

**PROYECTO DE DECRETO N°**

( )

***“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - PMSS – PARA EL MUNICIPIO DE CAJICÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.***

**LA ALCALDESA MUNICIPAL DE CAJICÁ**

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 2, 24, 82, 209, 311 y numerales 1 y 3 del artículo 315 de la Constitución Política; el artículo 91 de la Ley 136 de 1994 modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012; las Leyes 388 de 1997, 769 de 2002 y 1083 de 2006; la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, y demás normas concordantes.

**CONSIDERANDO:**

Que el artículo 1° de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Que el artículo 2° de la Constitución Política señala como fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en la Constitución y mantener la integridad territorial.

Que el artículo 24 de la Constitución Política dispone que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que el artículo 82 de la Constitución Política establece que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 209 de la Constitución Política, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Que de conformidad con el artículo 311 de la Constitución Política, establece que: los municipio como una entidad fundamental de la división política – administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Que el artículo 3 de la Ley 388 de 1997 *“Por la cual se modifican la Ley 9ª de 1989 y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones”* establece que *“(…) El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios”*.

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, otorga a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, y en tal virtud de conformidad con el artículo 7, les corresponde *“... velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, (...)”*.

Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, establece: *“Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. 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. (...)”*.

Que, de acuerdo con el literal f) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, los planes de movilidad deberán incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual fomentará los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Que, el Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 20203040015885 de 2020 que reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas, estableció en el artículo 4º que *“Los planes de movilidad sostenible y segura se deben articular con el modelo de ordenamiento territorial definido en el plan de ordenamiento territorial, así como con los planes de desarrollo. A su vez, esta disposición establece que los planes de movilidad sostenible y segura deberán*

*reconocer el transporte público como eje estructurante, mediante la formulación y ejecución de estrategias, de programas y proyectos”.*

Que el Municipio de Cajicá mediante Decreto Municipal 221 de 2023, realizó la actualización del Plan Integral de Movilidad adoptado mediante Decreto municipal 141 de 30 de diciembre de 2013 incluyendo el Plan de Estacionamiento.

Que de conformidad con lo previsto en el 8° de la citada Resolución 20203040015885 de 2020, se evidenció la necesidad de realizar la actualización del Plan de Movilidad sostenible y Segura de Cajicá, con el objetivo de garantizar su concordancia con el nuevo marco de planificación territorial y de desarrollo municipal, particularmente con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT), adoptado mediante el Acuerdo Municipal No. 04 de 2025, y con el Plan de Desarrollo Municipal, adoptado mediante el Acuerdo Municipal No. 01 del 29 de mayo de 2024, en coherencia con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte en la Resolución 20203040015885 de 2020.

Que mediante documento Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 4171 de 30 de octubre de 2025 se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social la Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Tren de Zipaquirá que aprovecha y moderniza la infraestructura férrea existente, impulsando una movilidad regional y que se encuentra alineado con el Plan de Desarrollo vigente del municipio de Cajicá.

Que el municipio de Cajicá, con ocasión del resultado de la Consultoría derivada del Contrato Interadministrativo No.STM-CDCTI-292-2024 de 2024 celebrado entre Departamento de Cundinamarca- Secretaría de Movilidad Contemporánea y la Financiera de Desarrollo Territorial S.A., FINDETER, adelantó y cumplió integralmente las etapas de diagnóstico y formulación previstas en los artículos 4° y 5° de la resolución del Ministerio de Transporte y la Metodología allí adoptada, contempla en su estructura los componentes estratégicos, de ejecución, seguimiento y evaluación, así como de identificación de las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura tal y como se prevé en el artículo 6° de la mencionada resolución del Ministerio de Transporte.

Que, para la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se contó con un proceso de participación ciudadana, descrito en el documento técnico de soporte del presente plan, en desarrollo del cual intervinieron diferentes actores sociales, poblacionales y ciudadanos.

Que por lo anterior, la alcaldesa del municipio de Cajicá en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la Resolución No. 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, requiere Adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura actualizado conforme a las disposiciones previstas en la citada resolución del Ministerio de Transporte, con el propósito de orientar las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, articuladas con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT), adoptado mediante el Acuerdo Municipal No. 04 de 2025, y así, garantizar la formulación y ejecución de estrategias, programas, planes y proyectos que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía y la competitividad del municipio.

**DECRETA**

**CAPÍTULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1. Adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.** Adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura -PMSS- para el Municipio de Cajicá, contenido en el anexo, y que hace parte integral del presente acto administrativo.

**Artículo 2. Documentos que integran el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.** El Plan de Movilidad Sostenible y Segura – PMSS – del Municipio de Cajicá está integrado por el Documento Técnico de Soporte, sus anexos y la memoria justificativa.

**Artículo 3. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán dentro de la jurisdicción del municipio de Cajicá a todos los actores involucrados, sea su naturaleza de carácter público o privado.

**Artículo 4. Vigencia del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.** El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del Municipio de Cajicá tendrá una vigencia de doce (12) años contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, y su ejecución se desarrollará en los períodos de corto, mediano y largo plazo, conforme a los programas, proyectos, metas e indicadores definidos en el Documento Técnico de Soporte.

**Parágrafo.** Para efectos de la ejecución, seguimiento y evaluación del PMSS, los períodos de implementación se entenderán así:

1. Corto plazo: comprendido entre la entrada en vigencia del presente decreto y los cuatro (4) años siguientes.
2. Mediano plazo: comprendido entre la finalización del período de corto plazo y los cuatro (4) años siguientes.
3. Largo plazo: comprendido entre la finalización del período de mediano plazo y los cuatro (4) años siguientes.

**Artículo 5. Definiciones.** Para efectos de lo dispuesto en el presente decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- **Actuaciones:** Son acciones de gestión, regulación, coordinación o fortalecimiento institucional que se desarrollan con la capacidad administrativa existente y no implican la asignación de recursos de inversión. Corresponden a las acciones ejercidas por los

funcionarios en el ejercicio propio de su cargo y en general a los actores involucrados en la implementación, ejecución y seguimiento del Plan de Movilidad.

- **Líneas estratégicas:** Estrategias normativas e institucionales que constituyen la orientación para la implementación y ejecución del Plan de Movilidad de Cajicá. Establecen el marco habilitante que permite la ejecución progresiva de los programas y proyectos previstos en el horizonte del Plan de Movilidad de Cajicá bajo una lógica de sostenibilidad técnica y financiera.
- **Movilidad:** Conjunto de atributos y de habilidades que se relacionan, condicionan y definen el desplazamiento de personas y cosas, tanto de manera individual como agregada, que son realizados para satisfacer necesidades y deseos bajo un marco socio espacial, ambiental, económico y cultural que resultan de la interacción con el territorio donde ocurren o se materializan dichos desplazamientos.
- **Movilidad Segura:** Garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo segundo de la Constitución Política, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial, la seguridad ciudadana, la confiabilidad en los sistemas de transporte y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad.
- **Movilidad Sostenible:** Aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.
- **Plan de Movilidad Sostenible y Segura:** Instrumento de planeación estratégica que define la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos debidamente articulados con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial.
- **Programa:** Conjunto de intervenciones homogéneas, reagrupadas para alcanzar objetivos globales. Está delimitado en cuanto al calendario y al presupuesto, y muy a menudo se encuentra bajo las orientaciones y la responsabilidad de un comité.
- **Proyectos específicos:** Son aquellos que hacen parte de un programa, cumplen un determinado objetivo y se pueden ejecutar en forma independiente.
- **Proyectos estructurantes:** Son aquellos que harán parte de uno o más programas, cumpliendo más de un objetivo y son aquellos que se orientarán a la transformación de los patrones de movilidad sostenible y segura, debiéndose ejecutar en diferentes frentes y periodos.

**Artículo 6. Responsabilidad en la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura PMSS de Cajicá.**

La Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad es la dependencia líder y responsable de la ejecución, seguimiento y evaluación integral del PMSS. Sin perjuicio de lo anterior, la ejecución de programas y proyectos será de corresponsabilidad de las Secretarías de Planeación, Infraestructura y Obras Públicas, Hacienda y Gobierno, en el ámbito de sus competencias funcionales, y en coordinación con la Dirección de Seguridad Vial y Movilidad.

**Artículo 7. Ajustes institucionales y funcionales para la ejecución del Plan.** Para la correcta aplicación y ejecución de las disposiciones del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, las entidades municipales competentes podrán adoptar los manuales, instructivos y procedimientos internos que estimen pertinentes, así como realizar los ajustes institucionales y funcionales que para el efecto se requieran de acuerdo con la normativa vigente y aplicable.

**Artículo 8. Seguimiento y Evaluación Institucional.** El modelo institucional del del Plan de Movilidad Sostenible y Segura PMSS de Cajicá incorpora mecanismos de seguimiento institucional como un proceso continuo, integrado a la gestión administrativa del municipio y articulado con los sistemas de seguimiento existentes.

La Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad coordinará el seguimiento con la Dirección de Planeación Estratégica (Secretaría de Planeación), la cual verificará el cumplimiento de los objetivos y metas del Plan de Desarrollo Municipal.

**Artículo 9. Matriz de Riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura.** La Matriz de Riesgos contenida en el anexo del mismo nombre, al Documento Técnico de Soporte, constituye un instrumento de apoyo a la gestión, seguimiento y ajuste del Plan de Movilidad sostenible y Segura PMSS de Cajicá.

La evaluación de los riesgos identificados en el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura PMSS de Cajicá, establece el nivel de exposición de cada riesgo según la probabilidad de ocurrencia y la magnitud de las consecuencias de su ocurrencia y define acciones de mitigación.

Esta Matriz de Riesgos como herramienta de apoyo a la gestión del PMSS deberá ser actualizada periódicamente por la administración municipal, en coherencia con los mecanismos de seguimiento del Plan.

**Artículo 10. Instrumentos, mecanismos y fuentes de financiación.** La estrategia de financiación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Cajicá ha sido establecida en función de la naturaleza de los proyectos, su escala financiera y su impacto territorial, combinando recursos propios del municipio con esquemas de cofinanciación interinstitucional y participación privada, es así como las principales fuentes de financiación corresponden a los Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD) del municipio, los recursos provenientes del Sistema General de Participaciones – propósito general (SGP), los aportes de cofinanciación de la Gobernación de Cundinamarca, así como la participación de agentes privados en

aquellos proyectos con potencial de estructuración bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP).

Esta estructura de financiación permite ejecutar los programas del Plan de Movilidad sostenible y Segura bajo un esquema equilibrado, que combina recursos propios con fuentes externas, reduce la presión sobre los Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD) municipales y refuerza la viabilidad financiera del plan, en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio.

En conjunto, la programación financiera, la estrategia de financiación y el uso prudente del crédito público garantizan que el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Cajicá es financieramente viable, fiscalmente sostenible y coherente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio, previo cumplimiento de los requisitos legales fiscales aplicables.

**Artículo 11. Publicidad.** Publicar el presente acto administrativo, de conformidad con el artículo 65 del CPACA y los mecanismos institucionales de publicidad oficial del municipio

**Artículo 12. Vigencia y Derogatorias.** El Presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga expresamente el Decreto Municipal 221 de 2023.

**PUBLÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE:**

**FABIOLA JÁCOME RINCÓN**

Alcaldesa Municipal

	<b>NOMBRE Y APELLIDO</b>	<b>FIRMA</b>	<b>CARGO Y ÁREA</b>
<b>Elaboró</b>			
<b>Revisó</b>	Martha Nieto Ayala		Secretaria Jurídica
<b>Revisó</b>	Hugo Alejandro Palacios Santafé.		Abogado Despacho de la Alcaldesa
<b>Aprobó</b>	Juan Felipe Mozo Zapata		Secretario de Tránsito, Transporte y Movilidad

Los firmantes, manifestamos expresamente que hemos estudiado y revisado el presente acto administrativo, y por encontrarlo ajustado a las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias vigentes, lo presentamos para su firma bajo nuestra responsabilidad.

BORRADOR



# Actualización del Plan de Movilidad sostenible y segura (PMSS) del municipio

## DE CAJICÁ

## Queridos cundinamarqueses,

Es para mí un honor entregar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura para los municipios de Chía, Zipaquirá, Cajicá y La Calera. Este instrumento no es únicamente un documento técnico; constituye la hoja de ruta que orientará el desarrollo de territorios más equitativos, modernos y conectados en la Sabana.

Desde el inicio de nuestro gobierno asumimos el compromiso de cumplir la Meta 255 del Plan de Desarrollo “Gobernando: más que un Plan”. Hoy avanzamos con resultados concretos, gracias al trabajo articulado con las administraciones municipales y a la participación activa de las comunidades, quienes aportaron su visión para consolidar un modelo de movilidad más eficiente y seguro.

El Plan permitirá mejorar las condiciones de desplazamiento, fortalecer la seguridad vial y promover el uso de tecnologías limpias, contribuyendo a la sostenibilidad ambiental y a la competitividad regional. Asimismo, establece las bases para avanzar hacia la intermodalidad, integrando infraestructura, fortaleciendo el transporte público y mejorando el espacio destinado a peatones y ciclistas.

Esta planeación anticipa además la llegada de nuevos modos de transporte como el Regiotram del Norte y el Cable Aéreo de La Calera, facilitando que cerca de 450.000 ciudadanos puedan combinar distintos medios de transporte de forma más eficiente, segura y sostenible.

En Cundinamarca trabajamos para consolidarnos como referente nacional en movilidad sostenible, no solo por la ejecución de proyectos estratégicos, sino por la capacidad de planear con visión de largo plazo y de conectar sistemas que respondan a las necesidades reales de nuestra gente.

Porque cuando la movilidad mejora, también lo hacen la productividad, la seguridad y la calidad de vida.

Cundinamarca avanza con decisión hacia un futuro más sostenible, integrado y competitivo.

**Jorge Emilio Rey Ángel**  
**Gobernador de Cundinamarca.**

# Contenido

<b>Capítulo 1.</b> Alcance y propósito del plan de movilidad sostenible y segura (PMSS)	<b>3</b>
<b>Capítulo 2.</b> Caracterización de la movilidad en el municipio de Cajicá	<b>6</b>
<b>Capítulo 3.</b> Diagnóstico de la movilidad en el municipio de Cajicá	<b>21</b>
<b>Capítulo 4.</b> Marco estratégico del PMSS	<b>23</b>
<b>Capítulo 5.</b> Visión y objetivos	<b>26</b>
<b>Capítulo 6.</b> Líneas estratégicas del PMSS	<b>32</b>
<b>Capítulo 7.</b> Plan de inversión y estrategia financiera	<b>54</b>
<b>Capítulo 8.</b> Seguimiento y evaluación del PMSS	<b>56</b>
<b>Capítulo 9.</b> Proyectos del PMSS por horizonte de ejecución	<b>61</b>
<b>Glosario.</b>	<b>64</b>
<b>Créditos.</b>	<b>66</b>

# 1

## ALCANCE DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA (PMSS)

### 1.1

¿Por qué la Actualización del Plan? 4

### 1.2

Importancia de la Actualización 4

### 1.3

Alineación con los nuevos instrumentos municipales 4

### 1.4

Alcance de la Actualización 4

### 1.5

Contenido de la Actualización 5

### 1.6

Metodología aplicada 5

## 1.1 ¿Por qué la Actualización del PMSS?

La actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Segura representa una oportunidad estratégica para fortalecer a Cajicá dentro del marco regional, especialmente frente a la puesta en marcha del Tren de Zipaquirá y la creciente integración funcional con Bogotá y Sabana Centro.

Permite reorganizar el sistema de movilidad para operar de forma coordinada con la región, optimizar conexiones intermunicipales, mejorar la intermodalidad y preparar al municipio como nodo articulador en la red de movilidad supraurbana.

## 1.2 Importancia de la Actualización

Alinea la movilidad municipal con proyectos regionales en ejecución y estructuración, especialmente aquellos que redefinen los patrones de viaje.

Permite fortalecer la accesibilidad, la seguridad vial y la eficiencia bajo un enfoque intermunicipal.

Facilita que Cajicá acompañe y aproveche el crecimiento regional con infraestructura y operación coherente.

