



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510008442881

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-07-2025 08:16:08

2025ER20072 O 1 Fol:51 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN NO. 852 DE 2025

OBS: N° 202510008442881

Bogotá D.C., julio 23 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)-[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta Proposición 852-2025

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. Durante el 2023, 2024 y lo corrido del 2025 ¿Cuál es el balance de la Política Pública del Peatón? Favor informar los inconvenientes jurídicos, técnicos, financieros y administrativos que se han presentado y las acciones tomadas al respecto.**

El Balance de la Política Pública del Peatón, para el cierre de la vigencia 2023 fue 87% de los productos con nivel de cumplimiento alto y el 13% restante en nivel de cumplimiento bajo<sup>1</sup>.

Para el cierre de la vigencia 2024, la política alcanzó un avance acumulado del 29,32%; entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 21,69% de avance, por lo tanto, actualmente tiene una brecha positiva de 7,6 puntos porcentuales<sup>2</sup>.

El detalle del balance de la Política Pública del Peatón se puede consultar en los informes de seguimiento al Plan de Acción de la Política elaborados por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y publicados en su página web:

- <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/seguimiento>

Para el primer semestre del año 2025 se está en etapa de consolidación y reporte del seguimiento de acuerdo con el cronograma de la SDP, en el marco del seguimiento a los

<sup>1</sup> Informe de seguimiento 2023 [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe\\_seguimiento\\_pp\\_peaton\\_q4-23.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_seguimiento_pp_peaton_q4-23.pdf)

<sup>2</sup> Informe de seguimiento segundo semestre 2024 [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe\\_seguimiento\\_pp\\_peaton\\_s2-24.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_seguimiento_pp_peaton_s2-24.pdf)

*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](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



planes de acción de las políticas públicas adoptadas por el Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C.) y en concordancia con la Guía de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas del D.C.

Producto del seguimiento a la implementación de productos de la Política por parte de las entidades involucradas, se han evidenciado los siguientes inconvenientes:

- Información incompleta: algunos datos se encuentran incompletos o se reportan extemporáneos. Se presentan algunos errores aritméticos o conceptuales en la aplicación de las fórmulas de medición.
- Limitaciones en el avance cuantitativo y cualitativo: en ocasiones el reporte cualitativo se limita a describir actividades, sin explicar las causas del avance o rezago.
- Factores humanos e institucionales: algunos inconvenientes que se presentan tienen relación con la alta rotación del personal y pérdida de memoria institucional, brechas en las capacidades técnicas de los equipos responsables, ya que no todos los servidores encargados de reportar tienen formación en planeación o seguimiento.
- Subutilización de la información: Bajo uso de la información de seguimiento para la toma de decisiones.

y las acciones tomadas al respecto han sido:

- Información eficiente: validación y retroalimentación de los reportes y cálculos presentados, asegurando una verificación rigurosa de la aplicación y el cumplimiento estricto de las fichas técnicas de los productos derivados de la Política. Identificación y análisis de necesidades de ajustes o modificaciones cuando sean necesarios, garantizando la trazabilidad de la información, la optimización y la efectividad de las acciones implementadas.
- Articulación entre el avance cuantitativo y cualitativo: análisis y revisión que surgen del proceso de retroalimentación con los responsables de ejecución de producto. Realización de mesas de trabajo colaborativo que buscan generar congruencia entre los reportes cuantitativo, cualitativo y enfoque.
- Factores humanos e institucionales: se incluyen acciones de gestión del conocimiento y lecciones aprendidas. Se involucran a los equipos de trabajo en el seguimiento y el reporte de información. Inclusión de herramientas de TICs para el manejo y conservación de la información. Oferta de actividades de formación y capacitación en temas de indicadores y de Política Pública.
- Utilización de la información: en los diferentes espacios de discusión y toma de



decisiones, se tiene en consideración los reportes de avance de la Política Pública. Publicación activa de la información en distintos canales oficiales de comunicación.

**2. ¿Qué programas y estrategias han sido efectivamente implementados para fomentar la cultura de la caminata, el respeto al peatón y la corresponsabilidad ciudadana, especialmente en entornos escolares, turísticos y comunitarios, durante el 2023, 2024 y lo corrido del 2025? Sírvase informar el presupuesto asignado y ejecutado por vigencia y el resultado y el impacto y cobertura de los programas y estrategias.**

En cumplimiento de su misión institucional, la SDM lleva a cabo diversas acciones con el propósito de promover comportamientos seguros en las vías, protegiendo a todos los actores viales, especialmente a los más vulnerables. Entre las estrategias implementadas destaca la campaña “No más muertes en las vías” campaña estratégica de seguridad vial, que busca hacer un llamado a proteger la vida humana y de los animales en el tránsito, adoptar conductas seguras y cambiar el comportamiento de los ciudadanos con tres mensajes principales: Acatar los límites de velocidad, No manejar bajo los efectos del alcohol, Respetar las normas de tránsito. La campaña recuerda a la ciudadanía el principio de la política de Visión Cero el cual indica que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables.

Esta campaña se ha venido desarrollando en dos fases principales, una primera fase: Realizando intervenciones en vía en varias localidades de la ciudad con módulos de sensibilización, en donde se invita a escuchar y reflexionar sobre las historias contadas por familiares de personas que perdieron la vida en un siniestro vial, en el cómo los excesos de velocidad y el no respetar las normas de tránsito, incrementan los siniestros viales en Bogotá, en Colombia y en el mundo entero. sobre la importancia de proteger la vida y respetar a todos los actores viales, haciendo énfasis en los factores de riesgo y en la prevención de conductas peligrosas en la movilidad. La segunda fase por su parte, se centra en promover pasos seguros, resaltando la importancia de respetar los pasos peatonales, la señalización vial y fomentando la corresponsabilidad de todos los actores viales en la protección de los más vulnerables, como los peatones. A continuación, se presentan las acciones realizadas y el número de personas que participaron en el marco de esta campaña.

**Tabla 1. Número de personas y acciones realizadas por año**

AÑO	# Personas	# Acciones
-----	------------	------------



2023	+ de 64.000	+ de 350
2024	+ de 45.000	+ de 160
2025 (corte junio)	+ de 17.000	+ de 50

**Fuente: Elaboración propia OACCM 2025**

La SDM para las vigencia 2023 a 2025 contó con dos proyectos de inversión, el primero el 7581 *“Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social, en Bogotá”* entre enero de 2023 y mayo del 2024, el cual tuvo como objeto *“Propiciar transformaciones culturales entre los diferentes actores viales que intervienen en la movilidad del Distrito Capital”*, y el segundo el proyecto 7980 *“Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.”*, a partir del segundo semestre de 2024 a la fecha), a través de los cuales se implementan diferentes estrategias y acciones de comunicación y cultura para la movilidad sobre los temas de la misionalidad de la entidad a todos los actores viales, entre los que se encuentra el citado en su solicitud.

