



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510002157951

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., febrero 25 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 25-02-2025 04:30:57

2025ER4897 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 271-2025

OBJS: —

REF: Respuesta Proposición 271-2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

1. ¿Cuáles son los logros específicos alcanzados por la iniciativa "Al Colegio en Bici" desde su implementación, especialmente en términos de asistencia escolar, accesibilidad al transporte y bienestar emocional, físico y social de los beneficiarios?

Entre los logros específicos alcanzados por el proyecto "Al Colegio en Bici" (en adelante, ACB) y "Bici-parceros" (en adelante, BP), se destaca la creación de espacios seguros y agradables para que la población escolar explore su entorno, reconociendo y disfrutando de su ciudad. Desde su inicio, el proyecto ha facilitado el acceso a la educación, promoviendo la actividad física y el deporte, así como la enseñanza de conceptos y prácticas de seguridad vial a niñas, niños y adolescentes. Esto contribuye a formar una nueva cultura que valora el respeto por el espacio público y la responsabilidad como peatones y ciclistas. Al inculcar desde temprana edad la cultura vial y de movilidad, se generan costumbres y actitudes que favorecen un uso responsable del espacio público y una interacción social respetuosa. Adicional a los logros ya mencionados es importante mencionar otros logros asociados a la implementación del proyecto como lo son:

- 1. Incremento en el uso de la bicicleta:** Se ha evidenciado un aumento en la cantidad de estudiantes que llegan a las aulas, en particular se tiene un incremento entre el 11% y 15% de niños que participan en el programa (ver numeral 2)

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



2. **Mejora en la infraestructura:** En este aspecto varios de los proyectos se articulan con iniciativas y programas como Barrios Vitales de la Secretaría Distrital de Movilidad (en adelante, SDM) y Entornos Escolares de la Secretaría de Educación Distrital (en adelante, SED). proveyendo de datos estadísticos que permiten la creación y mejora de bici-carriles y estacionamientos para bicicletas, en las proximidades de los colegios. Estas acciones facilitan el tránsito no solo de los estudiantes, sino que también impactan positivamente en toda la comunidad, al mejorar la seguridad y la accesibilidad. Esto se logra a partir de la reducción y manejo en la interacción de los ciclistas con vehículos, en la extensión de la red de ciclo-infraestructura y generación de nuevos espacios de permanencia en los entornos de las Instituciones de Educación Distrital (en adelante, IED).
3. **Conciencia ambiental:** La implementación de la operación de los proyectos ACB y BP genera sensibilización sobre el impacto positivo de andar en bicicleta, lo que fomenta una cultura de sostenibilidad entre los usuarios y sus acudientes.
4. **Actividades anexas:** Con la operación de los proyectos ACB y BP vienen implícitas otras actividades como días de la bicicleta, talleres sobre seguridad vial y mantenimiento de bicicletas, reforzando la comunidad educativa el trabajo en equipo entre estudiantes y familias.
5. **Colaboraciones con entidades:** Con el éxito de la operación de los proyectos ACB y BP se ha visto un incremento en el establecimiento de alianzas con gobiernos locales, ONGs y empresas para crear un entorno más propicio para el uso de la bicicleta.

2. ¿Cuántos niños, niñas y jóvenes han sido beneficiados desde el inicio del programa, incluyendo cifras actualizadas a 2024? Por favor resalte si ha existido un crecimiento significativo en la actual administración y cuál es la proyección de vinculación en los próximos tres años.

Desde la creación de los proyectos ACB y BP en el año 2016 se han visto beneficiados más 42.980 niñas niños y adolescentes discriminados así:

1. Para los años 2016 a 2019, cuando el proyecto ACB comenzó en la SDM, se tenía la meta de gestión 1. Estudiantes beneficiados con el modelo operativo del proyecto ACB, con un total de niños beneficiados, con los siguientes datos: 2017 - 4.373,



2018 - 2.155 Y 2019 - 2.272., meta establecida de 8.800 estudiantes de IDE beneficiados.

2. A partir del Plan de Desarrollo 2020-2024 bajo el proyecto 7576 se tiene los siguientes datos para ACB Y BP: 2020-2.504, 2021-4.453, 2022-8.516, 2023-8.876 estudiantes de IDE beneficiados
3. Al cierre de la vigencia 2024, el programa ACB Y BP benefició a un total de 9,831 estudiantes en 15 localidades, distribuidos de la siguiente manera: Antonio Nariño 131, Barrio Unidos 117, Bosa 1819, Ciudad Bolívar 643, Engativá 1771, Fontibón 510, Kennedy 1267, Los Mártires 153, Puente Aranda 589, Rafael Uribe Uribe 395, San Cristóbal 55, Suba 1461, Tunjuelito 347, Usaquén 346 y Usme 227.

De los 9,831 estudiantes beneficiados, 6,337 tienen entre 5 y 12 años, y 3,494 son de 13 años en adelante. Además, 3,457 de los beneficiados son niñas y 6,374 son niños.

