

PROYECTO DE DECRETO N.º

()

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE CAJICÁ 2026 – 2035 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La Alcaldesa de Cajicá en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial por los artículos 209 y 315 de la Constitución Política, Ley 136 de 1994 modificada a su vez por la Ley 1551 de 2012, Ley 336 de 1996, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 modificada por la Ley 1383 de 2010, Ley 1503 de 2011, Decreto No. 2851 de 2013 Ley 2251 DE 2022, ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad vial, Decreto 1430 de 2022, y Decreto 1252 de 2021, y las demás normas que la modifique, complementa.

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el inciso segundo del artículo 2 de la Constitución Política, las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

Que de acuerdo con lo establecido por el literal e) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *"la seguridad vial de las personas constituye una de las prioridades del sistema y del sector de transporte"*.

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 modificada por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010 determina que *"En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, "Todo colombiano, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público"*

Que el Ministerio de Transporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2016 mediante la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012. Posteriormente, este plan fue ajustado para el periodo 2011-2021, a través de la Resolución 2273 de 2014, y, mediante la Ley 2251 de 2022 *"Ley Julián Esteban"*, se actualizaron los lineamientos en materia de seguridad vial.

Que la Ley 1702 de 2013, define la seguridad vial como "el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesiones de las personas en sus desplazamientos ya sean en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los

reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas."

Que la Ley 1503 de 2011 y su Decreto Reglamentario 2851 de 2013 promueven la formulación de hábitos comportamientos y conductas seguras en la vía, definiendo los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Que mediante Decreto 048 de 2025, se adoptó el Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento de Cundinamarca 2025 – 2036, con el objetivo general de *“Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en el Departamento de Cundinamarca, por lo menos en un 50% para el año 2036”*.

Que por su parte la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en providencia del 27 de noviembre de 2018, Radicado: 11001-03-06-000-2018-00161-00(2396), señaló que el principal objetivo de la seguridad vial: *“es la prevención, el control y la disminución de muertes y lesionados por accidentes que ocurran sobre las vías. En términos generales, una “vía” es aquel “espacio destinado al paso de personas o vehículos que van de un lugar a otro”*.

Que, en este sentido, el Plan Nacional de Seguridad Vial es una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas integrales en todo el territorio nacional, y, además, fomenta la formulación e implementación de políticas y acciones a nivel regional, departamental, distrital y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y lesionadas a nivel nacional.

Que el Gobierno Nacional mediante Decreto No. 1430 de 2022 aprobó el **Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031**, su objetivo principal es reducir en un cincuenta 50% las fatalidades por siniestros viales para el 2031, adoptando el enfoque de *“Sistema seguro”* y estableciendo ocho áreas de acción:

Área de acción	Objetivo General
Velocidades seguras	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. 2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores

	<p>críticos de siniestralidad.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). 3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
Gobernanza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro. 2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. 3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
Gestión del Conocimiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Que el Municipio de Cajicá, cuenta con el Comité Municipal de Seguridad Vial de Cajicá, formalizado mediante el Decreto 013 de 2018, y es la instancia que actúa como órgano coordinador en el municipio para planear, coordinar y realizar seguimiento a la correcta implementación del Plan Local de Seguridad Vial 2026 – 2035, así como de todas aquellas acciones orientadas a fortalecer la seguridad vial en el territorio.

Que, en lo transcurrido del año 2024 el Municipio de Cajicá reportó una población estimada de 101.582 habitantes, además de aquellos que provienen de los municipios aledaños que también hacen uso cotidiano de las vías públicas participando de manera activa en los distintos roles como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores etc., en los diferentes ejes viales, generando un reporte de 73 accidentes de tránsito, de los cuales se registraron al menos 61 personas lesionadas y 12 víctimas fatales, información que puede verificarse en el portal del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Que, el día 10 de diciembre de 2025 tuvo lugar la sesión del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio Cajicá, sesión que tenía como objetivo la presentación, socialización y adopción por parte de dicho órgano del Plan Local de Seguridad Vial.

Que consecuentemente con todo lo anterior, es necesaria la formulación del Plan Local de Seguridad Vial para el municipio de Cajicá, orientado a fijar las estrategias municipales en materia de seguridad vial, para fomentar la protección de la vida de todos los actores viales, en especial los más vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, con un manejo eficiente de los recursos físicos, humanos, financieros y tecnológicos, y generando, a su vez, una cultura de respeto por las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio municipal.

Que el Plan Local de Seguridad Vial 2026-2035 fue formulado conforme a los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 adoptado mediante el Decreto 1430 de 2022.

Que dando cumplimiento a la ley de transparencia y acceso a la información pública (Ley 1712 de 2014 y a la ley 1437 de 2011, art 8), y con el ánimo de dar a conocer a toda la comunidad la actuación realizada por la administración con la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial 2026 – 2035, y cumplimiento del principio de publicidad que gobierna la actividad administrativa, el Plan Local de seguridad Vial estuvo publicado entre el [] de [] del 2026 y el [x] de [x] del 2026, en la página web del Municipio dejándolo a disposición de la ciudadanía para sus observaciones recibiendo los aportes e indicaciones, en cumplimiento a los artículos 209 y 228 de la Constitución Política Colombiana, procedimiento que legitima a las actuaciones de la administración.

Que corresponde a la alcaldesa, como máxima autoridad de tránsito en el municipio de Cajicá, adoptar el Plan Local de Seguridad Vial, logrando de esta manera institucionalizar esta herramienta e iniciar las acciones planteadas para garantizar la seguridad vial en el mismo.

En mérito de lo expuesto, la Alcaldesa Municipal de Cajicá,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. ADOPCIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL - PLSV. Adoptese el Plan Local de Seguridad vial del Municipio de Cajicá 2026 – 2035, contenido en el Documento Técnico de Soporte, el cual hace parte integral del presente decreto, como una herramienta que establece las estrategias, proyectos y acciones a realizar tendientes a generar unas condiciones de movilidad segura, efectiva y sostenible, de manera que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad y las políticas de seguridad vial.

ARTÍCULO SEGUNDO. OBJETIVO GENERAL del Plan Local de Seguridad Vial 2026 – 2035 del Municipio de Cajicá, corresponde a *“Reducir el número de personas fallecidas y con lesiones graves asociadas a hechos de siniestralidad vial en el municipio de Cajicá, mediante la implementación integral del Enfoque de Sistema Seguro, orientado a fortalecer las condiciones de protección, resiliencia y preservación de la vida de todos los actores viales”*.

ARTÍCULO TERCERO. OBJETIVOS ESPECÍFICOS. El Plan Local de Seguridad Vial 2026 – 2035 del Municipio de Cajicá, plantea y define los siguientes objetivos y la corresponsabilidad de gestión institucional de cada uno de los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio Cajicá, en aras de dar cumplimiento al Plan Local de Seguridad Vial del Municipio así:

1. Regular y gestionar las velocidades operacionales en la red vial de Cajicá, garantizando condiciones que minimicen el riesgo de lesiones graves y fatalidades para todos los actores viales.
2. Asegurar que el parque automotor que circula en el municipio cumpla con los estándares técnicos y funcionales de seguridad, promoviendo vehículos más seguros y confiables.
3. Desarrollar y mantener infraestructura vial diseñada bajo criterios de seguridad, priorizando elementos geométricos, operativos y de señalización que reduzcan la probabilidad y severidad de los siniestros.
4. Fomentar hábitos y prácticas de desplazamiento seguras entre los actores viales, orientados al autocuidado, la corresponsabilidad y la prevención del riesgo.
5. Incrementar los niveles de acatamiento normativo, mediante estrategias integrales de control, pedagogía y regulación que favorezcan condiciones de circulación más seguras.
6. Fortalecer la respuesta institucional y la atención interdisciplinaria a víctimas de siniestros viales, garantizando procesos oportunos, articulados y centrados en la protección de la vida.
7. Reforzar la gobernanza en torno a la seguridad vial en Cajicá, consolidando capacidades institucionales, mecanismos de coordinación y procesos de toma de decisiones basados en evidencia.
8. Potenciar la gestión del conocimiento en seguridad vial, promoviendo la sistematización y difusión de información, análisis continuo y uso estratégico de datos para la toma de decisiones.

PARÁGRAFO: Respecto de cada uno de los objetivos específicos relacionados en el presente numeral, es importante destacar que el área de acción, la descripción de cada uno de ellos, y el respectivo indicador a través del cual se va a realizar la medición de estos, se encuentran detallados en el *“Plan Local de Seguridad Vial 2026 – 2035 del Municipio de Cajicá”*, documento que forma parte integral del presente acto administrativo.

ARTÍCULO CUARTO: SOCIALIZACIÓN Y DIVULGACIÓN. La Administración Municipal deberá realizar procesos pedagógicos a la ciudadanía y demás actores viales que permitan la socialización de las estrategias, áreas de acción y objetivos que integran el Plan Local de Seguridad Vial 2026-2035 del Municipio de Cajicá.

ARTÍCULO QUINTO: VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

FABIOLA JÁCOME RINCÓN
Alcaldesa Municipal

	NOMBRE Y APELLIDO	FIRMA	CARGO Y ÁREA
Elaboró	Tamis Carolina Noriega Meza		Contratista Secretaria de Transito, Transporte y Movilidad
Revisó	Eduard Evelio Muños Useche		Director de Tránsito y Transporte
Revisó	Genny Esperanza Castilla Landines		Directora de Seguridad Vial y Movilidad
Revisó	Martha Nieto Ayala		Secretaria Jurídica
Revisó	Hugo Alejandro Palacios Santafé.		Abogado Despacho de la Alcaldesa
Aprobó	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.			



PLAN LOCAL

DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE CAJICÁ

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES	5
INTRODUCCIÓN	5
ENFOQUES	7
ENFOQUE SISTEMA SEGURO	7
ENFOQUE TERRITORIAL	9
ENFOQUE DIFERENCIAL	10
ENFOQUE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA	10
ANTECEDENTES NORMATIVOS	11
CAPÍTULO 2. CONTEXTO TERRITORIAL	15
UBICACIÓN	15
DIVISIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA	16
CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA	17
INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	21
CAPÍTULO 3. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL	27
ORGANISMO DE TRÁNSITO DE CAJICÁ	27
CAPACITACIONES AL PERSONAL	27
DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS	28
PUNTOS DE CONTROL EN VÍA	29
ACCIONES IMPLEMENTADAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL	30
CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL	32
ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL	32
ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	38
ANÁLISIS DEL PARQUE AUTOMOTOR	43
ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN CONTRAVENCIONAL	44
ANÁLISIS DE MOVILIDAD	53
ATROPELLAMIENTO DE FAUNA SILVESTRE	55
CAPÍTULO 5. DIAGNÓSTICO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	57
CAPÍTULO 6. PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS	61
CAPÍTULO 7. MARCO ESTRATÉGICO Y DE GESTIÓN	61
BIBLIOGRAFÍA	104

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Proyección del crecimiento poblacional de Cajicá al 2035	18
Gráfica 2. Crecimiento poblacional histórico de Cajicá	18
Gráfica 3. Comportamiento de las tasas brutas de natalidad y mortalidad en Cajicá 2013 - 2023 ..	19
Gráfica 4. Comportamiento de inmigración en Cundinamarca 2020 – 2023	20
Gráfica 5. Estructura de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad del municipio de Cajicá	27
Gráfica 6. Distribución de siniestros viales por actor vial.....	35
Gráfica 7. Distribución de siniestros viales por grupo etario	36
Gráfica 8. Distribución de siniestros viales por sexo	38
Gráfica 9. Parque automotor de propietarios con residencia en el Municipio de Cajicá	43
Gráfica 10. Distribución de comparendos impuestos por año 2024 - 2025.....	45
Gráfica 11. Distribución de comparendos impuestos por mes 2020 - 2024	46
Gráfica 12. Distribución de comparendos impuestos por tipo de vehículo 2020 - 2024	48
Gráfica 13. Distribución de Comparendos impuestos en 2024 y 2025	50
Gráfica 14. Comparendos impuestos por mes - 2024 y 2025	51
Gráfica 15. Comparendos impuestos por tipo de vehículo	52
Gráfica 16. Motivos de los viajes de residentes en Cajicá - 2022.....	53
Gráfica 17. Preferencia modal residentes Cajicá al 2022	54

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Principios del Enfoque de Sistema Seguro	8
Tabla 2. Áreas de acción del Enfoque de Sistema Seguro	9
Tabla 3. Antecedentes normativos en materia de seguridad vial	11
Tabla 4. Instrumentos de Planificación Territorial a Nivel Nacional	21
Tabla 5. Instrumentos de Planificación Territorial a Nivel Departamental.....	22
Tabla 6. Instrumentos de Planificación Territorial a Nivel Municipal	26
Tabla 7. Dispositivos electrónicos dispuestos por la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	28
Tabla 8. Acciones implementadas en materia de seguridad vial durante el 2024 y el 2025.....	30
Tabla 9. Distribución de comparendos por tipo de infracción 2020 - 2024	46
Tabla 10. Comparendos impuestos por códigos de infracción.....	51
Tabla 11. Diagnóstico participación ciudadana PLSV Cajicá	58
Tabla 12. Indicadores de resultado	69
Tabla 13. Indicadores de producto objetivo específico 1	72
Tabla 14. Indicadores de producto objetivo específico 2	74
Tabla 15. Indicadores de producto objetivo específico 3	76
Tabla 16. Indicadores de producto objetivo específico 4	82
Tabla 17. Indicadores de producto objetivo específico 5	87
Tabla 18. Indicadores de producto objetivo específico 6	90
Tabla 19. Indicadores de producto objetivo específico 7	93

Tabla 20. Indicadores de producto objetivo específico 8	100
---	-----

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Visión integral del Enfoque de Sistema Seguro	8
Ilustración 2. Ubicación territorial Cajicá	16
Ilustración 3. División político-administrativa veredas Cajicá	17
Ilustración 4. Concentración de siniestros viales en el municipio de Cajicá	33
Ilustración 5. Probabilidad de atropellamiento de fauna silvestre en Cajicá año 2023	56

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es hoy uno de los desafíos más relevantes en las agendas globales y nacionales, debido al creciente impacto social, económico y de salud pública que generan los siniestros viales. La Organización Mundial de la Salud advierte que, cada año, más de 1,3 millones de personas fallecen en hechos de tránsito, una cifra que evidencia la urgencia de adoptar estrategias integrales que protejan la vida y garanticen sistemas de movilidad seguros. Estos eventos, lejos de ser incidentes aislados, son situaciones prevenibles que afectan de manera directa el bienestar de las comunidades y limitan el desarrollo sostenible de los territorios.

En este contexto, el municipio de Cajicá, ubicado en la región Sabana Centro del departamento de Cundinamarca, no es ajeno a esta problemática, pues enfrenta dinámicas propias de crecimiento urbano, aumento del parque automotor, expansión residencial y mayor interacción entre actores viales vulnerables, factores que incrementan los riesgos asociados a la movilidad.

Como territorio con una ubicación estratégica dentro del corredor metropolitano Bogotá–Sabana Centro, Cajicá ha experimentado en los últimos años un proceso sostenido de transformación urbana y demográfica. Su consolidación como municipio residencial, educativo, comercial y de servicios ha aumentado significativamente la demanda por desplazamientos cotidianos, tanto internos como de conexión regional. Este comportamiento se refleja en un mayor flujo vehicular entre veredas y zonas urbanas, en la intensificación del uso de motocicletas y bicicletas, y en la coexistencia de peatones, estudiantes, ciclistas, transporte público, transporte escolar y vehículos de carga que transitan simultáneamente por corredores urbanos y vías de carácter regional. Estas dinámicas, características de un municipio en expansión, hacen que la gestión de la seguridad vial se convierta en una prioridad para proteger la vida de quienes habitan, visitan o transitan diariamente por Cajicá.

En respuesta a este escenario, el presente Plan Local de Seguridad Vial se erige como el instrumento estratégico que orientará las acciones del municipio durante los próximos diez años (2025-2035) para prevenir la siniestralidad y mitigar sus consecuencias. Su formulación se alinea con las pautas y criterios del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 y adopta el Enfoque de Sistema Seguro como eje fundamental. Bajo este, se reconoce que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves en las vías, y que la protección de los actores viales, especialmente los más vulnerables, requiere un sistema de transporte diseñado para anticipar y gestionar los riesgos. En este sentido, Cajicá asume el compromiso de fortalecer su institucionalidad, consolidar la gobernanza local y desarrollar medidas orientadas a velocidades seguras, infraestructura segura, comportamiento seguro, vehículos seguros y atención integral a víctimas, así como a la gestión del conocimiento y el cumplimiento normativo.

El Plan integra un diagnóstico general del territorio, en el cual se revisan las características urbanas y rurales del municipio, la conformación de su red vial y los elementos que influyen en el funcionamiento de la movilidad y seguridad vial local. Este diagnóstico contempla, de manera amplia, la revisión de los instrumentos de planificación existentes, una caracterización general de la siniestralidad, la información contravencional disponible y los factores que pueden incidir en la seguridad vial desde la perspectiva institucional, social y territorial. Su propósito es contar con una visión integral que permita orientar la toma de decisiones y definir estrategias acordes con las condiciones del municipio.

De manera complementaria, el Plan incorpora un enfoque territorial que reconoce las diferencias entre los entornos urbanos y rurales, entendiendo que cada uno presenta dinámicas propias que deben ser consideradas en la formulación de las acciones. Asimismo, se integra un enfoque diferencial que permite identificar a los actores viales que pueden enfrentar mayores niveles de exposición o vulnerabilidad, tales como peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas, adolescentes, personas mayores y población con condiciones específicas. Este abordaje facilita la formulación de medidas más inclusivas y adaptadas a

las necesidades del municipio, promoviendo una movilidad segura y equitativa para todos los habitantes.

Por último, el presente Plan Local de Seguridad Vial busca consolidar una cultura vial basada en la corresponsabilidad, la prevención y el respeto por la vida. En este sentido, la articulación interinstitucional, la participación ciudadana, la modernización del sistema de movilidad y la implementación de medidas basadas en evidencia permiten que Cajicá avance hacia un territorio más seguro, sostenible y preparado para enfrentar los retos de un municipio en crecimiento. Por lo tanto, a través de este Plan, Cajicá reafirma su visión de construir una movilidad que priorice a las personas, promueva la equidad territorial y garantice las condiciones necesarias de seguridad vial para un desarrollo integral en los próximos años.

ENFOQUES

De conformidad con lo establecido en la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2024), se identifican y articulan cuatro enfoques que constituyen la base conceptual para la formulación de este instrumento, orientando su diseño, implementación y seguimiento de manera coherente con las prioridades nacionales en materia de seguridad vial.

ENFOQUE SISTEMA SEGURO

El Enfoque de Sistema Seguro se constituye como el pilar fundamental del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031. Este enfoque representa un cambio de paradigma en la forma de comprender y abordar la seguridad vial, al trascender los enfoques tradicionales y reconocer que, aunque los seres humanos cometen errores que derivan en siniestros, ninguna persona debería perder la vida ni sufrir lesiones graves como consecuencia de estos (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022). Este enfoque se estructura a partir de cuatro principios:

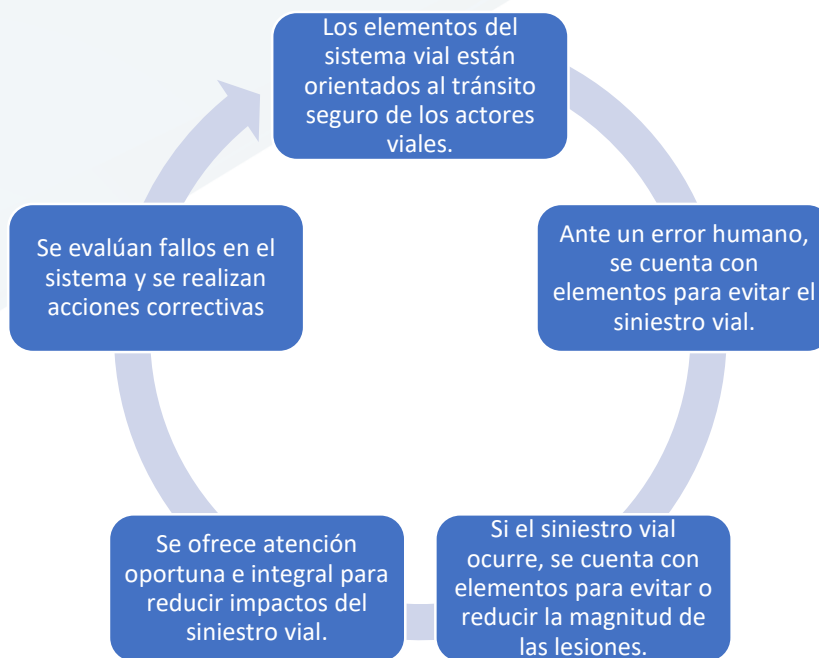
Tabla 1. Principios del Enfoque de Sistema Seguro

PRINCIPIOS	DESCRIPCIÓN
Principio 1	El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.
Principio 2	El ser humano tiene capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro.
Principio 3	La seguridad vial es una responsabilidad compartida
Principio 4	Proactividad en la gestión e la seguridad vial

Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial, (2022).

Adicionalmente, el Enfoque de Sistema Seguro comprende una visión integral de cinco componentes:

Ilustración 1. Visión integral del Enfoque de Sistema Seguro



Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial, (2024).

A partir de esa visión y de los principios que sustentan el Enfoque de Sistema Seguro, se estructuran ocho áreas de acción:

Tabla 2. Áreas de acción del Enfoque de Sistema Seguro

VELOCIDADES SEGURAS	VEHÍCULOS SEGUROS	INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	COMPORTAMIENTOS SEGUROS
Un sistema seguro implica gestionar la velocidad a partir de estrategias y medidas integrales para reducir el problema de la conducción a velocidades excesivas o inadecuadas.	Un sistema seguro implica que los vehículos, sus sistemas y componentes puedan reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro vial (seguridad activa y seguridad pasiva).	Un sistema seguro se considera una infraestructura adecuada en términos de calidad, consistencia espacial, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia.	Un sistema seguro se construye a partir de comportamientos seguros por parte de todos los actores viales, donde se goce de mayor conciencia, conocimiento y aceptación de la corresponsabilidad vial.
CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE TRÁNSITO	ATENCIÓN INTEGRAL DE VÍCTIMAS	GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	GOBERNANZA
Un sistema seguro se fundamenta en el conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, así como en la disponibilidad de los recursos necesarios para ejecutar de manera eficaz las labores de vigilancia y control.	Un sistema seguro se consolida a través de una atención efectiva a las víctimas, que incluye acciones de carácter físico, psicológico y jurídico, previstas en el corto, mediano y largo plazo.	Un sistema seguro implica generar y difundir información que fomente una mayor comprensión y apropiación de la seguridad vial.	Un sistema seguro exige el fortalecimiento institucional, la modernización y el desarrollo de capacidades institucionales a fin de optimizar la gestión de la seguridad vial.

Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial, (2024).

ENFOQUE TERRITORIAL

De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2024), un Plan Local de Seguridad Vial debe integrar un Enfoque Territorial que permita realizar un análisis diferenciado de cada entidad territorial, considerando sus características económicas, políticas, sociales y ambientales, así como las dinámicas de movilidad, los factores de riesgo y los datos de siniestralidad, tanto en el área urbana como en el área rural, con el propósito de priorizar y

orientar la implementación de acciones que respondan a las particularidades del territorio y contribuyan de manera eficaz a reducir la siniestralidad vial.

ENFOQUE DIFERENCIAL

El enfoque diferencial plantea la necesidad de atender de manera específica a los individuos o colectivos que presentan algún grado de vulnerabilidad, en comparación a los demás usuarios. En esa línea, resulta esencial que el Plan Local de Seguridad Vial identifique a los actores viales más vulnerables y reconozca sus necesidades particulares.

Tradicionalmente han existido cuatro grupos con vulnerabilidades sociales, los cuales requieren de atención prioritaria y específica dentro de los procesos de planificación y gestión de la seguridad vial (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024):

1. Por ciclo vital (Niños, niñas, adolescentes y adultos mayores principalmente).
2. Por discapacidad (Personas con una o más de las siete tipos de discapacidad).
3. Por pertenencia étnica (Comunidades Indígenas, afrocolombianas, palenqueras, raizales, rom, gitanos, entre otros).
4. Por género (Diferenciación entre hombres y mujeres, y reconocimiento de aspectos como la orientación sexual).

ENFOQUE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

El Enfoque de Movilidad Sostenible y Segura se orienta principalmente a promover la movilidad activa, mediante la cual las personas satisfacen sus necesidades de desplazamiento utilizando la energía del propio cuerpo, ya sea caminando o empleando otros medios de transporte que reconocen al ser humano como motor. Bajo ese contexto, resulta fundamental no solo incentivar el uso de estos medios, sino también garantizar que quienes los utilizan puedan realizar sus viajes de manera segura y en condiciones de bienestar (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024).

ANTECEDENTES NORMATIVOS

A continuación, se presenta la normativa vigente en materia de seguridad vial, según su alcance nacional, departamental y municipal:

Tabla 3. Antecedentes normativos en materia de seguridad vial

ANTECEDENTES NORMATIVOS DE ALCANCE NACIONAL	Gaceta Constitucional No.116 de 1991	Constitución Política de Colombia
	Ley 769 de 2002	Código Nacional de Tránsito
	Resolución 6020 de 2006	Por la cual se determinan los requisitos para el cambio de la licencia de conducción por adquirir la mayoría de edad y para la expedición del duplicado.
	Ley 1310 de 2009	Por medio de la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito, transporte y grupos de control vial.
	Resolución 1552 de 2009	Por la cual se adoptan las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación del RUNT.
	Ley 1383 de 2010	Reforma de la Ley 769 de 2002
	Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
	Ley 1702 de 2013	Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
	Decreto 2851 de 2013	Por el cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
	Decreto 1079 de 2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
	Decreto 0348 de 2015	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial
	Resolución 2410 de 2015	Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para Tránsito de Motocicletas.
	Resolución 4170 de 2016	Por la cual se reglamenta la expedición de la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito.
	Ley 1843 de 2017	Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de SAST para la detección de infracciones de tránsito.

	Ley 2033 de 2020	Por medio de la cual se dictan disposiciones para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.
	Resolución 20203040011245 de 2020	Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.
	Resolución 20203040015885 de 2020	Por medio de la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios (con más de 100.000 habitantes), distritos y áreas metropolitanas.
	Ley 2251 de 2022	Esta ley, también conocida como la Ley Julián Estaban, establece normas para el diseño e implementación de la Política Pública de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro.
	Resolución 20223040040595 de 2022	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
	Ley 2294 de 2023	Por medio del cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia Potencial Mundial de la Vida”.
	Resolución 20223040045295 de 2022	Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.
ANTECEDENTES NORMATIVOS DE ALCANCE DEPARTAMENTAL	Decreto 0429 de 2016	Por el cual se crea y reglamenta el Comité de Seguridad Vial de la Gobernación de Cundinamarca.
	Acuerdo Regional 07 de 2022	Por medio del cual se trasladan transitoriamente las funciones de la Agencia Regional de Movilidad al Sector de Movilidad del Distrito Capital.
	Decreto 073 de 2022	Por el cual se incentiva el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar al trabajo o lugar de ejecución de las actividades.
	Decreto 103 de 2023	Por el cual se implementa el Plan Estratégico de Seguridad Vial "PESV" en el sector central de la Gobernación de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones.

	Decreto 473 de 2024	Por el cual se crea y reglamenta el Comité Departamental de Seguridad Vial de Cundinamarca.
	Acuerdo Regional 007 de 2024	Por medio del cual se adoptan los Estatutos de la Agencia Regional de Movilidad.
	Ordenanza 001 de 2024	Por la cual se adopta el Plan Departamental de Desarrollo 2024 – 2028 “Gobernando: Más que un plan”.
	Decreto 048 de 2025	Por el cual se adopta el Plan Departamental de Seguridad Vial de Cundinamarca 2025-2036.
ANTECEDENTES NORMATIVOS DE ALCANCE MUNICIPAL	Resolución 763 de 2002	Por la cual se ordena la habilitación de la Empresa de Servicio Público tipo taxi denominada Expreso Cajicá.
	Resolución 765 de 2005	Por la cual se ordena la habilitación de la empresa de servicio público tipo taxi denominada FORTALEZA DE PIEDRA LTDA.
	Decreto 141 de 2013	Por el cual se adopta el Plan de Movilidad y Seguridad Vial “Progreso con Responsabilidad Social.
	Acuerdo municipal 016 de 2014	Por medio del cual se adopta la revisión general del Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Cajicá.
	Decreto 081 de 2016	Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 141 de 2013 y, en consecuencia, se ajusta el Plan de Movilidad en los sentidos viales de las vías principales del Municipio de Cajicá.
	Decreto 141 de 2016	Por el cual se modifica parcialmente el Decreto No. 141 de 2013 y en consecuencia se ajusta el Plan de Movilidad en los sentidos viales de las vías principales del municipio de Cajicá.
	Decreto 011 de 2017	Por medio del cual se establece la tarifa ordinaria única para el transporte municipal en la modalidad colectivo.
	Decreto 034 de 2017	Por medio del cual se adopta la reestructuración operativa y funcional del transporte público colectivo de pasajeros para Cajicá.
	Decreto 532 de 2017	Por medio de la cual se autorizan las rutas y características de operación de colectivos de la empresa Expreso Cajicá.
	Decreto 659 de 2017	Por la cual se resuelve el proceso para restitución de espacio público en la carrera 4 entre calles 1 y 1 sur.
Resolución 489 de 2017	Por la cual se autoriza el tránsito de vehículos cuya carga supera la restricción consagrada en el Decreto Municipal N° 054 del 2015, se reglamenta la movilización de maquinaria de	

	propiedad de personas residentes en Cajicá por las vías del municipio y se dictan otras disposiciones.
Resolución 525 de 2017	Por medio de la cual se autorizan las rutas y características de operación a la Cooperativa COOTRANCAJICA LTDA, NIT 800.097.426-2.
Decreto 070 de 2018	Por el cual se conforma el Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía Municipal de Cajicá.
Decreto 013 de 2018	Por el cual se crea el Comité de Seguridad Vial para el Municipio de Cajicá y se dictan otras disposiciones.
Decreto 036 de 2018	Por el cual se establece y se regula la actividad de cargue y descargue en el municipio de Cajicá.
Decreto 055 de 2018	Por medio del cual se fija la tarifa por pasajero en el servicio colectivo urbano en la ciudad de Cajicá y se dictan otras disposiciones.
Decreto 097 de 2018	Por la cual se reglamenta el funcionamiento de parqueaderos en la jurisdicción del municipio de Cajicá y se dictan otras disposiciones.
Decreto 119 de 2018	Por el cual se adopta el Plan Local de Seguridad Vial para el Municipio de Cajicá Cundinamarca "Contingencia vial nuestro compromiso" y el Plan Estratégico de Control al cumplimiento del Marco Normativo en Transporte.
Decreto 121 de 2018	Por la cual se establecen medidas de tránsito vehicular en vías urbanas y rurales, tendientes a garantizar la movilidad del Municipio de Cajicá y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo municipal 06 de 2022	Por medio del cual se establece la estructura administrativa de la administración municipal de Cajicá nivel central-alcaldía, se señalan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones.
Decreto 057 de 2023	Por medio del cual se fija tarifa por pasajero en el servicio colectivo urbano en el municipio de Cajicá y se dictan otras disposiciones.

Decreto 221 de 2023	Por el cual se autoriza el Plan Integral de Movilidad del municipio de Cajicá adoptado mediante Decreto Municipal N° 141 del 30 de diciembre de 2013, y se establecieron otras disposiciones.
Acuerdo municipal 01 de 2024	Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Municipal “Cajicá Ideal” 2024 – 2027.
Decreto 110 de 2024	Por medio de la cual se delega a la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad de Cajicá, la función de adelantar los diligenciamientos y proferir los actos administrativos tendientes a establecer las tarifas de parqueaderos autorizados y grúas para la inmovilización de vehículos.
Acuerdo Municipal 04 de 2025	Por medio del cual se adopta una revisión excepcional al Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Cajicá.
Decreto Municipal 0239 de 2025	Mediante el Decreto 0239 de 2025 se compilan las disposiciones contenidas en los Acuerdos 16 de 2014 y 04 de 2025.

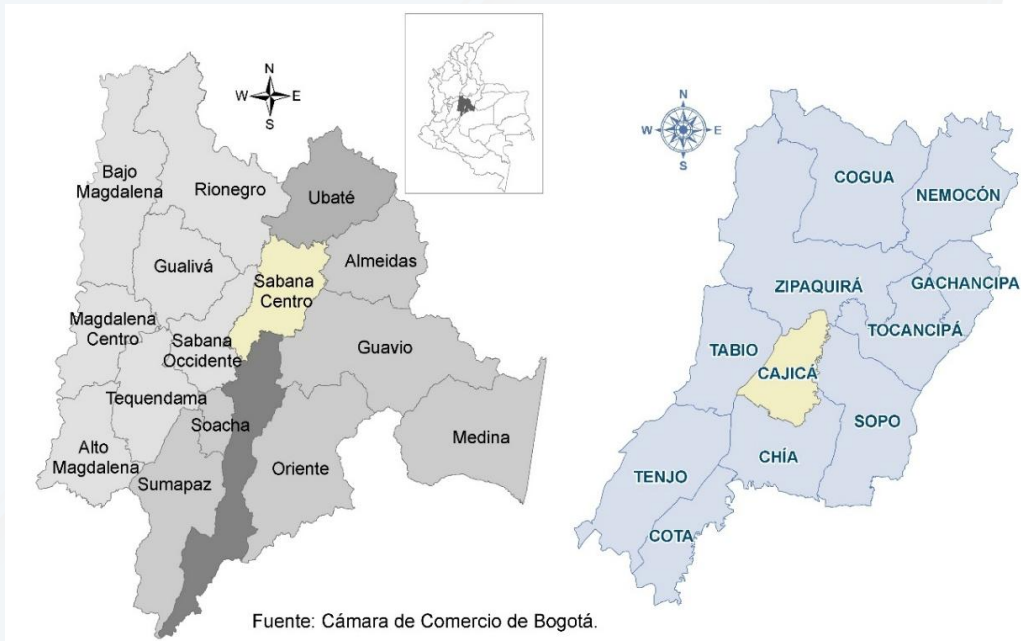
Fuente: Elaboración propia, (2025).

CAPÍTULO 2. CONTEXTO TERRITORIAL

UBICACIÓN

El municipio de Cajicá se encuentra ubicado en el departamento de Cundinamarca, en la provincia Sabana Centro, aproximadamente a 39 km de distancia del norte de Bogotá D.C. Limita al norte con Zipaquirá, al sur con Chía, al occidente con Tabio y al oriente con Sopó. Su extensión territorial es de aproximadamente 53 Km².

Ilustración 2. Ubicación territorial Cajicá



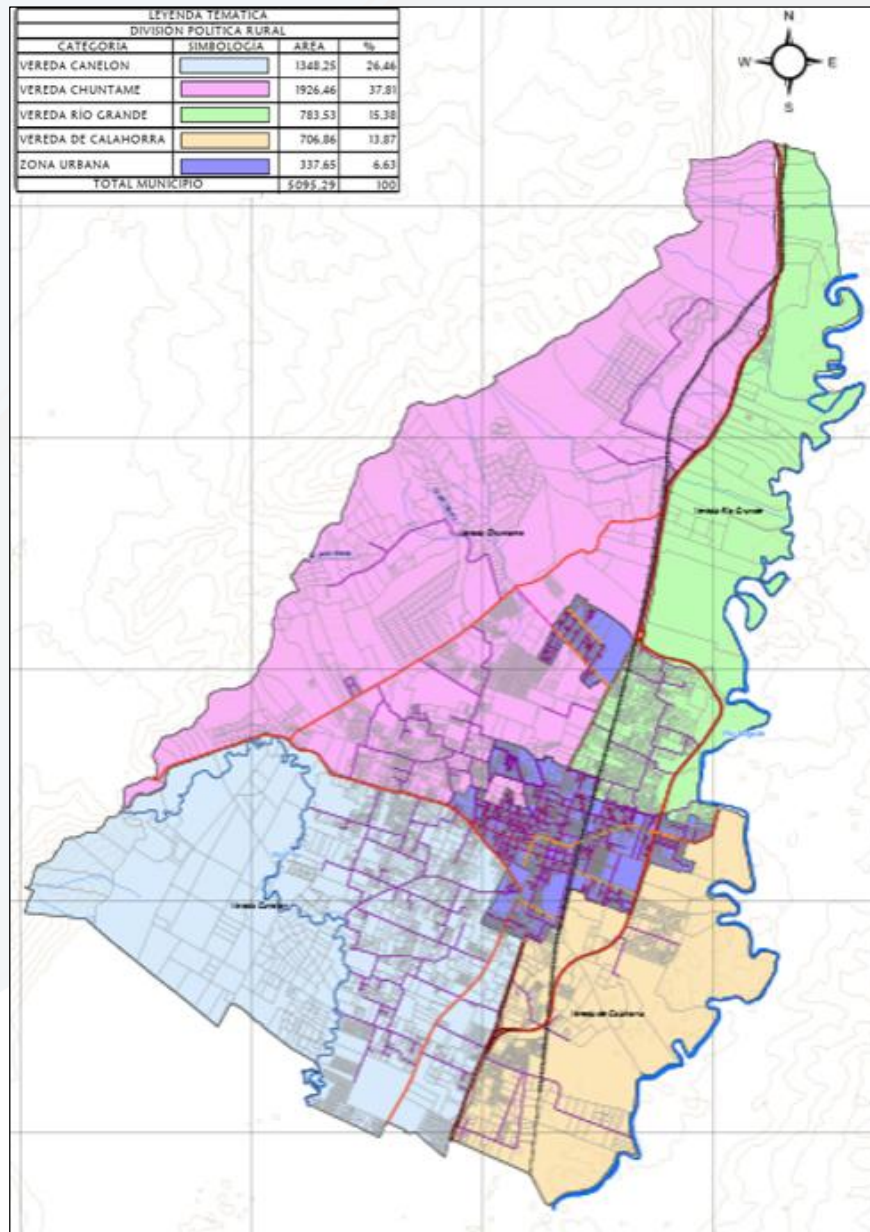
Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, (2021).

DIVISIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

De acuerdo con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (2025), la división político administrativa de Cajicá se conforma de cuatro veredas, que suman el 93.5% del área municipal; mientras la zona urbana conforma el 6,63%.

- **Veredas (4):** Calahorra, Canelón, Chuntame y Río Grande.

Ilustración 3. División político-administrativa veredas Cajicá

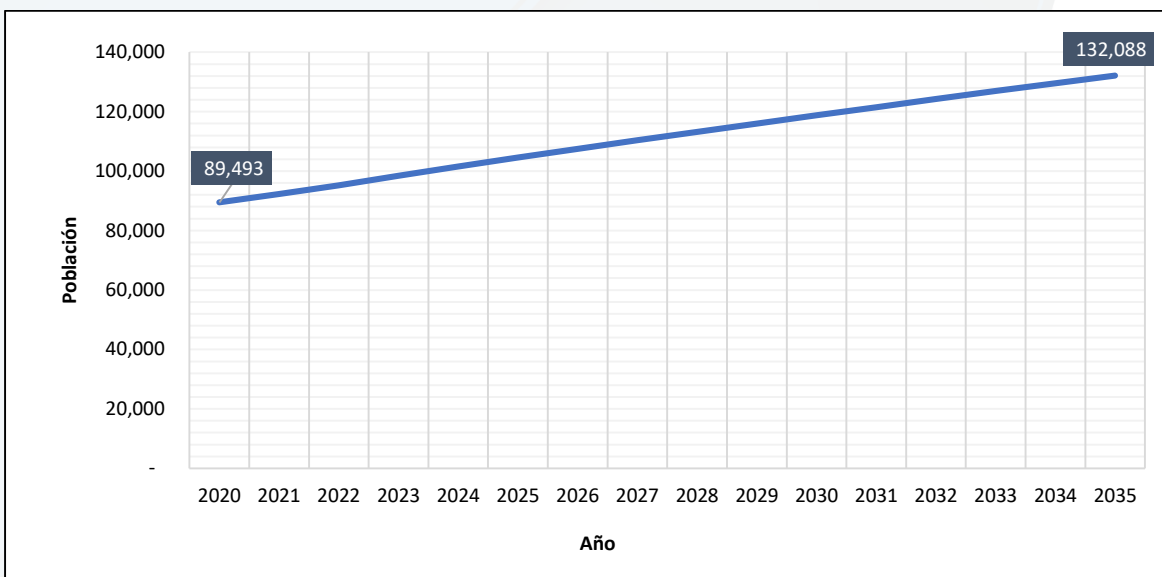


Fuente: Plan Básico de Ordenamiento Territorial, (2025).

CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA

Para el 2025, la población estimada del municipio de Cajicá corresponde a 104.598 habitantes. De acuerdo con las proyecciones poblacionales realizadas por el DANE, se prevé que para el 2035 el municipio registre 132.088 habitantes, reflejando una tendencia de crecimiento equivalente al 26,28% (DANE, 2018).

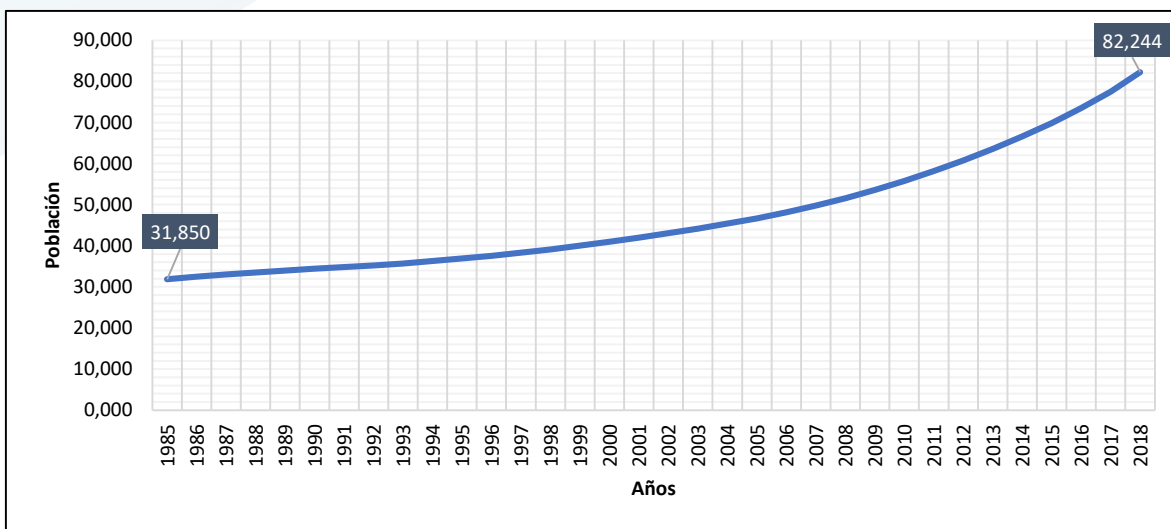
Gráfica 1. Proyección del crecimiento poblacional de Cajicá al 2035



Fuente: Elaboración propia a partir de DANE, (2018).

Respecto al crecimiento histórico poblacional, Cajicá ha registrado un aumento sostenible en el tiempo, pasando de 31.850 habitantes en 1985 a 87.866 en 2019 (DANE, 2018), como se evidencia a continuación:

Gráfica 2. Crecimiento poblacional histórico de Cajicá

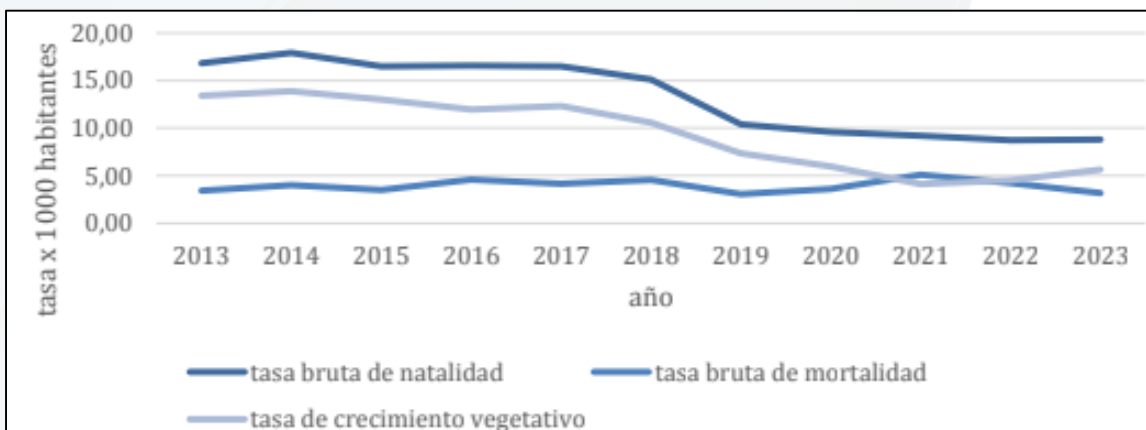


Fuente: Elaboración propia a partir de DANE, (2018).