**Tabla 2. Proyecto de inversión 7581 y 7980**

Año	Presupuesto
2023	\$8.579.609.000
2024	\$8.796.402.000
2025	\$10.055.181.000

**Fuente: Elaboración propia OACCM**

**4. Durante el 2023, 2024 y lo corrido del 2025 ¿Qué medidas de intervención física, educativa y de gestión del tráfico se han adoptado para reducir los siniestros viales con peatones involucrados y cómo se han priorizado los puntos críticos identificados en los diagnósticos anuales?**

La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Gestión en vía, de acuerdo con los Lineamientos en Materia de Seguridad Vial suministrados por la Oficina de





Seguridad Vial de la Entidad y en cumplimiento de las metas del Plan Distrital de Seguridad Vial para los años 2023, 2024 y 2025, realizó un proceso de evaluación e intervención en términos de seguridad vial.

El citado proceso de evaluación, se desarrolla mediante una metodología de priorización que consiste en la identificación de zonas críticas basadas en la georreferenciación de siniestros viales registrados en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT) y consolidados en la base de datos del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), que ocurren a nivel de ciudad. Para el análisis, se tiene como referencia un histórico de datos de 5 años teniendo en cuenta choques simples[1], víctimas lesionadas y finalmente víctimas fatales, a los cuales se les aplica un factor de equivalencia de acuerdo a la gravedad del siniestro, lo que posibilita la generación de mapas de densidad que permiten ver las zonas de mayor concentración de siniestros viales.

Una vez identificadas las zonas que requieren gestión, se da paso a la priorización de puntos de intervención para lo cual se realiza una caracterización detallada de cada zona, donde se tienen en cuenta criterios básicos como: siniestralidad, presencia de peatones, presencia de ciclistas, velocidades y valoración del proyectista; con el único fin de establecer un orden de intervención.

De acuerdo con la anterior, entre el año 2023 y lo corrido del año 2025 se han llevado a cabo un total de 30 Inspecciones de Seguridad Vial en donde se evalúan las posibles causas que pueden estar desencadenando un siniestro vial y se emiten recomendaciones a nivel institucional e interinstitucional para la gestión de acciones de mejora, buscando las mejores condiciones de circulación y seguridad para todos los actores viales.

Como medida complementaria, la Secretaría Distrital de Movilidad realiza recorridos técnicos periódicos por toda la ciudad para diagnosticar necesidades de seguridad vial y movilidad. Con base en estos hallazgos se planifican y ejecutan pruebas piloto consistentes en la instalación temporal de dispositivos de canalización o segregación vehicular (conos, bordillos móviles, señalización provisional, etc.). Estas intervenciones permiten reorganizar el flujo vehicular, reforzar el control del límite de velocidad y mitigar la congestión en puntos críticos. Cada prueba piloto se monitorea in situ para evaluar sus resultados antes de decidir su adopción definitiva.

Todas estas intervenciones se diseñan con énfasis en la seguridad de los usuarios, principalmente los más vulnerables. En concordancia con las políticas distritales, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Gestión en vía, prioriza siempre la circulación segura de los modos no motorizados –peatones y ciclistas, aun cuando las medidas se orientan a mejorar la movilidad general. Así, las pruebas piloto



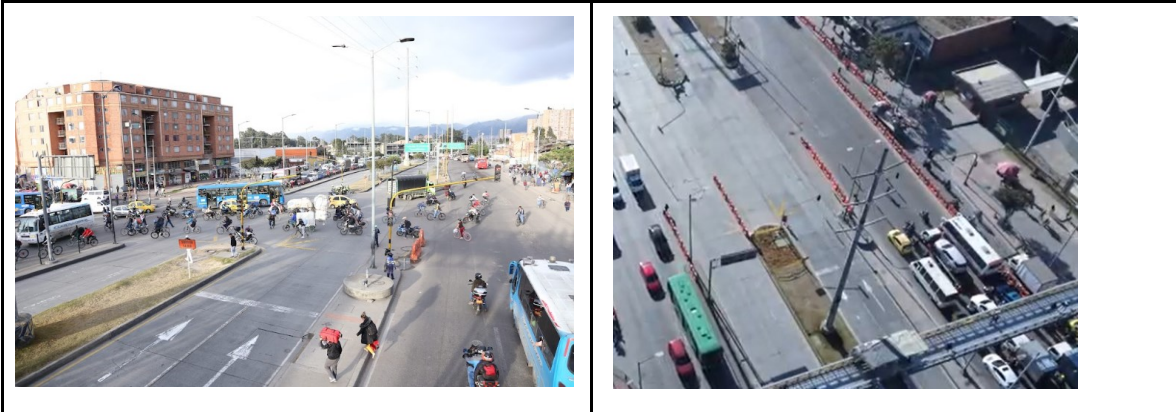
buscan mejorar las condiciones viales de la ciudad respetando en todo momento la prelación al peatón y al ciclista en la vía.

En este sentido entre el año 2023 y lo corrido del año 2025, se han desarrollado un total de 59 Pruebas Piloto a nivel ciudad, de las cuales en 27 se ha priorizado la circulación peatonal.

### Ilustración 1. Registro fotográfico pruebas piloto SGV

Sin Prueba Piloto - Circulación peatonal sobre calzada	Con Prueba Piloto - Andén emergente para la circulación peatonal segura
	
Sin Prueba Piloto - Cruce a riesgo de peatones por no uso del puente peatonal	Con Prueba Piloto - Canalización con maletines sobre andén y calzada para incentivar el uso del puente vehicular





**Fuente. Elaboración Propia**

Por otra parte, el Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV) de la SDM, en articulación con el equipo de Cultura para la Movilidad de la Entidad, trabajan en la generación de campañas a nivel ciudad dirigidas a peatones, ciclistas y conductores. Incentivando las buenas prácticas en la vía, el respeto por las normas de tránsito, uso de los elementos de protección, normativa comportamental, entre otros.

### **Ilustración 2. Apoyo equipo GOGEV en campañas de sensibilización**



**Fuente. Elaboración Propia**



[1] Cabe señalar que con ocasión de lo definido en la Ley 2161 de 2021 existe un subregistro de los incidentes catalogados como choques simples.

En el mismo sentido, se informa que el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, adoptado mediante Decreto Distrital 494 de 2023, establece la visión cero y el enfoque de sistema seguro. Contiene ocho ejes estratégicos que enmarcan las acciones para la reducción de la siniestralidad vial en el distrito, estos ejes son: velocidades seguras, infraestructura vial segura, vehículos seguros, cultura para la movilidad, cumplimiento de normas, atención y cuidado a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión de conocimiento.