En cuanto a la diversidad de las comunidades, se beneficiaron 77 estudiantes pertenecientes a la comunidad afro, 1 raizal y 47 estudiantes pertenecientes a la comunidad indígena (Achagua 2, Awa 3, Chimilas 2, Karapana 1, Kichwa 2, Camentsa 1, Muisca 14, Paez 2, Pastos 1, Pijao 6, Siriano 1, Wiwa 1, Wayuu 7, Yanacona 1 y Zenú 3) y población con discapacidad se cuenta con 11 con discapacidad física, 187 con discapacidad intelectual, 17 con discapacidad auditiva, 9 con discapacidad múltiple, 19 con discapacidad mental, 7 con discapacidad visual y 23 con autismo.

Como se mencionó en la respuesta anterior, tanto el proyecto ACB como BP han sido un caso de éxito en la implementación de nuevas prácticas sostenibles de movilidad en la ciudad y ese éxito es medible con el aumento significativo en el número de usuarios año a año, así como una rápida recuperación de estudiantes que se reintegraron o empezaron a hacer parte del proyecto tras pandemia. Es así como en la actual administración, se reporta hasta el cierre de vigencia 2024 un incremento del 10,8 % de niñas, niñas y adolescentes que hacen parte del programa alcanzando así un 23,40% de avance en el primer año de la meta Plan de Desarrollo 2024-2027

En cuanto a la proyección de beneficiarios en los próximos 3 años se tiene los siguientes datos para cumplir la meta de *“Brindar acompañamiento y monitoreo mediante la operación*



de Al Colegio en Bici y Biciparceros a 42.000 estudiantes que se movilizan en bicicleta a las instituciones educativas distritales.” proyectada de la siguiente manera:

- 2025: 10.000 estudiantes de IDE beneficiados,
- 2026: 10.800 estudiantes de IDE beneficiados,
- 2027: 11.369 estudiantes de IDE beneficiados.

3. ¿Qué estrategias se están desarrollando para expandir la iniciativa a más instituciones educativas y localidades prioritarias del Distrito, y cuáles son los criterios para priorizar estas áreas?

Actualmente, como parte de la estrategia de expansión se está trabajando junto con la Secretaría de Educación Distrital (SED) en la ampliación de la cobertura en las 15 localidades donde operan las modalidades ACB y BP (Antonio Nariño, Barrio Unidos, Bosa, Ciudad Bolívar, Engativá, Fontibón, Kennedy, Los Mártires, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Suba, Tunjuelito, Usaquén 3 y Usme), convocando a más colegios que se encuentren dentro de la cobertura de las Rutas de Confianza asociadas al proyecto ACB y polígonos asociados al proyecto BP priorizados para la operación.

En cuanto a los criterios en el proceso de expansión se está teniendo en cuenta:

- Solicitud de implementación de proyecto por parte de colegios interesados.
- Colegios que se encuentren ubicados en los polígonos ya implementados.
- Colegios en Jornadas en las que se identifica bastante afluencia de bicicletas.
- Colegios sugeridos por la SED desde el programa de movilidad escolar.

4. ¿Cómo se definen y seleccionan las rutas de confianza, y qué mecanismos se utilizan para garantizar su seguridad y viabilidad?

Para la operación de los proyectos ACB y BP se articulan acciones con SED, desarrollando actividades desde la misionalidad de cada entidad para el correcto funcionamiento; es así como la SED se encarga de generar los espacios de gestión con instituciones educativas, espacios pedagógicos y de aprendizaje para los estudiantes, gestión de dotaciones escolares para los beneficiarios como bicicletas y kits y los insumos técnicos necesarios para la formalización de los beneficiarios. Desde la SDM, se planea, implementa y controla el componente operativo que va desde el diseño de las rutas de confianza y polígonos, pasando por el acompañamiento y monitoreo de los beneficiarios, hasta el cierre documental del modelo; adicionalmente se adelantan gestiones complementarias para el



desarrollo de eventos y espacios que generen en los beneficiarios conocimientos y aprendizajes relacionados con la seguridad vial y la movilidad sostenible, entre otros.

Para la correcta operación de estos dos proyectos se cuenta con el procedimiento PM02-PR07 Acompañamiento de estudiantes con el modelo operativo del proyecto “Al Colegio en Bici y BiciParceros” de la SDM, en el marco del Sistema Integrado de Gestión Distrital. En este documento se definen los roles que intervienen en la operación con sus actividades, las políticas de operación y el flujograma de actividades para realizar el acompañamiento y monitoreo diario de los estudiantes que se movilizan en bicicleta.

Para el desarrollo de la operación se generan tres fases que se describen a continuación:

Fase de planeación: Etapa articulada con SED, que inicia con la revisión de posibles colegios beneficiarios y la estructuración del plan de trabajo de cada vigencia que incluye las actividades a realizar por cada componente, con ello se destinan los recursos necesarios tanto físico como humanos para cada localidad, conformando los equipos territoriales que articulan acciones para que posteriormente, se realicen las reuniones con las directivas de los colegios seleccionados para explicar el proyecto, los requerimientos y llegar a acuerdos para el inicio de la operación.