Por otro lado, pese a que se ha presentado un incremento sobre la cantidad de habitantes en el municipio, la tasa bruta de natalidad ha presentado un descenso marcado en los

últimos años y la tasa bruta de mortalidad ha permanecido constante desde el 2013 (Secretaría de Salud de Cajicá, 2023). Esto evidencia que las variaciones en la dinámica demográfica del municipio no se explican exclusivamente por factores internos, como la natalidad o la mortalidad, sino por dinámicas externas asociadas a la migración.

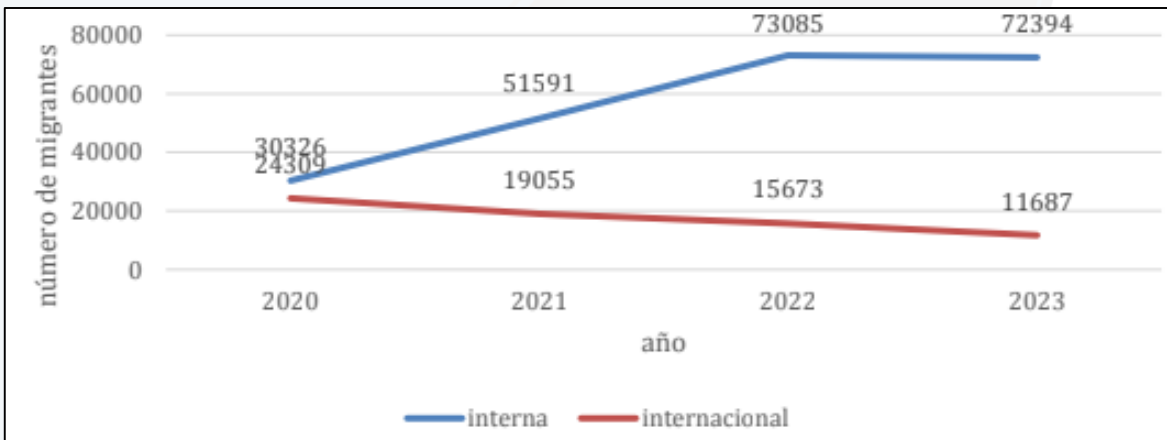
Gráfica 3. Comportamiento de las tasas brutas de natalidad y mortalidad en Cajicá 2013 - 2023



Fuente: Secretaría de Salud de Cajicá, 2023.

Si bien las tasas de natalidad y mortalidad no muestran un crecimiento poblacional notable en Cajicá, la inmigración en el Departamento de Cundinamarca registra un incremento significativo, en donde se pasó de 30.326 inmigrantes internos en 2020 a 72.394 en 2023, representando un aumento del 138.7% (Secretaría de Salud de Cajicá, 2023). En este sentido, teniendo en cuenta que Cajicá se configura como uno de los municipios con mayor dinamismo a nivel económico en la región, el comportamiento del fenómeno migratorio del departamento se refleja directamente en la dinámica demográfica del municipio, en la medida en que este se ha consolidado como un territorio atractivo no solo para vivir, sino para desarrollar actividades productivas y laborales, y esto incentiva el asentamiento de las personas en el territorio. Este contexto, aunado a la cercanía de Cajicá con Bogotá y su posición dentro de la conectividad regional, contribuye a explicar las variaciones en la dinámica demográfica del municipio.

Gráfica 4. Comportamiento de inmigración en Cundinamarca 2020 – 2023



Fuente: Secretaría de Salud de Cajicá, 2023

En conclusión, se proyecta que la población de Cajicá continuará creciendo significativamente al 2035, principalmente por flujos migratorios provenientes de personas que perciben al municipio como un destino atractivo. Este crecimiento demográfico conlleva, a su vez, a una transformación de los sistemas urbanos, tales como la movilidad y la infraestructura vial, pues a mayor población se espera un aumento del parque automotor y de los flujos vehiculares, los cuales, sin una adecuada planificación, pueden derivar en un incremento de la siniestralidad vial municipal.

Bajo ese contexto, el Plan Local de Seguridad Vial se establece como herramienta esencial para anticipar, mitigar y responder aquellos retos derivados del crecimiento demográfico y del crecimiento en la demanda de infraestructura vial y servicios de movilidad, promoviendo condiciones de desplazamiento eficientes y seguras. El PLSV debe articular estrategias integrales que no solo incidan sobre la infraestructura vial y el cumplimiento de la normativa en materia movilidad, sino también sobre los comportamientos de los usuarios de la vía, elemento central para la reducción de siniestros y la gestión del riesgo vial. En ese sentido, es esencial la incorporación de acciones orientadas al factor humano que permitan garantizar la comprensión de la normativa y prácticas de movilidad seguras por parte de toda la ciudadanía, promoviendo una convivencia vial segura, el respeto por las normas y la corresponsabilidad en el uso de las vías por parte de los diferentes actores viales.

INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

A continuación, se presentan los instrumentos de planificación territorial asociados a la seguridad vial, tanto del nivel nacional y departamental, como municipal.

Tabla 4. Instrumentos de Planificación Territorial a Nivel Nacional

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL - NIVEL NACIONAL		
Ley 2294 de 2023: Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026	Descripción	Mediante la Ley 2294 de 2023 se adoptó el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, cuyo propósito es sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida, a partir de un nuevo contrato social que promueva la superación de injusticias y exclusiones históricas.
	Componentes estratégicos	Ordenamiento del Territorio Alrededor del Agua y Justicia Ambiental
		Seguridad Humana y Justicia Social
		Derecho Humano a la Alimentación
		Transformación productiva, Internacionalización y Acción Climática
		Convergencia Regional
	Componentes estratégicos transversales	Paz total
		Actores diferenciales para el cambio
Estabilidad Macroeconómica		
Política Exterior con Enfoque de Género		
Decreto 1430 de 2022: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031	Descripción	Mediante el Decreto 1430 de 2022 se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, el cual busca “reducir los índices de siniestralidad vial en el país, promoviendo una cultura de seguridad vial en todos los actores viales, mejorando la infraestructura vial, fortaleciendo la normatividad y aumentando la capacidad institucional” (ANSV, 2022). Este se configura como el principal instrumento de Política Pública a nivel nacional en materia de Seguridad Vial.

	Enfoque Sistema Seguro	El Plan Nacional de Seguridad 2022 – 2031 se adopta bajo el Enfoque de Sistema Seguro, el cual toma como premisa que ningún ser humano debe perder la vida ni sufrir lesiones graves a causa de un siniestro vial. Este enfoque reconoce que los seres humanos pueden cometer errores que originan siniestros; sin embargo, es fundamental implementar medidas que eviten que dichos errores resulten en la pérdida de vidas o en lesiones graves.
	Áreas de acción	Velocidades seguras
		Vehículos seguros
		Infraestructura Vial Segura
		Comportamiento seguro en los actores viales
		Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial
		Atención integral a víctimas de siniestros viales
		Gobernanza
Gestión del conocimiento		
Resolución 20233040025895 de 2023: Programa Nacional de Gestión de la Velocidad	Descripción	Mediante la Resolución 20233040025895 de 2023 se adoptó el Programa Nacional de Gestión de la Velocidad, cuyo propósito es promover la conducción a velocidades seguras, mediante un equilibrio entre la seguridad de los actores viales y la movilidad eficiente en las vías. Este programa está fundamentado en el Enfoque de Sistema Seguro.

Fuente: Elaboración propia, (2025).

Tabla 5. Instrumentos de Planificación Territorial a Nivel Departamental

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL NIVEL DEPARTAMENTAL		
Ordenanza No. 001 de 2024: Plan de Desarrollo Departamental 2024 - 2028	Descripción	Mediante la Ordenanza No. 001 de 2024 se adoptó el Plan de Desarrollo Departamental 2024 – 2028 “Gobernando: Más que un Plan”, cuyo objetivo es impulsar las vocaciones productivas en el campo, a través de la eco sostenibilidad y

		tecnología, y así para aportar a la seguridad y movilidad de la ciudad, reducir la inequidad social, impulsar la integración regional y gobernar con cercanía.
	Líneas estratégicas	Bienestar verde
		Con-unidad
		Competitividad compartida
		Bien gobernar
Decreto No 048 de 2025: Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2036	Descripción	Se adoptó el Plan Departamental de Seguridad Vial de Cundinamarca, cuyo objetivo general es reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en Cundinamarca en un 50% al 2036.
	Objetivos	Gestionar la velocidad en las vías de Cundinamarca.
		Impulsar la circulación de vehículos seguros en Cundinamarca.
		Mejorar las condiciones de seguridad en la infraestructura vial de Cundinamarca
		Promover el comportamiento seguro de todos los actores viales en Cundinamarca.
		Fortalecer la capacidad de vigilancia y control al cumplimiento de las normas de tránsito en Cundinamarca.
		Implementar una ruta de atención a víctimas de siniestros viales en Cundinamarca.
		Optimizar la articulación interinstitucional y la participación activa de la ciudadanía y los grupos de interés en la planificación, implementación y evaluación de acciones orientadas a mejorar la seguridad vial en Cundinamarca.
Consolidar el proceso de gestión del conocimiento asociada a la siniestralidad vial en Cundinamarca.		
Áreas de acción y proyectos	Velocidades Seguras: 1. Promoción de la gestión de velocidad en Cundinamarca.	

2. Actualización de límites de velocidad para mejorar la seguridad vial en tramos seleccionados.

Vehículos Seguros:

1. Promoción de la socialización de factores de seguridad vial para la comercialización de vehículos en el departamento.
2. Promoción del uso y circulación de vehículos de carga seguros por las vías del departamento.
3. Fomento de hábitos adecuados en la operación y mantenimiento preventivo de los vehículos de transporte de pasajeros.
4. Ampliación del conocimiento de los actores viales sobre las condiciones para la circulación de vehículos seguros en el departamento.
5. Definición de las acciones de vigilancia y control que garanticen las condiciones de seguridad de los vehículos que circulan por las vías del departamento.

Infraestructura Vial Segura:

1. Implementación de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial en todas las etapas del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura.
2. Mejoramiento de la gestión e implementación de los Planes de Manejo de Tránsito en Cundinamarca.
3. Optimización de elementos viales en puntos críticos de siniestralidad vial.
4. Gestión de la señalización, dispositivos para la regulación del tránsito y elementos de control en vía de la infraestructura de Cundinamarca.

Comportamiento Seguro:

1. Desarrollo de estrategias pedagógicas y de comunicaciones para la seguridad vial.

2. Inclusión de la seguridad vial en los entornos escolares.

Atención Integral a Víctimas:

1. Mejoramiento de la respuesta y asistencia inicial hospitalaria a víctimas de siniestros viales.
2. Capacitación a la ciudadanía como primer respondiente.
3. Acompañamiento a víctimas de siniestros viales.

Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial:

1. Implementar instrumentos de planeación asociados a la vigilancia y control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito.
2. Mejoramiento de la capacidad técnica para el control del tránsito y transporte.
3. Mejoramiento de la capacidad tecnológica para el control del tránsito y transporte.
4. Implementación de Unidad Móvil de Criminalística.

Gestión de Conocimiento:

1. Garantizar la divulgación de la información y los canales de comunicación sobre los índices y estadísticas de seguridad vial.
2. Creación e implementación del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial del departamento.
3. Producción de documentos técnicos e investigativos para identificar y mitigar el fenómeno de siniestralidad vial.

Gobernanza:

1. Inclusión de la seguridad vial en las políticas públicas e instrumentos de planificación del orden departamental.
2. Mejoramiento de los mecanismos de participación institucional, ciudadana y del sector

		<p>empresarial para la gestión participativa de la seguridad vial.</p> <p>3. Contribución con la gestión de la seguridad vial en los municipios de Cundinamarca.</p> <p>4. Contribución con la gestión de la seguridad vial en el sector empresarial.</p> <p>5. Promoción de seguridad vial intermodal.</p>
--	--	---

Fuente: Elaboración propia, (2025).

Tabla 6. Instrumentos de Planificación Territorial a Nivel Municipal

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL NIVEL MUNICIPAL		
Decreto 0239 de 2025: Compilan las normas del PBOT	Descripción	Mediante el Decreto 0239 de 2025 se compilan las disposiciones contenidas en los Acuerdos 16 de 2014 y 04 de 2025, los cuales integran el Plan Básico de Ordenamiento Territorial, a fin de organizarlas y sistematizarlas en un solo cuerpo normativo para facilitar su consulta, aplicación y coherencia interna.
Acuerdo Municipal No. 06 de 2022	Descripción	Mediante el Acuerdo Municipal No. 06 de 2022 se estableció una nueva estructura administrativa de la administración municipal de Cajicá, dado que se creó la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad.
Acuerdo Municipal No. 01 de 2024: Plan de Desarrollo Municipal 2024 -2027	Descripción	Mediante el Acuerdo Municipal No. 01 de 2024 se adoptó el Plan de Desarrollo de Municipal 2024 – 2027 de Cajicá. Su objetivo general es abordar la dimensión ambiental, social, infraestructura, económica e institucional para tener un desarrollo armónico, equitativo y sostenible que garantice el bienestar a largo plazo, avanzando hacia una economía inclusiva y resiliente, y fomentando una sociedad justa y equitativa.
	Dimensiones	Cajicá Ambiental Ideal y Sostenible
		Cajicá Desarrollo Social Ideal
		Cajicá Ideal Productiva e innovadora
		Cajicá Territorio Ideal de Movilidad
	Cajicá Ideal en Cultura, Ciudadanía, Gobernanza y Cercanía.	

Decreto 221 de 2023: Plan Integral de Movilidad de Cajicá	Descripción	Mediante el Decreto 221 de 2023 se adoptó el Plan Integral de Movilidad de Cajicá, el cual actualiza el Plan de Movilidad del Municipio de Cajicá, previamente adoptado en el año 2013. En este nuevo plan se incluye el Plan de Estacionamiento.
--	-------------	---

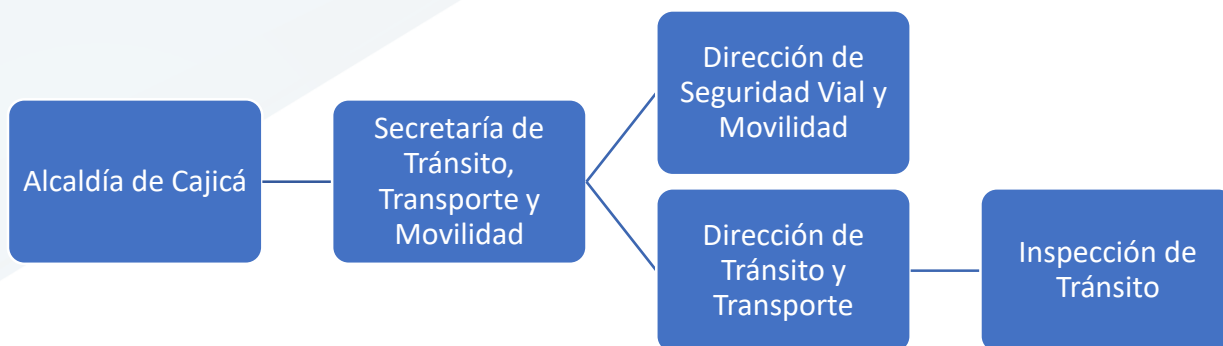
Fuente: Elaboración propia, (2025).

CAPÍTULO 3. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

ORGANISMO DE TRÁNSITO DE CAJICÁ

La Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad del municipio de Cajicá fue creada a través del Acuerdo Municipal N° 06 de 2022 y se estructuró a través de dos áreas: la Dirección de Seguridad Vial y Movilidad y la Dirección de Tránsito y Transporte:

Gráfica 5. Estructura de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad del municipio de Cajicá



Fuente: Elaboración propia, a partir de Concejo Municipal (2022).

CAPACITACIONES AL PERSONAL

Durante el 2024 se adelantaron procesos de capacitación al personal de la secretaría, enfocados en la gestión del conocimiento e innovación, creación del valor público, transformación digital y ética de lo público. Esto refleja la inclusión de temáticas clave para fortalecer el rol del personal como servidores públicos, sin embargo, se resalta que no hay un abordaje focalizado para el personal de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad,

a través del cual se fortalezcan competencias específicas requeridas para la gestión de la seguridad vial. Esta ausencia representa una limitación en la actualización de conocimientos técnicos del personal, así como en la incorporación de estándares especializados dentro de su labor diaria.

En este sentido, resulta prioritario estructurar un Plan de Capacitaciones especializado que incorpore temáticas asociadas a la siniestralidad vial, la gestión del riesgo en las vías, controles operativos basados en evidencia, normatividad vigente y uso de herramientas tecnológicas para la vigilancia y la prevención en materia de seguridad vial. Esto permitirá que el personal actúe con mayor precisión a nivel técnico, mejorar los procesos y procedimientos relacionados con la gestión de la seguridad vial en el territorio e implementar enfoques preventivos que permitan desincentivar comportamientos peligrosos de los diferentes actores viales.

DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS

De acuerdo a la información registrada por la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad, los agentes de tránsito cuentan con los siguientes dispositivos para el ejercicio de sus funciones y el desarrollo de sus actividades diarias:

Tabla 7. Dispositivos electrónicos dispuestos por la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad

N°	DISPOSITIVO ELECTRÓNICO	CANTIDAD
1	Comparenderas con impresoras	10 c/u
2	Alcoholensores e impresoras	1 c/u
3	Alcoholsensor y tamizaje	1
4	Cámaras ANRP y cargadores	1 c/u
5	Motocicletas	6
6	Patrullas	1

Fuente: Elaboración propia, a partir de inventario de la STTM (2025).

El inventario de dispositivos electrónicos expuesto anteriormente refleja la existencia de una dotación básica que permite adelantar actividades de control y vigilancia. Sin embargo, resulta fundamental el fortalecimiento de esta dotación, con el propósito de optimizar la

capacidad de respuesta ante eventos de emergencia de siniestralidad vial, así como de ampliar la cobertura a nivel operativo y robustecer los procesos de toma de decisión basados en evidencia.

En este sentido, la adquisición de dispositivos electrónicos permitirá mejorar la detección de áreas críticas en el territorio y de comportamientos riesgosos por parte de los usuarios, así como implementar acciones más oportunas y efectivas que favorezcan la reducción de la siniestralidad vial, el fortalecimiento del cuerpo operativo y la protección de la vida de la ciudadanía.

PUNTOS DE CONTROL EN VÍA

En materia de control operativo, la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad establece puntos de control en vía con el propósito de fortalecer el cumplimiento de las normas, reducir comportamientos riesgosos por parte de los diferentes actores viales y mejorar de manera general las condiciones de seguridad vial. En este sentido, es importante destacar que la localización de puntos de control se encuentran sujetos al contexto de siniestralidad, por lo cual pueden variar en el tiempo. Por esto, resulta fundamental que la definición y priorización de futuros puntos de control se basen en evidencia, particularmente de datos generados a partir de análisis rigurosos de siniestralidad, flujos vehiculares, comportamientos de los actores viales y, de manera general, análisis que comprendan todas las áreas de acción asociadas a la seguridad vial, que permitan tomar decisiones acertadas, efectivas y acordes a la realidad territorial.

Igualmente, es clave la implementación de herramientas o dispositivos tecnológicos que faciliten la identificación de comportamientos riesgosos sobre la red vial municipal y el monitoreo constante sobre áreas de mayor incidencia a nivel de siniestralidad vial, considerando que este tipo de elementos permiten contar con información en tiempo real y, por ende, conllevan a generar un fortalecimiento institucional.

ACCIONES IMPLEMENTADAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

A fin de adelantar un proceso de revisión de las actividades implementadas en materia de seguridad vial, se presentan a continuación las acciones ejecutadas en el 2024 y 2025:

Tabla 8. Acciones implementadas en materia de seguridad vial durante el 2024 y el 2025

AÑO	ACCIONES IMPLEMENTADAS
2024	Instalación de 90 señales de tránsito verticales: <ul style="list-style-type: none"> - 29 reglamentarias - 12 preventivas - 49 informativas
	82 intervenciones en señalización horizontal distribuidas de la siguiente manera: <ul style="list-style-type: none"> - 29 resaltos - 18 pasos peatonales - 12 señales de giro - 10 líneas de detección - 8 símbolos S.I.A - 5 baldosas piso táctiles
	Contratación de 17 gestores de movilidad
	Implementación de actividades en materia de seguridad vial, en el marco de la Semana de la Movilidad, las cuales estuvieron asociadas a temas de bici destrezas, moto destrezas y campañas de seguridad vial férrea. Se logró la vinculación de 3.385 personas.
	Entrega de 100 kits de seguridad vial.
	Desarrollo de 219 operativos de control de tránsito con agentes de tránsito.
	Uso de comparendos electrónicos, a través de los cuales se impusieron 655 comparendos.
	Trabajo articulado con los comandantes de la Policía Nacional de Tránsito de la zona y alianza con Accenorte para atender los puntos críticos de siniestralidad.

	Adquisición y puesta en marcha de la cámara ANPR (identificación de infractores en la vía) y alcoholsensores y tamizaje.
2025	Instalación de 57 señales de tránsito verticales: <ul style="list-style-type: none"> - 43 reglamentarias - 12 preventivas - 2 informativas
	271 intervenciones en señalización horizontal distribuidas en resaltos y pasos peatonales.
	Ejecución del 89.81% del Plan Anual de Mantenimiento y Adecuación de la Red Municipal de Bici carriles.
	Contratación de 14 gestores viales y personal para instalación y mantenimiento de señalización.
	Desarrollo de 3 jornadas de sensibilización, junto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dirigida a 5.305 actores viales.
	Implementación de 2 campañas de Cultura y Seguridad Vial.
	Acompañamiento a Instituciones Educativas en la implementación de Planes de Movilidad Escolar. En este sentido, 20 Instituciones Educativas ya cuentan con el PME aprobado y 13 se encuentran en fase de seguimiento.

Fuente: Elaboración propia, a partir de STTM (2025).

En conjunto, las acciones ejecutadas durante el 2024 y 2025 evidencian un avance significativo en el fortalecimiento institucional a nivel de seguridad vial, considerando que se integran intervenciones de infraestructura, controles operativos y formación a la ciudadanía. La implementación de señalización vertical y horizontal, así como el fortalecimiento de la capacidad operativa con los gestores, el uso de tecnologías y las campañas pedagógicas reflejan un enfoque integral orientado a mitigar la siniestralidad vial y garantizar la protección de la vida e integridad de los diferentes actores viales.

No obstante, resulta fundamental fortalecer las estrategias en materia de seguridad vial, que garanticen un abordaje multidimensional de las necesidades y problemáticas

emergentes, lo cual reafirma la necesidad de contar con un instrumento de planificación, como el Plan Local de Seguridad Vial, que se configure como la principal hoja de ruta para orientar las intervenciones, priorizar y focalizar recursos, y coordinar esfuerzos interinstitucionales orientados a garantizar un entorno más seguro en el municipio de Cajicá, particularmente para los usuarios con mayor nivel de vulnerabilidad.

CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL

ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL

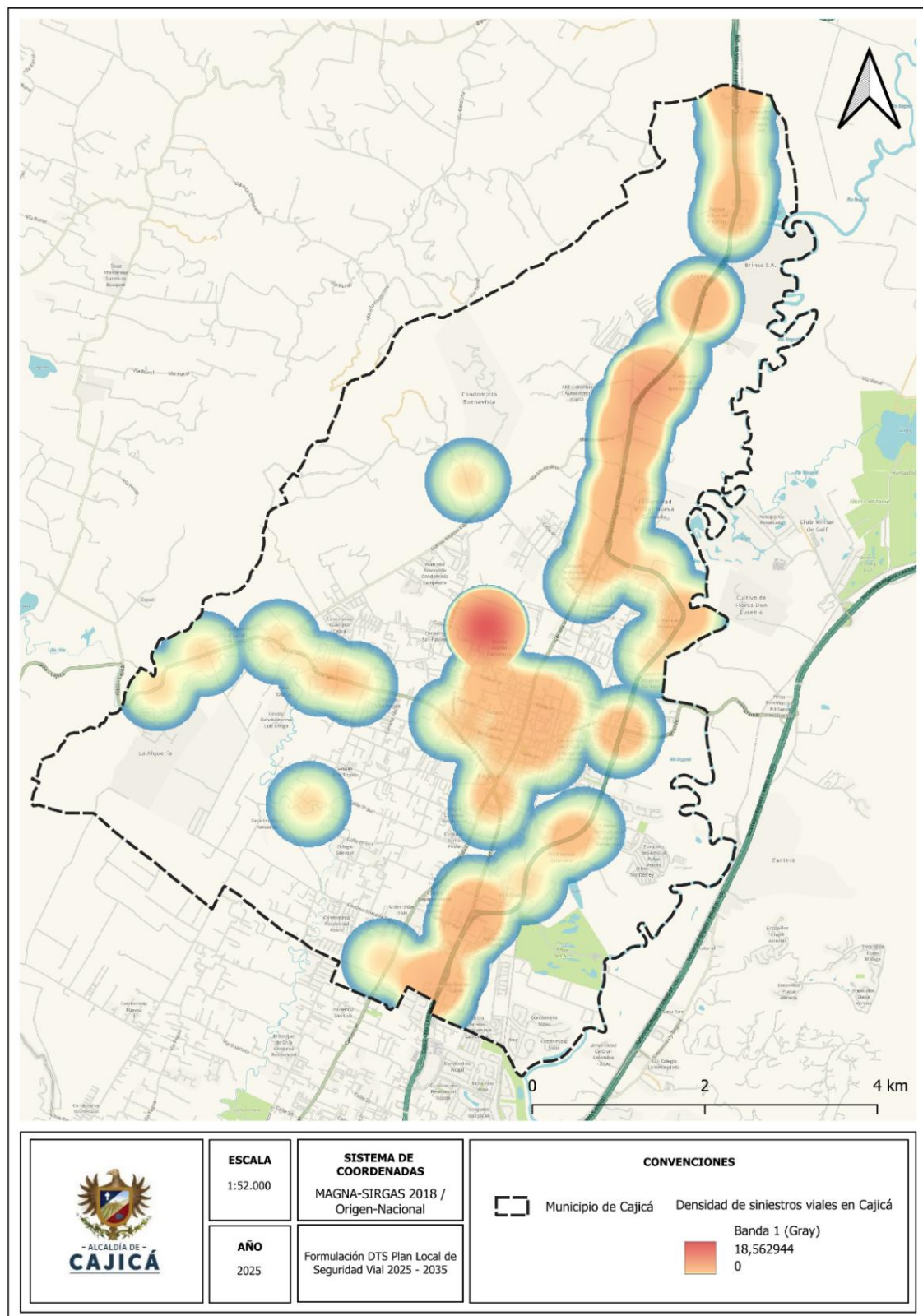
A continuación, se presenta el análisis de siniestralidad con datos reportados por la Agencia Nacional de la Seguridad Vial del periodo comprendido entre el 2012 y el 2023, de acuerdo a su distribución según el área de ocurrencia, actores más vulnerables, grupo etario y sexo.

ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL POR ÁREA DE OCURRENCIA

Analizando el comportamiento de la siniestralidad vial en el municipio de Cajicá, se evidencia que los siniestros viales se concentran principalmente a lo largo de los principales corredores viales del municipio, especialmente sobre la vía Cajicá – Chía, la carrera 6ª y la vía Cajicá – Tabio, y se presenta el punto máximo de concentración en el centro de la ciudad. Dentro del perímetro urbano, se observa una mayor concentración sobre la zona céntrica y oriental, contrario al costado occidental, que registra una ocurrencia de siniestros significativamente menor.

En este contexto, el análisis geográfico evidencia que la siniestralidad no se distribuye de manera homogénea en el territorio, sino que se concentra en puntos específicos que deben ser objeto de diversas intervenciones que permitan reducir su ocurrencia y fomentar una gestión territorial efectiva del riesgo vial.

Ilustración 4. Concentración de siniestros viales en el municipio de Cajicá



Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f).

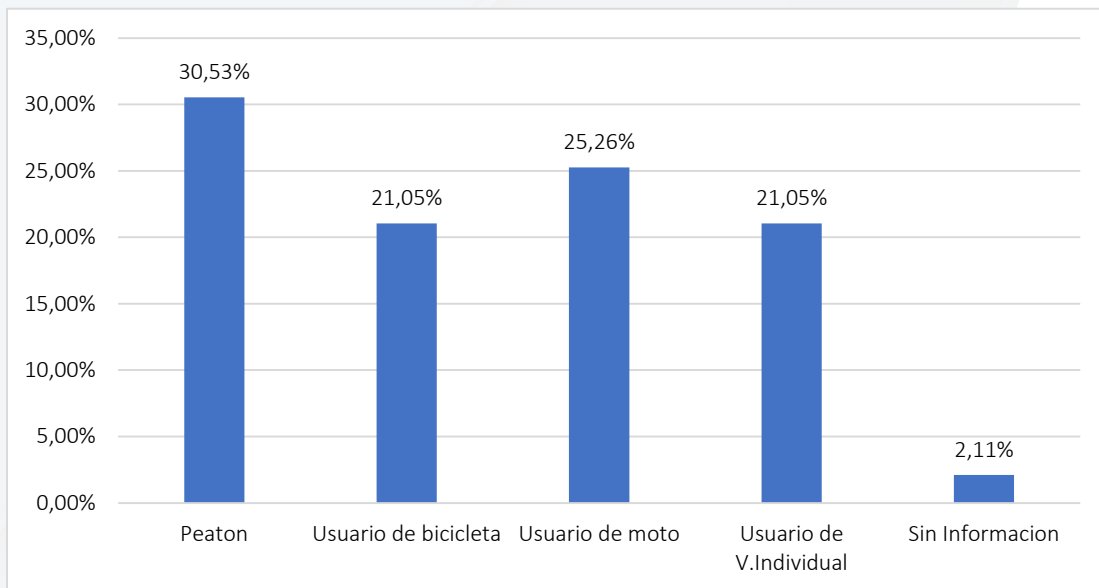
ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL POR ACTOR VIAL

El análisis de siniestralidad por actores viales, muestra patrones consistentes que permiten identificar los grupos con mayor exposición y vulnerabilidad en el municipio. Durante el periodo de análisis, los peatones constituyen el actor con mayor participación en los siniestros viales, concentrando el 30,53% del total, seguido por los usuarios de motocicleta, quienes representan el 25,26%. Estas proporciones evidencian que dos de los actores viales más vulnerables son los que se encuentran más propensos a estar involucrados en un siniestro vial en el municipio de Cajicá, aumentando la probabilidad de que la gravedad del mismo sea mayor, inclusive obteniendo como resultado la muerte.

Por su parte, los usuarios de bicicleta y los conductores de vehículo individual presentan una participación equivalente, cada uno con el 21,05%. Aunque ambos actores presentan la misma participación porcentual en los siniestros, su naturaleza dentro del sistema vial es distinta. En el caso de los vehículos individuales, estos suelen involucrarse en eventos donde las velocidades son más elevadas; sin embargo, la presencia de elementos de carrocería y sistemas de seguridad reducen de manera significativa la exposición directa de los ocupantes a la energía del impacto. Contrario a estos, los usuarios de bicicleta se configuran como actores inherentemente vulnerables, al no contar con una estructura que absorba o disipe la energía generada por el impacto en un siniestro.

En conjunto, esta distribución revela un sistema vial donde los actores vulnerables (peatones, motociclistas y ciclistas) concentran una proporción significativa de los eventos de siniestralidad, lo que sugiere que la siniestralidad no se distribuye de manera homogénea entre los diversos actores viales, sino que se concentra en aquellos con mayores niveles de exposición o menor protección física. Por esto, resulta fundamental implementar acciones diferenciales, que permitan garantizar la protección de la vida e integridad de los usuarios con mayor nivel de vulnerabilidad y que conduzcan al fortalecimiento de una cultura ciudadana que priorice el respeto por la vida, la corresponsabilidad en el uso de la infraestructura vial y la adopción de comportamientos seguros por parte de todos los usuarios.

Gráfica 6. Distribución de siniestros viales por actor vial



Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f).

ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL POR GRUPO ETARIO

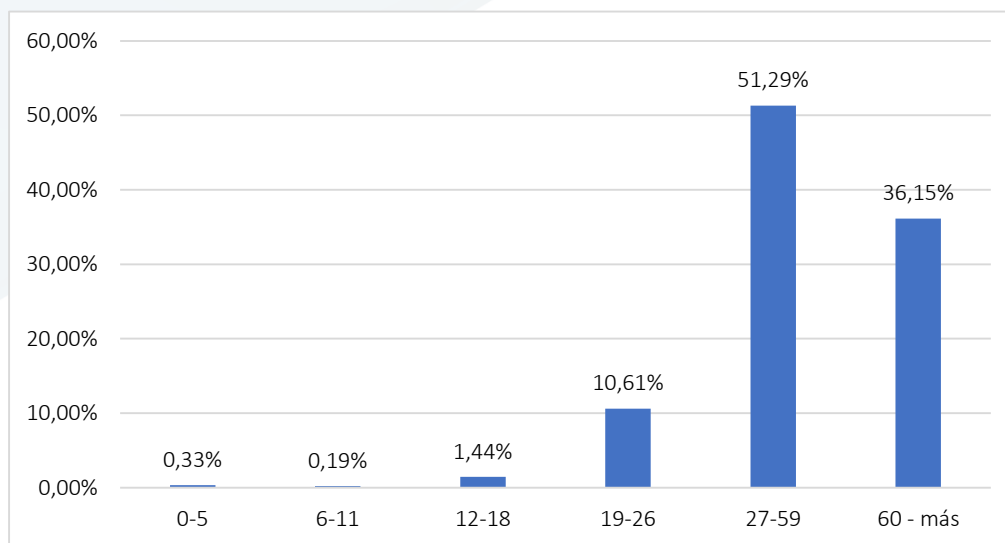
La distribución de siniestros viales por grupo etario, evidencia una concentración significativa en adultos en edad productiva (27-59 años), seguida por personas mayores (60 años o más), lo que permite identificar perfiles de riesgo diferenciados en el municipio. En cuanto al primer grupo, este representa el 51,29% del total de víctimas de siniestros, lo que lo convierte en el segmento con mayor participación. Esta alta incidencia se explica por el elevado uso de diversos tipos de transporte para desarrollar actividades de diversa índole, así como el uso frecuente de modos de transporte individual.

Por su parte, el segundo grupo concentra el 36,15% de los siniestros, proporción que, aunque menor que la del grupo anterior, resulta relevante debido a la alta vulnerabilidad física que caracteriza a esta población. Es vital reconocer que las personas mayores enfrentan mayores riesgos ante cualquier impacto, y presentan limitaciones físicas que afectan su capacidad de reacción en entornos viales complejos o con una calidad de infraestructura deficiente.

Ahora bien, el grupo de personas entre 19 y 26 años, representan el 10,61% de víctimas en siniestros viales, lo que muestra un perfil distinto y una participación intermedia dentro de la distribución etaria. Aunque su peso es menor, en comparación con los adultos de 27 a 59 años y con las personas mayores, sigue siendo un segmento relevante dentro del conjunto de actores viales. Su presencia evidencia que este grupo mantiene un nivel de exposición suficiente para aparecer de manera consistente en los eventos de siniestralidad vial en el periodo analizado.

Finalmente, los grupos menores de 18 años presentan la participación más baja con el 0,33% para el grupo de 0 a 5 años, del 0,19% para el de 6 a 11 años y el 1,44% para el de 12 a 18 años. Aunque su ocurrencia es baja, su vulnerabilidad es alta, debido a que se encuentran mayoritariamente en entornos escolares o residenciales donde pueden actuar como peatones o como pasajeros.

Gráfica 7. Distribución de siniestros viales por grupo etario



Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f).

En suma, la siniestralidad vial en el municipio presenta un comportamiento diferenciado según la etapa del ciclo de vida, lo que refleja que el riesgo no es uniforme entre los distintos grupos. En este contexto, los adultos en edad productiva concentran la mayor afectación, debido a patrones de movilidad intensivos y a una alta interacción con el sistema vial, mientras que la elevada participación de las personas mayores en la siniestralidad vial pone

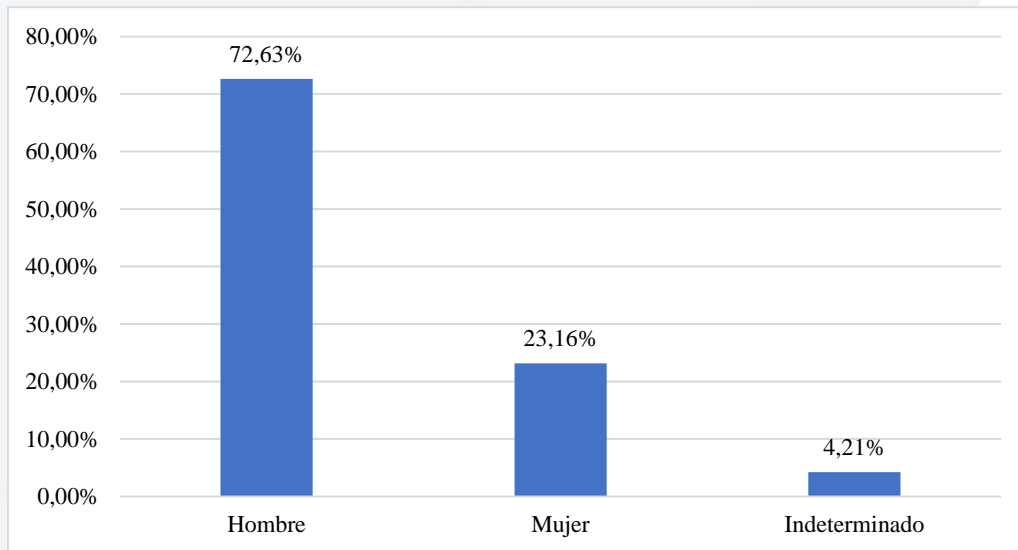
en evidencia la incidencia de factores asociados a limitaciones físicas y a la dificultad de adaptación a entornos de circulación complejos. Por su parte, los jóvenes y, de manera particular, los menores de edad, aunque registran una participación menor en la siniestralidad vial, constituyen grupos que requieren atención prioritaria, considerando que su interacción con el sistema vial se da principalmente bajo la supervisión y responsabilidad de adultos, y en entornos específicos, como zonas escolares y residenciales, donde las condiciones de seguridad dependen en gran medida del comportamiento de terceros. Este escenario plantea la necesidad de orientar la gestión de la seguridad vial hacia intervenciones diferenciadas, que reconozcan e integren las particularidades de cada grupo etario y contribuyan a una reducción sostenida del riesgo, así como de la severidad de los siniestros viales en el municipio.

ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL POR SEXO

La distribución de siniestros viales por sexo evidencia una marcada concentración en el grupo masculino, ya que representan el 72,63% del total de casos registrados. Esta proporción indica que, dentro del conjunto de actores viales involucrados en siniestros viales, los hombres constituyen el grupo predominante, con una participación que supera la mitad de los casos.

Por su parte, las mujeres representan el 23,16% de víctimas en siniestros viales, lo que configura una participación significativamente menor en comparación con la masculina. Aunque este porcentaje es considerable en términos absolutos, su peso relativo dentro del total evidencia una diferencia sustancial en la distribución por género.

Gráfica 8. Distribución de siniestros viales por sexo



Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f).

En conjunto, los datos reflejan una distribución desigual de la siniestralidad vial por sexo, con una predominancia clara del grupo masculino en los registros del periodo analizado. Esta diferencia permite establecer patrones de ocurrencia diferenciados, por lo que resulta clave su abordaje dentro del diseño de estrategias de prevención, orientadas a la identificación y gestión de factores de riesgo asociados a los patrones de movilidad, exposición y comportamiento vial que caracteriza a cada grupo. En este sentido, la incorporación de un enfoque diferencial por sexo en las acciones a implementar, permitirá fortalecer la efectividad de las intervenciones, promoviendo comportamientos seguros y contribuyendo a la reducción efectiva de la siniestralidad en el municipio.

ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

RED VIAL

La red vial de Cajicá constituye un sistema estratégico para la movilidad local y regional, caracterizado por una estructura mixta que combina corredores urbanos, rurales y de integración intermunicipal. De acuerdo al Plan de Desarrollo Municipal 2024 – 2027, el municipio dispone de 95.237 metros de vías, de los cuales el 68% se encuentra en el área rural y el 32% restante al área urbana, evidenciando una mayor extensión en áreas no

consolidadas y una dependencia significativa de corredores que conectan veredas, zonas agrícolas y sectores de expansión.

En materia de movilidad sostenible, Cajicá cuenta con 9.806 metros de ciclorrutas distribuidas en nueve rutas, lo que configura una red que complementa la movilidad vehicular y peatonal, aunque aún presenta retos en continuidad, cobertura y articulación con los principales ejes urbanos.

La conectividad regional se encuentra soportada en cinco corredores estratégicos, entre ellos la Ruta Nacional 45ª, la vía Hato Grande, la Carrera 6°, el corredor Cajicá - Chía y la vía Cajicá - Tabio. Estos ejes cumplen un papel fundamental en la articulación del municipio con la Sabana Centro y con la red vial departamental, facilitando el tránsito de pasajeros y mercancías, y consolidando a Cajicá como un nodo de paso y distribución territorial.

El Plan Básico de Ordenamiento Territorial (2025) establece una clasificación funcional conforme a la malla vial urbana y la malla vial rural. La malla vial urbana se divide en VU-01, VU-02, VU-03 y VU-04. Por su parte, en concordancia con el artículo 153 del PBOT, la malla vial rural se agrupa en:

- VR-1 (Vía de primer orden)
- VR-2 (Vía de segundo orden)
- VR-3 (Vía de tercer orden)
- VR-4 (Caminos interveredales).

A pesar de los avances en infraestructura, la red vial enfrenta limitaciones asociadas al crecimiento urbano acelerado y a la presión creciente sobre los principales corredores arteriales, como la Carrera 7° y la Calle 3°, los cuales presentan niveles de saturación que superan su capacidad operativa, lo que se traduce en una congestión recurrente y la necesidad de adelantar intervenciones de ampliación, repavimentación y optimización geométrica. En el ámbito rural, varias vías presentan condiciones subóptimas que afectan la accesibilidad a zonas agrícolas y reducen la eficiencia del transporte de carga local.

Un elemento crítico dentro del sistema es la vía Cundinamarca – Tunja, que soporta el tránsito de carga pesada y se constituye como uno de los corredores con mayor desgaste estructural. Su uso intensivo incrementa la vulnerabilidad del pavimento y genera impactos sobre la seguridad vial y la fluidez del tránsito en los accesos al municipio, lo que demanda estrategias de mantenimiento periódico y gestión diferenciada del tráfico.

En respuesta a estos desafíos, Cajicá ha impulsado proyectos orientados a fortalecer la capacidad y funcionalidad de su red vial. Entre ellos destacan los programas de repavimentación urbana, intervención de puntos críticos, la ampliación de secciones viales y el desarrollo de infraestructura para modos sostenibles, incluyendo carriles exclusivos para bicicletas y mejoras en la red peatonal. Estas acciones buscan avanzar hacia un sistema más equilibrado, seguro y eficiente, capaz de responder a las dinámicas de crecimiento y a las necesidades de movilidad de la población.

No obstante, la consolidación de una red vial robusta requiere una visión integral que combine expansión física, mantenimiento continuo y adopción de soluciones que prioricen la seguridad vial de los diferentes usuarios. La articulación entre infraestructura, gestión del tráfico y promoción de modos sostenibles de transporte será determinante para garantizar que Cajicá cuente con un sistema vial resiliente, competitivo y alineado con las necesidades y retos de desarrollo urbano en materia de seguridad vial.

SEÑALIZACIÓN VIAL

La señalización vial en el municipio de Cajicá constituye un componente estratégico para la gestión segura del tránsito y la organización de los flujos vehiculares y peatonales. El análisis de las intervenciones realizadas y programadas entre 2024 y 2025 permite observar una dinámica de fortalecimiento progresivo tanto en señalización horizontal como vertical, con un incremento en la cantidad de elementos instalados y en la superficie intervenida.

Este comportamiento refleja un esfuerzo institucional por ampliar la cobertura, mejorar la legibilidad del espacio público y atender puntos críticos de movilidad mediante la incorporación de dispositivos que regulan, advierten y orientan a los distintos actores viales.

En conjunto, se evidencia un panorama general de una red de señalización en expansión, estandarización y planificación activa en el largo plazo

Durante el 2024, el municipio adelantó 82 intervenciones de señalización horizontal, distribuidas entre resaltos (29), pasos peatonales (18), señales de giro (12), líneas de detección (10), símbolos S.I.A (8) y baldosas podó táctiles (5). Para el 2025, se realizó una expansión considerable, con 271 intervenciones, concentradas principalmente en la instalación de resaltos y pasos peatonales, lo que sugiere una intensificación de las acciones orientadas a la seguridad vial en entornos urbanos y escolares.

Respecto a la señalización vertical, también presentan variaciones relevantes, considerando que en el 2024 se instalaron 90 señales, de las cuales 29 fueron reglamentarias, 12 preventivas y 49 informativas. Para 2025, esta cifra desciende a 57 señales, de las cuales 43 fueron reglamentarias, 12 preventivas y 2 informativas.

Este cambio en la composición, sugiere un ajuste en las prioridades institucionales, con mayor énfasis en la regulación normativa y la advertencia de riesgos, junto con una menor inversión en elementos de orientación general. En conjunto, el total acumulado para los dos años asciende a 147 señales verticales instaladas, lo que evidencia una capacidad operativa activa, aunque con variaciones en enfoque y cobertura.

