300,000 viajes diarios en bicicleta (Semana, 2022).

En el municipio de Madrid se registran en comparación del año 2021, para el año 2022 un aumento en ciclistas lesionados del 77,14% y de fallecidos en un 50% (ANSV, 2022).

La calle 7 del municipio de Madrid hace parte de una de las calles principales del municipio que conectan todos los sectores del mismo, así mismo constituye una de salidas más usadas por todos los actores viales debido a su estratégica ubicación, bajo este contexto se plantea el proyecto sobre la seguridad y movilidad del ciclista en el tránsito de la calle 7 y como objeto de este proyecto la salida por el municipio de Mosquera sobre la cual no hay ciclovía conectadas de forma continua y debido a esto en la actualidad los ciclistas comparten la vía de tránsito vehicular.

Secretaria de Transito bajo el oficio STT-180.1413-2022 estimó que aforo promedio en horas pico por esta salida que constituye la salida occidente -oriente del municipio es de 2.140 ciclistas que salen del municipio y 169 que ingresan.

Ámbito.

Población objetivo: 2309 ciclistas.

Cobertura: corredor de la calle 7 por la salida hacia el municipio de Mosquera.

Tiempo: 24 meses.

Alcance: Lograr el uso de los implementos mínimos de seguridad de los ciclistas, poner en conocimiento y conciencia la normatividad de tránsito de los ciclistas para la adecuada actuación por parte de los mismos en carretera, demarcación de espacio seguro de tránsito.

Actores.

Ejecutores: Asociación CMC, Unión europea – Gobierno, Secretaría de Tránsito, Alcaldía de Madrid Cundinamarca y Policía

Afectados: Usuarios de Vehículos, motos (delimitación de espacios), Delincuencia

Recursos.

Asociación CMC, Cooperación.

Antecedentes y Justificación

El 52% de la población mundial categoriza como inseguro el hecho de andar en bicicleta, pese al 82% de la misma población que reconoce los beneficios en salud, medio ambiente y mejora de la movilidad que tiene este medio de transporte, según los resultados de la encuesta Ipsos en marzo del presente año. (Ipsos Global Advisor, 2022).

En Colombia bajo la estrategia del plan de desarrollo nacional 2011-2021 se instauró el Plan Nacional de seguridad Vial (PNSV) en el cual se prioriza la seguridad y la vida de los diferentes actores en el transporte y se busca establecer programas más allá de los periodos de gobierno.

Para el año 2015 el PNSV se enfoca en las acciones de control y educación en las normas de tránsito y para el año 2019 a través del artículo 96 de la ley 1955 se insta a los municipios distritos y áreas metropolitanas a formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible y segura:

Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos. Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con

nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad. (Función Pública, 2019)

Por su parte en la regional Cundinamarca crea para octubre del 2022 el Equipo de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (Eovis) que hace parte de un equipo de 2000 patrulleritos para educación y sensibilización ciudadana en seguridad vial enfocados en los ciclistas.

En concordancia con estos hechos regionales nacionales y globales en el municipio de Madrid se adelantan iniciativas como el acuerdo 015 de 2021 bajo el decreto municipal 183 de 2022 en cual se institucionaliza dos días de bicicletas denominados “tu vida en bici” los cuales sería el primer sábado del mes de junio en conjunto con la conmemoración del día internacional de la bicicleta y el tercer sábado del mes de septiembre como incentivo de la conmemoración del día sin automóvil, así como en cabeza de secretaria de tránsito campañas de buenos hábitos y respeto por las normas de tránsito.

Hacia el año 2019 se realizó la demarcación de bici carriles en zonas estratégicas para la circulación de bicicletas del municipio, sin embargo no hay control de la misma por lo que no se respeta el espacio por parte de los diferentes actores viales.

Por otro lado, Madrid Cundinamarca pese a ser participe del circuito más grande de Colombia en ciclovía intermunicipal por su variante, (Gobernación Cundinamarca, 2020) el corredor principal del municipio que se compone de toda la calle 7 hasta la salida por el municipio de Mosquera de municipio sigue siendo escenario de congestión y tránsito inseguro para los ciclistas del municipio.

En consecuencia, de acuerdo con los lineamientos de la cooperación internacional, se determina la formulación del presente proyecto, considerando los siguientes Objetivos y metas, encaminados para coadyuvar en el marco de la Agenda para el desarrollo Sostenible 2030, por ello consideramos los objetivos 11 y 17 para determinar cada uno de los fines propuestos, estos son:

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, en concordancia con las siguientes metas:

1.2 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. (Organización de las Naciones Unidas, 2015)

Objetivo 17: Revitalizar la Alianza Mundial para el desarrollo sostenible.

17.1 Fortalecer la movilización de recursos internos, incluso mediante la prestación de apoyo internacional a los países en desarrollo, con el fin de mejorar la capacidad nacional para recaudar ingresos fiscales y de otra índole.

17.3 Movilizar recursos financieros adicionales de múltiples fuentes para los países en desarrollo.

17.16 Mejorar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible, complementada por alianzas entre múltiples interesados que movilicen e intercambien conocimientos, especialización, tecnología y recursos financieros, a fin de apoyar el logro de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible en todos los países, particularmente los países en desarrollo. (ONU, 2015)

Matriz de análisis de involucrados

Actor Involucrado	Intereses expectativos	Capacidades actuales	Posibles Problemas	Recursos con que cuentan	Conflictos frente al proyecto
Asociación CMC	Garantizar la seguridad en el tránsito del ciclista por la calle séptima del municipio de Madrid Cundinamarca hasta la salida del municipio de Mosquera	Conocimiento técnico, y articulación con las entidades gubernamentales para la ejecución del proyecto	La confianza en la asociación por parte de las entidades gubernamentales	Humano	Que no se articule con el plan de desarrollo municipal
UNION EUROPEA	Complementar con el apoyo económico acciones que promuevan medios de transportes sostenibles y seguros	Recursos financieros para apoyo de programas y acciones de proyectos que promuevan el bienestar de la comunidad	Ninguno	Económicos	La articulación con las entidades que se encargan de la movilidad del municipio
Alcaldía de Madrid Cundinamarca	Garantizar la seguridad y bienestar de la comunidad	Recursos y logística para complementar el planteamiento del proyecto	La adecuación de espacios que garanticen la seguridad del ciclista	Económicos, Bienes y servicios	Que los ciclistas adopten cultura cívica manteniendo el uso del espacio