Como parte de las estrategias implementadas, se encuentra la gestión de la velocidad a través de resaltos parabólicos, que permite ofrecer a los usuarios viales especialmente a los más vulnerables, entre ellos los peatones, una infraestructura vial más segura. Para tales fines se han implementado:

- Av Guayacanes entre calle 34A sur y Avenida Villavicencio (10 resaltos), localidad Kennedy
- Av. Circunvalar entre calle 22 y calle 32 (10 resaltos), localidad Santa Fe.
- Av. Villavicencio entre carrera 38 y carrera 48 (6 resaltos), localidad Ciudad Bolívar.
- Avenida Boyacá tramo entre carreras 24 y 33 (18 resaltos) Localidad Ciudad Bolívar
- Avenida Boyacá entre Autosur y calle 11 A bis (22 resaltos) Localidad Kennedy

De otro lado, la instalación de resaltos parabólicos en vías arteriales ha demostrado ser una medida de infraestructura efectiva para reducir siniestralidad:

- En la Avenida Guayacanes, tras nueve meses de implementación, no se ha registrado ninguna fatalidad en el tramo intervenido (reducción del 100%), y la reducción en el número de lesionados vulnerables ha sido de 38%.
- En la Avenida Villavicencio, tras tres meses de la implementación, no se ha presentado ninguna fatalidad y la cifra de lesionados vulnerables disminuyó en 78%.
- En el tramo de la Av. Boyacá entre Carreras 24 y 33, tras un mes de implementación, no se ha registrado ningún fallecido y la cifra de lesionados vulnerables se ha reducido en 54% (cifras preliminares).

La Secretaría Distrital de Movilidad, realiza la priorización de intervenciones de señalización, a través de una metodología basada en el análisis de tres variables fundamentales:





**Siniestralidad vial:** Se evalúan los datos de los siniestros viales ocurridos en diferentes zonas de la ciudad, y se analizan aquellas de mayor concentración, conforme a los lineamientos técnicos emitidos por la Oficina de Seguridad Vial (OSV).

**Requerimientos de la ciudadanía:** Se consideran las solicitudes de la comunidad en materia de señalización y seguridad vial, con el fin de atender necesidades específicas: más de 8.000 registros de solicitudes por anualidad.

**Intervenciones:** Se revisa la última fecha de instalación o mantenimiento de la señalización en cada sector, lo que permite gestionar eficientemente los recursos.

Este modelo permite determinar de manera objetiva las necesidades reales en señalización en los diferentes sectores de la ciudad, diferenciando las condiciones de la malla vial arterial, intermedia y local. Su actualización se realiza de forma trimestral, garantizando la identificación y el orden de prioridad de las intervenciones en cada una de las siete zonas.

Asimismo, se debe tener en cuenta consideraciones adicionales presentadas al momento de implementar los diseños de señalización, como trámites ante entidades (sectores patrimoniales bajo cargo del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural), reservas para la ejecución de proyectos de infraestructura de alto impacto (construcción de la Línea 1 del Metro Bogotá, construcción de las Troncales de TransMilenio, construcción de nuevas vías, construcción de nuevos puentes y el reforzamiento estructural de algunos pasos a desnivel), mantenimientos de la malla vial, y así tramos de la malla vial que presenten afectaciones en el pavimento.

De forma complementaria, se tiene en cuenta la priorización y ejecución de los Proyectos Estratégicos de Ciudad, en función de las metas definidas en el Plan Distrital de Desarrollo (PDD). Dentro de este marco se incluyen proyectos estratégicos tales como la implementación de ciclorrutas, urbanismos tácticos, zonas de parqueo pago (ZPP) y carriles preferenciales, orientados especialmente a beneficiar a los actores viales más vulnerables y favoreciendo una movilidad activa, sostenible y segura.

Todo lo anterior se armoniza con los resultados del modelo de priorización para determinar las asignaciones de señalización a implementar.

**5. ¿Qué acciones interinstitucionales se han desarrollado para garantizar trayectos peatonales seguros para mujeres, niñas y niños, especialmente en zonas de alta ocurrencia de violencias, durante el 2023, 2024 y lo corrido del 2025?**

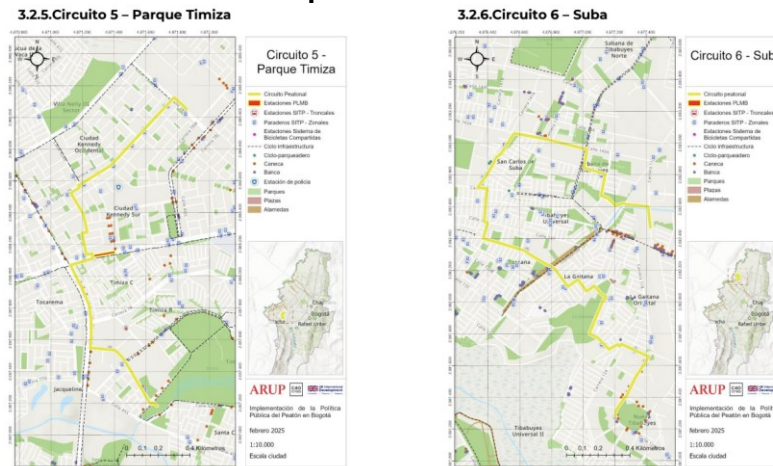




Como parte de las acciones interinstitucionales para la implementación de la Política Pública del Peatón, a través de la gestión de cooperación internacional brindada por C40 Cities a la Secretaría Distrital de Movilidad, y gracias al apoyo del programa de Implementación de Acción Climática Urbana del Reino Unido UCAP CAI, se desarrolló durante 2024 y lo corrido del 2025 el avance sobre dos componentes clave: primero, la actualización de metodologías para priorizar intervenciones en infraestructura peatonal y segundo, el desarrollo de indicadores y herramientas digitales que permitan medir los beneficios del caminar.

Parte del resultado sobre el primer componente permitió identificar trayectos, denominados circuitos peatonales, de proximidad y conectividad entre los servicios del Sistema del Cuidado y la accesibilidad al sistema de transporte público, reconociendo los trayectos que realiza la población de niños, niñas, mujeres adultos mayores y personas con discapacidad en entornos cercanos a las manzanas del cuidado y otros servicios sociales. Los circuitos identificados a través de la metodología se encuentran en las localidades de Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy, Suba, Usme, Chapinero y Teusaquillo.

### Ilustración 3 Circuitos peatonales en entornos del cuidado



Fuente. SBP-Consultoría Arup C40

Este ejercicio permitió identificar zonas en la ciudad donde se deben priorizar la planificación de intervenciones, rutas accesibles y mejoras de infraestructura para quienes se desplazan para acompañar a niños, adultos mayores o personas con movilidad reducida. de igual manera, sectores donde las mujeres, quienes realizan gran parte de los viajes



peatonales, experimentan el entorno peatonal de manera distinta debido a factores como la percepción de seguridad.