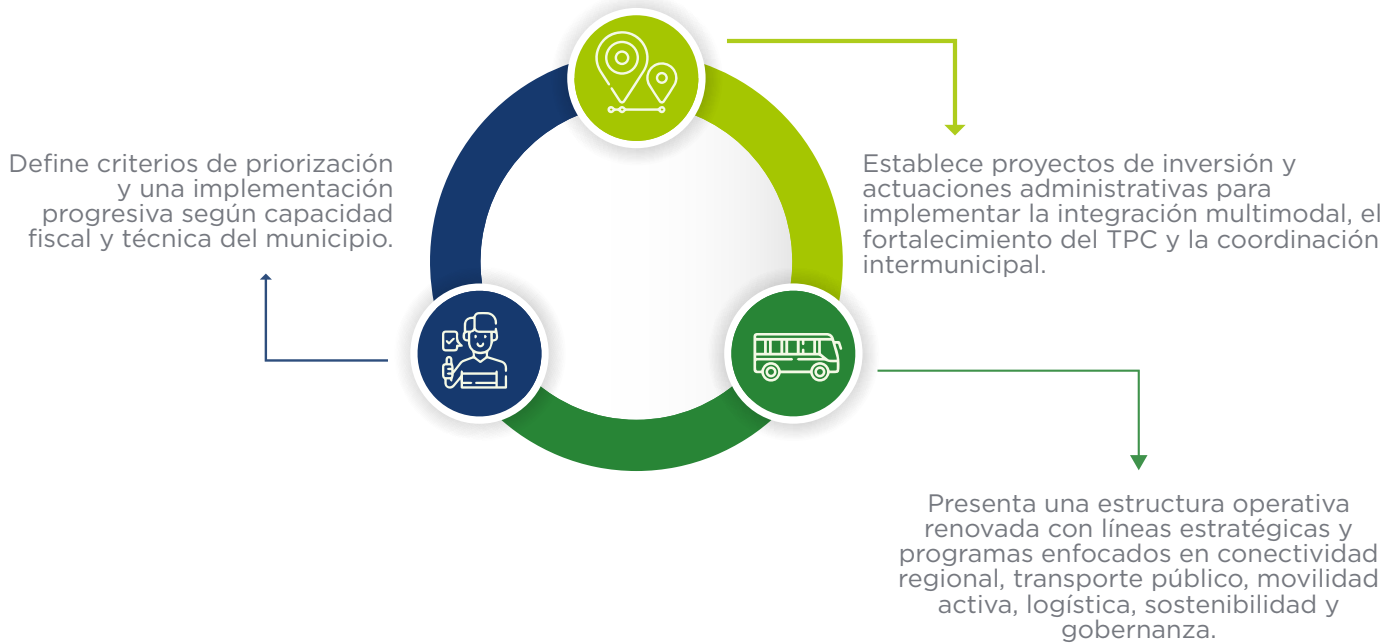
## 1.3 Alineación con los nuevos instrumentos municipales

- La normativa nacional (Ley 1083/2006 y Resolución 20203040015885/2020) exige actualizar planes de movilidad cuando cambien los instrumentos de ordenamiento o el escenario regional.
- La actualización asegura coherencia con el PBOT 2025 y el Plan de Desarrollo 2024-2027, consolidando un marco técnico-jurídico para coordinar inversiones, transporte público e intermodalidad con la región.
- Respalda la capacidad institucional del municipio para participar activamente en decisiones supramunicipales.

## 1.4 Alcance de la Actualización



## 1.5 Contenido de la Actualización



## 1.6 Metodología aplicada

1

Revisión exhaustiva del plan vigente frente al marco territorial, normativo y regional actualizado.

2

Depuración y reorganización de componentes para maximizar coherencia con la nueva estructura institucional y regional.

**Construcción de una hoja de ruta aplicable y escalable que prepara al municipio para integrarse plenamente con Sabana Centro y Bogotá.**



# 2

## CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE CAJICÁ

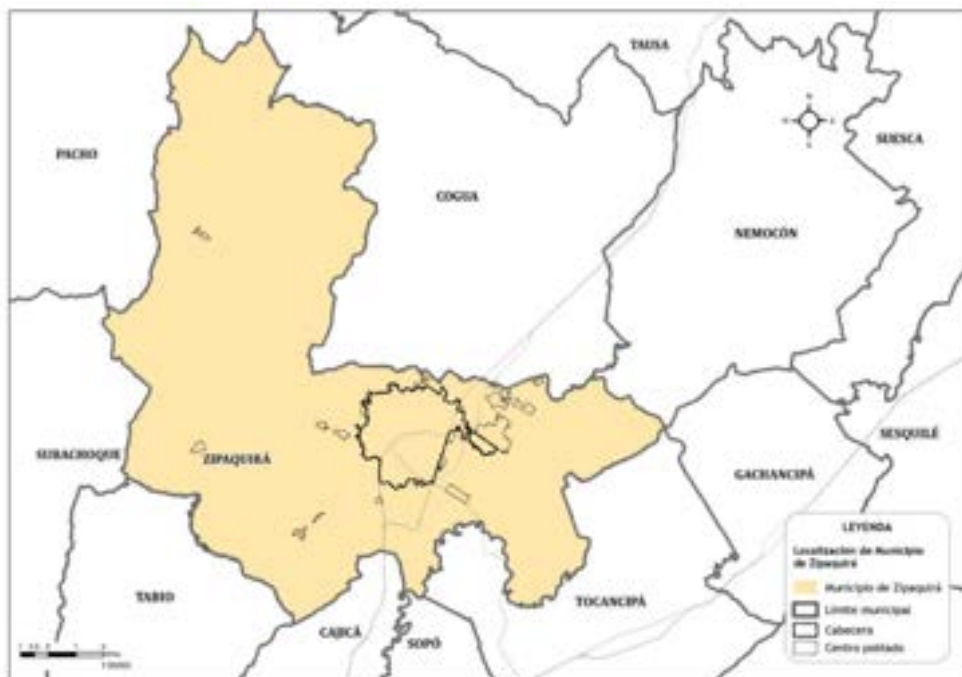
<b>2.1</b> Contexto territorial, demográfico y funcional	7
<b>2.2</b> Demanda de movilidad y patrones de viaje	8
<b>2.3</b> Distribución modal	11
<b>2.4</b> Distribución horaria y tiempos de viaje	12
<b>2.5</b> Oferta de transporte público	14
<b>2.6</b> Infraestructura vial y de movilidad activa	15
<b>2.7</b> Seguridad vial y gestión del tránsito	15
<b>2.8</b> Dimensión social, equidad y género	17
<b>2.9</b> Institucionalidad y marco legal	18
<b>2.10</b> Condiciones financieras del sector movilidad	19
<b>2.11</b> Ambiente, riesgos y continuidad operativa del sistema vial	19
<b>2.12</b> Logística urbana y transporte de carga (síntesis funcional ejecutiva)	20



## 2.1 Contexto territorial, demográfico y funcional



Localización del Municipio de Cajicá



Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025.



## 2.2 Demanda de movilidad y patrones de viaje

La movilidad de Cajicá presenta una alta interacción intermunicipal, con flujos significativos hacia Bogotá, Chía y Zipaquirá, lo que configura patrones pendulares en días hábiles.

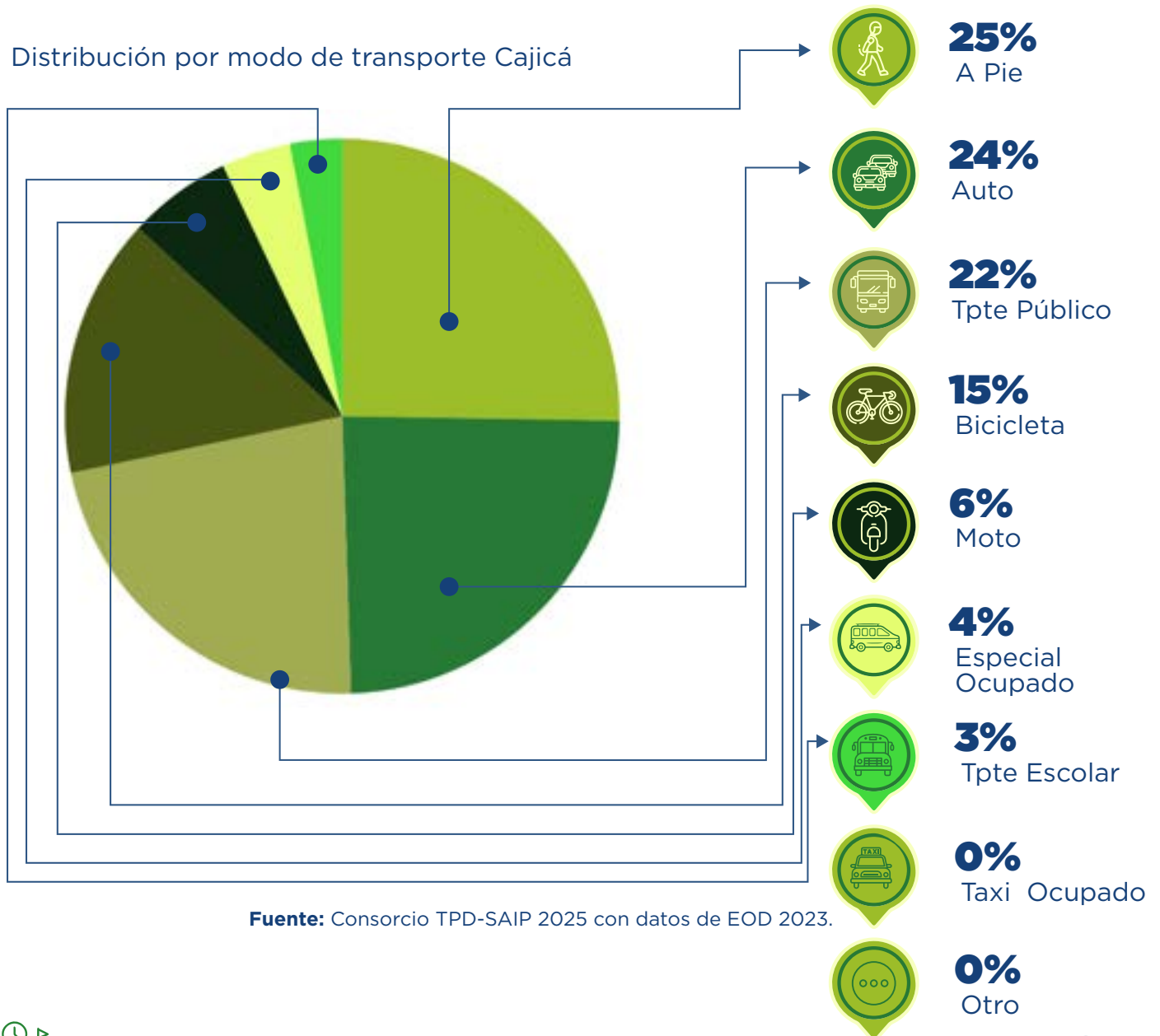


Los viajes internos en Cajicá son mayoritariamente de corta distancia, vinculados a actividades educativas, comerciales y de servicios dentro del casco urbano.



La distribución modal evidencia la importancia del transporte público colectivo, acompañado por un incremento en el uso de motocicleta como modo de acceso regional y local.

Distribución por modo de transporte Cajicá












Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025 con datos de EOD 2023.





### Participación Modal de los viajes Cajicá

Motivo	Viajes	Participación	Viajes Interno	Participación
 a Pie	43.575	25%	41.484	49%
 Auto	41.747	24%	12.638	15%
 Tpte Público	37.841	22%	8.591	10%
 Bicicleta	25.832	15%	16.381	19%
 Moto	10.478	6%	2.318	3%
 Especial Ocupado	7.232	4%	1.111	1%
 Tpte Escolar	4.587	3%	1.799	2%
 Taxi ocupado	651	0%	146	0%
 Otro	392	0%	-	0%
<b>TOTAL</b>	<b>172.337</b>		<b>84,468</b>	

Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025 con datos de EOD 2023.





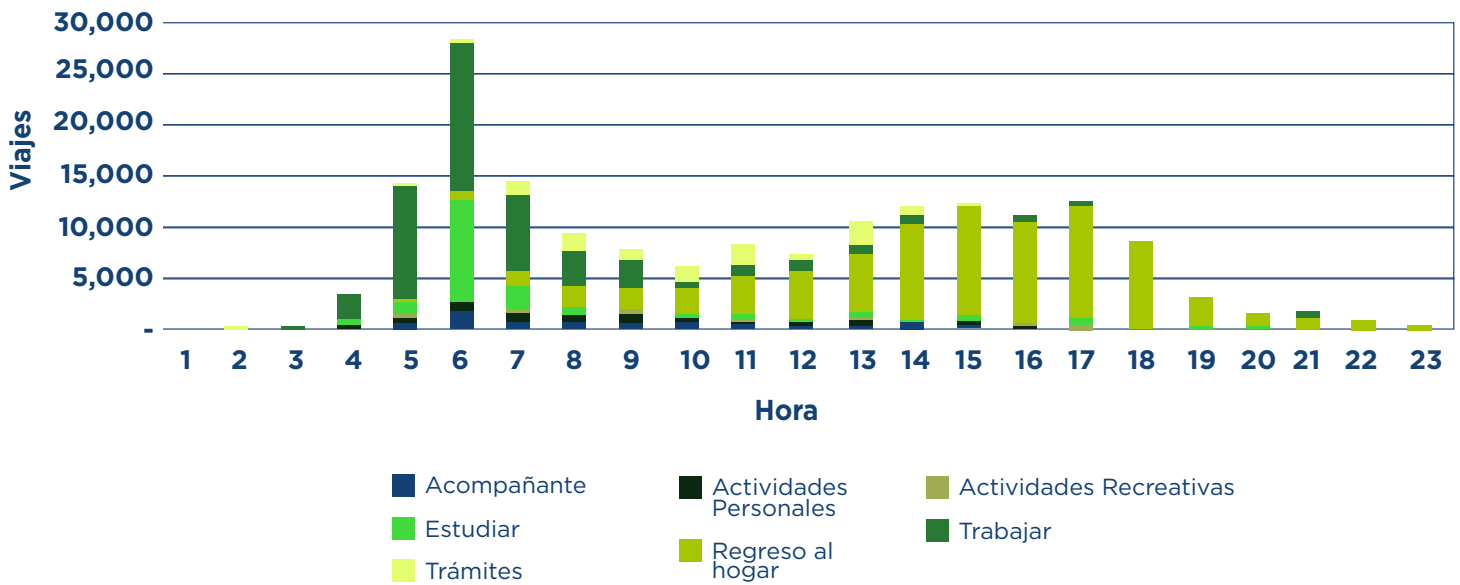
La demanda diaria se concentra en picos pronunciados, especialmente entre 6:00-8:00 a.m. y 17:00-19:00 p.m., coincidiendo con los desplazamientos laborales y estudiantiles.

Los flujos tienen una alta direccionalidad, con salidas predominantes en la mañana y retornos en la tarde, lo que genera incrementos de tránsito en los principales accesos del municipio.



Las variaciones horarias de la demanda generan mayor ocupación vial en horas pico, especialmente en los accesos y conexiones intermunicipales, donde se concentran los mayores volúmenes de vehículos y usuarios.

Perfil horario de los viajes por motivo



Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025 con datos de EOD 2023.





## 2.3 Distribución modal



La caminata tiene una participación significativa en Cajicá, porque gran parte de los desplazamientos internos son de corta distancia y se concentran en zonas con mezcla de usos, permitiendo recorrerlos a pie.

El transporte público colectivo representa uno de los modos más utilizados en Cajicá, especialmente en viajes internos y en conexiones hacia municipios vecinos dentro de Sabana Centro.



El uso de motocicleta ha aumentado de forma sostenida en Cajicá, consolidándose como modo de acceso rápido para viajes internos y regionales debido a la flexibilidad y a los tiempos de recorrido.

El vehículo particular mantiene una participación relevante en los viajes regionales, especialmente en desplazamientos hacia Bogotá, donde la mayor longitud de los recorridos influye en la elección del modo de transporte.

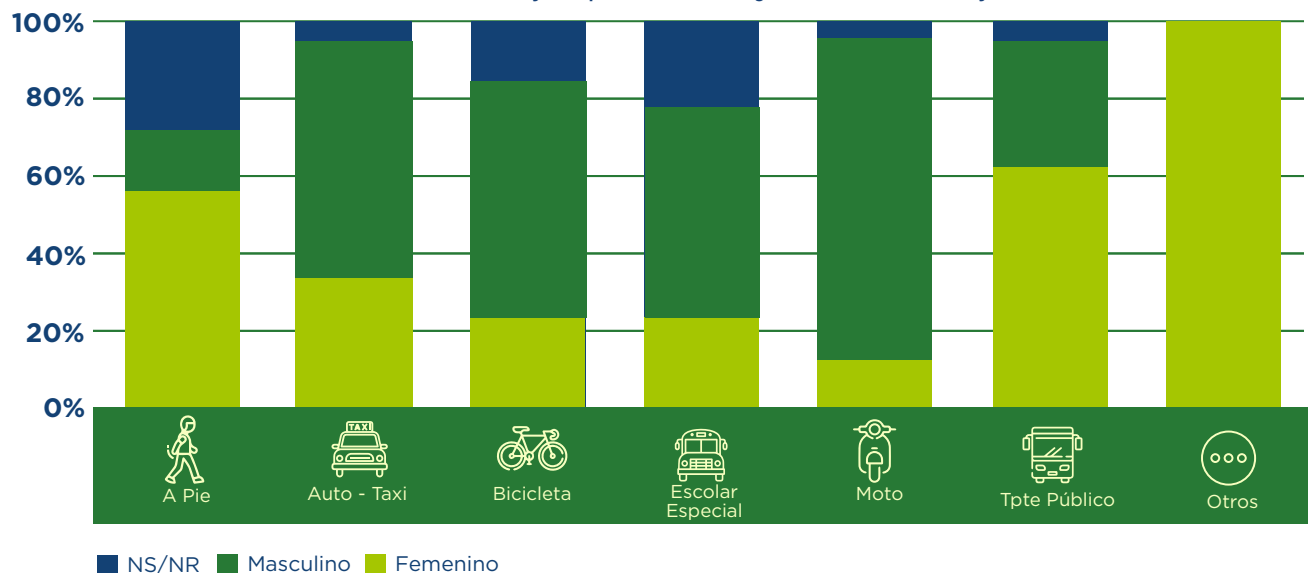


La distribución modal por género presenta diferencias marcadas, observándose mayor uso del transporte público y la caminata entre mujeres, mientras que los hombres utilizan en mayor proporción motocicleta, bicicleta y automóvil.