					que se adecua para ellos
Secretaría de Transito de Madrid Cundinamarca	Mejorar la movilidad del municipio y reducir la accidentalidad de ciclistas	Logística e implementación de capacitación	Ninguno	Humano	Ninguno
Estación de Policía, Madrid Cundinamarca	Garantizar la seguridad en la movilidad y el respeto por los diferentes espacios viales	Capacidad de organización y autoridad	Falta de confianza de la comunidad hacia la institución	Humano	Ninguno
Ciclistas	Encontrar seguridad y agilidad en la movilización como beneficios de este medio de transporte	Voluntad de mantener este medio de transporte no contaminantes y aportante a la salud	Resistencia por parte de la creencia en la seguridad	Humanos, ciclas	El respeto por los diferentes espacios en las horas picos debido a la aglomeración de ciclistas
Conductores de otros Vehículos	Mejora en la movilidad y menos imprudencias por parte de los ciclistas en las áreas de tránsito vehicular.	Ninguna	La creencia en la cultura cívica por parte de los ciclistas	Humano	Molestia por la reducción de espacio en la circulación vehicular

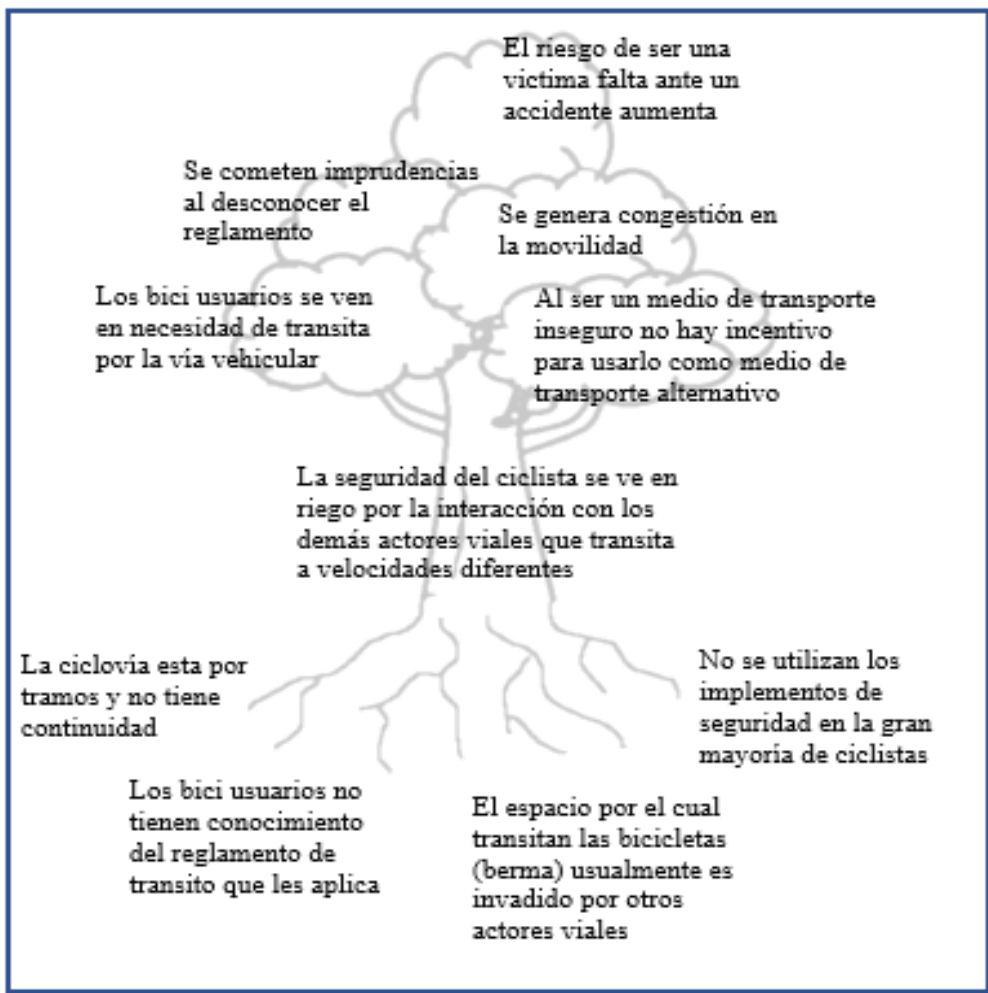
Planteamiento del problema

El 37% de la población mundial utiliza por lo menos una vez a la semana la bicicleta como medio de transporte, en Colombia el 17% de la población la utilizan como medio para llegar a su lugar de trabajo o educación ((Ipsos Global Advisor, 2022) y en el municipio de Madrid Cundinamarca, alrededor del 10% usan este medio de transporte, según oficio entregado por secretaría de tránsito STT-180.1413-2022, así mismo el 52% de la población mundial categoriza como inseguro el hecho de transportarse en bicicleta explica ipsor en su análisis de resultado a la encuesta aplicada en 28 países, mientras a nivel Cundinamarca según las estadísticas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a corte de septiembre de 2022 los accidentes que involucran ciclistas entre lesionados y fallecidos está en un 66,14% más que el año anterior y en el municipio de Madrid el aumento en el mismo periodo representa el 53,33% (ANSV, 2022)

Árbol de problemas.

Figura 2.

Árbol de problemas



Fuente: elaboración propia Jessica Gomez (2022)

Análisis del árbol de problemas.

En el tramo de la calle 7 del municipio de Madrid hay en total 2.6 km metros de ciclo vía (de los 4.7 que la componen desde la carrera 23 hasta el límite con el municipio de Mosquera en la empresa panelesco según nos muestra el mapa de Google maps, dicha ciclo vía se encuentra en dos tramos específicamente, desde la carrera 23 hasta el auditorio del municipio a la derecha en el sentido occidente oriente y el segundo tramo en el sector amarillo, que rodea todo el conglomerado de conjuntos con una longitud de 773 m por el lado de la izquierdo de la calle 7 en el sentido occidente oriente, (STT-180.1413-2022) esta discontinuidad y cambio de sentido en la calle hace que los ciclistas en el curso de mantenerse en el sentido de su vía (su derecha) no usen el tramo de ciclo vía en un punto bien sea de ingreso o salida.

Otro aspecto que podemos analizar de nuestro árbol de problemas es el desconocimiento por parte de los ciclistas del código de tránsito el cual está estipulado bajo la ley 769 de 2002 y en cual se estipula las sanciones del incumplimiento de estas sin hacer exclusión o limitación a algún actor vial particularmente lo que implica la obligatoriedad del cumplimiento para todo el sistema de tránsito vial.