Asimismo, en materia de seguridad en la movilidad escolar, la SDM ha implementado diversas iniciativas para proteger a mujeres, niñas, niños y adolescentes en sus desplazamientos diarios. Uno de los programas destacados es "Ciempiés, Caminos Seguros", que consiste en caravanas guiadas a pie, tanto desde las viviendas de los estudiantes hasta los colegios como en el regreso a sus hogares. Esta estrategia busca fomentar la movilidad activa y sostenida, promover hábitos seguros y reducir los riesgos asociados a los trayectos escolares. Hasta la fecha, esta iniciativa ha beneficiado a 2.892 niñas, niños y adolescentes (NNA), realizándose un total de 247.043 viajes seguros.

Complementando estas acciones, el "Proyecto Guardacaminos" tiene como objetivo crear entornos y cruces seguros en las zonas de ingreso y salida escolar. Esto se logra mediante cierres temporales en las vías principales de acceso a los colegios, con la colaboración activa de la comunidad educativa y voluntarios capacitados en prácticas de seguridad vial. En 2024, esta estrategia se llevó a cabo en 24 instituciones educativas, beneficiando a 19.230 NNA. Además, contó con la participación de 149 voluntarios que realizaron tareas en 24 cruces, garantizando la seguridad de los estudiantes durante los horarios de ingreso y salida, fortaleciendo así la cultura de entornos escolares seguros en la movilidad infantil.

**6. ¿Cuál ha sido la cobertura territorial y poblacional del programa CIEMPIÉS desde la expedición del CONPES D.C. 36 de 2023, y qué resultados verificables existen respecto al aumento de la movilidad peatonal segura en entornos escolares, especialmente en zonas rurales y de alta siniestralidad?**

En el año 2023, se operaron 42 caminos seguros en 25 colegios, distribuidos en seis localidades donde operó el proyecto Ciempiés: Bosa, Ciudad Bolívar, Kennedy, Los Mártires, Suba y Usaquén. Adicionalmente se realizaron múltiples safaris, promoviendo la movilidad segura, sostenible y el conocimiento y apropiación de las niñas, niños y adolescentes beneficiarios con la ciudad. Con esta operación se logró beneficiar a 2.400 niñas, niños y adolescentes, que fueron acompañados de manera segura en sus desplazamientos hacia y desde el colegio.

De los 2.400 estudiantes beneficiados, 2.146 se encuentran entre los 5 y los 12 años de edad y 254 de 13 en adelante. Adicionalmente 1.176 son niños y 1.224 son niñas y se encuentran distribuidos de la siguiente manera en las localidades: Bosa 677, Suba 590, Ciudad Bolívar 224, Usaquén 317, Kennedy 330 y Mártires 272. Respecto a las comunidades se cuenta con la participación de 9 de comunidad negra/afro y 24 de





comunidades indígenas, entre los Muisca, Quechua, Tikuna y Wayuu y por otro lado, 14 estudiantes con alguna discapacidad.

En el año 2024, se operaron 54 caminos seguros en 32 colegios, distribuidos en nueve localidades: Bosa, Ciudad Bolívar, Kennedy, Los Mártires, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Suba, Tunjuelito y Usaquén. Adicionalmente se realizaron múltiples safaris, promoviendo la movilidad segura, sostenible y el conocimiento y apropiación de las niñas, niños y adolescentes beneficiarios con la ciudad. Con esta operación se logró beneficiar a 2.927 niñas, niños y adolescentes, que fueron acompañados de manera segura en sus desplazamientos hacia y desde el colegio.

De los 2.927 estudiantes beneficiados, 2.657 se encuentran entre los 5 y los 12 años, y 270 tienen 13 años o más. Adicionalmente, 1.482 son niñas y 1.445 son niños. Con relación a las comunidades, se ha beneficiado a 8 estudiantes de la comunidad afro y 18 estudiantes de la comunidad indígena (8 Kichwa, 3 Quechua, 1 Emberá, 1 Tikuna, 4 Muiscas, 1 Bara) y 17 beneficiarios con discapacidad.

Al cierre del 30 de junio de 2025, la operación en el marco del programa contó con la colaboración de 118 monitores y 9 encargados de zona. Gracias a su trabajo, se desplegaron 57 Caminos Seguros en 34 colegios distribuidos en las 9 localidades donde se desarrolla el proyecto. Hasta la fecha, en lo que va del 2025, se han realizado un total de 247,043 viajes, beneficiando a 2,892 niñas, niños y adolescentes (NNA), siempre garantizando los principios de igualdad y sin excepción alguna.

Entre los logros más relevantes se encuentran la implementación de 34 colegios y 57 caminos seguros, que han permitido movilizar a la población beneficiaria en las 9 localidades: Usaquén (21,636 viajes), San Cristóbal (10,814), Tunjuelito (6,534), Bosa (56,496), Kennedy (38,653), Suba (54,252), Los Mártires (18,343), Rafael Uribe Uribe (15,308) y Ciudad Bolívar (25,007). Además, durante el último trimestre se llevaron a cabo 16 actividades extracurriculares, conocidas como safaris, en colaboración con 32 colegios, enriqueciendo así la experiencia educativa y comunitaria.

En cuanto a los beneficiarios del programa Ciempiés, el alcance total ha sido de 2,892 niñas, niños y adolescentes en edad escolar de instituciones públicas, que transitan diariamente para cumplir con sus actividades académicas. La distribución por localidades es la siguiente: Usaquén (407), San Cristóbal (130), Tunjuelito (80), Bosa (670), Kennedy (422), Suba (559), Los Mártires (227), Rafael Uribe Uribe (183) y Ciudad Bolívar (214). La mayoría tiene entre 5 y 12 años (2,652), mientras que 240 tienen 13 años o más. En cuanto al género, hay 1,447 niñas y 1,445 niños beneficiados.





Asimismo, se destaca que el programa ha alcanzado a comunidades vulnerables, beneficiando a 16 estudiantes de la comunidad afro y 14 de comunidades indígenas (incluyendo Embera, Muisca, Wayuu, Tikuna, Quechua y Kichwa). También se brindó apoyo a 31 personas con discapacidad: 7 con discapacidad física, 16 con discapacidad intelectual, 1 con discapacidad mental, 1 con discapacidad visual y 6 con autismo. Es esencial señalar que los servicios se ofrecen de manera equitativa, garantizando el acceso y la protección de todos los beneficiados, sin distinción ni desigualdad.

**7. ¿Qué sistema de seguimiento e indicadores ha sido adoptado para evaluar el cumplimiento de los objetivos, productos y resultados de la Política Pública del Peatón?**

El sistema de seguimiento e indicadores de los objetivos, productos y resultados de la Política Pública del Peatón, es el establecido por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) mediante la guía para el seguimiento de políticas públicas distritales<sup>3</sup> versión 2 adoptada mediante Resolución SDP No. 0967 de 2024<sup>4</sup>.

La SDP elabora informes de seguimiento semestrales para retroalimentar a los líderes de política pública sobre el avance de las intervenciones y el estado de la cadena de valor, utilizando información consolidada de las entidades distritales.