De esta forma, se destaca que Cajicá avanza en la implementación de señalización vial con metas enfocadas en el corto plazo, con énfasis en la cobertura informativa y la sostenibilidad operativa. Pese a que estos datos corresponden a información de la señalización instalada durante los dos últimos años y resulta clave llevar el registro de esta actividad, es fundamental contar con un inventario completo de la señalización horizontal y vertical del municipio, con el propósito de identificar las necesidades actuales en esta área y definir estrategias de intervención periódicas, que permitan garantizar la seguridad vial de la ciudadanía.

DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁFICO

La red semafórica de Cajicá constituye un componente esencial para la gestión del tránsito en el área urbana y esta opera actualmente con 12 intersecciones, de las cuales una se encuentra fuera de servicio. El sistema funciona mediante controladores inalámbricos tipo UPSYTEL, FAMA y SINOWATCHER, y permiten regular los flujos vehiculares y peatonales en puntos de alta interacción modal.

No obstante, el desempeño de la red se ha visto afectado por fallas recurrentes, especialmente en los controladores UPSYTEL modelo NBTS100, los cuales utilizan tarjetas de control integradas que han quedado obsoletas y no cuentan con repuestos disponibles en el mercado. Esta condición limita la capacidad de reparación y prolonga los tiempos de inactividad en las intersecciones afectadas. A ello, se suman inconsistencias en el suministro eléctrico, que generan desconfiguraciones y fallas operativas, comprometiendo la continuidad y confiabilidad del sistema.

De manera general, el inventario semafórico municipal está compuesto por 51 semáforos vehiculares, 45 semáforos peatonales y 2 semáforos para bici usuarios, complementados por paneleros solares y baterías que buscan garantizar autonomía energética en caso de interrupciones eléctricas. Sin embargo, la secretaria de Tránsito no dispone de un stock mínimo de insumos y repuestos esenciales, lo que dificulta la atención inmediata de daños y retrasa las intervenciones correctivas. Esta ausencia de inventario técnico, sumada a la limitada disponibilidad de recursos materiales y operativos, reduce la capacidad institucional para asegurar un mantenimiento preventivo y correctivo oportuno.

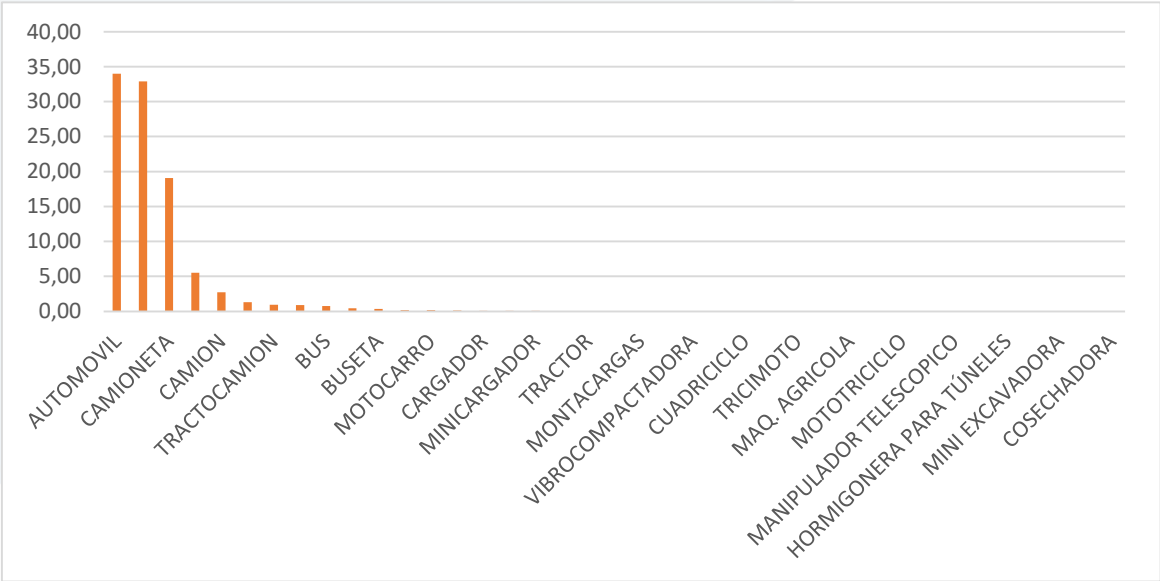
La situación actual también restringe la posibilidad de ampliar la red semafórica hacia nuevas intersecciones que requieren regulación, lo que genera rezagos frente a las necesidades de movilidad del municipio. En conjunto, estos factores evidencian que, si bien Cajicá cuenta con una infraestructura semafórica instalada y funcional en la mayoría de sus puntos críticos, persisten desafíos significativos en materia de actualización tecnológica, mantenimiento, gestión de activos y capacidad operativa, lo que se traduce en riesgos para la seguridad de los usuarios, por lo que se requiere la definición clara de estrategias de

mejora en el corto, mediano y largo plazo, lo que es recomendable trabajar a través de la implementación de un Plan de Mejoramiento y Optimización de la Red Semafórica.

ANÁLISIS DEL PARQUE AUTOMOTOR

A corte de noviembre de 2025, la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad registra un total de 533 vehículos en Cajicá, sin embargo, de acuerdo a la información suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se identifican 27.683 vehículos cuyos propietarios tienen su domicilio en el municipio, dentro de los cuales las tipologías predominantes corresponden a automóviles (34%), motocicletas (32%) y camionetas (19%), los cuales concentran el 85% del parque automotor, como se evidencia a continuación:

Gráfica 9. Parque automotor de propietarios con residencia en el Municipio de Cajicá



Fuente: RUNT, (2025).

La diferencia entre los datos registrados evidencia que una proporción significativa del parque automotor, asociado a la población residente, se encuentra registrado en otros organismos de tránsito, por lo cual, la cantidad de vehículos registrados a nivel local no refleja de manera integral el parque automotor que incide sobre la movilidad, la seguridad vial y la infraestructura del territorio. En este contexto, los vehículos que circulan diariamente en el municipio generan una demanda considerable sobre la red vial, tanto

urbana como rural, lo que se traduce en mayores niveles de congestión e incremento en el riesgo de ocurrencia de eventos de siniestralidad.

De acuerdo con este análisis, resulta fundamental que las acciones en materia de seguridad vial consideren e integren la cantidad de vehículos que realmente circulan en el municipio, ya que esto permite orientar la formulación de estrategias de intervención que respondan de manera adecuada a la realidad territorial, priorizando acciones preventivas que permitan garantizar condiciones de desplazamiento seguras y protejan la vida e integridad de los diferentes usuarios viales.

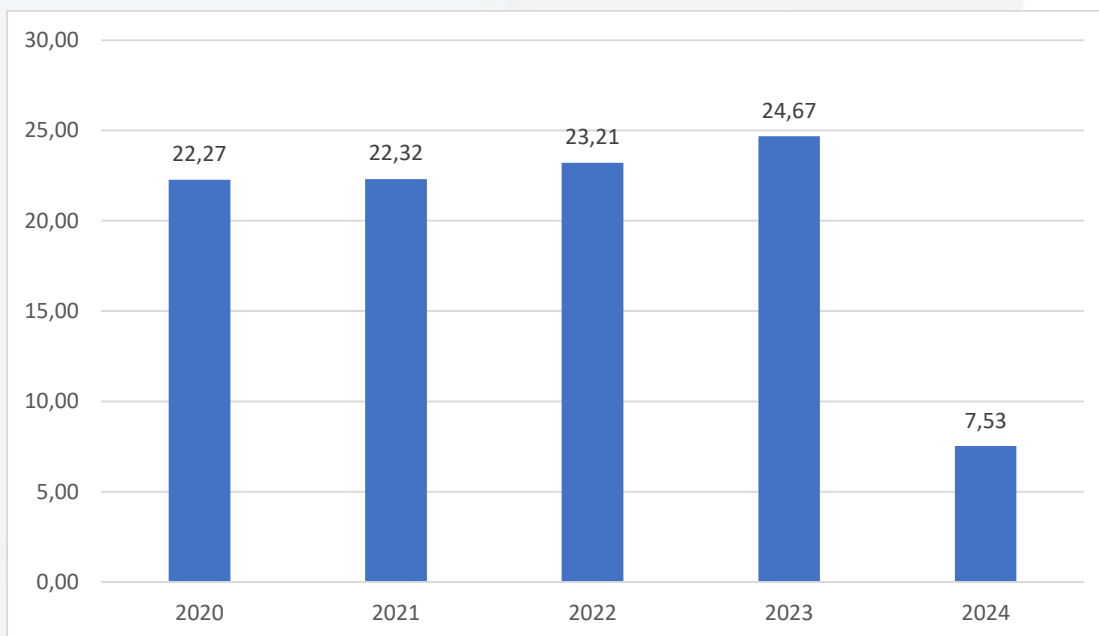
ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN CONTRAVENCIONAL

El análisis de la información contravencional se expondrá a través de dos secciones, teniendo en cuenta que el Organismo de Tránsito del Municipio de Cajicá fue constituido e inicio labores en junio del 2024; por un lado, se analizará la información remitida por la Dirección de Tránsito Departamental sobre los comparendos impuestos en el periodo comprendido entre enero del 2020 y mayo de 2024; por otro lado, se expondrá la información registrada del Organismo de Tránsito del Municipio de Cajicá sobre los comparendos impuestos en el periodo comprendido entre junio del 2024 y noviembre del 2025.

INFORMACIÓN CONTRAVENCIONAL 2020 – 2024

Durante el periodo comprendido entre enero del 2020 y mayo del 2024, la Dirección de Tránsito Departamental impuso un total de 94.817 comparendos, de los cuales el 22,27% fueron en el 2020, el 22,32% en 2021, el 23,21% en 2022, el 24,67% en 2023 y el 7,53% en 2024.

Gráfica 10. Distribución de comparendos impuestos por año 2024 - 2025

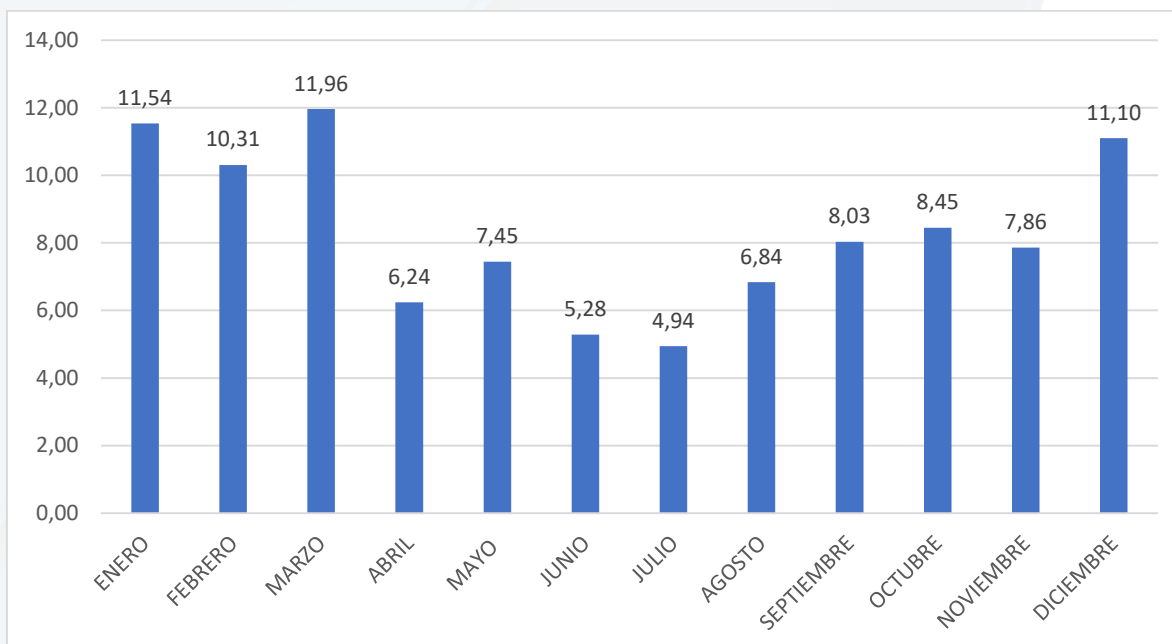


Fuente: DITRA, (2025).

De manera general, se evidencia y distribución relativamente homogénea de los comparendos impuestos a lo largo del periodo analizado, con una tendencia de incremento progresivo entre el 2020 y el 2023, seguida por una disminución marcada en el 2024, asociada a la transferencia de esta labor al Organismo de Tránsito del Municipio de Cajicá tras su creación.

Por otro lado, los meses en los que se presenta mayor concentración de comparendos impuestos corresponden a marzo (11,96%) enero (11,54%), diciembre (11,10%) y febrero (10,31%), los cuales, en conjunto, representan el 44,73% del total de sanciones impuestas en el periodo analizado.

Gráfica 11. Distribución de comparendos impuestos por mes 2020 - 2024



Fuente: DITRA, (2025).

Respecto a la distribución de comparendos impuestos por tipo de infracción, se observa que las infracciones con código C29 y D06 son las de mayor recurrencia, y junto a las infracciones D05, C14 y D02 concentran el 82,4% del total de sanciones impuestas durante el periodo analizado.

Tabla 9. Distribución de comparendos por tipo de infracción 2020 - 2024

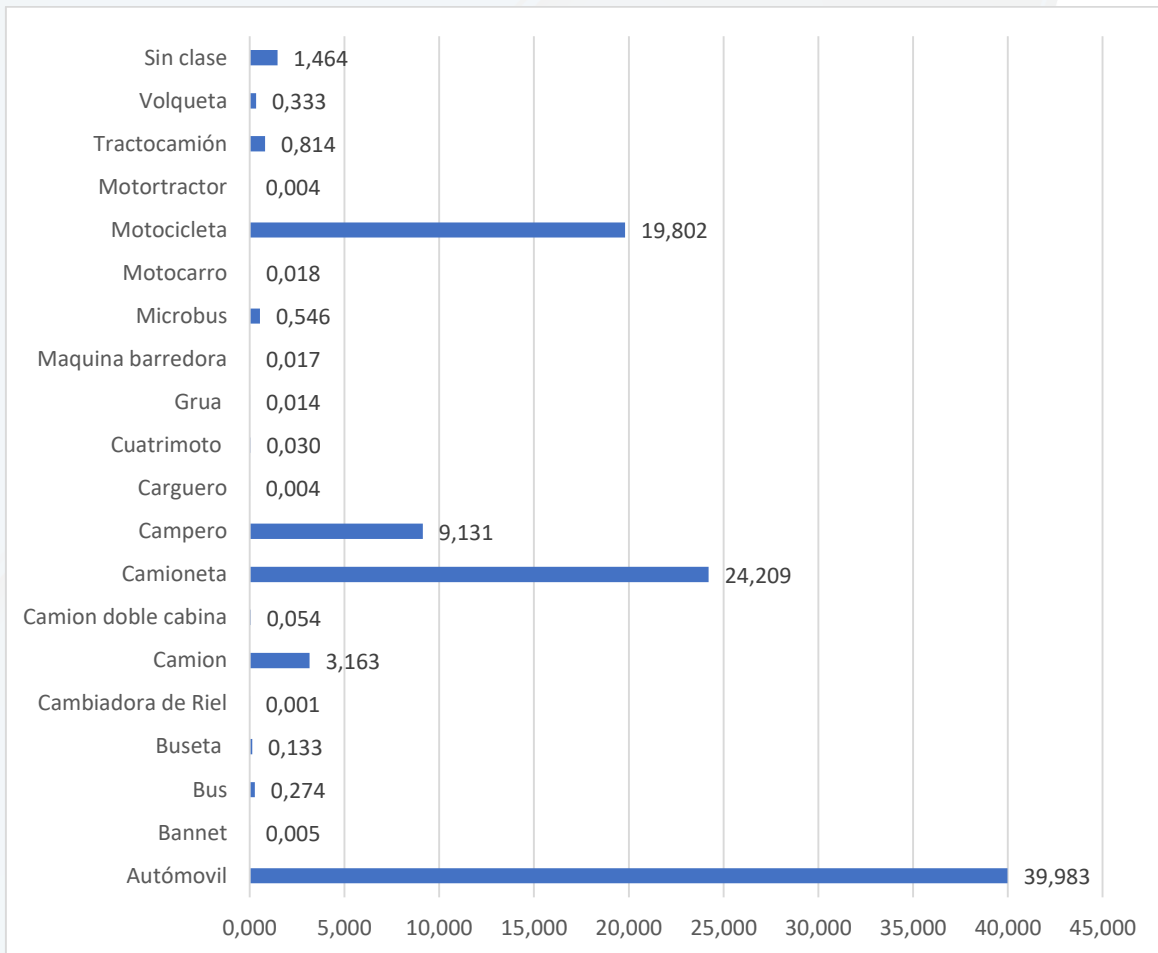
CÓDIGO DE INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN	COMPARENDOS IMPUESTOS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida	53.040	55,9%
D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, pasos a nivel y cruces no regulados - son las de mayor recurrencia	18.242	19,2%

D05	Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados	2.541	2,6%
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente	2.329	2,4%
D02	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley	2.193	2,3%

Fuente: DITRA, (2025).

Por último, se identifica que los vehículos a los cuales se les ha impuesto la mayor cantidad de comparendos corresponden a los automóviles (39,9%), camionetas (24,2%) y motocicletas (19,8%), los cuales representan el 83,9% del total, como se evidencia a continuación.

Gráfica 12. Distribución de comparendos impuestos por tipo de vehículo 2020 - 2024



Fuente: DITRA, (2025).

Este análisis permite identificar patrones claros sobre la dinámica de control y las conductas infractoras en el municipio. La estabilidad relativa de la imposición de comparendos, con un incremento en el 2023, refleja la implementación efectiva de acciones de control, mientras que la reducción de estos durante el 2024 responde a un ajuste a nivel institucional, derivado de la creación del Organismo de Tránsito del Municipio de Cajicá, más que a una disminución estructural de las conductas infractoras.

Igualmente, la concentración de comparendos en determinados meses del año y la alta recurrencia de infracciones asociadas al exceso de velocidad, maniobras peligrosas y uso indebido de la infraestructura vial, evidencian la persistencia de comportamientos que inciden directamente en la seguridad e integridad de todos los actores viales.

Adicionalmente, se identifica que los automóviles, camionetas y motocicletas concentran la mayor proporción de comparendos impuestos, lo que permite reconocer a estos tipos de vehículos como actores prioritarios dentro de las estrategias de control y gestión del riesgo vial en el territorio.

En este contexto, es fundamental focalizar acciones para prevenir y mitigar las conductas de mayor impacto sobre la siniestralidad en el territorio, priorizando aquellas infracciones que, por su frecuencia y nivel de riesgo, generan graves consecuencias para la seguridad vial. Esto implica el fortalecimiento de controles operativos, con el apoyo de herramientas tecnológicas, especialmente en los periodos y áreas de mayor recurrencia detectadas, así como la implementación de medidas que contribuyan a reducir la probabilidad y severidad de los siniestros generados por este tipo de conductas.

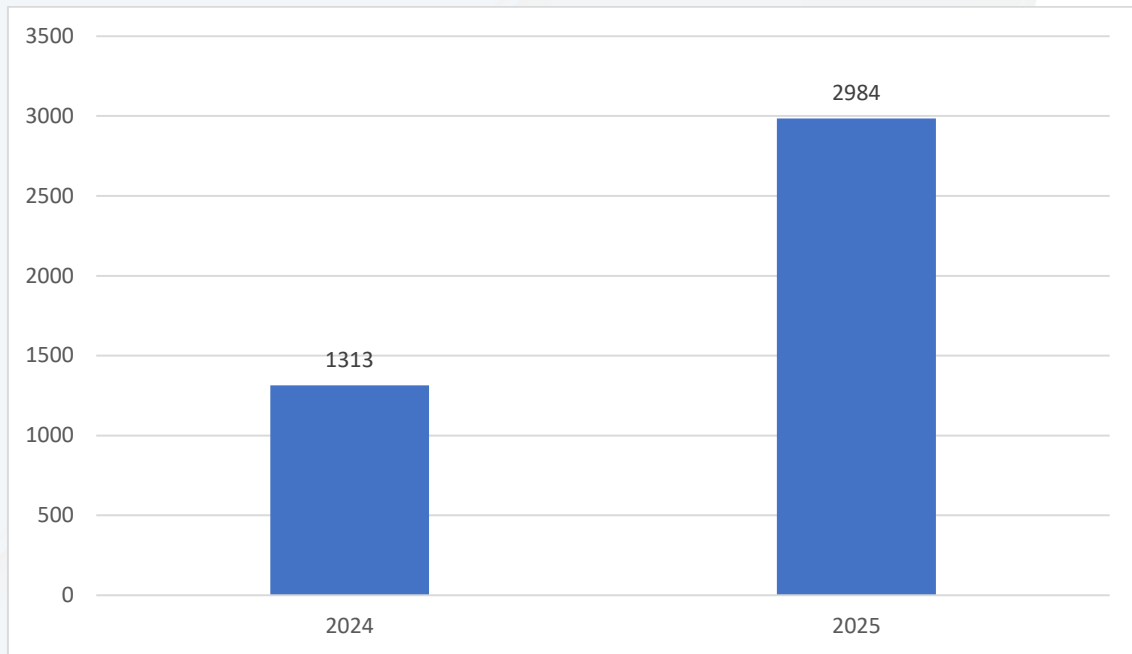
De manera complementaria, es vital articular estas acciones de control con estrategias pedagógicas y de sensibilización, orientadas a incentivar comportamientos seguros por parte de todos los actores viales, promoviendo el uso adecuado de la infraestructura vial y el respeto por las normas de tránsito, de manera que la gestión de la seguridad vial no se limite a un enfoque sancionatorio, sino que también incorpore procesos de formación y corresponsabilidad ciudadana, que incidan de manera sostenible en la reducción de los riesgos en la vía y en la protección de la vida de la ciudadanía en general.

INFORMACIÓN CONTRAVENCIONAL 2024 – 2025

Durante el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2024¹ y el 30 de noviembre de 2025, la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad de Cajicá impuso un total de 4.297 comparendos, de los cuales 1.313 fueron en el 2024 y 2.984 en 2025:

¹ Fecha de inicio de operación de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad de Cajicá.