El tercer aspecto en la raíz de nuestro árbol hace referencia al uso del espacio en que transitan los ciclistas donde no hay ciclo vía, bajo la ley 760 de 2002 se define berma bajo el siguiente lineamiento: parte de la estructura de la vía , destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes (animales) y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos en tránsito en situaciones de emergencia, el ministerio de transporte en la presentación de la guía para promover la protección de ciclistas establece en la seccional dirigida a conductores la recordación de que las bicicletas son un vehículo más y tiene derecho a transitar

por el carril vial, así como la distancia que se debe mantener entre vehículos motorizados y bicicletas es de un metro y medio (Ministerio de transporte, 2021)

Posteriormente se establece que gran parte de los biciusuarios en el mismo desconocimiento de la norma no utilizan los implementos de seguridad mínimos establecidos en el código de tránsito tomando esto como una decisión consustancial y no como un requerimiento de la normativa.

Formulación del problema

Sobre el corredor de la calle 7 del municipio de Madrid hacia la salida del municipio de Mosquera encontramos ciclovías de forma discontinuas y de distintos lados de la carretera, lo que conlleva a que sobre la vía de tránsito vehicular se movilicen diariamente de manera conjunta peatones, ciclistas, vehículos y motocicletas, lo que genera un alto riesgo de accidentalidad y de inseguridad para los bici usuarios generando una situación que pone en riesgo la seguridad vial especialmente para los ciclistas que son los actores más expuestos, convirtiéndose este factor en el objeto de desarrollo del presente proyecto en el que se plantearan medidas para mitigar dicho riesgo.

Matriz de planificación

<p align="center">Programa de Seguridad Integral para los ciclistas en Madrid Enero 2023 - diciembre 2024 Matriz de Planificación</p>			
DESCRIPCION	INDICADORES	FUENTES DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<p>FINALIDAD Lograr un tránsito más seguro para los ciclistas que se movilizan por la calle 7 del municipio de Madrid Cundinamarca, hacia la salida del municipio de Mosquera</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Secretaría de tránsito del municipio 	El tránsito de los diferentes actores en la vía vehicular es eficiente en la medida de la adecuación para cada uno de los actores viales que intervienen y que cumplen con los elementos de seguridad y la normatividad vigente.
<p>OBJETIVO Lograr que se implementen los elementos de seguridad en los biciusuarios y establecer un espacio de tránsito seguro para ellos</p>	Impactar al 90% de la población objetivo, logrando establecer procesos de auto seguridad, esto para el 3 trimestre del 2024.	<ul style="list-style-type: none"> - Listas de asistencias a las campañas. - Listas de entrega de kits. 	Los ciclistas ponen en práctica lo explicado en las campañas e implementan el uso de implementos de protección.
<p>Resultado 1 Implementar campañas de conocimiento de la normatividad de tránsito</p>	Para el 4 trimestre de 2024, por lo menos el 70% de la población objetivo ha participado en los encuentros de	<ul style="list-style-type: none"> - Censo de personas que asisten a las capacitaciones 	Las normas de tránsito son acatadas por todos los actores viales. La asistencia por parte de los agentes impactados es implementada y acatada, bajo la normatividad vigente.

	profundización de normatividad.	- Aforo de encuentros virtuales	
Resultado 2 Establecer el espacio sobre el cual el tránsito del ciclista es seguro en el tramo establecido donde no hay ciclovía	Para el 4 trimestre de 2024, por lo menos el 90% del tramo vial que comprende la calle 7 del municipio de Madrid – Cundinamarca, se encuentra demarcado o separado, bajo la normatividad.	- Secretaría de Transito - Alcaldía municipal de Madrid.	Aprobación de los estudios de campo rigurosos dada la normatividad vigente, para implementar correctamente los procesos de demarcación y separación vial para los ciclistas.
Resultado 3 La población objetivo utilizan correctamente los Elementos de Protección Personal vial para ciclistas.	Para el 4 trimestre de 2024, por lo menos el 80% de la población objetivo utilizan los Elementos de Protección Personal.	Numero de kits entregados	Se logra generar conciencia en los agentes impactados, bajo la normatividad vigente y con el uso adecuado de los elementos de Protección Personal vial para ciclistas.
Resultado 4 Contrarrestar la tendencia de aumento de ciclistas lesionados	Disminuir el 50% de accidentes en el que se involucren ciclistas con diferentes actores	ANSV.	Ningún número de accidentes es aceptable bajo la imprudencia de cualquier actor vial, se logra disminuir la tasa de accidentalidad.

	viales para el año 2024		
<p>1. En relación con R1</p> <p>1.1 Se programa reuniones de convocatorias en puntos estratégicos para capacitación de los ciclistas</p> <p>1.2 Establecer encuentros virtuales por medio de grupos de redes sociales como Facebook en un llamado general a todos los ciclistas para capacitación.</p> <p>1.3 Coordinar jornadas de volanteo y entrega de folletos con información pertinente a la normatividad vigente en la calle 7 del municipio de Madrid. Cundinamarca</p>			El alcance de las capacitaciones es del 70% de la población objetivo.
<p>2. En relación con R2</p> <p>2.1 Efectuar estudio de campo sobre la calle 7 del municipio, con las autoridades competentes y pertinentes sobre espacios públicos.</p> <p>2.2 Coordinar con secretaria de tránsito y la alcaldía los espacios de tránsito que pertenecen al ciclista</p>			Existe el apoyo de la Alcaldía y de secretaria de Tránsito, con sus políticas de seguridad y normatividad para las zonas a delimitar.
<p>3. En relación con R3</p> <p>3.1 Investigar cuales son los elementos de protección esenciales para los ciclistas</p> <p>3.2 Establecer encuentros presenciales para otorgar entregas de kits de elementos de protección personal vial para ciclistas.</p> <p>3.3 Gestionar jornadas de apoyo para indicar el uso correcto de elementos de protección personal vial para ciclistas.</p>			La distribución de los kits de seguridad (casco y reflectivos) se realiza con éxito con un alcance del 80% de la población objetivo.
<p>4. En relación con el R4</p> <p>4.1 Articular con secretaria de tránsito patrullajes sobre el tramo de calle 7 para garantizar el respeto de los espacios de los actores viales.</p>			Las diferentes instituciones gubernamentales se articulan para garantizar el logro del objetivo

Marco Jurídico

Principalmente bajo la ley 1702 de 2013 se crea la agencia nacional de seguridad vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de normas políticas y medidas en seguridad vial, entidad que en trabajo conjunto con el gobierno nacional emiten la ley 1811 de 2016 conocida como la guía para la protección del ciclista en la que se establece una serie de incentivos para el uso de bicicleta en los sistemas integrados de transportes, entidades públicas y empresas privadas que se vinculen a la iniciativa; bajo el artículo 16 de la ley 1811 se modifica el artículo primero de la ley 1503 de 2011 en el que se definen los lineamientos generales de educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial.