Los informes al CONPES D.C. se presentan como tablero de control, detallando: avance porcentual de la política pública (cumplimiento de indicadores y brechas), hitos críticos identificados por entidades líderes, logros y dificultades en la implementación, y un tablero de control tipo semáforo con rangos de desempeño para indicadores de producto y resultado.

**8. ¿Qué ajustes normativos y/o reglamentarios han sido propuestos o requeridos para garantizar la implementación efectiva de la Política Pública del Peatón desde el año 2023?**

Los ajustes propuestos realizados a la Política Pública del Peatón, obedecieron a las disposiciones establecidas en la Circular No. 001 de 2024<sup>5</sup> y su modificación con la Circular

<sup>3</sup> Guía para el Seguimiento de Políticas Públicas Distritales [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia-seguimiento-politicas-publicas\\_final.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia-seguimiento-politicas-publicas_final.pdf)

<sup>4</sup> Resolución 967 de 2024 <https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=158357#>

<sup>5</sup> Puede ser consultada en el siguiente link: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=154230&dt=S#:-:~:text=La%20presente%20circular%20concreta%20los,la%20necesidad%20de%20hacer%20modificaciones.>





No. 024 de 2024<sup>6</sup> expedidas por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), las cuales indican los lineamientos y el cronograma para el ajuste a los planes de acción de las Políticas Públicas Distritales y siguiendo la estructura definida por la misma Entidad en su calidad de Secretaría Técnica del CONPES D.C., la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector y líder de la Política Pública del Peatón, solicitó el ajuste al plan de acción, en concordancia con la armonización del Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura” y los lineamientos o necesidades identificadas por cada una de las Entidades responsables y corresponsables de las acciones. Se indica que, los ajustes formulados por las Entidades responsables y corresponsables de las acciones, fueron validadas por el Comité Sectorial de Gestión y Desempeño del sector Movilidad.

En respuesta, la Secretaría Técnica del CONPES D.C. mediante la Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica de la SDP, aprobó el ajuste de algunos productos del plan de acción y al documento CONPES D.C. 36 (Radicado SDP No. 2-2024-68593 del 10 de septiembre de 2024). En tal sentido, se actualizó la versión del plan de acción, la cual está disponible en:

- [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decretos-conpes/plan\\_accion\\_pp\\_peaton\\_v2-2025.xlsx](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decretos-conpes/plan_accion_pp_peaton_v2-2025.xlsx).

Respecto a la actualización del documento CONPES D.C. No. 36, está en proceso de presentación ante el CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL CONPES D.C., de conformidad con el protocolo para solicitud de ajustes al Plan de Acción y Documentos de Política Pública, que indica que “se deberá hacer una sesión pre CONPES D.C” para la aprobación de los ajustes de carácter estructural.

En relación con las restantes modificaciones presentadas y que no fueron aprobadas, se está en proceso de revisión y análisis conforme a las recomendaciones dadas por la SDP, así mismo en la revisión y consolidación de otras solicitudes realizadas por los responsables de producto de la Política, para preparar propuesta teniendo como marco el Protocolo para solicitud de ajustes al Plan de Acción y Documentos de Política Pública, presentarse al Comité Intersectorial de gestión y desempeño y posteriormente a la secretaría técnica del CONPES D.C., acogiéndose a los lineamientos de la Circular No. 024 de 2024.

**9. ¿Qué entidades del Distrito tienen responsabilidades directas en el cumplimiento del CONPES D.C. 36 de 2023 y qué nivel de cumplimiento presentan sus planes de acción institucional?**

<sup>6</sup> Puede ser consultada en el siguiente link: [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/circular\\_024\\_protocolo.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/circular_024_protocolo.pdf)

El documento CONPES D.C 36 de 2023 tiene contemplado dentro de su estructuración, la participación de 13 entidades distritales responsables de la ejecución de la Política Pública del Peatón, las cuales corresponden a:

**Tabla 3. Listado de entidades que participan en la Política Pública del Peatón**

SECTOR	ENTIDAD
Ambiente	Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal - IDPYBA
Cultura, Recreación y Deporte	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural -IDPC
Desarrollo Económico, Industria y Turismo	Instituto Distrital de Turismo - IDT
Educación	Secretaría de Educación Distrital - SED
Gobierno	Secretaría Distrital de Gobierno - SDG
Salud	Secretaría Distrital de Salud - SDS
Seguridad, Convivencia y Justicia	Secretaría de Seguridad Convivencia y Justicia - SDSCJ
Movilidad	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU
	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM
	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV
	Empresa Metro de Bogotá - EMB
Planeación	Secretaría Distrital de Planeación - SDP
Hábitat	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP

**Fuente: Elaboración propia SBP 2025**

15

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





En cuanto al nivel de cumplimiento de los sectores en la Política Pública del Peatón, de acuerdo al informe de seguimiento del segundo de 2024<sup>7</sup>, se identifica que los productos liderados por los sectores Salud, Planeación y Gobierno, cuentan con un nivel de cumplimiento alto, los productos de los sectores Ambiente, Desarrollo Económico, Cultura y Seguridad se encuentran en un nivel de cumplimiento en sobre ejecución, los productos del sector Hábitat, tres se encuentran en un nivel de cumplimiento alto y uno en nivel de cumplimiento medio; y el sector Movilidad que, cuenta con la mayor cantidad de productos en la política pública con veintiocho; de ellos, trece tienen un nivel de cumplimiento alto, nueve están sobre ejecutados, tres cuentan con un nivel de cumplimiento bajo y tres se encuentran en alerta.

**10. ¿Cuál ha sido el presupuesto total asignado a la Política Pública del Peatón por parte de cada entidad responsable desde 2023 y cuál ha sido el porcentaje de ejecución anual?**

En el siguiente cuadro se muestra la ejecución por producto de la Política Pública del Peatón, relacionando la entidad responsable. Respecto al presupuesto, se presenta para la vigencia 2024, dado que la política empezó a regir a partir del 21 de noviembre de 2023 y para el cierre de la vigencia 2023 no se realizó reporte financiero.