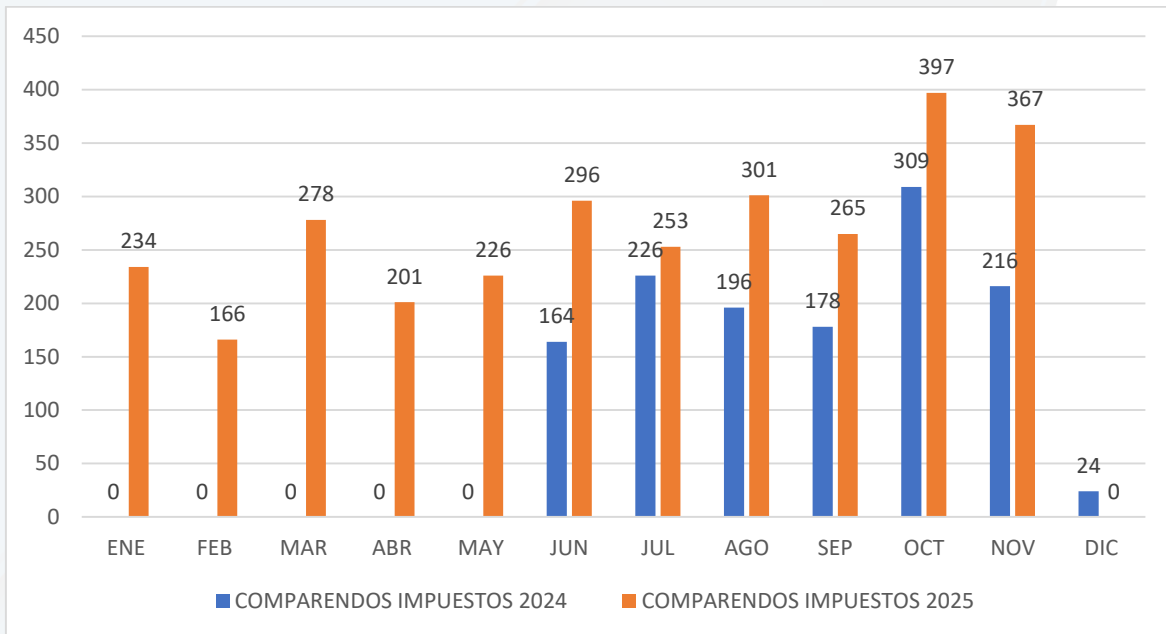
Gráfica 13. Distribución de Comparendos impuestos en 2024 y 2025



Fuente: Elaboración propia, a partir de STTM (2025).

Analizando la imposición de comparendos por meses, se evidencia que durante el 2024 los meses de mayor imposición corresponden a octubre (309) y julio (226) y durante el 2025 corresponden a octubre (397) y noviembre (367). En este sentido, es importante destacar que se presenta una concentración clara de infracciones durante octubre en los dos periodos, por lo cual resulta fundamental continuar monitoreando este comportamiento a fin de determinar si efectivamente octubre constituye un periodo crítico o si la tendencia responde a factores coyunturales (incremento de controles operativos, variaciones en los flujos vehiculares o la movilidad del territorio).

Gráfica 14. Comparendos impuestos por mes - 2024 y 2025



Fuente: Elaboración propia, a partir de STTM (2025).

Por otro lado, se identifica que el 82,87% del total de comparendos impuestos se concentra en 8 códigos de infracción, los cuales se presentan en la siguiente tabla en orden descendente según su participación:

Tabla 10. Comparendos impuestos por códigos de infracción

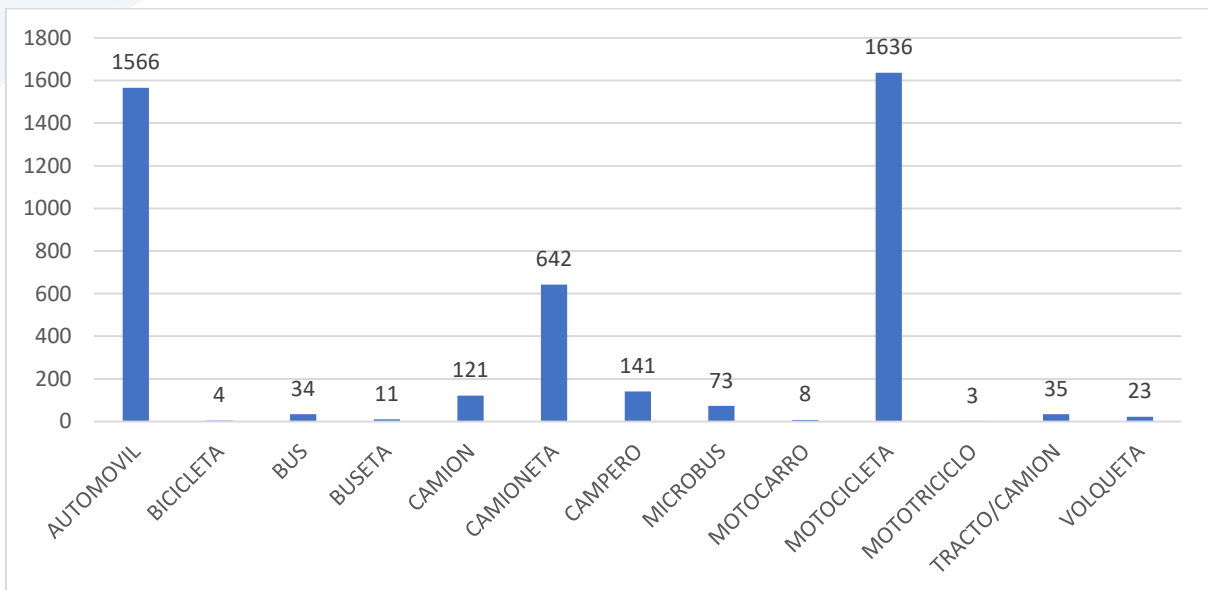
CÓDIGO DE INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN	COMPARENDOS IMPUESTOS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	1267	29,49%
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones	593	13,80%
D02	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado	505	11,75%

D03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	349	8,12%
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el CNT.	344	8,01%
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito	224	5,21%
B02	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.	156	3,63%
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente	123	2,86%

Fuente: Elaboración propia, a partir de STTM (2025).

Por último, se identifica que los vehículos a los cuales se les ha impuesto la mayor cantidad de comparendos corresponden a motocicletas (1.636), automóviles (1.566), camionetas (642) y camperos (141) como se expone en la siguiente gráfica:

Gráfica 15. Comparendos impuestos por tipo de vehículo

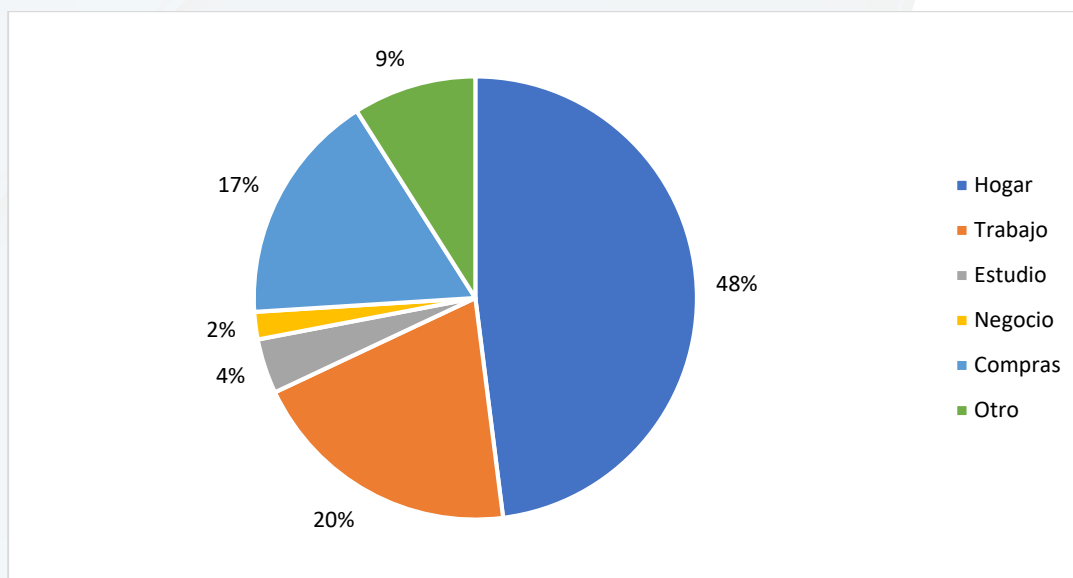


Fuente: Elaboración propia, a partir de STTM (2025).

ANÁLISIS DE MOVILIDAD

De acuerdo al Plan de Movilidad de Cajicá (2023), durante el 2022 en el municipio se realizaban aproximadamente 34.847 viajes diarios, cuyos motivos se distribuían principalmente en Hogar con un 48% de los viajes (16.853), seguido de Trabajo con un 20% (7.055) y Compras con el 17% de los viajes (5.950).

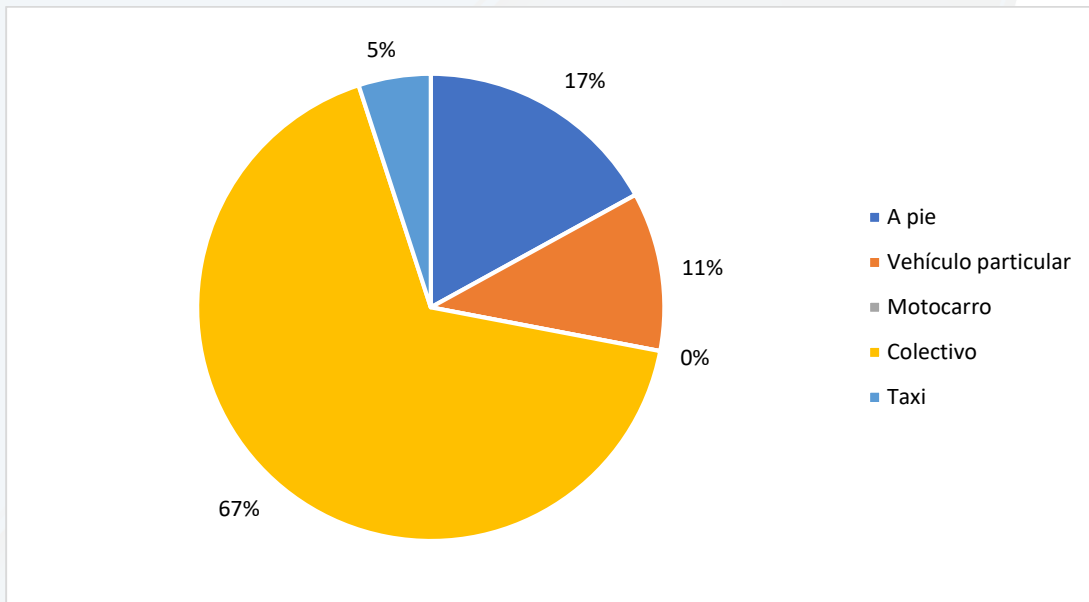
Gráfica 16. Motivos de los viajes de residentes en Cajicá - 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Municipal de Cajicá, (2022).

Respecto a la preferencia modal de los actores viales, se registra una marcada inclinación hacia el Bus Colectivo, que concentra aproximadamente el 67% de los viajes, equivalente a un total de 23.445 viajes diarios. Seguido se encuentran los viajes A Pie con el 17% y Vehículo Particular con el 11%. Es importante señalar que en la categoría de vehículo particular no se especifica si se incluyen tanto automóviles como motocicletas, por lo que el dato podría abarcar los dos medios de transporte. Se observa además que el Taxi representa únicamente el 5% de los viajes, y los medios de transporte alternativos, como la bicicleta, no presentan ningún registro en la información recopilada.

Gráfica 17. Preferencia modal residentes Cajicá al 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Municipal de Cajicá, (2022).

En cuanto a los resultados origen-destino, se concluye que la Zona Centro, los municipios externos y el sector de Capellanía se configuran como los principales centros atractores de viajes de los residentes de Cajicá. Por un lado, la Zona Centro, debido a su carácter administrativo y comercial, concentra una alta demanda de viajes diarios; mientras los municipios externos se constituyen como importantes centros hacia los cuales la población se desplaza diariamente para trabajar, estudiar o realizar otro tipo de actividad, configurando dinámicas propias de un municipio dormitorio. Capellanía, por su parte, concentra importantes actividades residenciales, comerciales y de trabajo.

Disponer de esta información resulta esencial para caracterizar las dinámicas de movilidad del municipio y orientar la formulación de políticas públicas que estén alineadas a las realidades territoriales. En primer lugar, es valioso identificar aquellos centros atractores de viajes donde la población se concentra diariamente, de modo que se puedan consolidar estas zonas y garantizar que la población cuente con condiciones adecuadas de seguridad vial y accesibilidad. Por otra parte, considerando que los resultados del Plan de Movilidad no evidencian hallazgos asociados al uso de medios de transporte como la bicicleta, es importante implementar acciones orientadas a su promoción, y estas deben estar

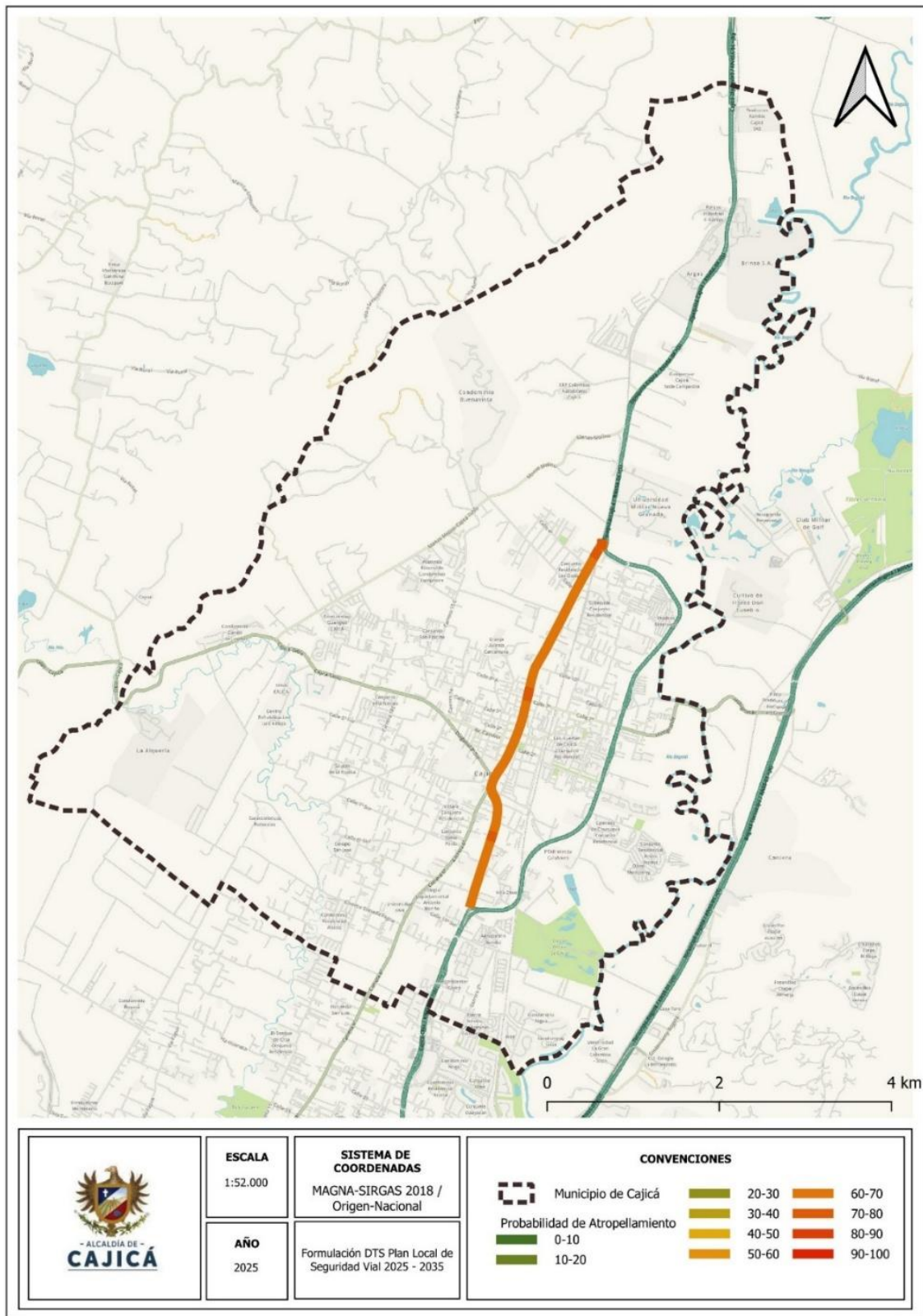
acompañadas por el desarrollo de infraestructura especializada, la habilitación de corredores y zonas seguras, así como la ejecución de campañas institucionales que visibilicen los beneficios de este modo de transporte. Con esto, se podría llegar a incentivar la migración hacia modos de transporte sostenibles y seguros, reduciendo además la alta proporción de desplazamientos que se realizan en vehículo particular.

ATROPELLAMIENTO DE FAUNA SILVESTRE

En el marco de la formulación de acciones orientadas a fortalecer la seguridad vial, resulta esencial considerar diversas externalidades que afectan de manera significativa las dinámicas de movilidad segura. Entre ellas, la presencia de animales en la vía y la probabilidad de atropellamiento de fauna silvestre se destacan como factores críticos que demandan atención especial.

De acuerdo al INVIAS (2023), existen registros sobre probabilidad de atropellamiento de fauna silvestre en la Vía 45A04 – Troncal Central, en el sector Paso Nacional por Cajicá. El análisis del corredor revela que, a lo largo de su extensión, existe una elevada probabilidad de atropellamiento de fauna silvestre, con una clasificación predominante entre el 60% y el 70% de probabilidad en la mayor parte del tramo, alcanzando en áreas específicas hasta un 80% de probabilidad (INVIAS, 2023). Lo anterior evidencia una situación que puede generar implicaciones directas en la seguridad vial del municipio y en la conservación de la biodiversidad.

Ilustración 5. Probabilidad de atropellamiento de fauna silvestre en Cajicá año 2023



Fuente: Elaboración propia a partir de INVIAS, (2023).

La Vía 45A04 – Tramo Nacional Troncal Central, en el sector Paso Nacional por Cajicá, atraviesa el municipio de norte a sur, conectando diversos nodos de alta actividad urbana y generación de viajes. Algunos de ellos son la Universidad Militar de Colombia, conjuntos residenciales, parque principal del municipio, Centro Empresarial Nou y el Coliseo Fortaleza de Piedra Cajicá. Este sistema funcional del corredor genera importantes dinámicas de movilidad y flujos constantes de usuarios, lo que amplifica la situación crítica de alta probabilidad de siniestros viales asociados a la presencia de fauna. Ante este panorama, es fundamental diseñar e implementar medidas preventivas, como el mantenimiento de una señalización vial adecuada, que informe de manera oportuna a los usuarios viales sobre la presencia potencial de animales, de modo que esta situación pueda mitigarse y se reduzca la probabilidad de este tipo de eventualidades.

CAPÍTULO 5. DIAGNÓSTICO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana en los procesos de formulación de instrumentos de planificación resulta esencial para conocer la percepción y opiniones de la ciudadanía, de modo que las decisiones estén fundamentadas en la visión de quienes serán directamente beneficiados por las medidas que se adopten. Con ese propósito, se realizó un taller de participación ciudadana en el marco de la formulación del presente Plan Local de Seguridad Vial, mediante el cual se dio lugar a un espacio de discusión para identificar las principales problemáticas y soluciones en materia de seguridad vial. Para orientar la identificación de dichas problemáticas, se estructuró el ejercicio en torno a las ocho áreas de acción del Enfoque Sistema Seguro, relacionando cada problemática con el área de acción a la cual estuviera más alineada. Los resultados del ejercicio permitieron obtener los siguientes hallazgos:

Tabla 11. Diagnóstico participación ciudadana PLSV Cajicá

PILAR DEL ENFOQUE SISTEMA SEGURO	EJE PROBLEMÁTICO	PROBLEMA
Velocidades seguras	Exceso de velocidad	Los sectores donde se presenta principalmente corresponden a: Variante; Vía hacia Zipaquirá – Sector Capellanía; EPS (Zona escolar); y Vía Cavalier.
	Desconocimiento de límites de velocidad	La población desconoce los límites de velocidad vigentes debido a la ausencia de señalización vial adecuada y a la falta de procesos de socialización que informen sobre estos.
	Falta de cultura	Existe una falta de cultura ciudadana vinculada a la conducción a velocidades seguras.
Vehículos seguros	Incumplimiento de los parámetros de seguridad vial	Los vehículos del municipio no cumplen con los parámetros de seguridad y se evidencian vehículos de servicio de transporte público muy antiguos.
	Desconocimiento sobre los elementos de protección personal y de visibilidad.	Hay desconocimiento por parte de los conductores y pasajeros respecto a los elementos de protección personal y visibilidad; por ende, no los usan.
Infraestructura vial segura	Infraestructura vial inadecuada e insuficiente	La infraestructura vial municipal no favorece adecuadamente a los distintos actores viales debido a la falta de una planificación territorial eficaz. Además, la infraestructura existente no satisface la demanda vehicular actual del municipio.

	Red de ciclorruta discontinua y con poca cobertura territorial	En varios sectores del municipio no existe ciclorruta, y la red disponible carece de continuidad y conectividad adecuada. Algunas de las zonas con estado crítico o inexistente de ciclorruta son: Vía hacia Zipaquirá; Vía hacia Tabío; Vía hacia Chía; Av. Cavelier; y Variante – Carrera 21.
	Incumplimiento para el cargue y descargue	Si bien se han definido zonas para el cargue y descargue de vehículos de carga, no se respetan ni los espacios asignados ni los horarios establecidos.
	Semaforización fuera de servicio	Dentro del municipio hay semáforos que no se encuentran en funcionamiento, tales como la intersección de la Calle 3 - Carrera 7; y Calle 6 Carrera 4.
	Parqueo en vía	Los vehículos parquean en vía, obstaculizando la circulación de los demás actores viales.
Cumplimiento a las normas de tránsito	Baja concientización sobre las normas de tránsito.	En términos generales, hay baja concientización sobre las normas de tránsito y su importancia para garantizar la seguridad y el orden en las vías.
	Flexibilidad de normas	La excesiva flexibilidad presente en la normativa genera que los actores viales perciban las reglas como poco vinculantes, lo que disminuye su cumplimiento efectivo.
	Número de agentes de tránsito insuficientes	Actualmente el municipio cuenta con una insuficiencia de agentes de tránsito para garantizar cobertura de control a los comportamientos riesgosos.