El transporte escolar representa un volumen importante de viajes en Cajicá, especialmente en horas de la mañana y tarde, con registro operativo indirecto por parte de instituciones educativas y operadores.



Distribución viajes por Modo y Género - Cajicá



Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025 con datos de EOD 2023.

## 2.4 Distribución horaria y tiempos de viaje



Cajicá presenta picos de demanda claramente definidos entre las 6:00-8:00 a.m. y las 17:00-19:00 p.m., reflejando desplazamientos laborales y educativos que ocurren de manera simultánea.

Los viajes internos muestran menor variación horaria, manteniendo actividad constante a lo largo del día debido a desplazamientos por estudio, comercio, servicios y actividades cotidianas.



Los viajes intermunicipales concentran su mayor volumen en horas pico, especialmente en dirección a Chía y Bogotá en la mañana, y de retorno hacia Cajicá en la tarde.

Las variaciones horarias generan mayores tiempos de desplazamiento en accesos clave, donde coinciden flujos locales, intermunicipales y tránsito de paso.

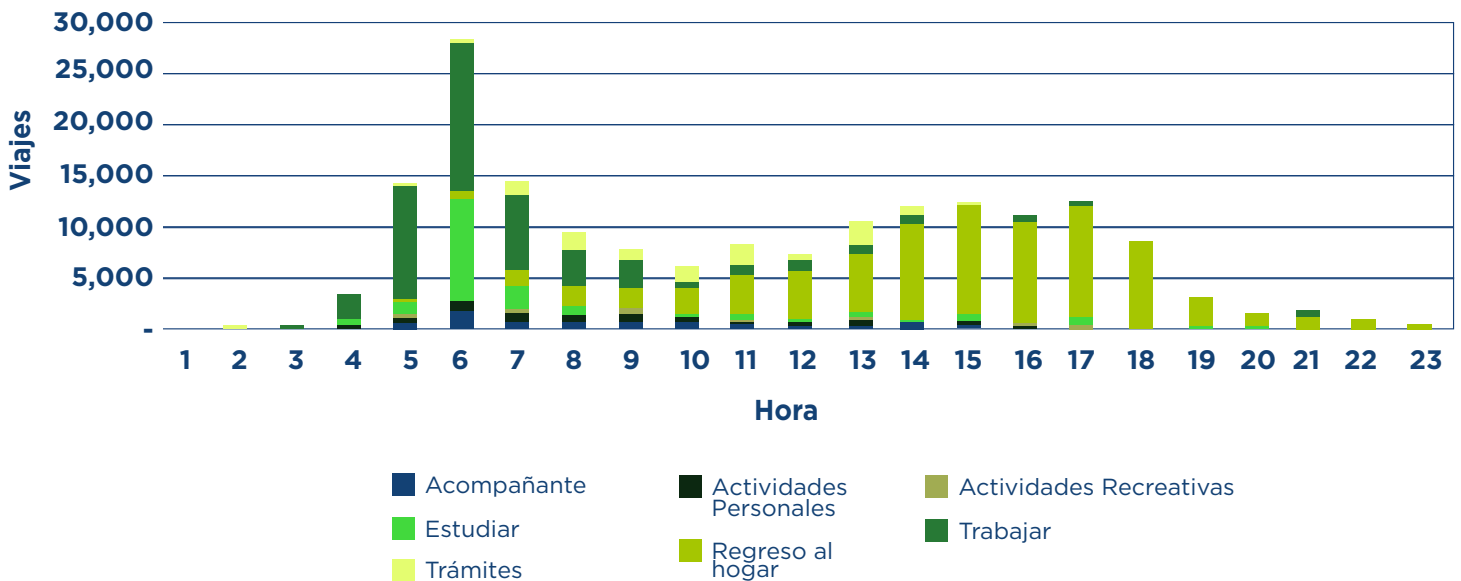


Los tiempos de viaje se incrementan en periodos de congestión, particularmente en los accesos regionales y vías de conexión interna, donde la mezcla modal y la intensidad vehicular afectan la fluidez.

El sistema presenta sensibilidad a días atípicos y eventos especiales, registrándose variaciones en la demanda ante factores climáticos, actividades escolares, eventos deportivos o condiciones operativas particulares.



Perfil horario de los viajes por motivo

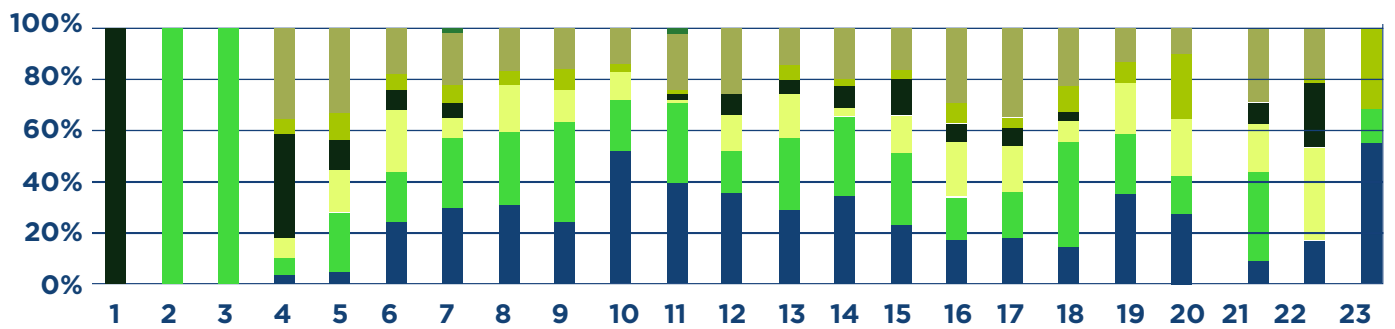
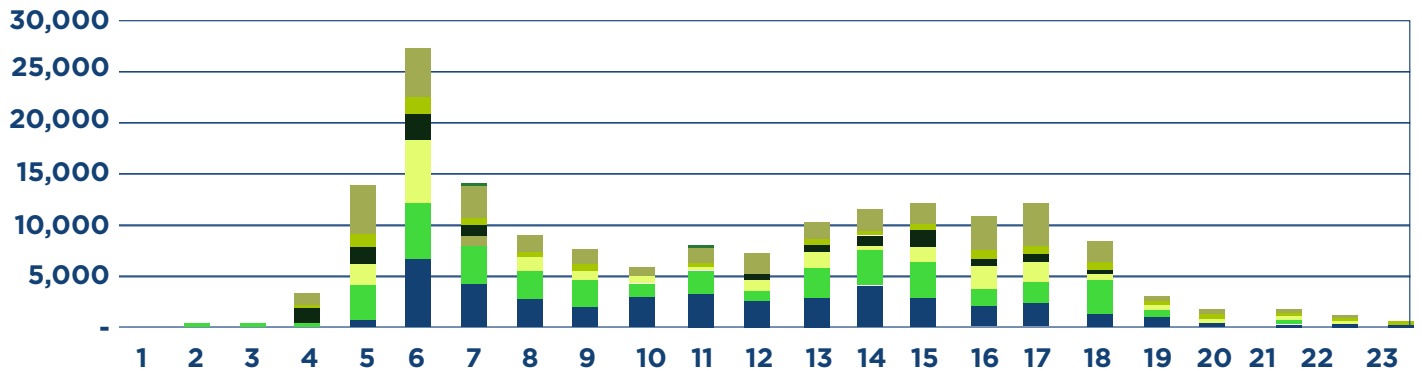


Fuente: Consorcio TPD-Saip 2025 con datos de EOD 2023.





### Perfil horario de los viajes por modo



Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025 con datos de EOD 2023.

## 2.5 Oferta de transporte público



El transporte público colectivo es el modo estructurante de la movilidad en Cajicá, movilizandando la mayor parte de los viajes internos y conectando el municipio con Bogotá, Chía y Zipaquirá mediante rutas locales e intermunicipales de alta demanda.

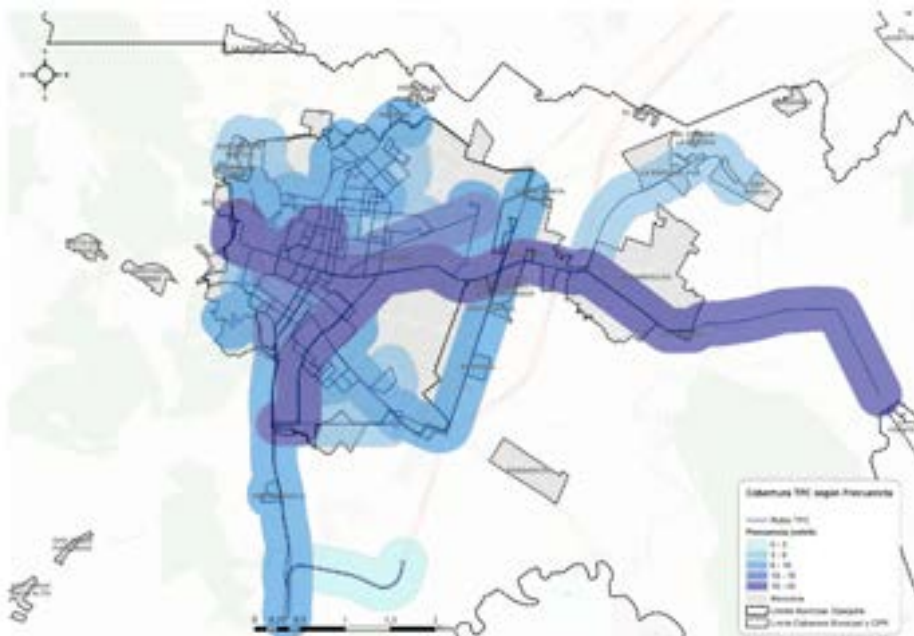
La operación del servicio se concentra en unos pocos corredores urbanos y regionales, lo que genera superposición de rutas y mayor presión en horas pico, especialmente durante los desplazamientos laborales y educativos.



La cobertura del transporte público es adecuada en el casco urbano, pero existen sectores intermedios y rurales con accesibilidad limitada, lo que obliga a parte de la población a recorrer mayores distancias hacia los paraderos.



Las variaciones horarias afectan la regularidad y los tiempos de espera, con mayor congestión en accesos y menor confiabilidad en periodos de alta demanda, especialmente para los servicios intermunicipales.



Cobertura de TPC. Influencia de 500 metros.

Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025.



## 2.6 Infraestructura vial y de movilidad activa



La red vial de Cajicá concentra los mayores volúmenes de tránsito en los accesos hacia Chía, Zipaquirá y Bogotá, donde confluyen flujos locales, intermunicipales y de paso que generan episodios de congestión en horas pico.

La infraestructura peatonal presenta discontinuidades en sectores comerciales y educativos, con andenes estrechos, obstrucciones y tramos sin condiciones plenas de accesibilidad, lo que dificulta la circulación segura para todos los usuarios.

a movilidad peatonal se ve afectada por cruces en vías de alto flujo, donde la señalización y la geometría vial no siempre facilitan el paso seguro de peatones, especialmente en zonas con alta concentración de actividad.

La infraestructura ciclista en Cajicá es fragmentada y discontinua, compuesta por segmentos aislados que no conectan adecuadamente entre sí ni con equipamientos urbanos o rutas regionales, lo que limita su funcionalidad como modo cotidiano de transporte.

## 2.7 Seguridad vial y gestión del tránsito

Entre 2017 y 2024 Cajicá registró más de 1.615 siniestros viales, con fluctuaciones asociadas a variaciones en la exposición al tránsito, pero sin una reducción sostenida en víctimas fatales, lo que evidencia un riesgo estructural persistente en el funcionamiento del sistema vial.



**3%**  
del total de siniestros entre 2017 y 2024 ocurrieron en zonas **Urbanas**



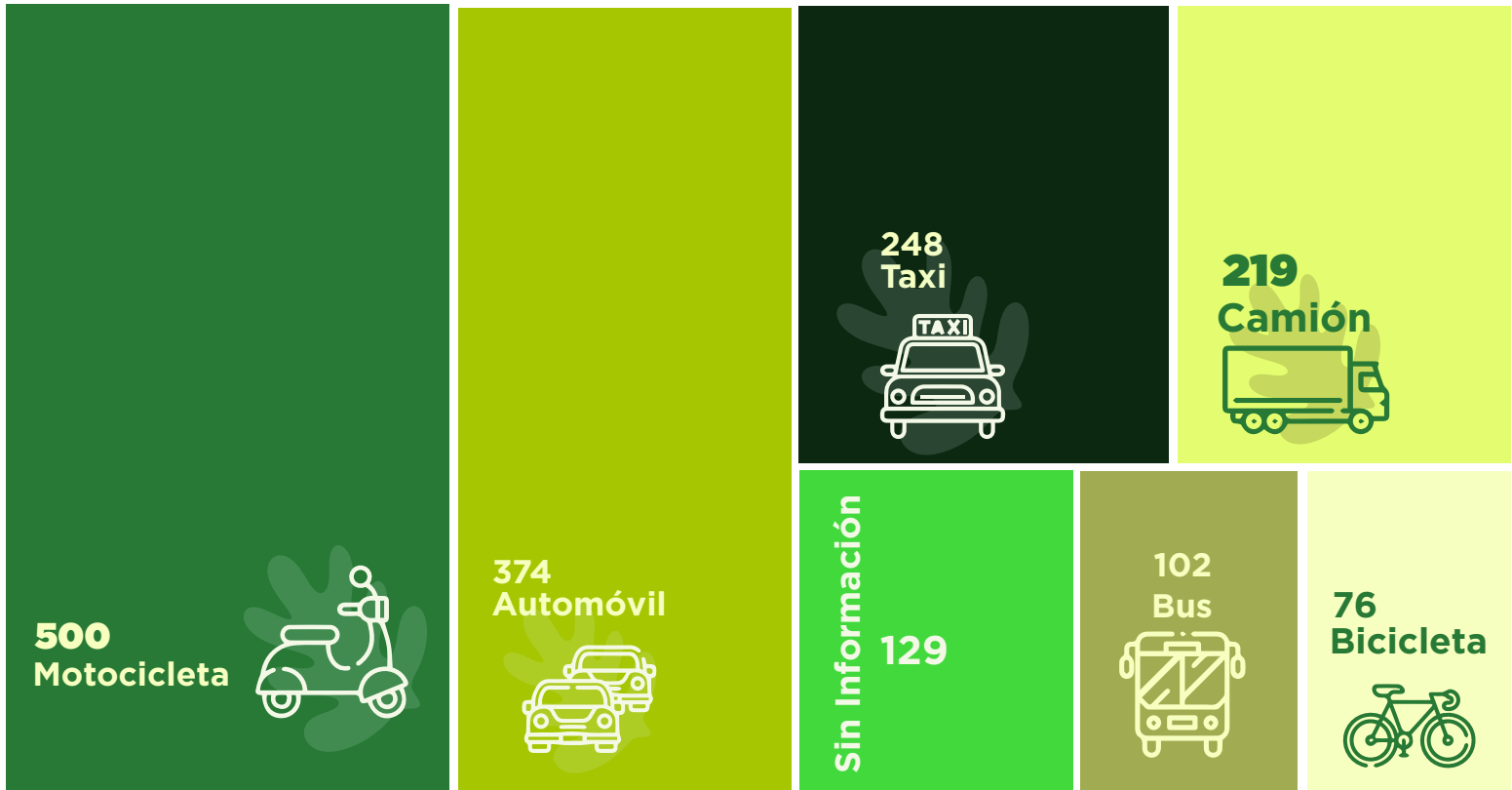
**97%**  
del total de siniestros entre 2017 y 2024 ocurrieron en zonas **Rurales**

La distribución espacial de los siniestros en **Cajicá es marcadamente desigual, con una proporción muy reducida de eventos en el área urbana frente a una ocurrencia ampliamente mayoritaria en zonas rurales y periurbanas**, donde se combinan mayores velocidades, accesos directos a predios y menor control operacional, incrementando la exposición al riesgo vial fuera del casco consolidado.

En Cajicá se observa una alta proporción de peatones y motociclistas involucrados en siniestros con víctimas, una tendencia asociada al crecimiento del parque de dos ruedas y a la interacción simultánea de distintos modos en corredores con altos volúmenes de circulación y maniobras frecuentes de cruce, giro y detención.



Distribución de los siniestros con víctimas según tipo de vehículo involucrado (acumulado).



Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025 con base en ONSV - RNAT (2025).



## 2.8 Dimensión social, equidad y género



1

La ciudadanía identifica congestión recurrente en la Carrera 6 y accesos a la Autopista Norte, señalando estos puntos como los tramos más problemáticos del sistema vial y consistentes con los hallazgos técnicos del diagnóstico.