Fase de operación: El desarrollo de esta etapa se lleva a cabo según los acuerdos alcanzados con la SED y las IED en la fase anterior. Sin embargo, desde un punto de vista general, para que los estudiantes puedan hacer parte de la operación se deben cumplir ciertos requisitos, entre los cuales se encuentran: encontrarse matriculado en una IED que cuente con la estrategia y que se refleje en el SIMAT, aprobar el taller de la bicicleta colectiva impartido por la SED, no contar con algún otro beneficio del programa de movilidad escolar de la SED y asistencia a la reunión de formalización por parte de la madre, padre o tutor legal. En paralelo, desde la SDM se georeferencian a los estudiantes potenciales a recibir el beneficio para diseñar las rutas de confianza y los recorridos de los polígonos de tal manera que beneficie a la mayor cantidad de estudiantes posibles, siguiendo los criterios establecidos en los protocolos.

Para la operación en vía de ACB se establece una relación de quince (15) estudiantes por un (1) guía escolar y dos (2) guías escolares por cada ruta de confianza; para BP se establece una relación de 4 a 6 guías escolares por polígono buscando beneficiar entre 180 a 250 estudiantes según el entorno y la cantidad de colegios impactados en cada polígono. Los guías escolares tienen experiencia en manejo de grupos, trabajo con infancia, seguridad vial, cruces y cortes seguros, pedagogía y lúdica, que es parte esencial de la operación.



Desde la operación de ACB, los guías escolares realizan los acompañamientos diarios por las rutas de confianza, iniciando en el primer punto de encuentro aprobado y pasando por los demás puntos en donde los acudientes deberán acompañar y recoger al estudiante con el fin de garantizar la cadena de custodia; de allí el guía continuará con la ruta hasta la institución educativa; de igual manera una vez finalizada la jornada escolar, los guías acompañarán a los estudiantes hasta el punto de encuentro de cada uno de ellos.

Con relación a la operación de BP, se implementan polígonos en zonas densas en términos de estudiantes matriculados y colegios relativamente ubicados cercanos geográficamente, en estos, los “guías parceros” realizan monitoreos constantes por rutas establecidas por donde la mayoría de los estudiantes en su propia bicicleta se desplazan hacia y desde las instituciones educativas; con estos monitoreos se pretende brindar un apoyo a los estudiantes que permita mitigar los riesgos y/o reaccionar ante la ocurrencia de algún hecho que afecte la integridad del estudiante.

Seguimiento: Etapa final donde se lleva el seguimiento y control de los diferentes indicadores que se manejan desde la operación en conjunto con la SED y por medio de reuniones periódicas se socializan para la toma de decisiones a las que haya lugar. De la misma manera, se verifica el cumplimiento de los protocolos y procedimientos establecidos, control y verificación del cumplimiento de equipo territorial; así como acciones de mejora continua en la operación generando los ajustes necesarios para brindar un mejor servicio a los beneficiarios.

5. ¿Qué porcentaje de guías escolares cuenta con formación pedagógica y en seguridad vial, y cómo se realiza su capacitación continua?

El 100% de los guías escolares vinculados a los proyectos ACB y BP reciben sensibilizaciones mensuales en temas de seguridad vial, resolución de conflictos en la vía y normas de tránsito. Adicionalmente, se actualizan y socializan los manuales del buen ciclista y peatón al inicio de cada año y con cada actualización. Para enriquecer estas sensibilizaciones, se establecen alianzas con entidades externas, como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y se llevan a cabo charlas dirigidas por el grupo de Seguridad y Salud en el Trabajo de la entidad.

6. ¿Cuáles son los principales retos logísticos y operativos enfrentados en la gestión diaria de las rutas, y qué medidas se están tomando para resolverlos?

Los principales retos son los comportamientos, conductas y hábitos inseguros por parte de los actores viales como el exceso de velocidad en vías locales o entornos escolares, el estacionamiento de vehículos en los andenes y ciclorutas, la falta de respeto hacia el peatón

6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020





y los actores más vulnerables, sumado a una falta de tejido social, corresponsabilidad, reconocimiento y apropiación de los entornos escolares donde en colectivo se priorice la protección de la niñez por parte de otros actores viales, representan condiciones culturales y sociales inadecuadas en los entornos escolares que permitan priorizar y proteger el tránsito de peatones, en particular en los momentos donde hay más flujo de personas como los son los horarios de entrada y salida a clases de los estudiantes. Situación que se refuerza también al tener poca infraestructura enfocada en que los entornos escolares sean más seguros para el peatón como por ejemplo ausencia o deterioro de andenes, falta de elementos de pacificación del tránsito y en ocasiones la ocupación indebida del espacio público.

Estas condiciones inadecuadas en los entornos escolares para la circulación de los peatones que acceden a las IED, principalmente niñas, niños, adolescentes y sus acudientes, se convierten en riesgos en los entornos que afectan la seguridad vial de la población estudiantil, aumentando la vulnerabilidad de los estudiantes ante siniestros viales en los entornos escolares. Igualmente, esta vulnerabilidad refuerza la consolidación de hábitos y conductas inseguras que en muchas ocasiones se percibe como la forma de afrontar estas condiciones riesgosas en los entornos.