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

También encontramos en el artículo 24 de la constitución política de Colombia el establecimiento de la libertad de locomoción de todo colombiano en el territorio nacional con las limitaciones que establezca la ley, y en concordancia con lo anterior para todos los actores viales se establece la ley 769 de 2002 por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre, específicamente en el artículo 94 de esta ley se disponen los lineamientos generales para el tránsito de bicicletas, triciclos, motocicletas y moto triciclos los cuales se establecen de la siguiente manera:

- Los vehículos antes mencionados deben transitar por la derecha de las vías a una distancia no mayor de un metro de la acera u orilla y no utilizar las vías exclusivas de transporte público.
- Se establece el uso de chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando conduzca entre las 18:00 y 06:00 horas del día siguiente y siempre que haya poca visibilidad
- Cuando transiten en grupo deberán colocarse uno detrás del otro
- No se deben sujetar de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

- Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.
- Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubiere deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

En el artículo 95 de la ley 769 de 2002 se especifica los lineamientos para bicicletas y triciclos particularmente en los cuales se estipula:

- No pueden llevar acompañantes salvo que tengan dispositivos diseñados para ese fin, así como no deben transportar objetos que incomoden o disminuyan la visibilidad.
- En horas nocturnas deben llevar dispositivos que los visibilicen de luz blanca en la parte delantera y de luz roja en la parte trasera.

Así mismo la presentación de este proyecto se fundamenta en la declaración sobre el derecho al desarrollo emitida por la Naciones Unidas bajo la resolución 41/128 de 4 de diciembre de 1986 en la que en su artículo primero brinda la facultad de participación a todo ser humano en el desarrollo político, social, cultural y económico así como bajo su artículo segundo

en donde se estipula la responsabilidad individual y colectiva bajo ámbitos de cumplimiento de plenos derechos humano al desarrollo.

En Colombia bajo la Estrategia Nacional de Cooperación Internacional (ENCI) 2019-2022 en la que se sostiene el reconocimiento al sector privado como eficaz en el impulso y desarrollo de un país (reconocido en la alianza de Busan).

Finalmente, en el reconocimiento por parte de la APC de actores privados y sociales en la participación de la cooperación internacional como agentes no oficiales bien sea en calidad de cooperante o receptores.

Presupuesto

Parte a) Aporte Nacional (En dólar).

	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	TOTAL PROYECTO	APORTE UNION EUROPEA	APORTE SOLICITANTE	OTROS APORTES
I. GASTOS DE INVERSION			\$1.566,82	\$65.996,08	\$51.226,88	\$14.769,20	\$0,00
1. GASTOS DE PERSONAL			\$353,67	\$23.241,48	\$9.015,63	\$14.225,85	\$0,00
Profesional Ingeniero en Tránsito y Vías	1	3	\$49,40	\$148,19	\$148,19	\$0,00	\$0,00
Profesional – Contador	1	24	\$197,58	\$4.741,95	\$4.741,95	\$0,00	\$0,00
Técnico en Asistencia Administrativa	1	96	\$23,71	\$2.276,14	\$2.276,14	\$0,00	\$0,00
Técnico en Marketing	1	48	\$23,71	\$1.138,07	\$1.138,07	\$0,00	\$0,00
Capacitador de Elementos de Protección Vial	1	20	\$35,56	\$711,29	\$711,29	\$0,00	\$0,00
Asistenciales Ejecutores	5	120	\$23,71	\$14.225,85	\$0,00	\$14.225,85	\$0,00
Subtotal Gastos de personal			\$353,67	\$23.241,48	\$9.015,63	\$14.225,85	\$0,00
2. GASTOS GENERALES			\$1.104,48	\$42.645,93	\$42.211,25	\$434,68	\$0,00
Componente Capacitación			\$55,32	\$466,29	\$466,29	\$0,00	\$0,00
Talleres o capacitaciones		20	\$19,76	\$395,16	\$395,16	\$0,00	\$0,00
Seminarios		2	\$35,56	\$71,13	\$71,13	\$0,00	\$0,00
Compra de muebles y equipos			\$660,91	\$740,93	\$306,25	\$434,68	\$0,00
Carpa Plegable 4 m*4 m		1	\$217,34	\$217,34	\$217,34	\$0,00	\$0,00
Sillas Rimax		10	\$8,89	\$88,91	\$88,91	\$0,00	\$0,00
Equipo de computo		1	\$434,68	\$434,68	\$0,00	\$434,68	\$0,00
Materiales y suministros			\$174,86	\$37.170,95	\$37.170,95	\$0,00	\$0,00
kits de seguridad		2078	\$16,79	\$34.898,77	\$34.898,77	\$0,00	\$0,00
Insumos de demarcación		2	\$148,19	\$296,37	\$296,37	\$0,00	\$0,00
Conos viales		200	\$9,88	\$1.975,81	\$1.975,81	\$0,00	\$0,00
Impresos y Publicaciones			\$213,39	\$4.267,75	\$4.267,75	\$0,00	\$0,00
Campañas		20	\$19,76	\$395,16	\$395,16	\$0,00	\$0,00