**Tabla 4 INFORMACIÓN FINANCIERA POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN (AÑO 2024)\***

PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
1.1.1. Programa CIEMPIÉS implementado.	Secretaría Distrital de Movilidad	3.851.7	100%

<sup>7</sup> Informe de Seguimiento Corte 31 de diciembre 2024  
[https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe\\_seguimiento\\_pp\\_peaton\\_s2-24.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_seguimiento_pp_peaton_s2-24.pdf)



PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
1.1.10. Jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal.	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos	39,0	100%
1.1.12. Construcción de una batería de indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal	Secretaría Distrital de Movilidad	65.1	100%
1.1.2. Agentes de tránsito y servidores que apoyan la gestión y el control vial, capacitados en el cuidado de los peatones y respeto de los andenes, plazas, plazoletas y alamedas	Secretaría Distrital de Movilidad	4.2	100%
1.1.3. Niñas y niños formados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad.	Secretaría Distrital de Movilidad	4.2	100%
1.1.4. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente.	Secretaría Distrital de Movilidad	1.120.4	100%



PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
1.1.5. Implementación de la campaña de tenencia responsable de animales de compañía "Correa Segura".	Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal	1.3	100%
1.1.6. Estrategia de activación del turismo peatonal por el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural bogotano que fomenten el disfrute del espacio público.	Instituto Distrital de Turismo	0.9	100%
1.1.7. Estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales.	Secretaría Distrital de Movilidad	90.2	100%
1.1.8. Promoción de actividad física, hábitos saludable y de autocuidado realizadas a peatones en vía pública.	Secretaría Distrital de Salud / Fondo Financiero de Salud	1.995.7	100%
1.1.9. Recorridos peatonales en entornos patrimoniales de Bogotá D.C.	Instituto Distrital del Patrimonio Cultural	33.7	100%
2.1.1 Barrios Vitales implementados.	Secretaría Distrital de Movilidad	652.0	100%



PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
2.1.11. Seguimiento a la ejecución de las obras de construcción y mantenimiento de espacio público con enfoque peatonal de proximidad adelantadas por los fondos de desarrollo Local (Espacio público peatonal, puentes, parques vecinales y de bolsillo), de acuerdo a lo programado en cada Plan de Desarrollo Local.	Secretaría Distrital de Gobierno	55.226.2	100%
2.1.2. Andenes conservados por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	3.747.2	100%
2.1.3 Andenes conservados por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	Instituto de Desarrollo Urbano	36.368.2	100%
2.1.4. Andenes construidos por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	Instituto de Desarrollo Urbano	13.955.3	100%
2.1.5. Formulación y ejecución del plan de conservación de los elementos estructurales y no estructurales de los puentes peatonales.	Instituto de Desarrollo Urbano	33.130.9	100%



PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
2.1.7. Diagnóstico actualizado para la identificación de los tramos de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que deben ser mejorados.	Secretaría Distrital de Movilidad	116.0	100%
2.1.8. Elaboración de estudio de la oferta de cestas en espacios peatonales para la identificación de puntos con deficiencia.	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos	7.4	100%
2.1.9. Andenes emergentes implementados en la ciudad	Secretaría Distrital de Movilidad	376.7	100%
3.1.1. Diagnóstico anual de puntos críticos por siniestralidad vial peatonal	Secretaría Distrital de Movilidad	26.9	100%
3.1.2. Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una infraestructura peatonal urbana y rural segura.	Secretaría Distrital de Movilidad	1.0	100%
3.1.3. Intersecciones semafóricas implementadas para pasos accesibles y seguros	Secretaría Distrital de Movilidad	2.907.1	100%



PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
3.1.4. Señalización luminosa implementada para peatones bajo principios de sistema señalética de orientación y ubicación en intersecciones semaforizadas	Secretaría Distrital de Movilidad	323.0	100%
3.1.5. PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales	Secretaría Distrital de Movilidad	8.669.0	100%
3.1.6. Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal.	Secretaría Distrital de Movilidad	192.5	100%
3.1.7 Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal.	Secretaría Distrital de Movilidad	9.825.0	100%
3.1.8. Implementación de señalización en pasos peatonales.	Secretaría Distrital de Movilidad	2.636.4	100%
3.1.9. Programa Guardacaminos ejecutado en lo urbano y la ruralidad.	Secretaría Distrital de Movilidad	184.3	100%



PRODUCTO	ENTIDAD RESPONSABLE	Presupuesto total asignado (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución 2024
3.2.1. "Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTIQ+ en andenes, plazas y plazoletas en el entorno de las estaciones de transmilenio priorizadas.	Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia	15.2	100%
3.2.2. Plan de resignificación del espacio público peatonal donde las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTIQ+ han sufrido un hecho violento.	Secretaría Distrital de Movilidad	145.4	100%
3.2.3. Atención a puntos críticos y arrojo clandestino generados por la inadecuada disposición de residuos sólidos en el espacio público peatonal.	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público	35.705.5	100%
3.2.4. Reporte anual de cobertura de alumbrado público en parques, andenes, plazas, plazoletas y alamedas de las UPL priorizadas para intervención.	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos	54.6	100%
3.2.5. Modernización de las luminarias del sistema de alumbrado público en las áreas de uso público de libre circulación de la ciudad.	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos	2.907.0	100%
	<b>TOTAL</b>	<b>214.378.6</b>	<b>100%</b>





**Fuente: Elaboración propia SBP 2025 tomando como fuente de información el formato de Seguimiento Financiero V.2 reportado por las entidades responsables de productos.**

**Nota 1:** El costo asignado por producto año 2024 corresponde al reporte remitido por las entidades responsables de producto en el formato de Seguimiento Financiero V.2 de la SDP de la Política Pública del Peatón.

**Nota 2:** Dado que la Política Pública del Peatón empezó a regir a partir del 21 de noviembre de 2023 sólo hay registros de información financiera a partir del año 2024.

# **11. ¿Qué limitaciones financieras han impedido cumplir las metas de infraestructura o pedagogía para peatones? ¿Qué estrategias se han implementado para superar estas limitaciones?**

La Secretaría Distrital de Planeación (SDP) dispone un instrumento para el seguimiento de la Política Pública del Peatón, con el cual ha sido posible identificar el retraso en la implementación de dos productos del plan de acción asociados a la infraestructura peatonal, a saber:

**Tabla 5. Información Productos De Infraestructura Rezagados Política Pública Del Peatón (Año 2024)**

Entidad	Producto	Programado año 2024	Ejecutado año 2024
		Sumatoria de m <sup>2</sup> conservados de infraestructura peatonal	
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV.	2.1.2. Andenes conservados por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	1.342.823	28.713,15 <sup>8</sup>
Instituto de Desarrollo Urbano IDU	2.1.3 Andenes conservados por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	Sumatoria de m <sup>2</sup> de andenes mantenidos y conservados	
		767.441	419.795,05 <sup>9</sup>

<sup>8</sup> En la vigencia 2024 la UAERMV logró la intervención a través de obras de mantenimiento periódico y rutinario, de 28.713,15 m<sup>2</sup> de espacio público de la ciudad.

<sup>9</sup> En la vigencia 2024 el IDU avanzó en la conservación de espacio público de un total de 419.795,05 m<sup>2</sup> de espacio público.



**Fuente: Elaboración propia SBP 2025 tomando como fuente de información el formato de seguimiento a productos reportado por las entidades responsables de la implementación.**

Conforme al reporte realizado por las Entidades responsables de la ejecución de los productos en mención, su descripción cualitativa no presenta justificaciones ni limitaciones financieras para la ejecución de dichos productos.