Frente a estos temas, el Distrito adelanta las acciones que se describen en las respuestas a la pregunta 7, 8 y 9 con el fin de mejorar los entornos escolares en movilidad.

Adicional a estos, la operación diaria en la modalidad de ACB y BP se enmarca en la reacción ante algunas modalidades de los estudiantes, dado que esta es una población que se moviliza sin acompañamiento permanente, por ejemplo ante caso de un hurto, la reacción no siempre se da de manera inmediata. Sin embargo se trabaja en compañía de la Secretaría Distrital de Seguridad para sensibilizar especialmente desde la prevención.

7. ¿Qué acciones se han implementado para fortalecer la infraestructura ciclista cerca de las instituciones educativas beneficiadas y en los entornos escolares?

Como parte del *Programa de Niñas y Niños Primero* se mencionan algunas acciones que contribuyen a la seguridad vial en los entornos escolares, a través de la pacificación de espacios y la reducción de velocidades de los vehículos en los puntos y sectores de conflicto para peatones y ciclistas. Estrategias que consideran la implementación de diseños de señalización vial integrales a través de señales horizontales (pictogramas, leyendas, líneas de carril, entre otros) y elementos y señales verticales que informan, previenen y reglamentan la prelación y las condiciones puntuales y particulares de cada zona escolar.

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020





Adicionalmente, con la planificación de la conservación y la implementación de nueva cicloinfraestructura se busca afianzar un modelo de movilidad sostenible, donde la bicicleta sea una opción segura, eficiente y atractiva. Teniendo en cuenta esto, se generó en el documento técnico de soporte para la identificación y priorización de las zonas de oportunidad para la planeación de ciclo infraestructura para el periodo 2024-2027, el cual contempla como uno de sus ejes de acción entornos escolares.

Así mismo, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se lideran proyectos como Ciudad Kennedy activa, inclusiva e innovadora, el cual busca transformar espacios con alta influencia escolar, en calles seguras, con el fin de promover el uso de la bicicleta y la caminata como medio de transporte.

Finalmente se han implementado acciones para mejorar la seguridad vial y la infraestructura ciclista en entornos escolares mediante la instalación de señalización en los entornos escolares (SP-47 ZONA ESCOLAR y SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA (30 km/h)). Además, se han demarcado cruces escolares y pasos peatonales para aumentar la visibilidad de los estudiantes y se han rehabilitado ciclovías cercanas, garantizando que sean seguras con señalización específica para proteger a los ciclistas en estas zonas, complementando estas medidas con campañas de sensibilización sobre el respeto a las normas y señales de tránsito.

8. ¿Cómo se está aprovechando la infraestructura existente, como las ciclorrutas, para el desarrollo de las actividades del programa?

En la implementación de las Rutas de Confianza de ACB y los polígonos de BP, se prioriza el uso de la ciclo-infraestructura disponible, que incluye ciclorrutas, bici-carriles, carriles exclusivos y bandas para bicicletas. Esto tiene como objetivo garantizar la seguridad de los estudiantes durante sus viajes, promoviendo una movilidad más segura y eficiente.

Adicionalmente, se informa que se ha reforzado la señalización y la demarcación de las ciclorrutas en las áreas escolares para garantizar una circulación más segura y eficiente tanto para ciclistas como para peatones, lo anterior, de acuerdo a las metas establecidas, para el proyecto de inversión 7998 **“Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.”** en las cuales se realiza un seguimiento mensual a las magnitudes establecidas, representando un beneficio para la comunidad en general en las condiciones de seguridad vial. Propendiendo por una señalización robusta en cada intervención realizada, a continuación se mencionan las metas del PI-7998 para el cuatrienio del 2024-2027:



- 60km de mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura en la ciudad.
- Implementar 28 km de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad.

9. ¿Qué acciones se están llevando a cabo para mejorar la seguridad vial en los entornos escolares y las rutas utilizadas por los beneficiarios?

El Plan de Movilidad Escolar establecido en el Decreto Distrital 594 de 2015 *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”*, en su artículo 4. Finalidad, establece: *“El Plan de Movilidad Escolar tiene como finalidad promover una mayor cultura para la movilidad, orientando el adecuado desplazamiento de los estudiantes en medios motorizados y no motorizados”*.

En el marco de esta normatividad, se adelantan cuatro mesas anuales que se realizan en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre, en las cuales los delegados que participan en dichas mesas lideradas por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Educación del Distrito, con participación de la Policía Nacional y la Secretaría Distrital de Salud, entre otras entidades, reportan sus actividades o acciones adelantadas relacionadas con la mejora de los entornos escolares.