Comportamientos seguros	Conducción de bicicletas eléctricas en condiciones de riesgo	Niños y niñas conducen en bicicletas eléctricas en exceso de velocidad y sin los elementos de protección.
	Parqueo en vía	En lugar de utilizar los espacios destinados para el estacionamiento, muchos conductores optan por estacionar sus vehículos sobre la calzada, ocupando la vía pública de forma inapropiada.
	Técnico-mecánica y SOAT sin vigencia	La población no percibe como relevante contar con la revisión técnico-mecánica y el SOAT vigentes, lo que lleva a que muchos vehículos circulen con estos documentos vencidos.
	Falta de educación vial y cultura ciudadana	La población no cuenta con la capacitación necesaria en materia de seguridad vial, lo que limita su comprensión de las normas y prácticas que contribuyen a una movilidad más segura y respetuosa para todos.
	Efecto disuasorio débil	La baja severidad de las sanciones reduce su efecto disuasorio, lo que lleva a que los infractores no perciban consecuencias reales al incumplir las normas.
	Zonas escolares críticas	Las principales problemáticas en zonas escolares se presentan por invasión del espacio público en horas de ingreso y salida de estudiantes. - Padres de familia con comportamientos riesgosos.

		- Exceso de pasajeros en los vehículos en que se transportan.
Atención integral a víctimas	Escaso apoyo comunitario	En situaciones de siniestro vial, se evidencia que los vehículos no ceden el paso a las ambulancias, lo que retrasa la atención de emergencias. También se observa que, tras un siniestro vial, muchas personas se detienen a mirar, bloqueando el tránsito.
Gobernanza	Falta de autonomía	Falta de autonomía municipal para la toma de decisiones asociadas principalmente a la infraestructura vial.
	Presupuesto limitado	Bajo presupuesto municipal destinado a la seguridad vial.
	Baja participación ciudadana en espacios de sensibilización	Hay desinterés y baja participación por parte de la ciudadanía, pese a que el municipio sí dispone de espacios de sensibilización. Esto debido a que la ciudadanía no ve la seguridad vial como un problema.
Gestión del conocimiento	Sistema educativo obsoleto	El sistema educativo en los colegios es obsoleto.
	Autoridad es percibida como enemigo	La población suele ver a la autoridad de tránsito como un enemigo en las vías.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

CAPÍTULO 6. EJES PROBLEMÁTICOS IDENTIFICADOS

De acuerdo con los resultados arrojados por el diagnóstico institucional, de seguridad vial y participativo; se lograron definir las siguientes problemáticas como situaciones críticas que actualmente se presentan en Cajicá. En total, se identificaron ocho ejes problemáticos, que

han derivado en una persistencia de condiciones críticas para el tránsito seguro en Cajicá y en una alta vulnerabilidad de los actores viales para su desplazamiento seguro:

Ilustración 6. Ejes problemáticos identificados



Fuente: Elaboración propia, 2025.

CONDUCCIÓN EN EXCESO DE VELOCIDAD

De conformidad con los datos suministrados por DITRA, el 55,9% de los comparendos impuestos en el municipio de Cajicá se asocian a la conducción de vehículos a velocidades superiores a las permitidas. Esta situación se focaliza en sectores específicos que presentan alto volumen de tránsito diariamente y, sumado al desconocimiento generalizado sobre los límites de velocidad vigentes, así como a la carencia de señalización vertical y horizontal que permita advertir a los usuarios de forma oportuna las restricciones existentes en la vía, y la

limitada implementación de procesos de socialización y pedagogía sobre los límites de velocidad, han conllevado a generar una baja percepción del riesgo frente a esta conducta.

Así, conducir con exceso de velocidad incrementa la probabilidad de ocurrencia y la gravedad de los siniestros viales, ya que se reduce el tiempo de reacción de los conductores o usuarios viales ante alguna emergencia y, bajo el Enfoque de Sistema Seguro, esto representa una de las áreas de mayor impacto para la garantía de la seguridad en la vía, por lo que su gestión se convierte en un elemento clave dentro del Plan Local de Seguridad Vial, como herramienta para incentivar la conducción a velocidades permitidas y seguras.

VEHÍCULOS CON INCUMPLIMIENTO DE ESTÁNDARES DE SEGURIDAD

De acuerdo a la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad de Cajicá, entre junio del 2024 y noviembre del 2025 se impusieron 593 comparendos asociados a transitar sin contar con las revisiones de seguridad correspondientes, lo que evidencia que el 13,8% de la totalidad de comparendos impuestos para ese periodo de tiempo correspondía a no contar con la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido.

En este sentido, la tendencia de incumplir con la revisión técnico-mecánica, aunada a la antigüedad del parque automotor, particularmente de los vehículos de transporte público, revela una brecha importante frente al cumplimiento de los estándares técnicos y normativos de seguridad vigentes. Este contexto configura una problemática estructural para el sistema de movilidad en el municipio, considerando que compromete la confiabilidad de los vehículos en circulación y reduce las condiciones mínimas de seguridad en la vía.

En este sentido, la circulación de vehículos que se encuentren en estas condiciones incrementa la posibilidad de que se presenten fallas mecánicas, lo que conlleva a elevar el riesgo de ocurrencia de siniestros viales, así como su nivel de gravedad, y, al mismo tiempo, deriva en un incremento sobre la vulnerabilidad de los diferentes actores viales que transitan en las vías del territorio.

De igual manera, la conducción por parte de usuarios de bicicleta y motocicleta sin utilizar los elementos de seguridad pasiva correspondientes (casco, chalecos reflectivos, entre otros), se convierte en un factor de riesgo significativo, considerando que, en caso de que estos usuarios se vean involucrados en un siniestro, no cuentan con elementos que permitan mitigar la gravedad del impacto.

En suma, el incumplimiento generalizado de los estándares de seguridad de los vehículos en el municipio consolida un escenario crítico para el Enfoque de Sistema Seguro, al debilitar una de las áreas de acción fundamental para reducir la probabilidad de ocurrencia, así como la severidad de los siniestros, lo que representa la necesidad de adoptar medidas orientadas al fortalecimiento del control, la fiscalización y la pedagogía para incentivar el cumplimiento de dichos estándares y garantizar la protección de la vida de la ciudadanía.

INFRAESTRUCTURA VIAL INADECUADA E INSUFICIENTE

En Cajicá la deficiencia e insuficiencia de la infraestructura vial responde, en gran medida, a una capacidad limitada frente al crecimiento poblacional y urbano que ha experimentado el municipio, junto con la falta de una planificación integral y actualizada de su sistema vial. Esto se evidencia no solo en la malla vial, sino también en la insuficiente cobertura y conectividad de la red de ciclorruta, que cuenta con una cobertura del 10.2% de la red vial y se caracteriza por ser discontinua y poco articulada con los principales ejes urbanos.

Adicionalmente, pese a que se han adelantado iniciativas para el mantenimiento y mejora de la señalización y demarcación vial en años recientes, no existe información consolidada o un inventario que permita evaluar objetivamente la condición actual de toda la señalización del municipio y, por tanto, conocer la demanda actual sobre las áreas críticas que requieren acciones de mantenimiento preventivo o correctivo, así como instalación de señalización y demarcación nueva. Por su parte, la red semafórica presenta un sistema tecnológico obsoleto con equipos que ya cumplieron su vida útil y que, por tanto, genera fallas frecuentes asociadas a la ausencia de sincronización de la red, limitada capacidad de monitoreo centralizado, vulnerabilidad ante fallas sobre la red de energía e interrupciones

del servicio, lo cual afecta significativamente la fluidez efectiva del tránsito y la seguridad en el funcionamiento de las intersecciones semaforicas.

Este conjunto de limitaciones y deficiencias en la infraestructura vial, representa fallas en elementos que son fundamentales para la correcta implementación del Enfoque de Sistema Seguro, al crear condiciones que reducen la posibilidad de gestionar y mitigar el riesgo en las vías, y que impiden contar con un sistema de movilidad que garantice una adecuada interacción entre todos los actores viales que transitan diariamente en el municipio, por lo que es necesario contar con medidas que prioricen la intervención de la infraestructura actual y permitan garantizar condiciones de movilidad seguras, eficientes y coherentes con la realidad territorial.

COMPORTAMIENTOS RIESGOSOS EN VÍA

El municipio de Cajicá se caracteriza por tener una cultura vial marcada por conductas riesgosas que comprometen la integridad física de los usuarios viales. Los comportamientos que más se presentan se encuentran asociados, principalmente, a maniobras imprudentes por parte de todos los actores, especialmente usuarios de bicicleta eléctrica, incumplimiento sobre el uso de elementos de protección y visibilidad personal, bajo cumplimiento de normas de tránsito, parqueo en vía, circulación con revisión técnico-mecánica y SOAT vencidos, e incumplimiento de las zonas y horarios de cargue y descargue de mercancías.

Adicionalmente, analizando los comparendos impuestos en el municipio, las conductas riesgosas también se asocian a la conducción a velocidades excesivas (55.9%), adelantar a otro vehículo (19.2%), conducir sobre zonas no autorizadas (2.6%), transitar por sitios u horas restringidos (2.4%) y conducir sin portar los seguros obligatorios (2.3%). Todas estas conductas han conllevado a la consolidación de un sistema de movilidad inseguro en el municipio, caracterizado por la ausencia de una cultura vial fundamentada en la corresponsabilidad, entendida como la responsabilidad compartida de todos los actores viales de respetar las normas de tránsito y proteger su vida.

En esta línea y de acuerdo a los lineamientos para el cumplimiento del Enfoque de Sistema Seguro, resulta clave el fortalecimiento de estrategias orientadas a la educación y sensibilización en materia de seguridad vial, el cambio de percepción de riesgo por parte de los usuarios viales, y la estructuración de mecanismos disuasorios que permitan garantizar una mayor cobertura en la regulación y el control del tránsito.

INCUMPLIMIENTO GENERALIZADO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

Actualmente, en el municipio de Cajicá el incumplimiento de las normas de tránsito constituye un problema latente, que se evidencia en el elevado número de comparendos impuestos por las autoridades de tránsito. Entre 2020 y 2024, en el municipio de Cajicá se impusieron más de 78.000 comparendos asociados únicamente a las cinco infracciones de tránsito más frecuentes. Esta cifra corresponde a las situaciones que lograron ser fiscalizadas y sancionadas por las autoridades competentes, no obstante, la ausencia de herramientas tecnológicas de control y monitoreo, como sistemas automatizados de detección de presuntas infracciones, limita la capacidad operativa para controlar de manera amplia y constante el comportamiento vial en todo el municipio. En consecuencia, es altamente probable que exista un número de infracciones aún mayor que no son detectadas ni sancionadas debido a la baja capacidad institucional para cubrir todos los puntos críticos.

En este contexto, se evidencia que, pese a los esfuerzos operativos e institucionales, Cajicá aún enfrenta una tendencia persistente de incumplimiento de las normas de tránsito, reflejada en la elevada cantidad de infracciones cometidas y de comparendos impuestos en los últimos años, así como en las limitaciones estructurales existentes sobre los mecanismos de control y monitoreo del cuerpo operativo.

Este panorama pone de manifiesto la necesidad de articular estrategias que integren la utilización herramientas tecnológicas de forma complementaria, la optimización del recurso humano y la implementación de acciones de forma continua que permitan fortalecer la cultura ciudadana orientadas a la transformación de comportamientos riesgosos por comportamientos que permitan garantizar el cuidado de la vida.

DÉFICIT EN ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS

La Ruta Integral de Atención a Víctimas de Siniestros Viales es un instrumento incorporado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 y que es fundamental para garantizar la aplicación de un Enfoque de Sistema Seguro. De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, una Ruta de Atención a Víctimas es un instrumento vinculado a la política pública de seguridad vial que define un conjunto ordenado y lógico de procesos, procedimientos, protocolos y recursos operaciones para orientar y brindar una respuesta integral a las víctimas de siniestros viales, permitiendo así prestar una atención oportuna y de calidad a las víctimas de siniestros desde la perspectiva de salud, acompañamientos psicológico y social, y asesoramiento jurídico (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Pese a la importancia que tiene la Ruta de Atención en el ámbito de la seguridad vial y el peso que ha adquirido en esta materia a nivel nacional, el municipio de Cajicá aún no ha adoptado su Ruta de Atención Integral a Víctimas, lo que representa un obstáculo para garantizar una atención y acompañamiento adecuado a víctimas de siniestros viales, dificultando el acceso efectivo a servicios de salud, psicológico y jurídico a personas afectadas, limitando la capacidad institucional de respuestas y generando una gestión pública menos eficaz.

DEBILIDAD ADMINISTRATIVA PARA LA GESTIÓN Y GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD VIAL

Hoy por hoy Cajicá enfrenta una debilidad administrativa en la gestión y gobernanza de la seguridad vial. Esta situación obedece, por un lado, a la insuficiente asignación presupuestal destinada a esta área y, por otro lado, a la limitada articulación interinstitucional con entidades públicas de carácter departamental y nacional para la gestión de la seguridad vial en el municipio. Estos dos escenarios han restringido la capacidad municipal para implementar acciones que respondan a las demandas actuales en materia de seguridad vial, han limitado los procesos de toma de decisiones y han obstaculizado el avance hacia una movilidad segura que atienda las necesidades reales del municipio.

DEFICIENTE SISTEMA DE GESTIÓN DE CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL

En el marco de la seguridad vial, la gestión del conocimiento implica no solo el desarrollo de actividades que permitan una mayor concientización a la ciudadanía sobre la seguridad vial, sino que integra la necesidad de disponer de instrumentos que faciliten la recolección y el procesamiento de datos asociados a la seguridad vial. Estos instrumentos no solo facilitan la difusión de información a la población, sino que además proporcionan herramientas que permiten consolidar de manera integral la información territorial, garantizar la trazabilidad de los registros a lo largo del tiempo y poder tomar decisiones basadas en evidencia. Frente a este contexto, este eje problemático radica en que actualmente Cajicá no cuenta con esta clase de herramientas, dificultando no solo la captura y procesamiento de información, sino también la trazabilidad histórica, así como la toma de decisiones sustentadas en datos confiables.

CAPÍTULO 7. MARCO ESTRATÉGICO Y DE GESTIÓN

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Reducir el número de personas fallecidas y con lesiones graves asociadas a hechos de siniestralidad vial en el municipio de Cajicá, mediante la implementación integral del Enfoque de Sistema Seguro, orientado al fortalecimiento de las condiciones de protección, resiliencia y preservación de la vida de todos los actores viales.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Regular y gestionar las velocidades operacionales en la red vial de Cajicá, garantizando condiciones que minimicen el riesgo de lesiones graves y fatalidades para todos los actores viales.
2. Asegurar que el parque automotor que circula en el municipio cumpla con los estándares técnicos y funcionales de seguridad, promoviendo vehículos más seguros y confiables.

3. Desarrollar y mantener infraestructura vial diseñada bajo criterios de seguridad, priorizando elementos geométricos, operativos y de señalización que reduzcan la probabilidad y severidad de los siniestros.
4. Fomentar hábitos y prácticas de desplazamiento seguras entre los actores viales, orientados al autocuidado, la corresponsabilidad y la prevención del riesgo.
5. Incrementar los niveles de acatamiento normativo, mediante estrategias integrales de control, pedagogía y regulación que favorezcan condiciones de circulación más seguras.
6. Fortalecer la respuesta institucional y la atención interdisciplinaria a víctimas de siniestros viales, garantizando procesos oportunos, articulados y centrados en la protección de la vida.
7. Reforzar la gobernanza en torno a la seguridad vial en Cajicá, consolidando capacidades institucionales, mecanismos de coordinación y procesos de toma de decisiones basados en evidencia.
8. Potenciar la gestión del conocimiento en seguridad vial, promoviendo la sistematización y difusión de información, análisis continuo y uso estratégico de datos para la toma de decisiones.

PLAN DE ACCIÓN

INDICADORES DE RESULTADO

Tabla 12. Indicadores de resultado

INDICADOR DE RESULTADO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD DE MEDIDA	META 2035	RESPONSABLE
Tasa de Mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa de mortalidad (cantidad de víctimas fatales por cada cien mil habitantes en un año), como resultado de implementar estrategias para su reducción	Tasa	Reducción del 50%	Instituto Nacional de Medicina Legal
		Número		

Fallecidos en siniestros viales	Cantidad de víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		Reducción del 45%	Instituto Nacional de Medicina Legal
Motociclistas fallecidos en siniestros viales	Cantidad de motociclistas víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción	Número	Reducción del 47%	Instituto Nacional de Medicina Legal
Peatones fallecidos en siniestros viales	Cantidad de peatones víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción	Número	Reducción del 45%	Instituto Nacional de Medicina Legal
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Cantidad de ciclistas víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción	Número	Reducción del 50%	Instituto Nacional de Medicina Legal
Tasa de Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa de lesionados (cantidad de víctimas lesionadas por cada cien mil habitantes en un año), como resultado de implementar estrategias para su reducción	Tasa	Reducción del 50%	Instituto Nacional de Medicina Legal
Víctimas lesionadas en siniestros viales en vías nacionales dentro de la jurisdicción del municipio	Cantidad de personas que resultan lesionadas como consecuencia de siniestros viales ocurridos en tramos de vías nacionales que atraviesan el territorio del municipio (Reporte DITRA)	Número	Reducción del 50%	DITRA
Víctimas fallecidas en siniestros viales en vías nacionales	Cantidad de personas que resultan fallecidas como consecuencia de siniestros viales ocurridos en	Número	Reducción del 50%	DITRA

dentro de la jurisdicción del municipio	tramos de vías nacionales que atraviesan el territorio del municipio (Reporte DITRA)			
---	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia, 2025.

INDICADORES DE PRODUCTO

OBJETIVO ESPECÍFICO 1. REGULAR Y GESTIONAR LAS VELOCIDADES OPERACIONALES EN LA RED VIAL DE CAJICÁ, GARANTIZANDO CONDICIONES QUE MINIMICEN EL RIESGO DE LESIONES GRAVES Y FATALIDADES PARA TODOS LOS ACTORES VIALES.

Tabla 13. Indicadores de producto objetivo específico 1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Plan de Gestión de la Velocidad (PGV) formulado, implementado y con seguimiento	Formular el Plan de Gestión de la Velocidad como instrumento técnico y programático, que oriente en el corto, mediano y largo plazo la implementación de medidas para promover la conducción a velocidades adecuadas. Este tendrá un periodo de implementación de dos (2) años, por lo que durante las siguientes vigencias se deberá garantizar el seguimiento a su implementación y se realizará su actualización cada dos años de acuerdo al contexto territorial y según la normativa vigente.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Herramientas tecnológicas implementadas para disuasión y/o fiscalización de velocidades	Implementar herramientas tecnológicas destinadas a la captura, recolección, procesamiento y análisis de datos relacionados con la velocidad de circulación de los vehículos que transitan en el municipio. Estas herramientas permitirán fortalecer el monitoreo en puntos críticos y generar evidencias para fortalecer los procesos de toma de decisión. Se deberán implementar de acuerdo al 100% de las necesidades identificadas por el Organismo de Tránsito.	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Base de datos con el registro de velocidades de vehículos que transitan en el municipio consolidada	Consolidar una base de datos semestral, que permita analizar datos relacionados con la velocidad de los vehículos que transitan en el municipio, a partir de información capturada por herramientas tecnológicas. Se deberá analizar el comportamiento de los datos y las tendencias, a fin implementar estrategias de	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	mitigación y prevención correspondientes.													

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2. ASEGURAR QUE EL PARQUE AUTOMOTOR QUE CIRCULA EN EL MUNICIPIO CUMPLA CON LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS Y FUNCIONALES DE SEGURIDAD, PROMOVRIENDO VEHÍCULOS MÁS SEGUROS Y CONFIABLES.

Tabla 14. Indicadores de producto objetivo específico 2

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Talleres pedagógicos sobre vehículos seguros implementados	Diseñar e implementar Talleres de Vehículos Seguros, orientados a sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de los vehículos seguros como factor clave para la prevención de siniestros viales. Estos talleres deberán permitir a todos los usuarios identificar las condiciones técnicas que puedan representar un riesgo	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	para la integridad de los actores viales, promover el cumplimiento de los requisitos legales para la circulación segura, fomentar el uso adecuado de elementos de protección (cinturones de seguridad, cascos, dispositivos de visibilidad personal, etc.), y promover la adquisición de vehículos seguros.														
Órdenes de comparendo impuestas por vencimiento del SOAT y la revisión técnico-mecánica	Realizar reporte de la totalidad de órdenes de comparendo impuestas a vehículos que hayan sido objeto de fiscalización por vencimiento de la revisión técnico-mecánica y el SOAT, en el marco de operativos de control en vía. Se deberán reportar el 100% de los comparendos impuestos por este tipo de infracciones con el propósito de identificar estrategias de intervención acordes a la realidad territorial.	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3. DESARROLLAR Y MANTENER INFRAESTRUCTURA VIAL DISEÑADA BAJO CRITERIOS DE SEGURIDAD, PRIORIZANDO ELEMENTOS GEOMÉTRICOS, OPERATIVOS Y DE SEÑALIZACIÓN QUE REDUZCAN LA PROBABILIDAD Y SEVERIDAD DE LOS SINIESTROS.

Tabla 15. Indicadores de producto objetivo específico 3

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Inventario de Señalización Vial Municipal realizado y actualizado	Realizar un inventario de señalización vial del municipio, incluyendo su georreferenciación y estado actual, como insumo para la toma de decisiones, de acuerdo a los lineamientos estipulados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este documento deberá ser actualizado por cada administración o según	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	3	1	N/A	N/A	1	N/A	N/A	1	N/A	N/A	N/A

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	requerimientos establecidos desde la normativa nacional.													
Plan de acción del inventario de señalización implementado y con seguimiento	Definir un plan de acción con metas que permitan atender las necesidades de señalización identificadas en el inventario. Este debe incluir la instalación de señalización horizontal y vertical, tanto en área urbana como en área rural.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	3	1	N/A	N/A	2	N/A	N/A	2	N/A	N/A	N/A
Vías terciarias con mantenimiento	Mejorar las condiciones estructurales de las vías terciarias, garantizando una superficie de rodadura óptima para el tráfico vehicular de la vía a intervenir.	Metros (m)	Secretaría de Infraestructura y Obras Públicas	26086,28	238.51,73	24090,24	24331,15	24574,46	24820,20	25068,40	25319,09	25572,28	25828,00	26086,28

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Malla vial urbana con mantenimiento	Mejorar las condiciones estructurales de la malla vial urbana, garantizando una superficie de rodadura óptima para el tráfico vehicular de la vía a intervenir	Metros cuadrados (m2)	Secretaría de Infraestructura y Obras Públicas	6615,16	6048,50	6108,99	6170,07	6231,78	6294,09	6357,03	6420,60	6484,81	6549,66	6615,16
Inspecciones de seguridad vial realizadas	Realizar inspecciones de seguridad vial con el propósito de identificar factores de riesgo, condiciones inseguras o deficiencias que puedan incentivar en la ocurrencia de siniestros viales. Estas inspecciones deben contemplar el análisis de intersecciones, pasos peatonales, entornos escolares, vías	Número	Dependencias miembros del Comité Local de Seguridad Vial	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	urbanas y rurales, señalización, iluminación, y demás elementos del entorno vial, permitiendo priorizar intervenciones correctivas o de mejora. Se debe garantizar el personal idóneo para el desarrollo de las inspecciones de seguridad vial.													
Puntos críticos intervenidos	Intervenir dos puntos críticos de infraestructura vial, a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial y accesibilidad a los actores viales, especialmente los más vulnerables. Los dos sectores identificados	Número	Articulación entre Secretaría de Planeación y Secretaría de Infraestructura y Obras Públicas	2	N/A	1	N/A	N/A	N/A	N/A	1	N/A	N/A	N/A

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	corresponden la salida de la zona urbana Capellanía y el acceso al municipio en el sector San Gabriel.													
Plan de Modernización y Mantenimiento de la Red semafórica diseñado e implementado	Diseñar e implementar un Plan de Modernización y Mantenimiento de la Red semafórica del municipio, orientado a garantizar su adecuado funcionamiento, sincronización y cobertura, así como a mejorar la regulación del tránsito, reducir conflictos entre actores viales y contribuir a una movilidad más segura y eficiente. Una vez se desarrollen las	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	acciones de modernización, se deberán garantizar estrategias de mantenimiento preventivo y correctivo dentro del plan durante los 10 años de implementación del PLSV.													