Publicidad y propaganda		20	\$158,06	\$3.161,30	\$3.161,30	\$0,00	\$0,00
Divulgación en medios		20	\$35,56	\$711,29	\$711,29	\$0,00	\$0,00
Subtotal Gastos Generales			\$1.104,48	\$42.645,93	\$42.211,25	\$434,68	\$0,00
3. GASTOS EN INFRAESTRUCTURA			\$108,67	\$108,67	\$0,00	\$108,67	\$0,00
Adecuaciones		1	\$108,67	\$108,67	\$0,00	\$108,67	\$0,00
Subtotal Gastos en infraestructura			\$108,67	\$108,67	\$0,00	\$108,67	\$0,00
TOTAL GASTOS DE INVERSION			\$1.566,82	\$65.996,08	\$0,00	\$14.769,20	\$0,00
II. GASTOS OPERATIVOS Y/O ADMINISTRATIVOS			\$478,15	\$6.792,84	\$1.007,66	\$5.785,18	\$0,00
1. GASTOS GENERALES			\$478,15	\$6.792,84	\$1.007,66	\$5.785,18	\$0,00
Materiales y suministros			\$148,19	\$671,78	\$671,78	\$0,00	\$0,00
Dotaciones		6	\$39,52	\$237,10	\$237,10	\$0,00	\$0,00
Papelería y útiles de escritorio		4	\$108,67	\$434,68	\$434,68	\$0,00	\$0,00
Comunicaciones y Transporte			\$19,76	\$197,58	\$197,58	\$0,00	\$0,00
Servicios de Fletes y Transporte		10	\$19,76	\$197,58	\$197,58	\$0,00	\$0,00
Servicios Públicos			\$63,23	\$1.517,42	\$0,00	\$1.280,33	\$0,00
Acueducto		24	\$9,88	\$237,10	\$0,00	\$237,10	\$0,00
Energía eléctrica		24	\$19,76	\$474,19	\$0,00	\$237,10	\$0,00
Internet Hogar		24	\$21,73	\$521,61	\$0,00	\$521,61	\$0,00
Telefonía móvil celular		24	\$11,85	\$284,52	\$0,00	\$284,52	\$0,00
Arrendamientos			\$246,98	\$4.406,06	\$138,31	\$4.267,75	\$0,00
Arrendamientos bienes muebles		24	\$29,64	\$711,29	\$0,00	\$711,29	\$0,00
Arrendamientos bienes inmuebles, oficina		24	\$148,19	\$3.556,46	\$0,00	\$3.556,46	\$0,00
Arrendamiento salón de eventos		2	\$69,15	\$138,31	\$138,31	\$0,00	\$0,00
Subtotal Gastos Generales			\$478,15	\$6.792,84	\$1.007,66	\$5.785,18	\$0,00
TOTAL GASTOS OPERATIVOS Y/O ADMINISTRATIVOS			\$478,15	\$6.792,84	\$1.007,66	\$5.785,18	\$0,00
GRAN TOTAL GASTOS DE INVERSION + GASTOS OPERATIVOS Y/O ADMINISTRATIVOS			\$2.044,97	\$72.788,92	\$52.234,54	\$20.554,37	\$0,00

Parte b) Aporte de Cooperación Internacional solicitado (en dólares).

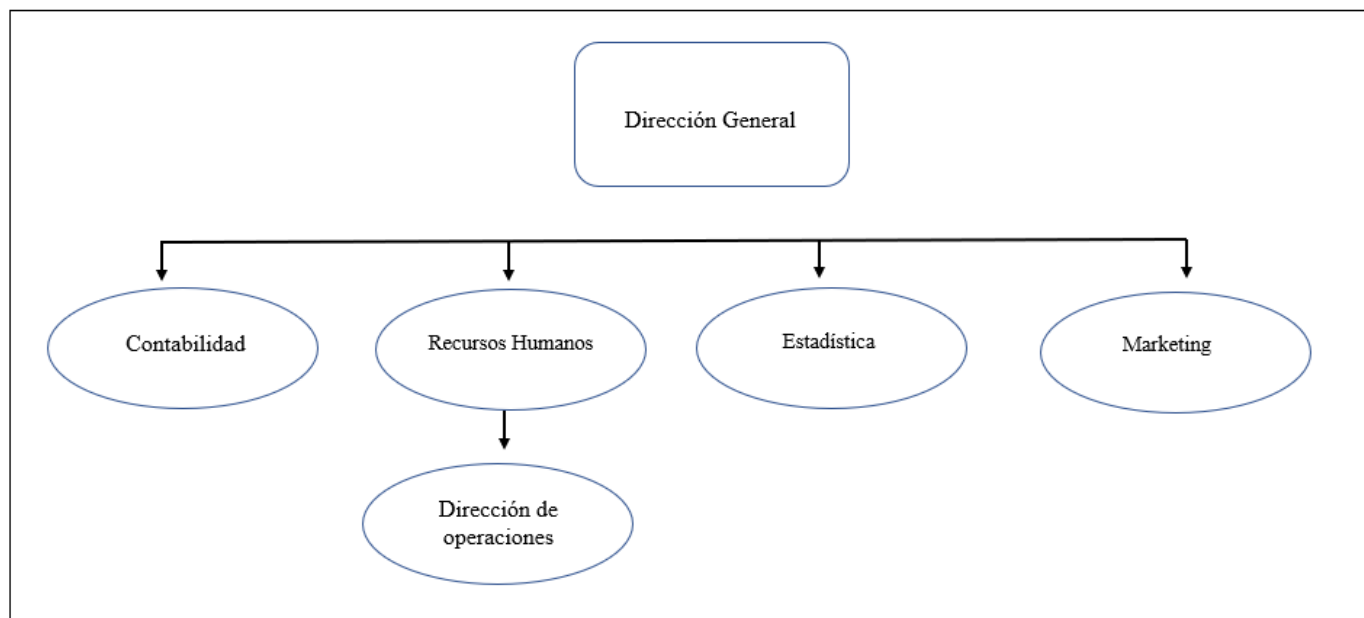
RECURSOS		AÑO 1	AÑO 2	TOTAL
I. GASTOS DE INVERSION				
Personal	Profesional Ingeniero en Tránsito y Vías	\$98,79	\$49,40	\$148,19
	Técnico en Asistencia Administrativa	\$1.138,07	\$1.138,07	\$2.276,14
	Técnico en Marketing	\$569,03	\$569,03	\$1.138,07
	Profesional - Contador	\$2.370,97	\$2.370,97	\$4.741,95
	Capacitador de Elementos de Protección Vial	\$355,65	\$355,65	\$711,29
Subtotal personal		\$4.532,51	\$4.483,12	\$9.015,63
Capacitaciones	Talleres o capacitaciones	\$197,58	\$197,58	\$395,16
	Seminarios	\$35,56	\$35,56	\$71,13
Subtotal capacitaciones		\$233,15	\$233,15	\$466,29
Compra de muebles y equipos	Carpa Plegable 4 m*4 m	\$217,34	\$0,00	\$217,34
	Sillas Rimax	\$44,46	\$44,46	\$88,91
Subtotal compra de muebles y equipos		\$261,80	\$44,46	\$306,25
Materiales y suministros	kits de seguridad	\$17.449,38	\$17.449,38	\$34.898,77
	Insumos de demarcación	\$148,19	\$148,19	\$296,37
	Conos viales	\$0,00	\$1.975,81	\$1.975,81
Subtotal materiales y suministros		\$17.597,57	\$19.573,38	\$37.170,95
Impresos y Publicaciones	Campañas	\$197,58	\$197,58	\$395,16
	Publicidad y propaganda	\$1.580,65	\$1.580,65	\$3.161,30
	Divulgación en medios	\$355,65	\$355,65	\$711,29
Subtotal impresos y publicaciones		\$2.133,88	\$2.133,88	\$4.267,75
II. GASTOS OPERATIVOS Y/O ADMINISTRATIVOS				
Materiales y suministros	Dotaciones	\$118,55	\$118,55	\$237,10
	Papelería y útiles de escritorio	\$217,34	\$217,34	\$434,68
Subtotal Materiales y suministros		\$335,89	\$335,89	\$671,78
Comunicaciones y Transporte	Servicios de Fletes y Transporte	\$98,79	\$98,79	\$197,58