En el mismo sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de su Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad ha realizado acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas para la elaboración y el desarrollo del Plan de Movilidad Escolar de acuerdo con lo estipulado por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Entre los años 2023 y 2024 entre las instituciones que radicaron sus planes de movilidad escolar se encontraban:

Tabla No.1. Instituciones Educativas

	Año 2023	Año 2024
	IED Alquería de la Fragua	IED Juan Rey
	IED Jorge Isaac	IED Gloria Valencia de Castaño
	IED Nueva Colombia	IED San José de Usme



Nombre de la Institución	IED Nicolás Gómez Dávila	IED Francisco de Paula Santander
	IED Marco Tulio Fernández	Colegio Rogelio Salmona
	IED Domingo Faustino Sarmiento	Colegio Instituto Pedagógico Nacional
	IED Manuel del Socorro Rodríguez	
	IED San Francisco	
	IED Julio Flores	
	IED Juan Luis Londoño	
	IED La Estrellita	
	IED Chuniza	
Total instituciones	12	6

Fuente propia: SDM - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Adicionalmente, se han realizado diversas acciones pedagógicas en instituciones educativas relacionadas con la implementación de procesos de formación en seguridad vial. Estas acciones comprenden intervenciones de corte pedagógico que contribuyen al fomento y promoción de la seguridad vial, en el marco de una educación para la movilidad segura y la construcción de cultura ciudadana. Las actividades están dirigidas a niñas, niños, adolescentes, docentes, conductores, adultos acompañantes de rutas escolares y padres de familia; entre las acciones implementadas en el 2024 se encuentran:

Tabla No 2. Acciones Pedagógicas en Colegios Públicos y Privados



Acciones desarrolladas	Número de acciones	Número de participantes
A TOMAR DECISIONES SEGURAS	1	25
AMIGOS PARA TODA LA VÍA	5	1606
ÁTOMOS: AUTO-DEPENDIENTES MOTORIZADOS ANÓNIMOS	1	15
BICIPENSANTE	13	1197
CAPERUCITA ROJAS Y EL LOBO VELOZ	19	5356
CARRANGA VIAL	4	760
CUIDADO EN LA VÍA O LE DIGO A TU TÍA	9	2013
ESTEBAN URBANO	3	822
FLASHMOB BOGOTÁ SE MUEVE SOSTENIBLE CON PRUDENCIA	1	213
FORMACIÓN SEGURIDAD VIAL PADRES DE FAMILIA	7	329
FORMACIÓN SEGURIDAD VIAL Y LEY 1503 DOCENTES	17	730
JUEGOS DE GRAN FORMATO	29	6598
LA BANDA DE LA VÍA	2	220
MÓDULO ESTRÉS Y LA IRA EN LA MOVILIDAD	1	61
MÓDULO BIOCINEMÁTICA	2	98
MÓDULO NORMATIVO	5	195
MÓDULO RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS	5	140
MÓDULO RUTAS ESCOLARES	17	442
MÓDULO SEGURIDAD VIAL GENERAL	2	47



MÓDULO VELOCIDAD Y FACTORES DE RIESGO	5	160
NO TRANSITES PRESUROSOS MARIPOSA	13	1538
PINOCHO UN NIÑO EN LA MOVILIDAD	16	2786
PLAN AULA "MI COLEGIO, MI CIUDAD"	40	6104
PROMOTORES ESCOLARES EN SEGURIDAD VIAL	30	606
PUNTOS CIEGOS	11	2680
QUIJOTE EN BOGOTÁ	6	1156
TALLER DE PINTURA	12	1294
TALLER LÚDICO CONDUCTORES Y AUXILIARES DE RUTA	1	67
TALLER LÚDICO MUJER Y TRANSPORTE	3	110
PISTA DE PERICIA	16	1811
FACTORES DE RIESGO EN LA MOVILIDAD: SUSTANCIAS PSICOACTIVAS (ALCOHOL)	1	61
EVENTO DE PROMOTORES - INNOVADORES ESCOLARES	1	47
ALADÍN Y EL INGENIO DE LA MOVILIDAD	5	1018
PINOCHO, UN NIÑO EN LA MOVILIDAD	4	1405
Total general	307	41710

Fuente propia: SDM - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad



10.¿Cuáles son los costos anuales de operación del programa, y qué estrategias se están implementando para garantizar su sostenibilidad a largo plazo sin impactar el presupuesto distrital?

El presupuesto asignado para la operación del programa Al Colegio en Bici-ACB para los años 2024 a 2027 es el siguiente:

Tabla No 3 Presupuesto aprobado 2024-2027

DESCRIPCIÓN ACTIVIDAD/META	Vigencia	Apropiación Disponible
Realizar 5475000 viajes acompañados y monitoreados con el proyecto Al Colegio en Bici y la estrategia BiciParceros durante el cuatrienio	2024	1.332.743.302
	2025	19.533.104.000
	2026	12.671.500.000
	2027	13.000.000.000
	Total meta	46.537.347.302

Nota: Para el año 2024, se debe tomar en cuenta el proceso de armonización presupuestal, los recursos para el PDD BCS comprende de julio a diciembre.