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 4. FOMENTAR HÁBITOS Y PRÁCTICAS DE DESPLAZAMIENTO SEGURAS ENTRE LOS ACTORES VIALES, ORIENTADOS AL AUTOCUIDADO, LA CORRESPONSABILIDAD Y LA PREVENCIÓN DEL RIESGO.

Tabla 16. Indicadores de producto objetivo específico 4

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Campañas de Cultura Ciudadana en seguridad vial implementadas	Implementar campañas de cultura ciudadana con énfasis en seguridad vial, a fin de transformar comportamientos viales riesgosos, a través de estrategias pedagógicas, comunicativas y comunitarias, que fomenten la corresponsabilidad entre los distintos actores viales, el respeto por la vida e integridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad, etc.) así como el fortalecimiento de habilidades y actitudes asociadas a la pericia, la atención y la conducción responsable. Igualmente, se debe contar con una participación intersectorial para	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de las secretarías que hacen parte del Comité Local de Seguridad Vial y de la Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	el diseño e implementación de las campañas, a fin de lograr un enfoque diferencial. La campaña tendrá una duración de seis (6) meses.													
Talleres pedagógicos para la formación de conductores de transporte público	Diseñar e implementar talleres pedagógicos dirigidos a conductores de transporte público, con el propósito de fortalecer sus conocimientos, habilidades y actitudes frente a la seguridad vial y la operación responsable del servicio. Estos espacios de formación deberán generar conciencia sobre la corresponsabilidad en la vía y reforzar buenas prácticas y acciones preventivas en conducción, atención al usuario, gestión del riesgo y cumplimiento de la normativa vigente. Se deberá integrar el enfoque diferencial dentro de las temáticas abordadas en los talleres.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Talleres pedagógicos implementados para la	Diseñar e implementar talleres pedagógicos dirigidos a usuarios de bicicleta y patineta, orientados a promover	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
formación de usuarios de bicicleta y patineta.	comportamientos seguros, fortalecer la corresponsabilidad vial, incentivar el uso adecuado de la infraestructura vial y reducir conductas de riesgo asociadas a la siniestralidad vial presentada en estos actores viales. Estos espacios tendrán énfasis en el uso adecuado de elementos de protección personal, el respeto por las normas de tránsito y la interacción segura con otros modos de transporte y con los peatones. Se deberá integrar el enfoque diferencial dentro de las temáticas abordadas en los talleres.													
Talleres pedagógicos implementados para la formación de usuarios de motocicleta	Diseñar e implementar talleres pedagógicos dirigidos a usuarios de motocicleta, bicicleta y patineta, orientados a promover comportamientos seguros, fortalecer la corresponsabilidad vial, incentivar el uso adecuado de la infraestructura vial y reducir conductas de riesgo asociadas a la siniestralidad vial presentada	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	en estos actores viales. Estos espacios tendrán énfasis en el uso adecuado de elementos de protección personal, el respeto por las normas de tránsito y la interacción segura con otros modos de transporte y con los peatones. Se deberá integrar el enfoque diferencial dentro de las temáticas abordadas en los talleres.													
Campañas estratégicas en seguridad vial implementadas en territorio	Implementar campañas estratégicas de seguridad vial en territorio que incluyan personal capacitado y dotado, enfocadas en la prevención, cultura ciudadana vial y sensibilización de los conductores, ciclistas, motociclistas peatones y demás actores viales. Se deberá garantizar el desplazamiento de los profesionales al territorio, de manera que se garantice la descentralización para la implementación de las actividades. La campaña tendrá una duración de seis (6) meses.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de las secretarías que hacen parte del Comité Local de Seguridad Vial y de la Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Red Municipal de Líderes por la Seguridad Vial conformada y en funcionamiento	Conformar la Red Municipal de Líderes por la Seguridad Vial, a fin de posicionar líderes en el municipio que se configuren como actores promotores de la gestión del conocimiento y la seguridad vial de forma permanente en el territorio. Esta red deberá funcionar de manera permanente, por lo cual, deberá reglamentarse y constituirse de acuerdo a los lineamientos estipulados por el Organismo de Tránsito. Igualmente, se deberá brindar formación constante y periódica en materia de seguridad vial a los participantes, de manera pedagógica. Se debe tener en cuenta el curso de vida de los participantes para la definición de metodologías de aprendizaje y se deberá implementar el enfoque diferencial y territorial	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 5. INCREMENTAR LOS NIVELES DE ACATAMIENTO NORMATIVO, MEDIANTE ESTRATEGIAS INTEGRALES DE CONTROL, PEDAGOGÍA Y REGULACIÓN QUE FAVOREZCAN CONDICIONES DE CIRCULACIÓN MÁS SEGURAS.

Tabla 17. Indicadores de producto objetivo específico 5

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Tramos y puntos críticos controlados y vigilados por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos	Adquisición y puesta en funcionamiento de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para facilitar el control y prevención de infracciones de tránsito en tramos críticos, y disuadir comportamientos riesgosos de todos los actores viales. Los dispositivos deben ser adquiridos e instalados en el 100% de las áreas, puntos o tramos identificados y requeridos por el Organismo de Tránsito.	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Operativos de control en vía realizados	Ejecutar el 100% de los operativos de control en vía programados con el objetivo de verificar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los distintos actores viales, garantizar la aplicación efectiva del régimen	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	sancionatorio ante conductas infractoras y fortalecer la regulación del comportamiento en el espacio público vial. Estos operativos deben ser adelantados por los agentes de tránsito en puntos aleatorios del municipio, seleccionados de acuerdo con las necesidades y problemáticas identificadas en el territorio. Teniendo en cuenta el lugar donde se realicen estos operativos, también pueden realizarse de manera conjunta con autoridades de municipios aledaños o autoridades competentes a nivel regional.														
Operativos de control para estacionamiento indebido y bloqueo de intersecciones realizados	Ejecutar el 100% de los operativos de control programados, orientados a la vigilancia y disuasión del estacionamiento indebido en vía y el bloqueo de intersecciones, a fin de favorecer el tránsito y la movilidad de los diferentes actores viales. Estos operativos	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	deben ser adelantados por los agentes de tránsito en puntos aleatorios del municipio, seleccionados de acuerdo con las necesidades y problemáticas identificadas en el territorio.													
Jornadas de control realizadas	Realizar jornadas de control preventivo en puntos estratégicos de llegada y salida de vehículos de transporte público y de carga. Se debe verificar documentación del conductor, del vehículo y documentación de la revisión preoperacional correspondiente.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	60	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Instrumentos de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito creados e implementados	Diseñar e implementar el Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 6. FORTALECER LA RESPUESTA INSTITUCIONAL Y LA ATENCIÓN INTERDISCIPLINARIA A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES, GARANTIZANDO PROCESOS OPORTUNOS, ARTICULADOS Y CENTRADOS EN LA PROTECCIÓN DE LA VIDA.

Tabla 18. Indicadores de producto objetivo específico 6

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales creada	Crear una Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales, que permita establecer parámetros y protocolos para el acompañamiento jurídico y el restablecimiento integral de las condiciones físicas, psicológicas y socioeconómicas de las víctimas y sus familiares. Se deberá actualizar cuando sea requerido por el Comité Local de seguridad Vial. Igualmente, se debe integrar la línea de atención que actualmente se encuentra en funcionamiento para el reporte de siniestros viales en el municipio (Línea 123).	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de las secretarías que hacen parte del Comité Local de Seguridad Vial y actores necesarios como organismos de socorro, entre otros.	1	1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales	Implementar la Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales,	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y	100%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Siniestros Viales implementada y con seguimiento	considerando acciones de seguimiento que evidencien el estado actual de los afectados (víctimas y familiares).		Movilidad con apoyo de las secretarías que hacen parte del Comité Local de Seguridad Vial y actores necesarios como organismos de socorro, entre otros.												
Acciones de difusión sobre la Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales realizadas	Realizar acciones de difusión que permitan a la ciudadanía y a los funcionarios de las instituciones involucradas conocer la Ruta de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales. Se debe tener en cuenta el establecimiento de acciones de difusión según el curso de vida, así como la difusión de la línea de atención.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de la Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones	50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Talleres de Primer Respondiente implementados	Implementar procesos de capacitación dirigidos a la ciudadanía en general para la formación de primeros respondientes en casos de siniestros viales, con el	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	objetivo de brindar conocimientos básicos en atención inicial, activación de protocolos de emergencia y asistencia adecuada a las víctimas mientras asisten los servicios especializados. Estas capacitaciones podrán desarrollarse en alianza con organizaciones expertas en atención prehospitalaria, cuerpos de socorro y entidades de salud, a fin de fortalecer la capacidad de reacción comunitaria ante emergencias.		organismos de socorro												

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 7. REFORZAR LA GOBERNANZA EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL EN CAJICÁ, CONSOLIDANDO CAPACIDADES INSTITUCIONALES, MECANISMOS DE COORDINACIÓN Y PROCESOS DE TOMA DE DECISIONES BASADOS EN EVIDENCIA.

Tabla 19. Indicadores de producto objetivo específico 7

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Plan de Capacitaciones Implementado	Diseñar e implementar un Plan de Capacitaciones anual, que permita fortalecer las capacidades de los agentes de tránsito y el personal operativo de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad, con el objetivo de actualizar sus conocimientos a nivel técnico, normativo y operativo en materia de seguridad vial, control, prevención, atención en siniestros viales, uso de herramientas tecnológicas, ética en el servicio público, enfoque diferencial y cultura ciudadana, etc.	Número	Secretaría General con apoyo de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Instituciones Educativas con asistencia técnica	Brindar asistencia técnica a las Instituciones Educativas ubicadas en el municipio, para orientar el proceso de formulación e implementación de los Planes de Movilidad Escolar, dando cumplimiento a la normativa vigente, es decir, la Ley 1503 del 2011 o la que haga sus veces. Igualmente, se podrá brindar apoyo en capacitación y sensibilización en materia de seguridad vial a las instituciones educativas que lo requieran.	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Planes de Movilidad Escolar con seguimiento	Realizar seguimiento al cumplimiento de los Planes de Movilidad Escolar de todas las Instituciones Educativas ubicadas en el municipio.	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Planes Estratégicos de Seguridad Vial con seguimiento	Realizar seguimiento anual a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las empresas que operan dentro del municipio, con el fin de garantizar su correcta implementación, de acuerdo a las disposiciones de la Resolución 40595 2022. Se deberá identificar inicialmente cuántas empresas cuentan con el PESV, para adelantar el seguimiento correspondiente.	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Agentes de tránsito equipados con herramientas tecnológicas y dotación integral	Equipar al 100% de los agentes de tránsito con herramientas tecnológicas y dotación integral para fortalecer y optimizar el control y vigilancia en territorio, como bodycams, dispositivos de control aéreo, comparenderas electrónicas,	Porcentaje	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	alcohol sensores, entre otros. Se deberá garantizar un mantenimiento periódico de estas herramientas y elementos adquiridos.														
Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Alcaldía Municipal con seguimiento	Realizar seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a nivel municipal, como instrumento de planificación, gestión y articulación de acciones orientadas a fortalecer la movilidad segura desde la administración municipal. Se deberá realizar el seguimiento correspondiente a los indicadores estipulados dentro del PESV, garantizando su ejecución, así como el cumplimiento de los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.	Número	Secretaría General	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Espacios de participación de seguridad vial desarrollados con enfoque diferencial	Realizar espacios de participación en el marco de la seguridad vial municipal, que integren un enfoque diferencial, reconociendo las condiciones particulares de grupos poblacionales como mujeres, personas con discapacidad, niños, niñas, adolescentes, personas mayores, y población rural, entre otros. Estos espacios deben estar orientados a identificar las problemáticas y percepción de los usuarios en materia de seguridad vial, y el fortalecimiento de la corresponsabilidad ciudadana en la movilidad segura e incluyente	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Alianzas interinstitucionales gestionadas	Gestionar alianzas estratégicas con actores internacionales,	Número	Secretaría de Tránsito,	5	Secretaria General - dirección	N/A	1	N/A	1	N/A	1	N/A	1	N/A

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	entidades del Gobierno Nacional y Departamental, municipios aledaños, concesionarios viales, organizaciones sociales, instituciones educativas, empresas privadas y demás actores relevantes, con el propósito de implementar acciones conjuntas que favorezcan e incentiven la seguridad vial en el municipio. Estas acciones deberán orientarse a la ejecución de proyectos de prevención, fortalecimiento institucional, investigación, mejora continua e intercambio de buenas prácticas en materia de seguridad vial.		Transporte y Movilidad		de RRHH - área de salud ocupacional y seguridad en el trabajo										

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Estudio de puntos críticos elaborado	Elaborar un estudio técnico que identifique, caracterice y priorice los puntos críticos del municipio a nivel de seguridad vial, con el propósito de detectar condiciones de riesgo para los actores viales y establecer acciones de mejora.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	3	1	N/A	N/A	N/A	1	N/A	N/A	N/A	1	N/A

Fuente: Elaboración propia, 2025.

OBJETIVO ESPECÍFICO 8. POTENCIAR LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL, PROMOVRIENDO LA SISTEMATIZACIÓN DE INFORMACIÓN, ANÁLISIS CONTINUO Y USO ESTRATÉGICO DE DATOS PARA LA TOMA DE DECISIONES.

Tabla 20. Indicadores de producto objetivo específico 8

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS									
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Observatorio de Seguridad Vial Municipal creado y con seguimiento	Crear el Observatorio de Seguridad Vial Municipal, como mecanismo de recopilación, análisis, sistematización y seguimiento de información relacionada con la seguridad vial del territorio. Su creación deberá formalizarse mediante un acto administrativo y se deberán generar reportes periódicos (semestrales) a fin de promover los procesos de toma de decisión basados en evidencia y difundir ante la ciudadanía información significativa en materia de seguridad vial.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Software tecnológico en funcionamiento	Adquirir, actualizar e implementar un software que facilite la captura, procesamiento y análisis de información, para el	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad	2	N/A	1	N/A	N/A	1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	seguimiento, control y promoción de una movilidad segura.														
Información de seguridad vial difundida	Desarrollar piezas, contenidos o acciones comunicativas y difundirlas a través de medios físicos o digitales para informar, sensibilizar y educar a la ciudadanía sobre aspectos relacionados con la seguridad vial. La difusión deberá realizarse mediante estrategias adaptadas a los diferentes actores del municipio y se deberá integrar el enfoque diferencial para este fin.	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de la Oficina Asesora de Prensa y Comunicaciones	120	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Semana de la Seguridad Vial celebrada	Celebrar anualmente la Semana de la Seguridad Vial en el municipio, como un espacio institucionalizado para promover la educación ciudadana y movilización social en torno a la prevención de siniestros viales y la construcción de una cultura vial basada en la corresponsabilidad, el respeto y el cuidado de la vida. Esta	Número	Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad con apoyo de las secretarías que hacen parte del Comité Local de Seguridad Vial y de la Oficina Asesora de	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

INDICADOR DE PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	RESPONSABLE	META 2035	PROYECCIÓN METAS										
					2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	semana deberá integrar actividades pedagógicas, artísticas, comunitarias y comunicativas dirigidas a los diferentes actores viales y a la ciudadanía en general, incluyendo empresas, organizaciones sociales y medios de comunicación. Se deberá incluir la implementación de acciones en articulación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial		Prensa y Comunicaciones												

Fuente: Elaboración propia, 2025.

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El seguimiento a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial 2026–2035 deberá efectuarse de manera continua y sistemática, bajo la coordinación del Comité Local de Seguridad Vial o de la instancia que cumpla sus funciones. Para garantizar la coherencia entre los horizontes de planificación, cada administración deberá elaborar un Plan de Acción cuatrienal alineado con las metas del Plan de Acción a 10 años, así como planes de acción anuales articulados con los compromisos definidos para el cuatrienio.

El proceso de seguimiento se desarrollará con una periodicidad trimestral, evaluando el avance físico y financiero de los indicadores establecidos. La información necesaria será suministrada por las dependencias y entidades responsables de cada producto y posteriormente consolidada por la Secretaría Técnica para su análisis y socialización en sesiones ordinarias o extraordinarias de la instancia de seguimiento.

La evaluación integral del Plan se adelantará al cierre de cada administración municipal, con el fin de revisar la pertinencia técnica de los indicadores, el grado de implementación y el impacto alcanzado. Este ejercicio deberá culminar con un Informe de Gestión cuatrienal que exponga los resultados y avances obtenidos, el cual será presentado ante el Comité Local de Seguridad Vial y publicado en los canales oficiales para fortalecer la transparencia institucional.

Finalmente, corresponderá a la instancia de seguimiento determinar el momento oportuno para iniciar un proceso de actualización del Plan Local de Seguridad Vial, considerando transformaciones normativas, variaciones en las dinámicas de movilidad, factores sociales o cambios territoriales que justifiquen su revisión.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031*.

Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad Vial:

<https://ansv.gov.co/es/agencia/mipg/documentos/10155>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Guía Metodológica para la Elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial*. Colombia: Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Programa Nacional de Gestión de la Velocidad*.

Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad Vial:

<https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023-07/230607%20%20Programa%20Nacional%20de%20Gesti%C3%B3n%20de%20velocidad.pdf>

Alcaldía Municipal de Cajicá. (2025). Decreto No. 0239 de 2025.

<https://www.cajica.gov.co/docdown/archi/2025/Decreto/DECRETO%20239%20DEL%2023%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202025.pdf>

Asamblea de Cundinamarca. (2024). *Ordenanza No. 001 de 2024*. Obtenido de Asamblea

Departamental de Cundinamarca:

https://asambleacundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/asambleacundinamarca/content/files/000582/29070_ordenanza-departamental-no012024--plan-desarrollo-20242028.pdf

Concejo Municipal de Cajicá. (2022). Acuerdo Municipal N° 06: Por medio del cual se establece la estructura administrativa de la Administración Municipal de Cajicá.

Tomado de:

<https://www.cajica.gov.co/docdown/archi/2022/Acuerdo/ACUERDO%20No.%2006%20DE%202022.pdf>

Cámara de Comercio de Bogotá. (2021). Mapas municipios de Cundinamarca. Cajicá.

Biblioteca Digital CCB <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/items/fe64ffaa-7ca6->

[46d9-a639-23db41cf43c9](https://concejocajica.micolombiadigital.gov.co/sites/concejocajica/content/files/000986/49262_acuerdo-16-de-2014--pbot--articulado.pdf)

Concejo Municipal de Cajicá. (27 de diciembre de 2014). *Acuerdo No. 16 de 2014*. Obtenido de Concejo Municipal de Cajicá: https://concejocajica.micolombiadigital.gov.co/sites/concejocajica/content/files/000986/49262_acuerdo-16-de-2014--pbot--articulado.pdf

Concejo Municipal de Cajicá. (2024). Acuerdo Municipal 01 de 2024. Plan de Desarrollo 2024-2027 del municipio de Cajicá. <https://cajica.gov.co/docdown/archi/2024/Acuerdo/ACUERDO%2001-2024%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%202024-2027.pdf>

Congreso de Colombia. (19 de Mayo de 2023). *Ley 2294 de 2023*. Obtenido de Función pública: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=209510>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). Proyecciones de población municipales 2018 - 2018.

Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Plan Departamental de Desarrollo 2024 - 2028*. Obtenido de Gobernación de Cundinamarca: <https://archivodigital.cundinamarca.gov.co/gobcun/planeacion/pdd/Plan%20de%20Desarrollo%202024-2028/plan-de-desarrollo-cundinamarca-2024-2028.pdf>

Gobernación de Cundinamarca. (26 de febrero de 2025). *Decreto 048 de 2025*. Obtenido de Gobernación de Cundinamarca: https://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/7a68ee3b-3790-48bc-8a4b-1ad2210343bb/Decreto048de2025_Adopci%C3%B3nPlanDepartamentalSeguridadVial2025-

[2036.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-7a68ee3b-3790-48bc-8a4b-1ad2210343bb-pltQbT-](https://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/a19c3ed4-a639-4799-ad74-ea4cbad3e780/DocumentoT%C3%A9cnicoSoportePDSV2025-2036.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-7a68ee3b-3790-48bc-8a4b-1ad2210343bb-pltQbT-)

Gobernación de Cundinamarca. (2025). *Plan Departamental de Seguridad Vial de Cundinamarca 2025 - 2036*. Obtenido de Gobernación de Cundinamarca: https://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/a19c3ed4-a639-4799-ad74-ea4cbad3e780/DocumentoT%C3%A9cnicoSoportePDSV2025-2036+%284%29.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-a19c3ed4-a639-4799-ad74-ea4cbad3e780-pmMztr8

INVIAS. (04 de abril de 2023). *Mapa de Vulnerabilidad Faunística*. Obtenido de INVIAS: <https://hermes2.invias.gov.co/server/rest/services/MapaRiesgo/MapServer>

Ministerio de Transporte. (22 de junio de 2023). *Resolución 20233040025895 de 2023*. Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad Vial: <https://ansv.gov.co/es/normativa/resolucion-20233040025895-por-la-cual-se-reglamenta-la-implementacion-de-los-planes-de#:~:text=Resoluci%C3%B3n%2020233040025895%20de%202023&text=1.,distritos%2C%20C3%A1reas%20metropolitanas%20y%20departamentos>.

Secretaría de Salud de Cajicá. (29 de abril de 2023). *Análisis de Situación de Salud Cajicá 2023. ASIS Municipal y Departamento de Cundinamarca*. <https://www.cundinamarca.gov.co/dependencias/secsalud/salud-publica/analisis-situacion-salud>.