Subtotal Materiales y suministros		\$98,79	\$98,79	\$197,58
Arrendamientos	Arrendamiento salon de eventos	\$69,15	\$69,15	\$138,31
Subtotal Arrendamientos		\$69,15	\$69,15	\$138,31
Total aporte internacional (2)		\$25.262,73	\$26.971,81	\$52.234,54
Costo total proyecto (1+2)		\$25.262,73	\$26.971,81	\$52.234,54

Estructura Organizacional

Figura 3.

Estructura organizacional



Fuente: elaboración propia Jessica Gómez (2022)

Estructura cronológica (planteamiento de objetivos SMART)

<ul style="list-style-type: none"> - Resultados/ Recursos: En el primer semestre del año 2023 se espera mediante las actividades realizadas tener un alcance del 20% de la población objetivo y el lograr la restauración de la marcación de las ciclovías existentes en el tramo de ejecución del proyecto del 100% - Se programa con entidades gubernales los espacios y tiempos para las capacitaciones de manera presencial. <ul style="list-style-type: none"> - Para el mes de febrero de 2023 se realiza la primera capacitación sobre normas de tránsito a los ciclistas en una convocatoria de asistencia presencial en la plazoleta Alfonso López, el segundo domingo en la tarde, la reunión será transmitida por medio del perfil de la alcaldía municipio en un video en vivo en Facebook, en la cual entregaran los primeros 500 kit de implementos de seguridad vial para ciclistas compuesto por casco, chaleco y adhesivos reflectivos para pegar en la bicicleta y casco. - Para el mes de marzo 2023 en conjunto con secretaría de tránsito y transporte se restaura la marcación de los tramos de ciclovías existente (2,6 km) por la carrera séptima. - Sobre los meses de abril y junio de 2023 en las jornadas de hora pico 5.am 8am y 4:30 pm y 6pm sobre la salida de por el sector amarillo hacia Mosquera el segundo y último lunes de cada el equipo CMC entrega mediante volanteo, el resumen de las normas más significativas para ciclistas y los sitios web donde encontrarla a detalle y se realiza la entrega de 200 kits de elementos de seguridad vial para ciclistas compuesto de casco, chaleco y adhesivos reflectivos para pegar en bicicletas y casco. 	<p>PARA PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2023</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Objetivo: para el segundo semestre del año se espera haber capacitado el 40% de la población objetivo en normas de tránsito y uso de implementos de seguridad vial para ciclistas, así como entregar el 67% de los kits de elementos de seguridad vial para ciclistas. 	<p>PARA EL SEGUNDO SEMESTRE DEL 2023</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Se han generado el 50% de las - Actividades/ Recursos: Para el segundo domingo del mes de Julio se realiza otra reunión en horas de la tarde donde se capacita sobre las normas de tránsito e implementos de seguridad y se transmite en vivo por página de Facebook de la alcaldía y de la asociación CMC y se realiza entrega de los primeros 500 kit de seguridad para transito vial de bicicletas compuesto por casco, chaleco y calcomanías reflectivos para pegar en bicicleta y casco. - Se restaura inicialmente la marcación con pintura de bici carriles unidireccionales en el sector urbano de la calle 7 del municipio de Madrid (1km) lo que equivaldría a 50% de las zonas que no son ciclovías, pero son espacios de tránsito de bici usuarios en el casco urbano - Secretaria de tránsito y transporte designa personal en puntos estratégicos para asegurar el respeto de los espacios demarcados para los diferentes actores viales durante las horas pico durante la última semana del mes julio y agosto. - Sobre los meses de octubre y noviembre en las jornadas de hora pico 5.am 8am y 4:30 pm y 6pm sobre la salida de por el sector amarillo hacia Mosquera el segundo y último lunes de cada mes el equipo CMC entrega mediante volanteo, el resumen de las normas más significativas para ciclistas y los sitios web donde encontrarlas detalladamente, y se entregan 200 kits para seguridad vial de ciclistas compuestos por casco, chaleco y adhesivos reflectivos para pegar en cicla y casco. 	
<ul style="list-style-type: none"> - Objetivo: se espera que el 70% de la población objetivo reciban la capacitación en normas de tránsito y seguridad, así como la entrega del 84% de los kits de seguridad vial para ciclistas, y la demarcación y señalización del 70% de los espacios de tránsito seguro para el ciclista. - Efectos no esperados: control para no entregar a la misma personas repetidamente kit. 	<p>PARA PRIMER SEMESTRE DE 2024</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Subproductos Algunas personas solo piden las calcomanías por deterioro de las anteriores o porque ya tienen sus demás implementos de seguridad. - Actividades /Recursos Para el primer domingo del mes de julio de 2024 se programa capacitación en horas de la tarde donde se capacita sobre las normas de tránsito e implementos de seguridad y se transmite en vivo por página de Facebook de la alcaldía y de la asociación CMC y se realiza entrega de 320 kit de seguridad para transito vial de bicicletas compuesto por casco, chaleco y calcomanías reflectivos para pegar en bicicleta y casco. <ul style="list-style-type: none"> - Se demarca con conos la sección de la berma como espacio de tránsito seguro para ciclistas desde el punto salida de amarillo hasta glorieta San Jorge (zona no urbana del tramo objetivo) de forma espaciada para que la berma cumpla su función en caso de una emergencia vehicular en sentido unidireccional en ambos sentidos de la carretera. - En los meses de mayo y junio de 2024 en las jornadas de hora pico 5.am 8am y 4:30 pm y 6pm sobre la salida de por el sector amarillo hacia Mosquera el segundo y último lunes de cada el equipo CMC entrega mediante volanteo, el resumen de las normas más significativas para ciclistas y los sitios web donde encontrar la normatividad a detalle. 	
<ul style="list-style-type: none"> - Objetivo se espera lograr la capacitación del 90% de la población objetivo en normas de tránsito y uso de implementos de seguridad vial para el ciclista, se entrega el kit de seguridad al 90 % de la población objetivo y el 70% de los espacios designado para tránsito vehicular señalizados y delimitados con cono o marcación de pintura. <ul style="list-style-type: none"> - Para el primer domingo del mes de febrero de 2024 se programa capacitación en horas de la tarde donde se capacita sobre las normas de tránsito e implementos de seguridad y se transmite en vivo por página de Facebook de la alcaldía y de la asociación CMC y se realiza entrega de 350 kit de seguridad para transito vial de bicicletas 	<p>PARA SEGUNDO SEMESTRE DE 2024</p>