*Por parte de la UAERMV se aclara que este producto 2.1.2 tiene un accionar que se complementa en el territorio con el producto 2.1.3 con los andenes conservados por el IDU. En este sentido, teniendo en cuenta que la meta del Plan Distrital de Desarrollo relacionada con los m2 de conservación: 1.120.000 m2 proyectados de la red de infraestructura peatonal para el Distrito, de los cuales 73.700 m2 están a cargo de la URMV y el resto del IDU, se solicitó en la vigencia 2024 la modificación de las metas de producto para equiparar los m2 que tienen proyectados tanto el IDU como URMV en esta política y en el PDD. Dicha solicitud fue denegada, sin embargo para el 2025, se evalúa la presentación de nuevo de la reprogramación de las metas con las justificaciones más detalladas.*

Entre tanto el IDU indica que los contratos de conservación a su cargo, desarrollan actividades de mantenimiento de la infraestructura peatonal existente con el fin de conservar y actualizar a los estándares vigentes al momento de las obras. En este sentido, el espacio público para el peatón que corresponde a la categoría de Espacio Público para la movilidad según el MEP, se encuentran regido por el decreto 263 de 2023, el Manual del Espacio Público, por lo que las acciones realizadas sobre la red infraestructura peatonal existente, procuran un sistema: accesible, vital que apoya al reverdecimiento de la ciudad y mejora la percepción de seguridad de los actores de la movilidad.

*Esto en concordancia con el propósito que tiene el IDU de “Desarrollar proyectos sostenibles para mejorar las condiciones de movilidad en términos de equidad, integración, seguridad y accesibilidad de los habitantes del Distrito Capital mediante la construcción y conservación de obras de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público”.*

## **12. ¿Qué resultados arroja la implementación del programa “Entornos Escolares Seguros” en términos de reducción de siniestros, aumento del uso peatonal o percepción de seguridad por parte de la comunidad educativa?**

La Secretaría Distrital de Movilidad ha venido trabajando articuladamente con la Secretaría Distrital de Educación en el programa de Entornos Escolares Inspiradores, buscando proteger y mejorar la calidad de vida de niñas, niños y jóvenes en los espacios educativos.



En este sentido, dentro de la citada articulación, la Secretaría Distrital de Educación ha priorizado 92 entornos educativos, los cuales serán intervenidos gradualmente por esta Entidad entre el año 2024 y 2027 en lo correspondiente a temas de movilidad y seguridad. Actualmente, de los 92 entornos priorizados solo se ha recibido información para los años 2024 con un total de 18 entornos y 2025 con un total de 22 entornos. Tal y como se muestra en la siguiente ilustración.

#### Ilustración 4. Entornos Escolares Inspiradores Priorizados 2024 y 2025



Fuente. Balance entornos 2024 – Secretaría de Educación

En línea con lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad en la búsqueda de brindar mejores condiciones de movilidad y seguridad ha realizado las siguientes acciones:

- Recorridos de Administración Vial (RAV) a 40 entornos educativos, en donde se han identificado 623 hallazgos en términos de infraestructura, señalización y comportamiento de los usuarios.
- Remisión de hallazgos a nivel institucional e interinstitucional para la gestión de los mismos.
- 116 instituciones educativas a nivel ciudad intervenidas con señalización convencional (franjas de estoperoles, pictogramas de zona escolar, textos de zona escolar y velocidad máxima permitida)

25

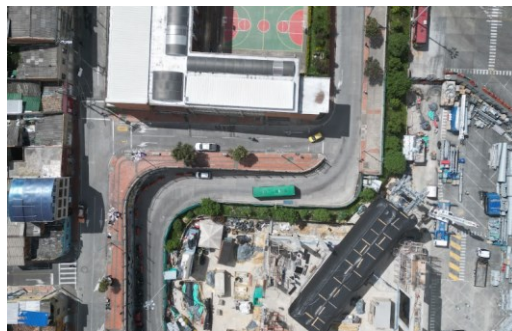
*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



- Dentro de los entornos educativos, se ha implementado el Programa de Niñas y Niños Primero así: 17 Instituciones con Bici-Parceros, 19 Instituciones con Al Colegio en Bici, 14 Instituciones con Ciempiés y 17 instituciones con Guardacaminos, beneficiando a más de 2.000 estudiantes.
- Pruebas piloto para la implementación de proyectos estratégicos como Circuito Peatonal Sierra Morena y Bici-Kennedy.  
Se relaciona a continuación registro fotográfico de algunas de las acciones adelantadas.

### Ilustración 5 Registro fotográfico acciones SDM

#### Señalización convencional antes y después Colegio Francisco Javier Matiz

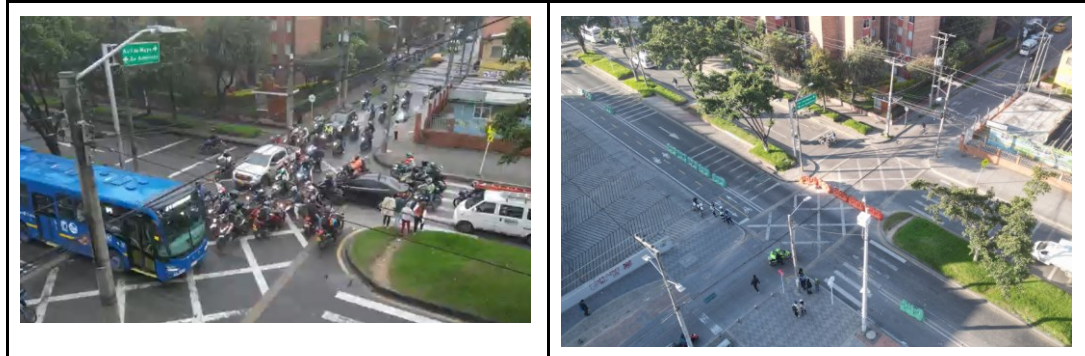


#### Antes y después Piloto - Circuito Peatonal Sierra Morena





Antes y después Piloto - Bici Kennedy



Fuente. Elaboración Propia

Dado que las acciones previstas en el marco del proyecto Entornos Escolares Inspiradores se encuentran actualmente en fase de ejecución, y considerando que algunas medidas requieren articulación interinstitucional para su consolidación, así como la evaluación técnica para la implementación definitiva de las pruebas piloto, aún no es procedente presentar una medición concluyente sobre indicadores de siniestralidad o percepción ciudadana. No obstante, estas variables están contempladas en el esquema de seguimiento del proyecto y serán evaluadas en función del avance de las intervenciones y su validación técnica.

### 13. ¿Qué número de colegios han sido priorizados y atendidos con intervenciones físicas o educativas en sus alrededores, discriminado por localidad?