2

El transporte público recibe valoraciones mayoritariamente negativas, especialmente en frecuencia, regularidad, comodidad y confiabilidad de los tiempos de viaje, aspectos que inciden directamente en la elección modal.

3

Las condiciones de la infraestructura peatonal son percibidas como deficientes, con reportes de andenes en mal estado, discontinuidades y cruces considerados inseguros en zonas de alta actividad urbana.

4

Los patrones de movilidad varían según el ingreso del hogar, con mayor uso del vehículo particular en hogares de ingresos altos y mayor dependencia del transporte público y la caminata en hogares de ingresos bajos, generando experiencias diferenciadas en tiempos de viaje y exposición al riesgo vial.

5

Existen diferencias de movilidad por género, con mayor uso del transporte público por parte de las mujeres y mayor frecuencia de desplazamientos encadenados asociados a actividades de cuidado, lo que incrementa la complejidad de rutas y la exposición al espacio vial.

6

Las diferencias en motivos y modos de viaje entre hombres y mujeres reflejan dinámicas no homogéneas, mostrando cómo la organización cotidiana de actividades condiciona experiencias de accesibilidad, riesgo y satisfacción con el sistema.

## 2.9 Institucionalidad y marco legal

- 1** La gestión de la movilidad está centralizada en la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad, organismo reconocido por el Ministerio de Transporte, con competencias directas sobre la regulación del tránsito, el transporte público, la seguridad vial y la administración de procesos sancionatorios.
- 2** El sistema institucional involucra actores municipales, operadores de transporte y autoridades sectoriales, lo que configura un esquema de gobernanza fragmentado cuya efectividad depende de la articulación operativa entre niveles administrativos y sectores.
- 3** La coordinación interinstitucional presenta limitaciones estructurales, especialmente en temas de control del tránsito, regulación del transporte público y gestión de la seguridad vial, donde la multiplicidad de actores reduce la claridad en roles y la eficiencia en la ejecución.
- 4** El municipio opera bajo un marco normativo amplio y exigente, compuesto por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y la Resolución 20203040015885 de 2020, que establecen criterios obligatorios para la planificación, operación y control de la movilidad.
- 5** Los instrumentos de planeación local definen el marco de actuación municipal, incluyendo el PBOT (jerarquización vial y determinantes de riesgo), el Plan de Desarrollo 2024-2027 (metas sectoriales) y el Plan de Movilidad vigente, que estructura directrices de operación y ordenamiento del sistema.
- 6** La implementación efectiva del marco legal enfrenta brechas operativas, evidenciadas en el control insuficiente del estacionamiento en vía, la débil fiscalización del tránsito urbano y la limitada aplicación del enfoque de sistema seguro en la gestión de riesgos viales.
- 7** La Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca constituye un marco supra-municipal para la coordinación de la movilidad regional, con potencial para integrar políticas de transporte, logística y gestión de corredores estratégicos.
- 8** La vinculación práctica de Cajicá con la estructura metropolitana aún es incipiente, debido a la ausencia de convenios operativos y esquemas de co-gestión con Bogotá y municipios de Sabana Centro, lo que limita el impacto de las decisiones locales sobre los flujos regionales.
- 9** La vinculación práctica de Cajicá con la estructura metropolitana aún es incipiente, debido a la ausencia de convenios operativos y esquemas de co-gestión con Bogotá y municipios de Sabana Centro, lo que limita el impacto de las decisiones locales sobre los flujos regionales.
- 9** La falta de articulación regional restringe la capacidad municipal para intervenir en los principales condicionantes de su movilidad, como la confiabilidad del transporte público, los tiempos de viaje y la seguridad vial en los corredores de conexión hacia Bogotá.





## 2.10 Condiciones financieras del sector movilidad



1

El municipio dispone de una base fiscal estable, con inversión promedio anual cercana a \$4.714 millones para movilidad, vías y espacio público en 2024-2027, aunque esta cifra representa una porción limitada del presupuesto general.

2

La participación del sector movilidad en la inversión pública se reduce al pasar de 9,2% en 2020-2023 a 4,3% en el cuatrienio 2024-2027, lo que evidencia una pérdida relativa de prioridad presupuestal frente a otras áreas.

3

La capacidad de endeudamiento es alta ( $\approx$  \$170.000 millones), pero su uso requiere consistencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el cual presenta divergencias respecto a la ejecución histórica reciente, afectando la disponibilidad real para proyectos estratégicos.

4

El sector enfrenta restricciones estructurales, pues la demanda de inversión en infraestructura vial, seguridad vial y transporte público supera ampliamente los recursos asignados, generando una brecha que condiciona la implementación del Plan de Movilidad.

## 2.11 Ambiente, riesgos y continuidad operativa

1

La Estructura Ecológica Principal condiciona la ocupación del territorio y la localización de infraestructuras, con rondas hídricas, humedales y zonas de recarga que limitan ampliaciones viales y exigen criterios de preservación ambiental.

2

El municipio presenta alta sensibilidad a emergencias de origen climático, con recurrencia de inundaciones, vendavales y afectaciones por tormentas eléctricas que interrumpen la conectividad vial y comprometen la operación del sistema de movilidad.

3

La vulnerabilidad del corredor principal y de tramos estratégicos es un riesgo recurrente, no un evento aislado, afectando la movilidad local y regional debido a cierres temporales, daños en la infraestructura y pérdida de continuidad operativa.

4

La infraestructura vial y de drenaje enfrenta presiones acumuladas, que derivan de la interacción entre condiciones ambientales, expansión urbana y carga vehicular, configurando un escenario de riesgo que debe ser gestionado desde la planificación de movilidad.



## 2.12 Logística urbana y transporte de carga (síntesis funcional ejecutiva)



1

Cajicá cumple un rol logístico relevante en Sabana Centro, con flujos de abastecimiento vinculados a la Variante (Ruta Nacional 45A), al corredor Cajicá-Chía y a la vía Cajicá-Tabío, que integran comercio local, industria y producción agropecuaria.

2

Las actividades de cargue y descargue se concentran en el casco urbano y deben operar bajo franjas horarias reguladas; sin embargo, su cumplimiento es irregular, generando ocupación indebida del espacio vial y conflictos operativos en corredores principales.

3

El municipio mantiene restricciones al tránsito de carga pesada, limitando el ingreso de vehículos mayores a cinco toneladas y organizando la distribución urbana mediante decretos específicos, aunque persisten incumplimientos operativos y falta de control efectivo.

4

La estructura logística combina nodos comerciales, industria y tránsito regional, lo que produce flujos significativos de vehículos de dos y tres ejes, cuya presencia impacta la operación diaria, la congestión y la seguridad vial en corredores estratégicos.





3

**DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD  
EN EL MUNICIPIO DE CAJICÁ**

## SÍNTESIS DIAGNÓSTICA

Cajicá presenta un sistema de movilidad estrechamente articulado con Bogotá y los municipios de Sabana Centro, lo que concentra flujos en los corredores regionales y consolida a la Carrera 6 como eje estructurante y principal articulador de los desplazamientos locales e intermunicipales. Esta dinámica se desarrolla en un contexto de crecimiento sostenido de la demanda, asociado a la expansión urbana, el aumento poblacional y la alta participación de población laboral y estudiantil, generando elevada intensidad de viajes y concentración en horas específicas del día.

El transporte público forma parte de la estructura de desplazamientos del municipio y comparte la red vial con tránsito local, intermunicipal y de paso, especialmente en accesos metropolitanos, intersecciones del casco urbano y sectores de actividad comercial, donde también confluyen flujos logísticos y de carga. La movilidad peatonal y ciclista se desarrolla a través de una red con variaciones en continuidad y conectividad a lo largo del territorio, lo que incide en la forma como se articulan los recorridos cotidianos. La seguridad vial muestra una participación relevante de motociclistas y peatones en la siniestralidad, mientras que la infraestructura vial presenta exposición a eventos climáticos que afectan la operación de corredores estratégicos. En conjunto, el sistema se enmarca en competencias institucionales definidas y en un contexto financiero que condiciona la inversión en movilidad.



# 4

## MARCO ESTRATÉGICO DEL PMSS

### 4.1

Enfoque general del PMSS ..... 24

### 4.2

Estructura del PMSS ..... 25

## 4.1 Enfoque general del PMSS

El enfoque general del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Cajicá orienta su actualización bajo una visión integral y territorial, teniendo en cuenta los siguientes criterios técnicos, operativos e institucionales que estructuran la intervención en el sistema de movilidad municipal.

**1**

El Plan se actualiza bajo un enfoque integral y territorial, que articula la movilidad urbana, rural y regional, reconociendo el rol estratégico de Cajicá dentro de Sabana Centro y su interacción permanente con Bogotá.

**2**

La actualización prioriza la accesibilidad y la eficiencia operativa del sistema, respondiendo a la presión creciente sobre el corredor principal y a la necesidad de optimizar la circulación interna y los tiempos de viaje.

**3**

El Plan orienta el fortalecimiento del transporte público y de los modos activos, buscando mejorar cobertura, regularidad, conectividad peatonal y seguridad ciclista, como ejes para reducir dependencia del vehículo particular.

**4**

La seguridad vial se configura como eje transversal, con énfasis en la protección de peatones y motociclistas mediante gestión de velocidades y mejoras en infraestructura crítica.

**5**

La gestión ambiental y del riesgo se incorpora como criterio técnico central, asegurando que la movilidad mantenga continuidad operativa frente a inundaciones, eventos climáticos y afectaciones sobre infraestructura vial prioritaria.

**6**

El enfoque reconoce la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales, mejorando coordinación intermunicipal, control operativo y gestión del tránsito para garantizar implementación progresiva y sostenibilidad del Plan.

**7**

La actualización incorpora criterios de responsabilidad fiscal, alineando las acciones del Plan con la disponibilidad real de recursos y con mecanismos de priorización que permitan avanzar en etapas viables y financieramente sostenibles.





## 4.2 Estructura del PMSS

La actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Segura se organiza bajo un marco lógico, que conecta los hallazgos del diagnóstico actualizado con la definición de objetivos, prioridades y acciones concretas para los próximos años.

El documento integra los componentes obligatorios del instrumento, manteniendo la estructura base del plan vigente pero incorporando nuevos elementos derivados de la evolución territorial, demográfica, operativa, normativa y financiera del municipio.



La actualización incorpora una lectura transversal de sostenibilidad, seguridad vial, gestión del riesgo y equidad, de modo que cada línea estratégica y cada programa incluya medidas diferenciadas y coherentes con estas prioridades.

La estructura final del Plan permite articular la planeación municipal con los instrumentos regionales y supramunicipales, facilitando la gestión de proyectos e inversiones compartida



## VISIÓN Y OBJETIVOS

### 5.1

Visión de movilidad ..... 27

### 5.2

Principios Rectores del Plan ..... 28

### 5.3

Políticas del Plan ..... 29

### 5.4

Objetivo general ..... 30

### 5.5

Objetivos específicos ..... 31



## 5.1 Visión de movilidad

“En 2038, Cajicá será un municipio donde moverse será fácil, seguro y limpio. Sus habitantes caminarán y pedalearán por calles verdes y amigables, conectadas con un transporte público moderno que integra la vida urbana con la región. Gracias a tecnologías inteligentes que promuevan el manejo responsable del medio ambiente enfocado en la reducción de emisiones y la resiliencia al cambio climático, los viajes serán más cortos y confiables. Bajo un modelo de gobernanza participativa, la movilidad se consolidará como un pilar de equidad social, competitividad económica y sostenibilidad ambiental. Con respeto en la vía, cultura ciudadana y logística organizada, Cajicá será un territorio donde la movilidad mejora la vida de las personas y protege su entorno natural.”



## 5.2 Principios Rectores del PMSS



### Coherencia financiera

El Plan se formula con criterios de viabilidad real, priorizando proyectos según impacto, madurez técnica y capacidad de ejecución, alineados con la disponibilidad fiscal y la programación plurianual del municipio.



### Gobernanza participativa

La toma de decisiones integra la voz de ciudadanía, gremios, academia y grupos vulnerables, garantizando equidad, transparencia y coherencia en la estructuración y supervisión de las intervenciones.



### Innovación tecnológica aplicada

Se adoptan tecnologías y sistemas inteligentes de transporte como herramientas que resuelven problemas operativos concretos, bajo criterios de interoperabilidad, protección de datos y accesibilidad.



### Integración regional intermodal

El sistema se articula física y operacionalmente con Bogotá y Sabana Centro, promoviendo intermodalidad eficiente entre transporte público, modos activos y redes regionales.



### Movilidad resiliente de Sabana

El Plan incorpora gestión del riesgo y protocolos de continuidad operativa frente a inundaciones, deslizamientos y variaciones de demanda, fortaleciendo la capacidad del sistema para responder y recuperarse.



### Protección ambiental

Las estrategias privilegian la reducción de emisiones, el uso eficiente de la energía y la mitigación de impactos sobre la estructura ecológica, promoviendo transferencia modal y movilidad limpia.



### Sistema Seguro

Se adopta integralmente el enfoque de velocidades seguras, infraestructura perdonadora y protección de usuarios vulnerables, entendiendo la seguridad vial como responsabilidad compartida entre instituciones y ciudadanía.



## 5.3 Políticas del PMSS

**Articulación movilidad-territorio:** La movilidad se planifica de forma coherente con el ordenamiento territorial, asegurando conectividad funcional entre zonas urbanas, rurales, productivas y de servicios.



**Fortalecimiento del transporte de personas:** Se prioriza y reorganiza el transporte público para mejorar cobertura, regularidad y confiabilidad, reduciendo la dependencia del vehículo particular.



**Movilidad segura (Sistema Seguro):** Se orienta la gestión vial a reducir víctimas mediante control de velocidades, infraestructura segura y protección de usuarios vulnerables.



**Movilidad con equidad e inclusión:** Las intervenciones consideran necesidades diferenciadas de grupos vulnerables, garantizando accesibilidad universal y mayor seguridad personal.



**Logística urbana y transporte de carga:** Se ordenan las operaciones de carga para minimizar conflictos viales y mejorar la eficiencia logística local y regional.



**Movilidad activa y sostenibilidad ambiental:** Se priorizan redes seguras para peatones y ciclistas y se reducen impactos ambientales mediante transferencia modal y mejor uso del espacio público.



**Resiliencia del sistema de movilidad:** Se fortalece la infraestructura y la gestión del riesgo para asegurar continuidad operativa ante eventos climáticos y interrupciones.



**Innovación y fortalecimiento institucional:** Se moderniza la gestión de la movilidad con tecnologías, datos confiables y coordinación interinstitucional para decisiones más eficientes.



## 5.4 Objetivo general

“Consolidar hacia el año 2038 un sistema de movilidad seguro, sostenible, incluyente y resiliente, plenamente integrado con Bogotá y la región Sabana Centro, que garantice accesibilidad universal, eficiencia operativa y una movilidad limpia basada en la priorización del transporte público, la bicicleta y la caminata”





## 5.5 Objetivos específicos

- 1 Impulsar el cambio modal de modos de transporte motorizados privados hacia medios sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y la caminata.
- 2 Reducir de manera continua la cantidad de víctimas fatales y heridos graves a causa de siniestros viales en el territorio.
- 3 Fomentar una cultura ciudadana de respeto, corresponsabilidad y cuidado colectivo en la movilidad.
- 4 Consolidar la integración física y administrativa del sistema de movilidad del territorio para que conecte los barrios, veredas y nuevos desarrollos, con Bogotá, la región Sabana Centro y la red estratégica nacional.
- 5 Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 6 Caracterizar y mejorar la resiliencia de las redes de infraestructura de transporte a los riesgos ambientales.
- 7 Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.



## LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PMSS

### 6.1

Introducción ..... 33

### 6.2

Horizonte de Ejecución ..... 37

### 6.3

Programas, proyectos y  
actuaciones por línea estratégica ..... 38



## 6.1 Introducción

El presente capítulo estructura la actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Segura del municipio de Cajicá mediante líneas estratégicas que orientan el ajuste y fortalecimiento del sistema de movilidad, en coherencia con el diagnóstico actualizado y el marco estratégico definido. Estas líneas se desarrollan a través de programas que organizan proyectos y actuaciones dirigidos a consolidar, complementar o reorientar las intervenciones previstas. Los proyectos implican inversión y ejecución de actuaciones físicas u operativas específicas, mientras que las actuaciones corresponden a acciones de gestión, regulación o coordinación institucional que pueden implementarse con la capacidad administrativa disponible, garantizando continuidad, ajuste progresivo y sostenibilidad en la implementación del Plan.