<p>compuesto por casco, chaleco y calcomanías reflectivos para pegar en bicicleta y casco.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En los meses de mayo y junio de 2024 en las jornadas de hora pico 5.am 8am y 4:30 pm y 6pm sobre la salida de por el sector amarillo hacia Mosquera el segundo y último lunes de cada el equipo CMC entrega mediante volanteo, el resumen de las normas más significativas para ciclistas y los sitios web donde encontrar la normatividad a detalle. Y se entrega 300 paquetes de calcomanías reflectivas para adherir a la bicicleta y casco. - Se establece con secretaria de tránsito y transporte el patrullaje en horas pico para el control de movilidad los actores sobre toda la calle séptima hasta el límite con el municipio de Mosquera de manera constante como rutinas establecidas dentro del patrullaje y control que realiza los agentes de tránsito. 	
<ul style="list-style-type: none"> - FINALIDAD: Se logra que el 90% de la población objetivo tengan conocimiento y conciencia sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, así como en el uso de implementos de seguridad vial para el ciclista, y se logran establecer espacios seguros para el tránsito del ciclista. 	<p>A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2025</p>

Evaluación

Indicadores	Cumplimiento	Efectos no esperados (positivos o negativos)	Explicación	Recomendaciones
<p>Del objetivo: Efectuar un programa que fomente la seguridad integral para los ciclistas del municipio de Madrid Cundinamarca que se trasladan diariamente entre el corredor de la salida por la Calle 7 hacia el municipio de Mosquera.</p>	<p>La asistencia e interés por capacitaciones tiene acogida, así como la ejecución de la entrega de los implementos de seguridad y su implementación en la bici usuarios, a su vez el espacio demarcado de tránsito para bicicletas (donde no hay ciclovia) se efectúa con éxito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mejora la movilidad por la calle 7. - Los demás actores viales pueden llegar a sentir invasión en la demarcación de espacios. - Se incentiva el uso de la bicicleta como medio frecuente de movilidad (efecto positivo). - Se tiene mayor conciencia sobre el uso de implementos de seguridad vial. - Se incentiva el uso de bicicleta lo 	<ul style="list-style-type: none"> - El uso eficiente y adecuado de espacios viales entre los diferentes actores que se movilizan por éstos, evita la congestión y colapso de vehículos de transporte, haciendo más seguro el tránsito. - El uso de implementos de protección vial, permite a los vehículos y motociclistas reconocer a los bici usuarios. 	<p>Apuntar a soluciones más vigorosas como el planteamiento de conexión y continuidad de la ciclovia por toda la calle 7 que por supuesto hace necesario de un presupuesto más robusto.</p>

		cual permite disminuir el sedentarismo.		
<p>De los resultados:</p> <p>Tabulación en Base de Datos realizada por equipo CMC de uso de elementos de protección en la por la calle 7 en horas pico sobre los ciclistas que utilizan los implementos de seguridad, y cantidad en km de espacios demarcados para el tránsito seguro de los ciclistas e índice de accidentalidad según ANSV al corte de cada semestre</p>	<p>Se realizan las actividades de la estructura cronológica y se verifica su cumplimiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El alcance del proyecto puede ser escaso ante la cantidad de ciclistas del municipio en la entrega de kits (efecto negativo). - Los procesos en la demarcación de las rutas viales, como tránsito seguro benefician a una mayor cantidad de individuos respecto a la población objetivo (efecto positivo) - Se genera un efecto de “Bola de nieve”, donde 	<p>Si bien la población objetivo, en este presente proyecto estará aplicada en la circulación habitual sobre la calle 7 por la salida hacia el municipio de Mosquera, el municipio de Madrid / Cundinamarca, cuenta con más de 9000 ciclistas adicionales que pueden llegar a interesarse por los procesos conllevados en las campañas, permitiendo de esta forma la concientización sobre normas de tránsito e implementación</p>	<p>Conllevar procesos más robustos al mediano y largo plazo, donde las proyecciones del uso adecuado de elementos de protección personal vial sean cotidianas y obligatorias, aunado a ello, la creación y estructuración a futuro de ciclovías continuas y conectadas en el municipio.</p>

		<p>los individuos no directos toman conciencia respecto a las campañas y el uso adecuado de los implementos de protección personal vial.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se genera conciencia sobre los riesgos que se tienen al no utilizar implementos de seguridad vial. 	de implementos de seguridad vial.	
<p>De las actividades: Planillas de asistencia capacitaciones, registro de kits entregados número de kilómetros demarcados.</p>	<p>Se lleva el registro donde se establece el alcance que tiene el programa de acuerdo con las actividades realizadas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La NO asistencia a las capacitaciones (efecto negativo). - La asistencia es superior al alcance propuesto (efecto positivo). 	<p>- Los procesos de capacitaciones y entrega de kits, son de convocatoria abierta por ende la asistencia libre depende de la disposición de los ciclistas.</p>	<p>Establecer flexibilidad o reprogramación de las capacitaciones o estrategias alternas en caso de no cumplir con el aforo.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - El clima es un factor que puede influir en la asistencia y realización de actividades. - Se pueden interesar personas externas a la población objetivo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se estipula una demarcación que sea de uso exclusivo para los ciclistas para inducir a la disminución de accidentes de tránsito. 	
<p>De los supuestos:</p> <p>Control y direccionamiento mediante Base de Datos en las campañas, a través de la, Secretaría de Tránsito y Alcaldía municipal de Madrid.</p>	<p>Los individuos de la población objetivo acatan y ejecutan cada una de las actividades efectuadas en las campañas, aunado a esto, utilizan de manera adecuada y correcta los elementos de protección personal vial entregado en los diferentes encuentros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La población objetivo no acata ni ejecuta las normatividades de tránsito, expuestas en cada una de las campañas. (efecto negativo) - Los individuos que reciben los kits de elementos de protección vial, los usan de manera correcta y 	<p>Se determina el alcance esperado sobre la población objetivo generando conciencia en los agentes impactados, bajo la normatividad vigente y con el uso adecuado de los elementos de Protección Personal vial para ciclistas.</p>	<p>Incidir sobre el control en la Base de Datos tabulada en cada una de las actividades propuestas para mitigar los errores en las entregas de kits y en los procesos de cada una de las campañas.</p>