Fuente: Plan Operativo Anual enero 2025

Las estrategias para la sostenibilidad de cualquier proyecto de inversión están sujetos a los lineamientos de la Metodología General Ajustada (MGA), para la formulación de proyectos de inversión pública en Colombia, la cual es un instrumento que permite realizar análisis objetivos sobre el cumplimiento de las metas y los resultados generados por los proyectos de inversión pública, previamente seleccionados y con posterioridad a su cierre. Dicha evaluación debe aportar insumos para análisis posteriores que permitan la asignación eficiente de los recursos de inversión, bajo los criterios de pertinencia, eficiencia, eficacia, economía, calidad y sostenibilidad.



En concordancia, el proyecto de inversión 7996 “Fortalecimiento del programa niñas y niños primero para mejorar la seguridad vial y la confianza en el camino al colegio en Bogotá D.C.”, tiene su estructuración para su sostenibilidad en el tiempo, contando con las fuentes de financiación con que cuenta el distrito capital y las proyecciones de ingresos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

11. ¿Qué estrategias específicas se han implementado para fomentar la donación de bicicletas y recursos por parte del sector privado, y qué alianzas actuales existen con empresas, fundaciones o actores internacionales?

La SED es responsable de gestionar los elementos necesarios para la operación del proyecto, incluyendo las bicicletas que se entregan a los colegios y, posteriormente, a los estudiantes en calidad de préstamo. La SDM, por su parte, se encarga de asegurar la operación a través de la contratación de un equipo calificado para brindar acompañamiento.

En cuanto a las estrategias específicas para fomentar la donación de bicicletas y recursos del sector privado, la respuesta a esta inquietud corresponde a la SED, ya que ellos manejan directamente estos temas y pueden proporcionar información más detallada sobre las alianzas actuales con empresas, fundaciones y actores internacionales.

12. ¿Qué criterios se utilizan para definir los destinos y objetivos pedagógicos de las cicloexpediciones, y cuáles han sido los principales logros de estas actividades en los últimos tres años?

Las Cicloexpediciones son actividades programadas dentro de los proyectos ACB y BP que buscan fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible para los estudiantes. Estas actividades tienen como objetivos principales:

1. **Promover la movilidad sostenible:** Incentivar a los estudiantes a usar la bicicleta para desplazarse de manera segura hacia sus colegios.
2. **Fomentar hábitos de vida saludable:** Aprovechar la actividad de montar en bicicleta no solo como medio de transporte, sino también como una práctica que contribuye a la salud física.
3. **Educación en seguridad vial:** Aula en vivo donde los estudiantes aprenden sobre las normas de tránsito, el comportamiento seguro en las vías y la importancia del respeto por los demás usuarios de la vía.

Logros de las Cicloexpediciones:



1. **Incremento en el uso de bicicletas:** Las Cicloexpediciones han contribuido a un aumento en el número de estudiantes que utilizan la bicicleta para ir a la escuela, lo que demuestra un cambio positivo en los hábitos de movilidad.
2. **Conciencia sobre seguridad vial:** A través de estas actividades, se ha logrado crear una mayor conciencia entre los estudiantes sobre la seguridad vial, ayudándoles a comprender mejor cómo movilizarse de forma segura en la ciudad.
3. **Engagement comunitario:** Las Cicloexpediciones han fomentado el involucramiento de padres y comunidades en el proceso, reuniendo a familias y colegios en actividades conjuntas que promueven la movilidad sostenible.
4. **Alianzas estratégicas:** Durante las Cicloexpediciones, se han desarrollado alianzas con otras organizaciones y entidades que apoyan la movilidad sostenible, lo que ha permitido ampliar el alcance de las iniciativas.
5. **Eventos de gran impacto:** Las Cicloexpediciones a menudo incluyen eventos masivos, como recorridos en grupo, que reúnen a numerosos estudiantes y ciudadanos, creando una cultura de convivencia y seguridad en torno al uso de la bicicleta.
6. **Recopilación de datos e impactos:** Los proyectos han ido recopilando información sobre los participantes y el impacto de las Cicloexpediciones, lo que ha permitido realizar mejoras continuas y ajustes en las estrategias de capacitación y promoción.

Estos logros reflejan el compromiso de la SDM y su trabajo con los proyectos ACB y BP para fomentar el uso de la bicicleta en el entorno escolar, contribuyendo al bienestar de los estudiantes y a una movilidad más sostenible en la ciudad.

13. ¿Qué mecanismos existen para evaluar el impacto de las cicloexpediciones y otras actividades del programa en el desarrollo cultural y social de los participantes?

Dado que la SED lidera el componente pedagógico en el marco del convenio 6575328-2024, ellos son quienes pueden proporcionar información detallada sobre el impacto cultural y social de las Cicloexpediciones y otras actividades en las niñas, niños y adolescentes que participan.

14. ¿Qué estrategias se están implementando para involucrar activamente a las familias y comunidades escolares en el programa, y qué porcentaje de padres y cuidadores participa actualmente?