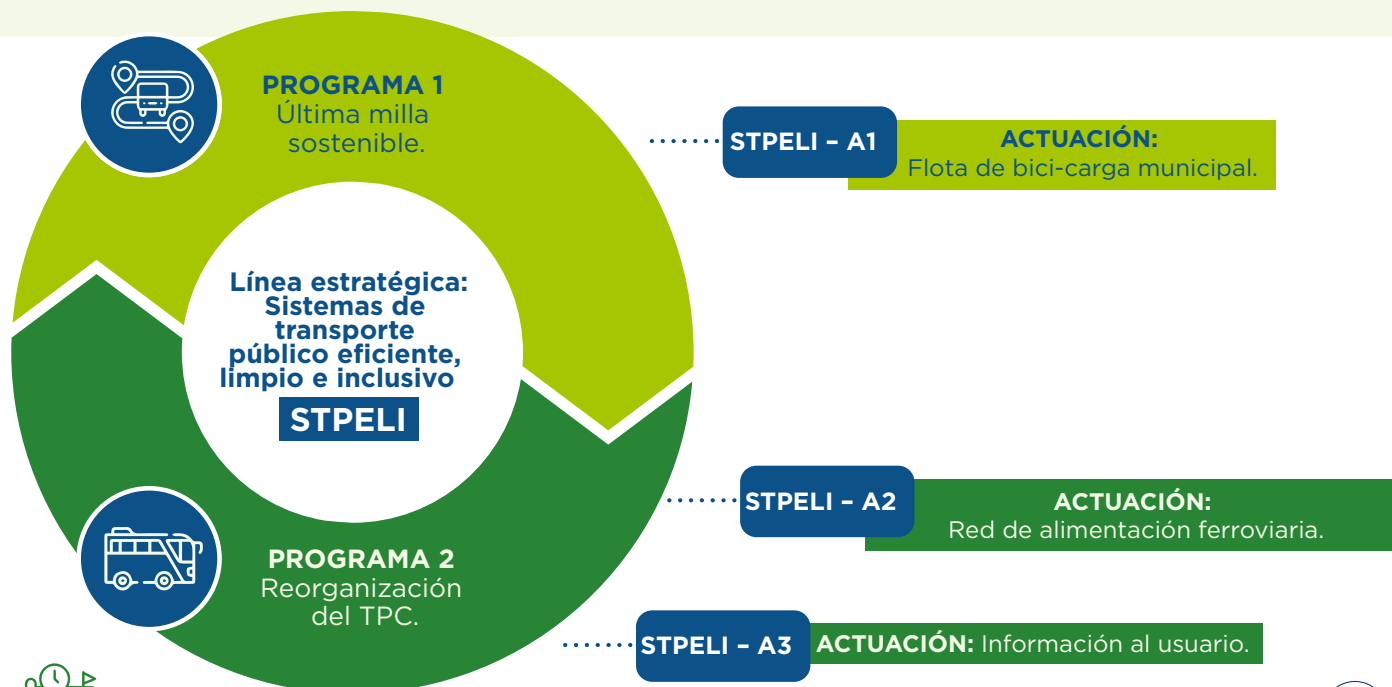
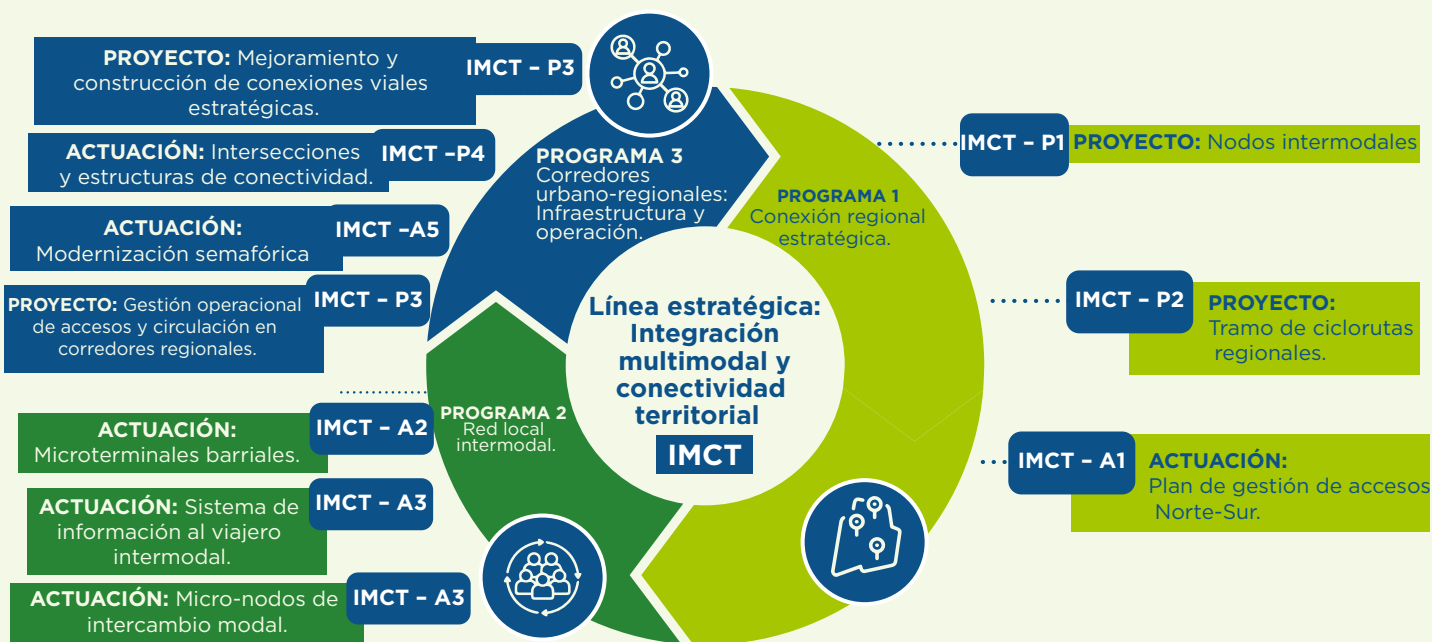


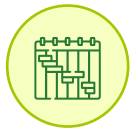
## 6.1.1 Líneas estratégicas, programas, proyectos y actuaciones.

Cada programa del PMSS está conformado por proyectos y actuaciones: los proyectos requieren inversión financiera, mientras que las actuaciones corresponden a acciones de gestión institucional.

Con el fin de facilitar la interpretación de las gráficas de estructuración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura del municipio de Cajicá, se adopta una codificación alfanumérica que identifica de manera estandarizada cada línea estratégica y sus componentes. Las letras iniciales corresponden a la denominación abreviada de las líneas estratégicas del Plan, por ejemplo: IMCT – Integración Multimodal y Conectividad Territorial.

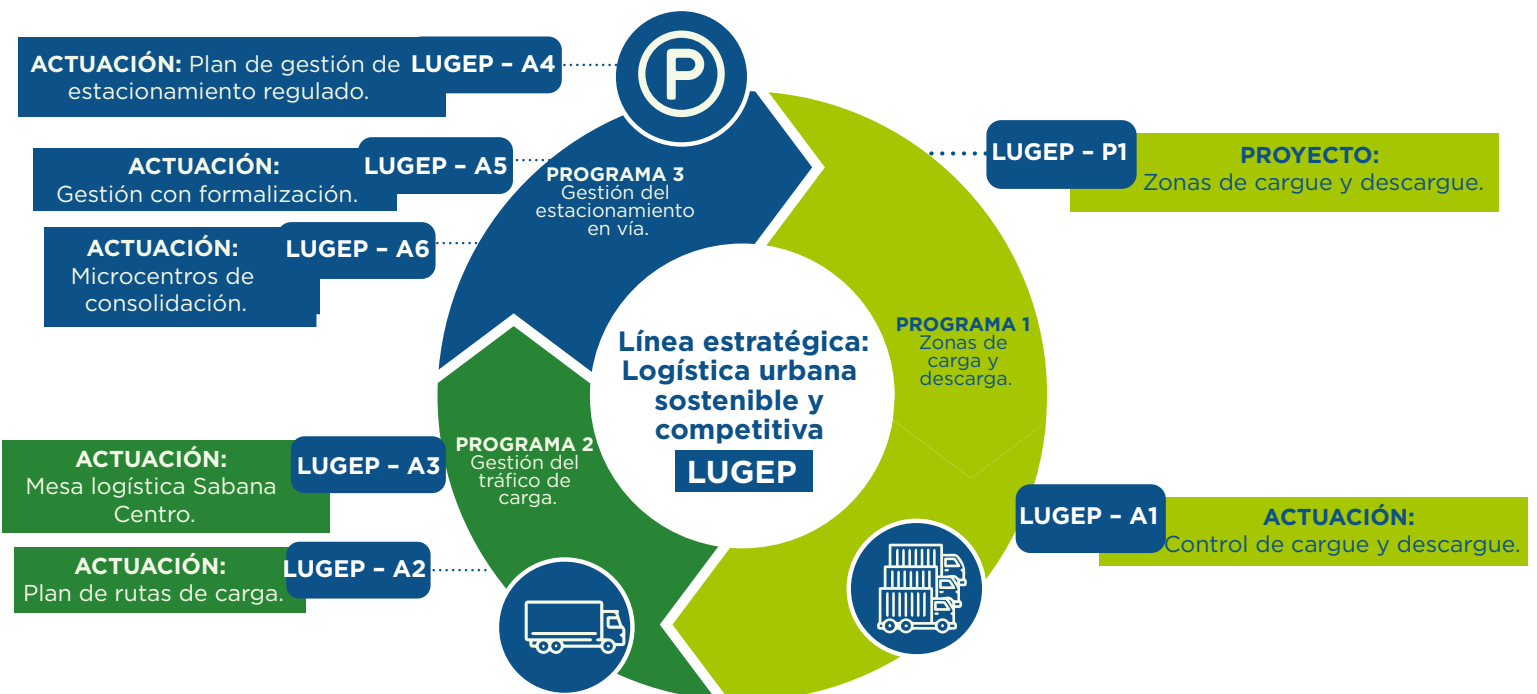
La letra “P” identifica los proyectos y la letra “A” las actuaciones, seguidas de un número consecutivo. Esta codificación permite identificar en las gráficas la línea estratégica correspondiente y diferenciar claramente el tipo de intervención dentro del componente de ejecución del Plan

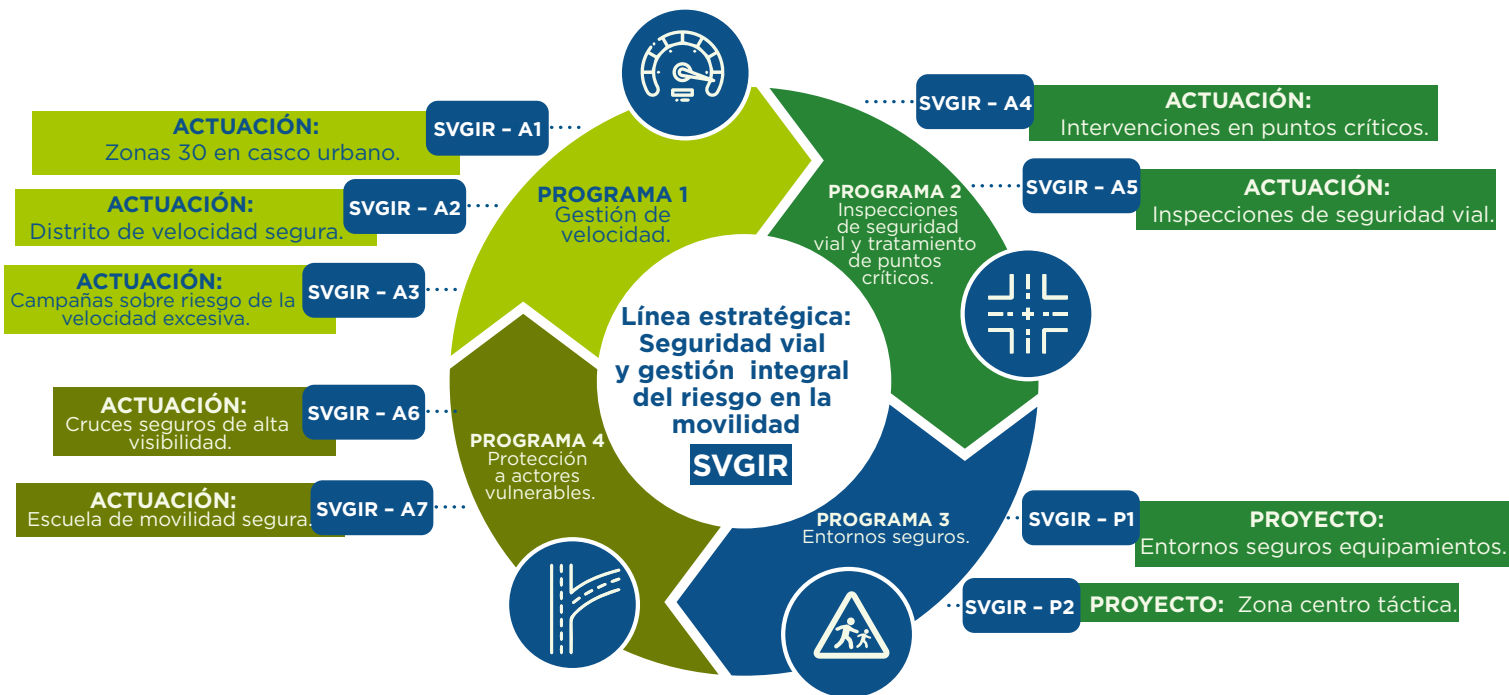
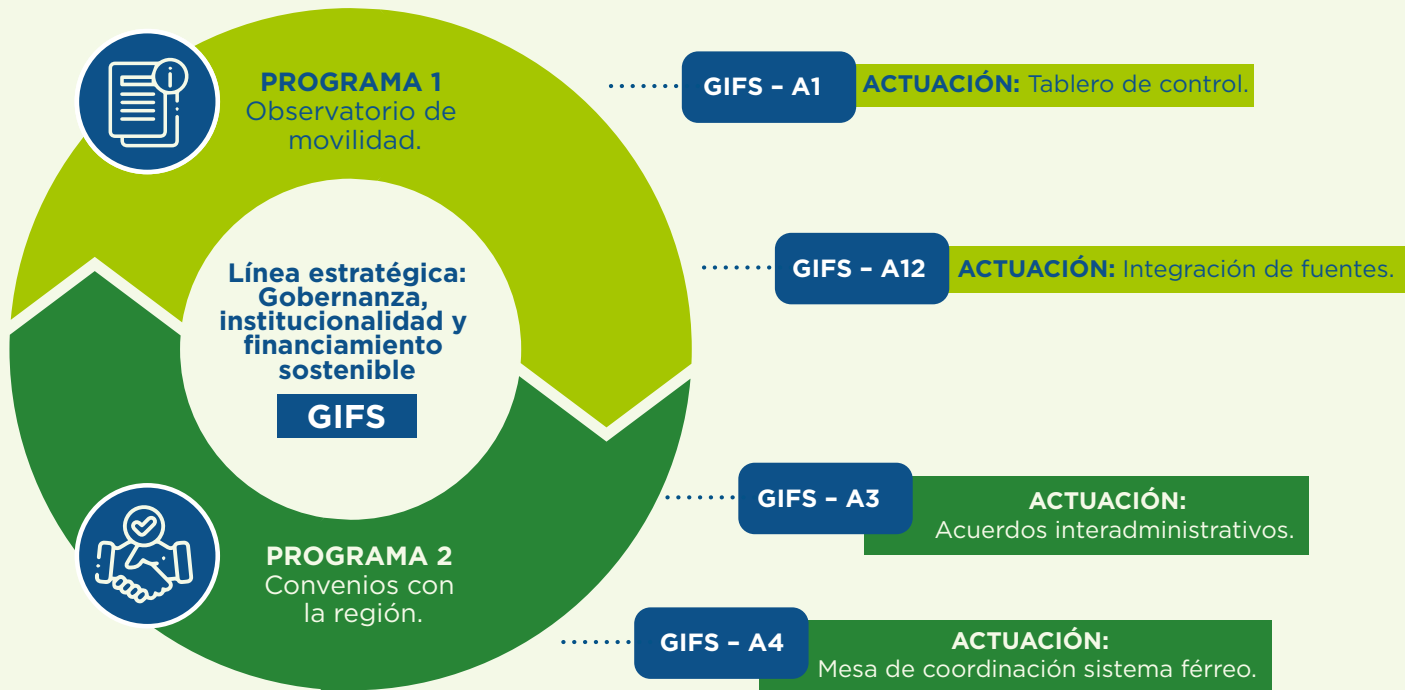




## Línea estratégica Sostenibilidad ambiental y resiliencia climática

### SARC





## 6.2 Horizonte de Ejecución

La programación de los proyectos del PMSS se estructura a partir de tres horizontes temporales —corto, mediano y largo plazo—.

A partir del año de adopción del plan, el corto plazo corresponde a los años del 1 al 4, el mediano plazo a los años del 5 al 8, y el largo plazo a los años del 9 al 12.