		adecuada cuando están en tránsito en las diferentes rutas del municipio de Madrid-Cundinamarca.		
Recursos destinados por actividad: Registro de contabilidad con recibos, facturas, etc.	Los recursos computados consuman con los gastos pre-establecidos en el presupuesto	- En los diversos procesos del proyecto se pueden generar gastos no esperados, además, averías o novedades en los inventarios de recursos físicos como los kits.	Los recursos monetarios y físicos destinados a las actividades cubren cada uno de los procesos premeditados, en el presupuesto del proyecto.	Estar al tanto de las novedades evidenciadas con anticipación de cualquier posible cambio en lo programado para evitar sobrecostos, en los procesos.

Conclusiones

- La Asociación CMC (Ciclistas Madrid Cundinamarca) observa la necesidad de efectuar un programa que fomente la seguridad integral para los ciclistas del municipio como manera de velar por la seguridad integral, además de fortalecer la misión de la seguridad vial con la implementación de acciones más efectivas para reducir la accidentalidad, por tal razón se adelanta el proyecto de cooperación internacional.
- Los diseños de estrategias planteadas nos permitirán el cambio en comportamientos en la siniestralidad y fatalidad de los actores viales, como son los ciclistas.
- De acuerdo con las jornadas de entrega de Kits los cuales contienen elementos de protección personal, se hará viable evaluar la calidad por el cual está encaminado el proyecto ya que esta va a dos años.
- El desarrollo del programa pedagógico el cual da a conocer la normatividad vigente para los ciclistas que genere conciencia sobre la importancia del cumplimiento a la norma a sabiendas que a fecha de hoy según la Agencia de Seguridad Vial de Colombia especifica que; dentro de los indicadores muestra que 8 de cada 10 ciclistas no usa casco y otros elementos de protección.

Referencias Bibliográficas

Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia [APC] (2012): Manual de formulación de proyectos de cooperación internacional. Junio 2012. P 43 -56.

https://ccong.org.co/files/126_at_Manual%20de%20Proyectos%20Version-Final-010812.pdf

Alcaldía de Madrid (2018) Nuestro municipio.

<https://www.madrid-cundinamarca.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

Alcaldía de Madrid (2020) Plan de desarrollo 2020-2024. Madrid crece contigo.

<https://www.efr-cundinamarca.gov.co/sites/default/files/efr-pdf/45891-pdm-final-madrid1.pdf>

Bautista F, Salcedo C, & Satizabal C, (2022) Plan Nacional de seguridad Vial 2022-2031.

Documento técnico. Mintransporte:

<https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Agencia/PNSV/22.08.30%20-%20Documento%20te%CC%81cnico%20de%20soporte%20-%20PNSV.pdf>

Boyon N, Grimm R & Pyhel J (2022) El 52% a nivel mundial dice que el ciclismo en su área es demasiado peligroso. Ipsos: <https://www.ipsos.com/en/global-advisor-cycling-across-the-world-2022>

Castaño A. (6 de septiembre de 2020) Este domingo Cundinamarca abre la ciclovía más grande del país. Caracol radio.

https://caracol.com.co/emisora/2020/09/27/bogota/1601163766_213787.html

Constitución Política de Colombia [const]Art. 24, 7 de julio de 1991(Colombia)

<https://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>

Declaración sobre derecho al desarrollo artículo 1 y 2. 4 de diciembre de 1986.

<https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/declaration-right-development#:~:text=El%20derecho%20al%20desarrollo%20es%20un%20derecho%20humano%20inalienable%20en,fundamentales%2C%20a%20contribuir%20a%20ese>

Jiménez (2021)850 ciclistas vinculados a estrategia de protección a Bici usuarios en Madrid.

<https://gestion-integral.com.co/2021/06/08/850-ciclistas-vinculados-a-estrategia-de-proteccion-a-biciusuarios-en-madrid/>

Ley 1702 de 2013 por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. 27 de diciembre de 2013.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286>

Ley 1811 de 2016 por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código Nacional de tránsito. 21 de octubre de 2016

<https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30027024>

Ley 769 de 2002 por la cual se expide el código nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. 13 de septiembre de 2002 DO 44.932

http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Medina, J. (2020). La ciudad que habitamos.

<https://www.sopitas.com/noticias/extincion-ciclovias-ciudad-habitamos/>

Ministerio de Transporte (2022) Agencia Nacional de seguridad Vial, Observatorio-Estadísticas.

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/fallecidos-y-lesionados-2021-2022>

Región Cundinamarca (20 sept 2020) Cundinamarca tendrá la ciclovía más grande del país.

<https://www.cundinamarca.gov.co/noticias/CUNDINAMARCA+TENDRA+LA+CICLO+VIA+MAS+GRANDE+DEL+PAIS>

Sánchez, Norma (2007). El marco lógico. Metodología para la planificación, seguimiento y evaluación de proyectos Visión Gerencial, núm. 2, julio-diciembre, 2007, pp. 328-343. Universidad de los Andes Mérida, Venezuela.

<https://www.redalyc.org/pdf/4655/465545876012.pdf>

Secretaria de tránsito y transporte de Madrid, Cundinamarca (2022) oficio STT-180.1413-2022 03 de noviembre de 2022.

[STT-180.1413-2022.pdf](#)

Semana (29 de diciembre de 2021) Mosquera Madrid y Facatativá, entre los municipios con más viajes diarios en bicicleta del área metropolitana de Bogotá. *Ciclismo*.

<https://www.semana.com/ciclismo/articulo/mosquera-madrid-y-facatativa-entre-los-municipios-con-mas-viajes-diarios-en-bicicleta-del-area-metropolitana-de-bogota/202147/>