Se informa que la SED ha diseñado una estrategia llamada "Red Protectora", que cuenta con un trabajador comunitario asignado. Esta iniciativa tiene como objetivo involucrar a las familias, padres, madres, tutores legales y la comunidad en general en la promoción y garantía de los derechos de los niños, niñas y adolescentes. La participación de las familias se fomenta desde el momento de las convocatorias para unirse al programa. Para dar respuesta sobre el porcentaje actual de participación de padres y cuidadores, se da traslado de esta consulta a la SED, que puede proporcionar datos precisos según sus competencias.

15. ¿Qué resultados arroja la encuesta de percepción más reciente respecto a la satisfacción de estudiantes, familias y colegios con el programa?

La encuesta de percepción más reciente, fue realizada entre SED y SDM en el marco del convenio 6575328-2024, donde SED se encargó tanto de la implementación de la encuesta como del análisis de los resultados obtenidos.

Los datos revelan niveles de satisfacción variados entre los diferentes grupos encuestados. En general, los estudiantes han expresado una percepción positiva acerca de la calidad de los recursos y el apoyo recibido en el marco del programa SGM. Las familias, por su parte, destacan la importancia del programa en el fomento de un ambiente educativo inclusivo y enriquecedor para sus hijos. Dado que la SED adelantó la encuesta y cuenta con análisis de la misma, corresponde a dicha entidad complementar la respuesta a esta inquietud.

16. ¿Se ha considerado la inclusión de infraestructura adicional, como estaciones de parqueo para bicicletas en los colegios? De ser así, ¿qué avances se han logrado?

En el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), que tiene como proyecto la consolidación de cicloparqueaderos, ciclotalleres y otros servicios de soporte y complementarios a los viajes en bicicleta, la SDM realizó el inventario sobre la disponibilidad de cicloparqueaderos en 740 Instituciones Educativas Distritales (IED), encontrando la existencia de 12.018 cupos en 233 IED. En este ejercicio 105 IED operan los proyectos ACB y BP, de los cuales 85 cuentan con cupos para el parqueo de bicicletas.

Frente a la consolidación de la red distrital de cicloparqueaderos, al 31 de enero de 2024, la ciudad cuenta con más de 78.400 cupos, sin embargo, con el fin lograr una mayor oferta de dicha infraestructura en el espacio público e instalaciones públicas y privados, entro lo cual se incluyen las instituciones educativas, la SDM ha implementado diferentes estrategias, como es el caso de la disposición de mobiliario de cicloparqueaderos en espacio público por medio de la retribución que recibe la ciudad por el Sistema de Bicicletas Compartidas, con lo cual 80 cupos se encuentran en las cercanías a las IED.



17. ¿Qué localidades o sectores están priorizados para la expansión del programa y qué metas específicas se han fijado para aumentar el número de beneficiarios?

Para el 2025 en específico se tiene por objetivos en función del aumento de números de beneficiarios para los proyectos de ACB y BP lo siguiente:

- Beneficiar a cerca de 300 estudiantes de zonas rurales
- Implementar al menos 2 polígonos de BP, llegando a 25 polígonos en total
- Beneficiar a 10.000 estudiantes entre ACB y BP
- Realizar 1.400.000 viajes de acompañamiento entre ACB y BP
- Tener un equipo operativo de 422 guías, 24 encargados de zona

En cuanto a las localidades priorizadas para la expansión se tiene que estas corresponden a las mismas localidades en las que se está operando en la actualidad (Antonio Nariño, Barrio Unidos, Bosa, Ciudad Bolívar, Engativá, Fontibón, Kennedy, Los Mártires, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Suba, Tunjuelito, Usaquén 3 y Usme). La expansión hace referencia, como se mencionó en respuesta anterior, a la suma de más colegios localizados en estas. Debido a la ubicación geográfica de algunas localidades como Sumapaz y Chapinero el alcance a estas hace compleja la operación.

Sin embargo es importante mencionar que se ha tenido acercamiento con algunos colegios para ampliar el programa, pero se han identificado problemas que lo impiden, tales como que en las vías aledañas a las instituciones hay alto flujo de vehículos de transporte público y tienen zonas de bastante inclinación lo que dificulta la movilidad en bicicleta; ejemplo de esto está el Colegio Monte Verde (IED). Por otro lado en localidades como Chapinero, Teusaquillo, Santafé y Candelaria no se cuenta con zonas donde se tengan colegios cercanos para la implementación de Biciparceros y para el caso de Al Colegio en Bici no se cuenta con bicicletas disponibles para asignar a colegios de estas localidades.

18. ¿Qué barreras o limitaciones se han identificado para la expansión del programa, y qué acciones se están tomando para superarlas?

Una de las limitaciones identificadas para la expansión de los proyectos ACB y BP es la falta de interés y disposición por parte de algunas Instituciones Educativas Distritales (IED) y padres de familia para participar en estos proyectos.

Para abordar estas barreras SED y SDM están implementando varias acciones. Estas incluyen campañas de sensibilización y capacitación dirigidas tanto a las IED como a los



padres de familia, con el objetivo de explicar los beneficios y el impacto positivo que estos programas pueden tener en la educación, salud y bienestar de los estudiantes.