## 6.3 Programas, proyectos y actuaciones por línea estratégica



### 6.3.1 LÍNEA ESTRATÉGICA: INTEGRACIÓN MULTIMODAL Y CONECTIVIDAD TERRITORIAL (IMCT)

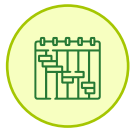
Esta línea estratégica busca superar la concentración de flujos en pocos corredores y fortalecer la conexión entre barrios, veredas y accesos regionales mediante una red intermodal continua y funcional. El diagnóstico identifica brechas estructurales asociadas a la ausencia de nodos de transferencia, intermodalidad continua y funcional. El diagnóstico identifica brechas estructurales asociadas a la ausencia de nodos de transferencia, una intermodalidad limitada, cobertura insuficiente del transporte público hacia zonas de expansión y áreas rurales, y una infraestructura de paraderos dispersa y poco estandarizada que dificulta la continuidad del viaje. La estrategia orienta la consolidación de puntos de intercambio, el mejoramiento de la infraestructura de soporte al transporte público y la integración física y operacional de los corredores urbano-regionales. Su implementación permitirá viajes más seguros y eficientes, fortaleciendo la movilidad local y la articulación territorial con la región. Su implementación permitirá organizar de manera jerarquizada los accesos, nodos y corredores del municipio, mejorando la conectividad urbano-rural y la articulación funcional con la red regional.



#### 6.3.1.1

#### Alineación con los objetivos del plan

- 1 Impulsar el cambio modal de modos de transporte motorizados privados hacia medios sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y la caminata.
- 2 Reducir de manera continua la cantidad de víctimas fatales y heridos graves a causa de siniestros viales en el territorio.
- 4 Consolidar la integración física y administrativa del sistema de movilidad del territorio para que conecte los barrios, veredas y nuevos desarrollos, con Bogotá, la región Sabana Centro y la red estratégica nacional.
- 5 Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 6 Caracterizar y mejorar la resiliencia de las redes de infraestructura de transporte a los riesgos ambientales.
- 7 Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.



### 6.3.1.2 Programas y Proyectos



#### Programa 1. Conexión regional estratégica

Este programa organiza los accesos de Cajicá como un sistema único y coordinado, integrando infraestructura y operación para reducir conflictos entre flujos regionales y locales. Su enfoque combina la estructuración de nodos de intercambio en puntos estratégicos, la conexión de la red municipal con modos regionales y ciclorrutas supramunicipales, y la gestión de empalmes con la red departamental y nacional bajo criterios de priorización, señalización y seguridad. En síntesis, apunta a accesos más legibles, seguros y eficientes, que mejoren la continuidad del viaje y la articulación urbano-regional.

Proyectos	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>IMCT-P1</b> Nodos intermodales			=====	<b>\$8,033 M COP</b>
<b>IMCT-P2</b> Tramo de ciclorrutas regionales	=====			<b>\$13,598 M COP</b>
Actuaciones				
<b>IMCT-A1</b> Plan de gestión de accesos Norte-Sur			=====	<b>N/A</b>

\* Valores en millones de pesos colombianos.



#### Programa 2. Red local intermodal

Este programa desarrolla la intermodalidad interna de Cajicá mediante una red articulada de micro-nodos y paraderos completos que conectan barrios y veredas con centralidades, el transporte público y los modos regionales. Su propósito es mejorar la primera y última milla mediante puntos de abordaje estandarizados, accesibles y seguros, con información unificada al viajero y condiciones físicas consistentes. La estrategia integra paraderos completos con iluminación y señalética, microterminales barriales y nodos de intercambio que facilitan transbordos entre TPC, modos activos y sistemas regionales, fortaleciendo la continuidad funcional entre áreas periféricas y el casco urbano.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>IMCT-A2</b> Microterminales barriales	=====			<b>N/A</b>
<b>IMCT-A3</b> Sistema de información al viajero intermodal	=====			<b>N/A</b>
<b>IMCT-A4</b> Micro-nodos de intercambio modal			=====	<b>N/A</b>





### Programa 3. Corredores urbano-regionales: infraestructura y operación

Este programa interviene los corredores estratégicos de conexión local y regional mediante una combinación coordinada de mejoras físicas y gestión operacional. Su enfoque prioriza aumentar la capacidad efectiva y la confiabilidad sin depender exclusivamente de ampliaciones viales, integrando adecuaciones geométricas, rehabilitación y estandarización de secciones; modernización semafórica y control centralizado; organización de sentidos, accesos, giros y señalización; y rediseño seguro de intersecciones y pasos críticos para reducir conflictos, eliminar cuellos de botella y mejorar la operación de los accesos regionales.

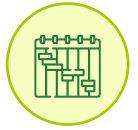
Proyectos	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>IMCT-P3</b> Mejoramiento y construcción de conexiones viales estratégicas				<b>\$23,387 M COP</b>
<b>IMCT-P4</b> Intersecciones y estructuras de conectividad				<b>\$47,874 M COP</b>
Actuaciones				
<b>IMCT-A5</b> Modernización semafórica				<b>N/A</b>
<b>IMCT-A6</b> Gestión operacional de accesos y circulación en corredores regionales				<b>N/A</b>

\* Valores en millones de pesos colombianos.



### 6.3. 2 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, LIMPIO E INCLUSIVO (STPELI)

Esta línea estratégica busca transformar el transporte público de Cajicá en un sistema confiable, accesible y ambientalmente sostenible, corrigiendo las brechas identificadas en frecuencia, cobertura, saturación en horas pico, infraestructura de apoyo e integración regional. Su acción se organiza en dos focos: reorganizar el TPC para articularlo con el modo férreo mediante una red clara de alimentación y mejor información al usuario; y ordenar la distribución urbana de mercancías a través de soluciones de última milla de bajo impacto, como bici-carga y zonas de operación regulada en áreas comerciales. Con ello, el municipio avanza hacia un transporte público más competitivo frente al vehículo particular, con mejores condiciones de accesibilidad universal, confiabilidad operativa y sostenibilidad ambiental, al tiempo que reduce fricciones entre tránsito local, TPC y carga, logrando una movilidad más limpia, ordenada e inclusiva.



### 6.3.2.1

#### Alineación con los objetivos del plan

- 1** Impulsar el cambio modal de modos de transporte motorizados privados hacia medios sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y la caminata.
- 3** Fomentar una cultura ciudadana de respeto, corresponsabilidad y cuidado colectivo en la movilidad.
- 4** Consolidar la integración física y administrativa del sistema de movilidad del territorio para que conecte los barrios, veredas y nuevos desarrollos, con Bogotá, la región Sabana Centro y la red estratégica nacional.
- 5** Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 7** Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.

### 6.3.2.2 Programas y Proyectos



#### Programa 1. Última milla sostenible

Este programa ordena y moderniza la distribución urbana de mercancías en Cajicá mediante soluciones de bajo impacto —como bici-carga y zonas reguladas de abastecimiento— para reducir conflictos entre carga, tránsito general y peatones. Su enfoque reemplaza prácticas dispersas y estacionamiento informal por operaciones más eficientes y controladas en el centro y corredores comerciales, disminuyendo ocupación indebida del espacio vial y mejorando la convivencia con el transporte público y la movilidad activa.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
STPELI-A1 Flota de bici-carga municipal	-----			N/A





## Programa 2. Reorganización del TPC

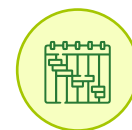
Este programa redefine la red del Transporte Público Colectivo de Cajicá para alinearla con la futura operación férrea y con los patrones reales de viaje urbano-regional, ajustando rutas, paradas y frecuencias para mejorar cobertura, confiabilidad y articulación con nodos estratégicos. Su alcance incluye la estandarización de puntos de parada, la organización de servicios de alimentación hacia el modo férreo y la implementación de información clara y unificada al usuario, de manera que los viajes sean más predecibles, accesibles y eficientes. En conjunto, el programa busca un TPC más ordenado, interoperable y competitivo frente al vehículo particular.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>STPELI-A2</b> Red de alimentación ferroviaria	[Barra horizontal que cubre Corto, Mediano y Largo]			N/A
<b>STPELI-A3</b> Información al usuario	[Barra horizontal que cubre Corto, Mediano y Largo]			N/A



### 6.3.3 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y RESILIENCIA CLIMÁTICA (SARC)

Esta línea estratégica orienta la movilidad de Cajicá hacia un modelo más limpio y resiliente, reduciendo emisiones y fortaleciendo la capacidad del sistema para enfrentar eventos climáticos y operativos. Parte de un diagnóstico que evidencia congestión recurrente, infraestructura peatonal y ciclista fragmentada, brechas en información ambiental y una alta exposición a inundaciones y riesgos asociados a fuentes hídricas y taludes, lo que afecta directamente la operación vial. La estrategia integra tres frentes: consolidar una red continua y segura de movilidad activa para disminuir viajes cortos motorizados; desarrollar un sistema municipal de monitoreo ambiental que permita medir y gestionar ruido, calidad del aire y emisiones; y fortalecer la resiliencia del sistema mediante mitigación de puntos críticos, mantenimiento preventivo de pavimentos y puentes, y protocolos de respuesta que aseguren continuidad operativa en corredores estratégicos. Con ello, Cajicá avanza hacia una movilidad más sustentable, con infraestructura conectada, menor impacto ambiental y mayor capacidad institucional para anticipar, resistir y recuperarse ante contingencias climáticas y operativas.



### 6.3.3.1

#### Alineación con los objetivos del plan

- 1 Impulsar el cambio modal de modos de transporte motorizados privados hacia medios sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y la caminata.
- 2 Reducir de manera continua la cantidad de víctimas fatales y heridos graves a causa de siniestros viales en el territorio.
- 4 Consolidar la integración física y administrativa del sistema de movilidad del territorio para que conecte los barrios, veredas y nuevos desarrollos, con Bogotá, la región Sabana Centro y la red estratégica nacional.
- 5 Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 6 Caracterizar y mejorar la resiliencia de las redes de infraestructura de transporte a los riesgos ambientales.
- 7 Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.

### 6.3.3.2 Programas y Proyectos



#### Programa 1. Red de movilidad activa

Este programa construye una red peatonal y ciclista continua, segura y funcional en Cajicá, enfocada en cerrar discontinuidades y mejorar la accesibilidad en cruces y puntos con mayor exposición al riesgo. Su implementación combina adecuaciones físicas de andenes y ciclorrutas para asegurar conectividad real entre barrios, centralidades y equipamientos, incorporando criterios de accesibilidad universal y reducción de barreras para personas con movilidad diversa. De forma complementaria, integra biciestacionamientos en nodos estratégicos y centralidades, fortaleciendo la intermodalidad y facilitando el uso cotidiano de la bicicleta como alternativa limpia y eficiente para viajes cortos.

Proyectos	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SARC-P1</b> Cierre de brechas (ciclistas)	-----			<b>\$7,082 M COP</b>
<b>SARC-P2</b> Cierre de brechas (andenes)	-----			<b>\$11,611 M COP</b>
<b>SARC-P1</b> Biciestacionamientos seguros	-----			<b>\$487 M COP</b>

\* Valores en millones de pesos colombianos.





## Programa 2. Red de monitoreo del ambiente natural

Este programa crea una capacidad municipal continua para medir y gestionar los impactos ambientales derivados de la movilidad, reemplazando decisiones intuitivas por acciones basadas en información verificable. Su implementación se centra en la instalación de estaciones de monitoreo en puntos estratégicos para registrar de forma sistemática variables ambientales y de calidad del aire, junto con el desarrollo de un inventario de emisiones de GEI con línea base y actualización periódica. Con esta infraestructura de seguimiento, el municipio obtiene datos comparables para orientar medidas de mitigación, focalizar intervenciones en corredores críticos y evaluar el efecto real de las políticas y proyectos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura en el tiempo.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SARC-A1</b> Estaciones de monitoreo	-----			N/A
<b>SARC-A2</b> Inventario GEI	-----			N/A



## Programa 3. Fomento a vehículos de bajas emisiones

Este programa impulsa la transición hacia tecnologías de movilidad de menor impacto ambiental mediante acciones habilitadoras e incentivos que reduzcan emisiones locales y modernicen el soporte operativo para la electrificación. Su eje central es la gestión e instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en ubicaciones estratégicas del municipio, facilitando la adopción por parte de usuarios particulares, servicios públicos y flotas operativas. De manera complementaria, se articula como soporte técnico para decisiones logísticas y de operación que prioricen vehículos y tecnologías de bajas emisiones en actividades con alta intensidad de circulación, contribuyendo a una movilidad más limpia y eficiente.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SARC-A3</b> Puntos de recarga	-----			N/A

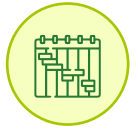


## Programa 4. Puntos críticos y obras de protección

Este programa fortalece la resiliencia del sistema de movilidad frente a eventos climáticos y amenazas que comprometen la continuidad y seguridad de la infraestructura, mediante la identificación y tratamiento de segmentos vulnerables y corredores estratégicos. Su implementación parte de una evaluación técnica de resiliencia climática que identifica riesgos asociados a lluvias intensas, inundaciones, movimientos en masa y fallas en drenaje, y prioriza intervenciones según criticidad. Con base en este análisis, el programa organiza y ejecuta obras de mitigación y protección en puntos críticos —como estabilización de taludes, mejoramiento de drenajes, ampliación de capacidad hidráulica y adecuación de pasos sobre cuerpos de agua— reduciendo la probabilidad de interrupciones del servicio, daños recurrentes y afectaciones a la conectividad urbana y regional.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SARC-A4</b> Evaluación de la resiliencia climática	-----			N/A





## Programa 5. Mantenimiento eficiente de los activos viales

Este programa establece un modelo técnico de gestión de pavimentos, andenes y puentes basado en inventarios actualizados y criterios objetivos de condición, riesgo y nivel de servicio, con el fin de priorizar intervenciones donde su impacto sobre seguridad, operación y conectividad sea más significativo. Se apoya en un inventario GIS que integra indicadores de deterioro, vulnerabilidad y exposición de los usuarios, permitiendo focalizar recursos en segmentos críticos y anticipar fallas antes de que se conviertan en afectaciones mayores. El programa se operacionaliza mediante un plan bianual de mantenimiento preventivo y correctivo priorizado, que ordena la ejecución, mejora la eficiencia del gasto y prolonga la vida útil de los activos viales, evitando deterioros acumulados y reduciendo costos futuros de rehabilitación.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SARC-A5</b> Inventario GIS	-----			N/A
<b>SARC-A2</b> Plan bianual de intervenciones	-----			N/A



## Programa 6. Protocolos de respuesta

Este programa fortalece la capacidad institucional de Cajicá para enfrentar contingencias que afecten la movilidad, asegurando continuidad operacional y una atención rápida y coordinada de incidentes en corredores estratégicos. Se basa en la formulación del Plan de Continuidad Operacional de Movilidad (PCOM), que define procedimientos de respuesta ante eventos climáticos extremos, interrupciones viales y emergencias operacionales, estableciendo responsabilidades, rutas de coordinación y acciones inmediatas de mitigación. El programa incorpora un kit de incidentes con señalización temporal y medios ITS móviles para control operacional, así como protocolos de articulación con primeros respondientes y simulacros intermunicipales orientados a escenarios de inundación y cierre de ejes críticos, elevando la capacidad de reacción y recuperación del sistema ante situaciones de disrupción.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SARC-A7</b> Plan de Continuidad Operacional de Movilidad (PCOM)	-----			N/A
<b>SARC-A8</b> Kit de incidentes	-----			N/A
<b>SARC-A9</b> Simulacros intermunicipales	-----			N/A



### 6.3. 4 LÍNEA ESTRATÉGICA: LOGÍSTICA URBANA SOSTENIBLE Y COMPETITIVA (LUGEP)

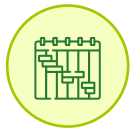
Esta línea estratégica ordena la distribución urbana de mercancías y el uso del espacio público en Cajicá, frente a un diagnóstico que evidencia crecimiento industrial y comercial, operaciones de carga que se desbordan hacia zonas no habilitadas, y estacionamiento indiscriminado que reduce capacidad vial y genera congestión en centralidades y corredores de alta demanda. La estrategia integra tres frentes: (i) Zonas de carga y descarga, para concentrar y regular las operaciones en espacios señalizados y funcionales; (ii) Gestión del tráfico de carga, con ruteo preferente, control horario y coordinación regional para minimizar fricciones entre reparto urbano, tránsito local y flujos intermunicipales; y (iii) Gestión del estacionamiento en vía, mediante Zonas de Estacionamiento Regulado que ordenen la ocupación, promuevan rotación y reduzcan la invasión de carriles de circulación. Con ello, se busca una logística más eficiente y competitiva, menor interferencia con el transporte público y la movilidad peatonal, y recuperación del espacio público en sectores críticos, fortaleciendo la accesibilidad, la actividad económica y el funcionamiento cotidiano de las centralidades.

#### 6.3.4.1

#### Alineación con los objetivos del plan



- 2 Reducir de manera continua la cantidad de víctimas fatales y heridos graves a causa de siniestros viales en el territorio.
- 3 Fomentar una cultura ciudadana de respeto, corresponsabilidad y cuidado colectivo en la movilidad.
- 4 Consolidar la integración física y administrativa del sistema de movilidad del territorio para que conecte los barrios, veredas y nuevos desarrollos, con Bogotá, la región Sabana Centro y la red estratégica nacional.
- 5 Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 7 Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.



### 6.3.4.2 Programas y Proyectos



#### Programa 1. Zonas de carga y descarga

Este programa formaliza y ordena el cargue y descargue en las centralidades de Cajicá mediante la definición de espacios regulados, horarios claros y lineamientos operativos verificables, evitando que la actividad logística continúe desplazándose hacia calzadas y zonas de parqueo no autorizadas. Su implementación comprende la reestructuración y actualización de las zonas existentes, la definición de criterios técnicos de localización y la estandarización de señalización y demarcación, complementadas con acciones de control y seguimiento que garanticen cumplimiento. Con ello se reducen interferencias en la circulación, mejora la funcionalidad del espacio vial y se incrementa la eficiencia del abastecimiento urbano en sectores de alta actividad.

Proyectos	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>LUGEP-P1</b> Zonas de cargue y descargue	-----			<b>\$919 M COP</b>
Actuaciones				
<b>LUGEP-A1</b> Control de cargue y descargue		-----		<b>N/A</b>

\* Valores en millones de pesos colombianos.



#### Programa 2. Gestión del tráfico de carga

Este programa optimiza la circulación de vehículos de carga mediante la definición de rutas preferentes, restricciones horarias y señalización específica en corredores priorizados, orientando el flujo hacia tramos con mejores condiciones operativas y disminuyendo interferencias con la movilidad local. Su núcleo es un plan técnico de ruteo que jerarquiza recorridos y establece reglas claras de operación, complementado con acciones de control y seguimiento. De forma articulada, incorpora coordinación intermunicipal e interinstitucional —incluida la Mesa Logística Sabana Centro— para gestionar la carga de paso y entrante con criterios unificados, reduciendo impactos sobre los tramos urbanos de mayor demanda y fortaleciendo la eficiencia logística regional.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo	
<b>LUGEP-A2</b> Plan de rutas de carga			-----		<b>N/A</b>
<b>LUGEP-A3</b> Mesa logística Sabana Centro			-----		<b>N/A</b>



### Programa 3. Gestión del estacionamiento en vía

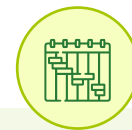
Este programa ordena y regula el estacionamiento en vía mediante la implementación y expansión progresiva de la Zona de Estacionamiento Regulado (ZER), con reglas de alternancia, rotación y control que permitan recuperar capacidad vial y mejorar la accesibilidad en áreas de alta actividad. Se estructura a partir de un Plan de Gestión de Estacionamiento que define criterios de cobertura, tipologías de tramo, horarios y mecanismos operativos para que el estacionamiento funcione como instrumento de gestión de la demanda y no como ocupación prolongada e informal. De manera complementaria, incorpora un enfoque social mediante esquemas de operación con inclusión de poblaciones vulnerables y se articula con la promoción de micro-centros de consolidación que faciliten transbordos hacia modos de última milla, integrando la regulación del estacionamiento con una logística urbana más eficiente y de menor impacto.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>LUGEP-A4</b> Plan de Gestión de Estacionamiento Regulado			—————	N/A
<b>LUGEP-A5</b> Gestión con formalización			—————	N/A
<b>LUGEP-A6</b> Microcentros de consolidación	—————	—————	—————	N/A



### 6.3. 5 LÍNEA ESTRATÉGICA: GOBERNANZA, INSTITUCIONALIDAD Y FINANCIAMIENTO SOSTENIBLE (GIFS)

Esta línea estratégica fortalece la capacidad del municipio para planear, coordinar y financiar la movilidad con criterios técnicos y de resultados, superando la fragmentación institucional, la limitada articulación regional y las debilidades en información y seguimiento identificadas en el diagnóstico. Su objetivo es consolidar arreglos de gobernanza que integren planeación, operación, control e infraestructura; establecer un sistema municipal de información confiable para priorizar y evaluar con evidencia; y alinear la ejecución del Plan con mecanismos financieros realistas y sostenibles. La estrategia se estructura en dos programas: el Observatorio de Movilidad, que integra datos, monitorea variables clave y publica indicadores para orientar decisiones y evaluar avances; y los Convenios regionales, que formalizan la coordinación con Bogotá y Sabana Centro para sincronizar intervenciones, cofinanciar proyectos y articular servicios y corredores de escala supramunicipal. Su implementación permitirá decisiones más coherentes, trazables y verificables, reduciendo duplicidades, aumentando eficiencia en el uso de recursos y asegurando continuidad operativa y financiera del Plan más allá de los ciclos de gobierno.



### 6.3.5.1

#### Alineación con los objetivos del plan

- 1 Impulsar el cambio modal de modos de transporte motorizados privados hacia medios sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y la caminata.
- 2 Reducir de manera continua la cantidad de víctimas fatales y heridos graves a causa de siniestros viales en el territorio.
- 3 Fomentar una cultura ciudadana de respeto, corresponsabilidad y cuidado colectivo en la movilidad.
- 4 Consolidar la integración física y administrativa del sistema de movilidad del territorio para que conecte los barrios, veredas y nuevos desarrollos, con Bogotá, la región Sabana Centro y la red estratégica nacional.
- 5 Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 6 Caracterizar y mejorar la resiliencia de las redes de infraestructura de transporte a los riesgos ambientales.
- 7 Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.

### 6.3.5.2 Programas y Proyectos



#### Programa 1. Observatorio de movilidad

Este programa crea una plataforma municipal de datos abiertos que centraliza, integra y analiza información clave para planear, operar y evaluar el sistema de movilidad. Se materializa mediante un tablero de control público con indicadores de desempeño, seguridad vial, operación del TPC, estacionamiento y ambiente, permitiendo monitoreo continuo y decisiones basadas en evidencia. Para asegurar trazabilidad, incorpora la interoperabilidad con fuentes municipales y externas —incluyendo registros del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, sistemas de control del TPC, operación de la ZER y sensores ambientales—, consolidando una única fuente oficial para seguimiento, priorización y evaluación del PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>GIFS-A1</b> Tablero de control	[Barra de progreso]			N/A
<b>GIFS-A2</b> Tablero de control	[Barra de progreso]			N/A





## Programa 2. Convenios con la región

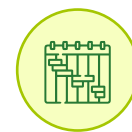
Este programa formaliza la coordinación supramunicipal mediante acuerdos interadministrativos con Bogotá y Sabana Centro para alinear proyectos, servicios y operaciones que requieren continuidad territorial. Su alcance incluye la definición de reglas comunes para el TPC intermunicipal, la armonización de la cicloinfraestructura y la sincronización de actuaciones en corredores compartidos. Incorpora además la creación de una mesa de coordinación del sistema férreo con entidades regionales y nacionales para planear, implementar y operar de manera integrada el modo férreo y su conexión con el transporte local, evitando duplicidades y fortaleciendo la coherencia entre infraestructura, servicios y gestión operativa.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>GIFS-A3</b> Acuerdos interadministrativos	[Barra horizontal que cubre Corto, Mediano y Largo]			N/A
<b>GIFS-A4</b> Mesa de coordinación sistema férreo	[Barra horizontal que cubre Corto, Mediano y Largo]			N/A



### 6.3. 6 LÍNEA ESTRATÉGICA: SEGURIDAD VIAL Y GESTIÓN INTEGRAL DEL RIESGO EN LA MOVILIDAD (SVGIR)

Esta línea estratégica organiza un enfoque integral para reducir la siniestralidad y la exposición al riesgo en Cajicá, donde el diagnóstico evidencia conflictos persistentes entre flujos vehiculares y actores vulnerables en corredores urbanos y zonas de alta actividad, junto con velocidades operacionales poco coherentes con el entorno y ausencia de una gestión preventiva sistemática. La estrategia articula cuatro frentes: gestión de velocidades según tipología de vía, inspecciones periódicas y tratamiento de puntos críticos con un plan bianual de intervenciones, consolidación de entornos seguros en centralidades y equipamientos, y protección explícita de peatones, ciclistas y motociclistas mediante infraestructura segura, cruces controlados y acciones de control y cultura vial. Con ello se busca pasar de respuestas reactivas a una administración preventiva del riesgo, reduciendo la frecuencia y severidad de siniestros, fortaleciendo la continuidad segura de los recorridos y consolidando capacidades institucionales para identificar, intervenir y monitorear riesgos de manera sostenida a escala urbana y rural.



### 6.3.6.1

#### Alineación con los objetivos del plan

- 1 Impulsar el cambio modal de modos de transporte motorizados privados hacia medios sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y la caminata.
- 2 Reducir de manera continua la cantidad de víctimas fatales y heridos graves a causa de siniestros viales en el territorio.
- 3 Fomentar una cultura ciudadana de respeto, corresponsabilidad y cuidado colectivo en la movilidad.
- 5 Reducir los impactos negativos del sistema de movilidad en el ambiente natural y la salud de quienes habitan y visitan el municipio.
- 7 Fortalecer la competitividad económica del territorio con infraestructura logística dedicada para el ordenamiento del flujo de bienes y mercancías.



### Programa 1. Gestión de la velocidad

Este programa establece un control integral de la velocidad acorde con la función de cada vía y su nivel de riesgo, combinando rediseños geométricos puntuales, señalización clara y control operativo para reducir la ocurrencia y severidad de siniestros. Su alcance incluye la implementación de Zonas 30 en sectores urbanos de alta actividad peatonal, el ajuste de velocidades en corredores estratégicos y la aplicación de control tecnológico en tramos críticos para mejorar el cumplimiento de los límites. Se complementa con acciones de pedagogía y campañas focalizadas que acompañan las intervenciones físicas, buscando inducir comportamientos seguros y consolidar velocidades operacionales coherentes con el entorno y la presencia de actores vulnerables.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SVGIR-A1</b> Zonas 30 en casco urbano		-----		N/A
<b>SVGIR-A2</b> Distrito de velocidad segura	-----			N/A
<b>SVGIR-A3</b> Campañas sobre riesgo de la velocidad excesiva	-----			N/A



## Programa 2. Inspecciones de seguridad vial y tratamiento de puntos críticos

Este programa establece una gestión preventiva y sistemática del riesgo vial mediante inspecciones periódicas que identifican y priorizan segmentos e intersecciones con mayor siniestralidad o exposición. Su operación se basa en Inspecciones de Seguridad Vial realizadas bajo metodologías de la ANSV, cuyos resultados alimentan un plan bianual de intervenciones priorizadas. A partir de esta evaluación, se ejecutan tratamientos físicos y operacionales en puntos críticos —mejoras geométricas, señalización, demarcación, control o medidas complementarias de sensibilización— orientados a reducir la ocurrencia y severidad de los siniestros, fortalecer la protección de usuarios vulnerables y consolidar un ciclo continuo de aprendizaje institucional y ajuste de soluciones.

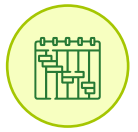
Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SVGIR-A4</b> Intervenciones en puntos críticos			■	N/A
<b>SVGIR-A5</b> Inspecciones de Seguridad Vial	■	■	■	N/A



## Programa 3. Entornos seguros

Este programa interviene los espacios urbanos de mayor interacción —especialmente entornos escolares, de salud, deportivos y centralidades— aplicando criterios de “sistema seguro” para reducir conflictos y proteger a los usuarios más vulnerables. Su alcance se concreta en la adecuación de infraestructura peatonal continua y accesible, mejoramiento de andenes y cruces a nivel, señalización clara y organización del espacio vial acorde con la intensidad de uso. De manera complementaria, incorpora una intervención táctica en la zona centro que combina urbanismo táctico, control del estacionamiento y medidas de tráfico calmado, permitiendo mejoras rápidas en seguridad y accesibilidad mientras se materializan intervenciones de mayor escala.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SVGIR-P1</b> Entornos seguros equipamientos		■		\$18,831 M COP
<b>SVGIR-P2</b> Zona centro táctica			■	\$11,245 M COP



## Programa 4. Protección a actores vulnerables

Este programa concentra intervenciones específicas para peatones, ciclistas y motociclistas, priorizando los puntos del municipio donde su exposición al riesgo es mayor. Su eje técnico es el diseño e implementación de cruces seguros en centralidades y equipamientos —con alta visibilidad, reducción de conflictos modales y organización del espacio vial— para disminuir la probabilidad y severidad de siniestros. De forma complementaria, incorpora una Escuela de Movilidad Segura orientada a fortalecer capacidades y comportamientos seguros en motociclistas, ciclistas, conductores y operadores del TPC/TPI, junto con procesos pedagógicos para niños, niñas y adolescentes, en coherencia con las directrices de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Actuaciones	Corto	Mediano	Largo	Costo
<b>SVGIR-A6</b> Cruces seguros de alta visibilidad	-----			N/A
<b>SVGIR-A7</b> Escuela de Movilidad Segura	-----			N/A





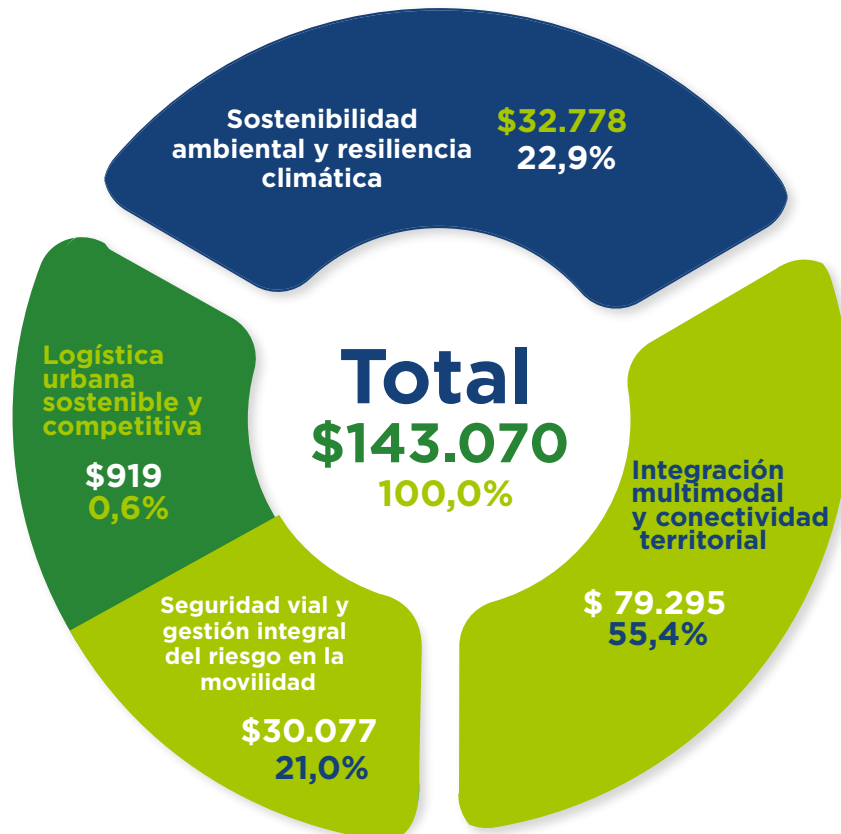
**PLAN DE INVERSIONES Y  
ESTRATEGIA FINANCIERA**



## Plan de inversiones y estrategia financiera

El Plan de Inversiones de la actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del municipio de Cajicá contempla, para el periodo 2026-2038, una inversión total de \$143.070 millones de pesos constantes de diciembre de 2025, distribuida en las líneas estratégicas definidas en el marco del Plan, tal como se presenta en la siguiente imagen:

Plan de Movilidad Sostenible y Segura – Cajicá: Inversión por línea estratégica



\*Inversión (\$Mill/dic 2025)

La inversión de la actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Segura asciende a \$143.070 millones de pesos constantes de diciembre de 2025 y se estructura a partir de una priorización estratégica que concentra los recursos en proyectos de alto impacto sobre la conectividad territorial, la seguridad vial y el fortalecimiento de la movilidad activa. El horizonte de ejecución del Plan es de trece (13) años, entre 2026 y 2038, con una programación financiera coherente con la capacidad fiscal del municipio y su inversión histórica en el sector transporte y movilidad.

<b>Inversión total del PMSS:</b>	<b>\$143.070 millones</b>
<b>Horizonte de ejecución:</b>	<b>2026-2038 (13 años).</b>



# SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMSS

## 8.1

Alcance y enfoque del seguimiento y la evaluación **57**

---

## 8.2

Indicadores de resultado **58**

---



## 8.1 Alcance y enfoque del seguimiento y la evaluación

El seguimiento y la evaluación de la actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del municipio de Cajicá se estructuran bajo los siguientes lineamientos:

- 

**Objeto del seguimiento:** Verificar los efectos del Plan sobre el desempeño del sistema de movilidad municipal, la seguridad vial y las condiciones de accesibilidad y desplazamiento de los usuarios en el territorio.
- 

**Seguimiento:** Proceso sistemático de medición y análisis que permite identificar avances, rezagos y tendencias en la implementación de programas, proyectos y actuaciones del Plan de Movilidad Sostenible y
- 

**Evaluación:** Valoración periódica de los resultados obtenidos frente a los objetivos definidos en el PMSS, como insumo para la toma de decisiones y la introducción de ajustes cuando las condiciones territoriales, institucionales o fiscales así lo requieran.
- 





**Herramienta principal:** Sistema de indicadores con línea base, metas definidas y metodología de cálculo verificable, soportado en información técnica, registros administrativos y fuentes oficiales del sector movilidad.
- 

**Integración institucional:** Articulación del seguimiento con los procesos ordinarios de planeación, programación presupuestal, control interno y rendición de cuentas del municipio, garantizando la incorporación del Plan en la gestión pública regular.
- 

**Enfoque:** Orientación a resultados e impactos medibles en conectividad territorial, seguridad vial, movilidad activa, accesibilidad universal, sostenibilidad ambiental y resiliencia del sistema.