Además, se está trabajando en la evaluación continua de los proyectos, ajustando las estrategias de expansión de acuerdo con las metas anuales establecidas. Este enfoque permitirá identificar áreas específicas que requieren refuerzo y adaptar las acciones en función de las necesidades y expectativas de las comunidades educativas.

19.¿Qué mecanismos de monitoreo y evaluación se están utilizando para medir el impacto de la iniciativa y garantizar su mejora continua?

La SDM lleva a cabo un monitoreo diario de la operación relacionada con los proyectos ACB y BP. Este proceso de monitoreo incluye la programación de las rutas escolares y la recopilación de informes precisos por parte del equipo responsable de acompañar a los estudiantes durante sus recorridos en bicicleta.

Los datos recopilados no solo son utilizados para asegurar la correcta operación de las rutas y polígonos, sino que también son fundamentales para evaluar el impacto de estas iniciativas en términos de seguridad, participación estudiantil y satisfacción de los usuarios. Esta información se envía regularmente a la SED, con la cual se colabora estrechamente para analizar los resultados y definir las acciones de mejora necesarias.

Además, se implementan encuestas anuales a estudiantes, padres y docentes para obtener retroalimentación directa sobre la experiencia de las familias con estas iniciativas. Esta retroalimentación permite identificar áreas de éxito y oportunidades de mejora, asegurando que el programa se ajuste a las necesidades y expectativas de la comunidad educativa.

En resumen, el monitoreo y la evaluación son procesos integrales que permiten no solo medir el impacto de la iniciativa, sino también garantizar una mejora continua a través de la comunicación y colaboración entre la SDM y la SED.

20.¿Qué alianzas se han establecido con la academia, el sector privado o cooperantes internacionales para fortalecer la implementación y sostenibilidad del programa?

Los proyectos ACB y ABP, como se mencionó anteriormente, han sido un caso de éxito de formulación y ejecución al punto de ser un referente a nivel nacional e internacional, es por esto que asociaciones, ONG, corporaciones, universidades han mostrado interés en



estudiar, aportar y hacer el traslado de políticas a otros contextos como son hasta el momento:

- El programa "BIEN PÚBLICO REGIONAL DE MOVILIDAD ESCOLAR SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUSIVA" es una iniciativa liderada por el Banco Interamericano de Desarrollo, cuyo objetivo es establecer un laboratorio regional de políticas de movilidad escolar. Este laboratorio se enfoca en generar metodologías para el análisis, la implementación y la evaluación de políticas en esta área, con una perspectiva inclusiva, que promueva la salud mental y física de los estudiantes, la seguridad vial y la sostenibilidad. Entre las acciones prioritarias del programa se incluye el análisis de los proyectos ACB y BP, a través de actividades como estudios de casos exitosos en movilidad escolar segura, investigaciones sobre el contexto de la movilidad escolar en América Latina y el Caribe, y el intercambio de conocimientos y experiencias entre las ciudades de la región.
- "DE CAMINO AL COLEGIO" es un proyecto de investigación liderado por el University College of London, en colaboración con instituciones internacionales, entre ellas la Secretaría Distrital de Movilidad, que actúa como enlace local para apoyar la investigación en el marco de tres proyectos de movilidad activa hacia y desde la escuela implementados en Bogotá: ACB, BP y "Ciempiés Caminos Seguros" (en adelante, CCS).

El objetivo del proyecto es evaluar el impacto de las políticas de movilidad activa escolar en la salud física y el bienestar mental de niñas, niños y adolescentes. Se enfoca en intervenciones que fomentan la caminata y el uso de la bicicleta de manera regular hacia y desde la escuela, evaluando su efectividad en la reducción de los riesgos de enfermedades no transmisibles, promoviendo hábitos de vida saludables y mejorando el bienestar mental de la población infantil y adolescente, de entre 8 y 16 años. Actualmente, se están estudiando los programas ACB y CCS para evaluar su idoneidad y aceptabilidad, así como la viabilidad de implementar una iniciativa de movilidad activa escolar similar en Maputo, Mozambique.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 25-02-2025 03:53 PM

19

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510002157951

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

~{CO-VOBO

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 21-02-2025
Fredy García Quiroga -Asesor de Despacho 21-02-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 20-02-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 19-02-2025
Madiyerleing Suatema Aragón-Subdirección de gestión en vía 19-02-2025
Elaboró: Sergio Andrés Jiménez - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 18-02-2025
Claudia Lorena Burbano García - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 18-02-2025
Lina Lorena Carreño Pérez - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 19-02-2025
Nancy Haidy Muñoz - Gestión de la Movilidad 21-02-2025
Judy Alexandra Uribe - Subdirección de Señalización 18-02-2025
Andres Camilo Monroy- Subdirección de Señalización 18-02-2025
German Sanchez- Subdirección de Señalización 20-02-2025
Nicolas Hernandez Guana- Subdirección de gestión en vía- 18-02-2018
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

20

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co