## 8.2 Indicadores de resultado

Los indicadores de resultado permiten medir de manera objetiva el cumplimiento de los objetivos del PMSS para el municipio de Cajicá y los efectos alcanzados sobre el sistema de movilidad del municipio, en el horizonte de ejecución previsto.

 <p><b>Proyectos o iniciativas de integración regional ejecutadas</b></p>	 <p><b>Participación modal de viajes en transporte público</b></p>	 <p><b>Participación modal de viajes de movilidad activa (a pie y en bicicleta)</b></p>	 <p><b>Proporción de red de ciclo infraestructura conectada</b></p>
 <p><b>Satisfacción general del usuario de transporte público</b></p>	 <p><b>Satisfacción con tiempo de espera del usuario de transporte público</b></p>	 <p><b>Satisfacción con información al usuario de transporte público</b></p>	 <p><b>Acuerdos o convenios de integración regional vigentes</b></p>
 <p><b>Tasa de mortalidad vial</b></p>	 <p><b>Tasa de lesionados en la vía</b></p>	 <p><b>Cobertura 200 del sistema de transporte público colectivo</b></p>	 <p><b>Proporción de despliegues efectivos ante emergencias viales</b></p>
 <p><b>Proporción de vehículos eléctricos registrados</b></p>	 <p><b>Inversión ejecutada en infraestructura/ gestión del Plan Integral de Movilidad</b></p>		

INDICADOR	DESCRIPCIÓN FORMA DE CÁLCULO	LINEA BASE 2025	FUENTE	META
	Cantidad de proyectos o iniciativas de integración ejecutadas con municipios de la región u entidades del orden regional o departamental	-	-	≥1 proyectos o iniciativas de integración regional ejecutadas con entidades del orden regional o departamental.
	$\frac{[\text{Cantidad total de viajes anuales en Transporte Público}]}{[\text{Cantidad total de viajes anuales}]} \times 100$	18%	EOD 2023	≥40%
	$\frac{[\text{Cantidad total de viajes anuales en bicicleta o a pie}]}{[\text{Cantidad total de viajes anuales}]} \times 100$	49%	EOD 2023	≥60%
	$\frac{[\text{Longitud en km de tramos de cicloinfraestructura conectados}]}{[\text{Longitud en km de la totalidad de cicloinfraestructura}]} \times 100$	40%	Herramienta geoespacial a partir de información primaria del consultor	100%
	Promedio (o promedio ponderado) de las calificaciones de los usuarios sobre el nivel general de satisfacción con el transporte público	2.9/5	Encuesta de satisfacción general del usuario de transporte público realizada en la presente consultoría (2025)	≥3.8/5
	Promedio (o promedio ponderado) de las calificaciones de los usuarios sobre el nivel de satisfacción con el tiempo de espera del transporte público	3/5	Encuesta de satisfacción general del usuario de transporte público realizada en la presente consultoría (2025)	≥3.5/5.0
	Promedio (o promedio ponderado) de las calificaciones de los usuarios sobre el nivel de satisfacción con la información al usuario asociada al transporte público	1.9/5	Encuesta de satisfacción general del usuario de transporte público realizada en la presente consultoría (2025)	≥3.8/5.0 %

INDICADOR	DESCRIPCIÓN FORMA DE CÁLCULO	LINEA BASE 2025	FUENTE	META
	Cantidad de acuerdos o convenios de integración regional vigentes	-	-	≥ 2 convenios vigentes
	$[Cantidad\ de\ víctimas\ fallecidas\ en\ el\ año\ de\ evaluación\ a\ causa\ de\ siniestros\ viales] / [Cantidad\ total\ de\ habitantes\ en\ el\ municipio\ en\ el\ año\ de\ evaluación] \times 100.000$	11 por cada 100.000 habitantes	Análisis de siniestralidad vial de la presente consultoría con base en datos históricos (2017-2024) del ONSV	Máximo 5 por cada 100.000 habitantes
	$[Cantidad\ de\ víctimas\ lesionadas\ en\ el\ año\ de\ evaluación\ a\ causa\ de\ siniestros\ viales] / [Cantidad\ total\ de\ habitantes\ en\ el\ municipio\ en\ el\ año\ de\ evaluación] \times 100.000$	70 por cada 100.000 habitantes	Análisis de siniestralidad vial de la presente consultoría con base en datos históricos (2017-2024) del ONSV	Máximo 20 por cada 100.000 habitantes
	Porcentaje de población cubierta por cercanía a 200 m de corredores con transporte público colectivo	40% de cobertura de la población del municipio	Herramienta geoespacial a partir de información primaria del consultor	80% de cobertura de la población del municipio
	$[Cantidad\ de\ despliegues\ efectivos\ durante\ emergencias\ viales\ durante\ el\ año\ de\ evaluación] / [Cantidad\ total\ de\ emergencias\ viales\ durante\ el\ año\ de\ evaluación\ en\ el\ municipio] \times 100$	-	-	100%
	$[Cantidad\ de\ vehículos\ de\ propulsión\ eléctrica\ registrados\ en\ el\ municipio] / [Cantidad\ total\ de\ vehículos\ registrados\ en\ el\ municipio] \times 100$	0%	Plan de Movilidad vigente	10% de vehículos eléctricos registrados
	$[Cantidad\ de\ recursos\ ejecutados\ durante\ la\ vigencia\ evaluada] / [Cantidad\ total\ de\ recursos\ planeados\ para\ la\ vigencia\ evaluada] \times 100$	-	-	100%



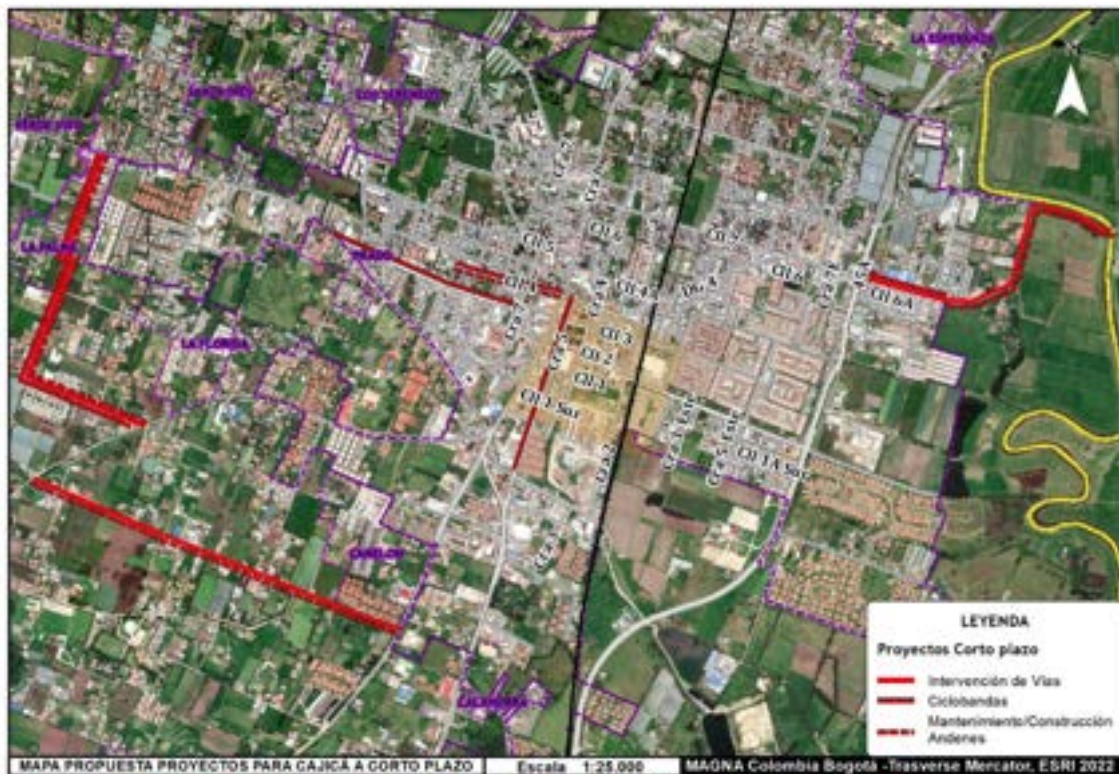
**PROYECTOS DEL PMSS POR HORIZONTE  
DE EJECUCIÓN**

Proyectos del PMSS – consolidado general



Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025.

Proyectos del PMSS – corto plazo (0-4 años)



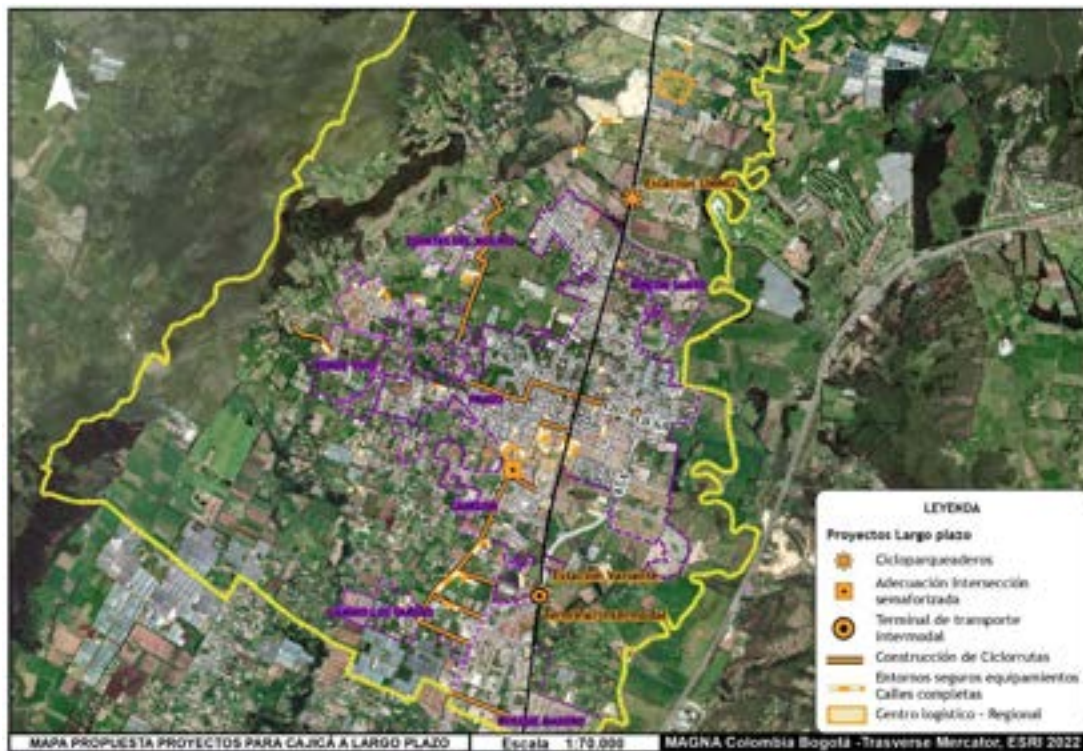
Fuente: Consorcio TPD-SAIP 2025.

### Proyectos del PMSS - mediano plazo (5-8 años)



Fuente: Consorcio TPD-Saip 2025.

### Proyectos del PMSS - largo plazo (9-12 años)



Fuente: Consorcio TPD-Saip 2025.

## GLOSARIO

### META

- **ANI:** Agencia Nacional de Infraestructura.
- **APP:** Alianza Publico-Privada.
- **BRT:** Bus Rapid Transit. Sistemas de Buses Rápidos, Sistema de transporte público, basado en autobuses que opera sobre corredores exclusivos o preferenciales, con estaciones definidas, control de acceso, recaudo previo al abordaje y operación de alta frecuencia.
- **CAR:** Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.
- **CONPES:** Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- **DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- **DNP:** Departamento de Planeación Nacional.
- **DOFA:** Herramienta de diagnóstico estratégico que permite evaluar la situación interna y externa de una organización, proyecto, plan o territorio a partir de la caracterización de sus Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas.
- **DOT:** Desarrollo Orientado al Transporte. Desarrollo Orientado al Transporte. Enfoque de planificación urbana que promueve el desarrollo.
- Compacto, denso y de usos mixtos en torno a los sistemas de transporte público de alta y media capacidad.
- **EOD:** Encuesta de Origen Destino.
- **FDN:** Financiera de Desarrollo Nacional.
- **FINDETER:** Financiera de Desarrollo Territorial S.A.
- **GEI:** Gases de Efecto Invernadero.
- **INVIAS:** Instituto Nacional de Vías.
- **ITS:** Sistemas inteligentes de transporte.
- **LIVV:** Infraestructura vial verde.
- **MI:** Mobility Insights. Se fundamenta en la integración de registros de telefonía móvil con otras fuentes de información, como los usos del suelo, las redes, servicios de transporte y las estadísticas sociodemográficas, permite reconstruir y analizar los patrones de viaje y desplazamientos de los usuarios.
- **MT:** Ministerio de Transporte.
- **ONSV:** Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- **PMSS:** Plan de Movilidad Sostenible y Segura.
- **POMCA:** Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas.
- **POT:** Plan de Ordenamiento Territorial.
- **RMBC:** Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca.
- **RNAT:** Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.
- **RNDC:** Registro Nacional de Carga.
- **RUNT:** Registro Único Nacional de Tránsito.
- **SITP:** Sistema Integrado de Transporte Público.
- **SMT:** Secretaría de Tránsito y Transporte.
- **TPC:** Transporte Público Colectivo.
- **TPI:** Transporte Público Individual.
- **Visión Cero:** Enfoque de seguridad vial que parte del principio de que ninguna muerte ni lesión grave por siniestros de tránsito es aceptable.



- **ZAT:** Zona de Análisis de Transporte. Es una unidad espacial utilizada en los estudios de movilidad y transporte para organizar, analizar y modelar los desplazamientos de personas y mercancías dentro de un territorio.
- **ZER:** Zona de Estacionamiento Regulado. Área delimitada del espacio público vial donde el estacionamiento en vía se gestiona mediante reglas operativas (horarios, tiempos, tarifas y control) para ordenar el uso del espacio público y reducir conflictos con otros modos.
- **Zona 30:** Área urbana donde la velocidad máxima permitida para vehículos es de 30 km/h, priorizando la seguridad de peatones y ciclistas.

## Créditos

### Gobernación de Cundinamarca

- **Jorge Emilio Rey Ángel**  
Gobernador de Cundinamarca
- **Diego Armando Jiménez Vargas**  
Secretario de Movilidad Contemporánea
- **Sandra Burgos Gómez**  
Gerente Dirección Política Sectorial
- **Andrea Rodríguez**  
Apoyo técnico
- **Marcela Moyano**  
Apoyo técnico

### Findeter

- **Luis Fernando Montenegro Padilla**  
Gestor del proyecto
- **Lina María Sierra Gutiérrez**  
Gerente de proyecto

### Municipio de Cajicá

- **Juan Felipe Mozo**  
Secretario de Tránsito, Transporte y Movilidad
- **Genny Esperanza Castilla**  
Directora de Seguridad Vial y Movilidad
- **Jese Joshua Durán**  
Ingeniero Ambiental contratista
- **Carlos Andrés Gil**  
Técnico Administrativo
- **Brenda Esmeralda Linares**  
Ingeniera Civil contratista
- **Luis Manuel Aldana Gutierrez**  
Profesional especializado

### Agradecimiento especial

- Dr. César Augusto Ruíz
- Ing. Luis Eduardo Acosta

### Consultoría

- **Camilo Ardila Pinzón**  
Director de Proyecto
- **Mireya Cristancho**  
Coordinadora Local de Proyecto
- **Manuel Salazar**  
Coordinador Local de Proyecto
- **Giuseppe Vega**  
Coordinador Técnico
- **Jorge Sánchez**  
Experto en Movilidad y Transporte
- **Gabriel Suárez**  
Experto en Desarrollo y/o Planificación Urbana
- **Patricia Cisneros**  
Experta en SIG
- **Jorge Zorro**  
Modelador de transporte
- **Eleonora Rossi**  
Experta Jurídica
- **Leonardo Vásquez**  
Experto Financiero
- **Antonio Cortázar**  
Experto en Costos
- **Juan Carlos Vargas**  
Experto en Comunicación
- **Marcela Cubides Proaños**  
Experta en Diseño Gráfico
- **Marisol Vargas**  
Experta Ambiental
- **Carolina Sánchez**  
Experta en Gestión Social y Equidad de Género
- **Sara Yineth Parra**  
Profesional especializada
- **Nicolás Barbetti**  
Profesional especializado
- **Brayan Castilla**  
Profesional especializado
- **Angela Martínez**  
Profesional especializada





Gobernación de  
**Cundinamarca**



— **ALCALDÍA** —  
MUNICIPAL DE CAJICÁ

**Findeter**   
Banca de Desarrollo Territorial



CONSORCIO  
**TPD - SAIP**  
2025