27

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



Del total de 92 entornos escolares identificados, se han priorizado 80 instituciones educativas en las que actualmente se adelantan acciones integrales orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial. Estas intervenciones incluyen la implementación de señalización convencional, actualización de diseños de señalización de acuerdo a la nueva normatividad, socialización y solicitud de gestión de hallazgos a nivel institucional e interinstitucionales de acuerdo a la disponibilidad de recursos, la articulación y planeación para definir viabilidad de ampliación del programa Niñas y Niños Primero (NNP), así como la planeación de actividades pedagógicas y operativos de control en puntos críticos. Todas estas acciones se desarrollan bajo un enfoque preventivo y de corresponsabilidad institucional, buscando entornos más seguros para la comunidad educativa. Se relaciona a continuación el listado de las instituciones priorizadas por la Secretaría de Educación

### Ilustración 6 Entornos Priorizados en el 2024

Nº	LOCALIDAD	CÓDIGO DE PRIORIZACIÓN	NOMBRE ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO
1	KENNEDY	EEC-35	COLEGIO CLASS (IED)
			COLEGIO MANUEL CEPEDA VARGAS (IED)
2	KENNEDY	EEC-37	COLEGIO EL JAPON (IED)
			COLEGIO INEM FRANCISCO DE PAULA SANTANDER (IED)
			COLEGIO PROSPERO PINZON (IED)
3	SAN CRISTOBAL	EEC-59	COLEGIO FRANCISCO JAVIER MATIZ (IED)
			COLEGIO FLORENTINO GONZALEZ (IED)
4	CIUDAD BOLIVAR	EEC-20	COLEGIO CEDID CIUDAD BOLIVAR
			COLEGIO CIUDAD BOLIVAR - ARGENTINA
			COLEGIO EL NOGAL
			COLEGIO SIERRA MORENA
			ANGELA RESTREPO
5	CIUDAD BOLIVAR	EEC-21	COLEGIO CEDID GUILLERMO CANO ISAZA (IED)
			COLEGIO REPUBLICA DE MEXICO (IED)
6	ENGATIVA	EEC-29	COLEGIO INSTITUTO TECNICO LAUREANO GOMEZ (IED)
7	ENGATIVA	EEC-27	COLEGIO INSTITUTO TECNICO JUAN DEL CORRAL (IED)
			COLEGIO MAGDALENA ORTEGA DE NARIÑO (IED)
8	USME	EEI-91	COLEGIO GABRIEL GARCIA MARQUEZ (IED)
9	USME	EEC-84	COLEGIO DIEGO MONTAÑA CUELLAR (IED)
			COLEGIO USMINIA (IED)

Nº	LOCALIDAD ADMINISTRATIVA	CÓDIGO DE PRIORIZACIÓN	NOMBRE ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO
10	SANTA FE	EEI-65	COLEGIO ANTONIO JOSE URIBE (IED)
11	FONTIBON	EEC-31	COLEGIO COSTA RICA (IED)
			COLEGIO LUIS ANGEL ARANGO (IED)
12	KENNEDY	EEC-36	COLEGIO TOM ADAMS (IED)
			COLEGIO LOS PERIODISTAS (IED)
13	CANDELARIA	EEI-15	COLEGIO ESCUELA NACIONAL DE COMERCIO (IED)
14	SUBA	EEC-76	COLEGIO VIRGINIA GUTIERREZ DE PINEDA (IED)
			COLEGIO VILLA ELISA (IED)
15	SUBA	EEC-70	COLEGIO LA GAITANA (IED)
			COLEGIO REPUBLICA DOMINICANA (IED)
16	BOSA	EEC-07	COLEGIO ESMERALDA ARBOLEDA CADAVID (IED)
			COLEGIO FERNANDO MAZUERA VILLEGAS (IED)
17	LOS MARTIRES	EEC-44	COLEGIO SAN FRANCISCO DE ASIS (IED)
			COLEGIO TECNICO MENORAH (IED)
			COLEGIO EDUARDO SANTOS (IED)
18	LOS MARTIRES	EEC-43	COLEGIO LICEO NACIONAL AGUSTIN NIETO CABALLERO (IED)
			COLEGIO LICEO NACIONAL ANTONIA SANTOS (IED)

Fuente. Balance entornos 2024 – Secretaría de Educación

### Ilustración.7 Entornos Priorizados en el 2025



Nº	LOCALIDAD	CÓDIGO DE PRIORIZACIÓN	NOMBRE ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO
1	LOS MÁRTIRES	EEC 047	COLEGIO REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA (IED) COLEGIO REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA (IED)
2	BOSA	EEC 08	COLEGIO CARLOS ALBÁN HOLGUÍN (IED) COLEGIO GRANCOLOMBIANO (IED)
3	BOSA	EEC 09	COLEGIO GRANCOLOMBIANO (IED)
4	BOSA	EEI 10	COLEGIO JOSE FRANCISCO SOCARRAS (IED)
5	BOSA	EEI 11	COLEGIO NUEVO CHILE (IED)
6	CIUDAD BOLÍVAR	EEC 22	COLEGIO NICOLÁS GÓMEZ DÁVILA (IED) COLEGIO SAN FRANCISCO (IED) COLEGIO SAN FRANCISCO (IED)
7	LA CANDELARIA		COLEGIO INTEGRADA LA CANDELARIA (IED)
8	PUENTE ARANDA	EEC 48	COLEGIO ANDRÉS BELLO (IED) COLEGIO ANDRÉS BELLO (IED) COLEGIO JULIO GARAVITO ARMERO (IED) COLEGIO PARROQUIAL BILINGÜE SANTA ISABEL DE HUNGRIA
9	RAFAEL URIBE URIBE	EEC 54	COLEGIO BRAVO PÁEZ (IED) COLEGIO RESTREPO MILLÁN (IED) COLEGIO RESTREPO MILLÁN (IED)
10	RAFAEL URIBE URIBE	EEI 56	COLEGIO MARRUECOS Y MOLINOS (IED)

Nº	LOCALIDAD	CÓDIGO DE PRIORIZACIÓN	NOMBRE ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO
11	SAN CRISÓBAL	EEC 62	COLEGIO MONTEBELLO (IED) COLEGIO TÉCNICO TOMÁS RUEDA VARGAS (IED)
12	SAN CRISTÓBAL	EEI 63	COLEGIO LOS ALPES (IED)
13	SUBA	EEC 72	COLEGIO GERARDO PAREDES (IED) COLEGIO RAMÓN DE ZUBIRIA (IED)
14	SUBA	EEI 75	COLEGIO PRADO VERANIEGO (IED)
15	TUNJUELITO	EEC 78	COLEGIO CENTRO INTEGRAL JOSÉ MARÍA CÓRDOBA (IED) COLEGIO CENTRO INTEGRAL JOSÉ MARÍA CÓRDOBA (IED) COLEGIO INEM SANTIAGO PÉREZ (IED)
16	USAQUEN	EEC 80	COLEGIO CRISTÓBAL COLÓN (IED) COLEGIO DIVINO MAESTRO (IED)
17	USME	EEC 88	COLEGIO LOS COMUNEROS - OSWALDO GUAYAZAMÍN (IED) COLEGIO LOS COMUNEROS - OSWALDO GUAYAZAMÍN (IED)
18	USME	EEI 87	COLEGIO CIUDAD CHENGDU (IED)
19	ANTONIO NARIÑO	EEI 01	COLEGIO TECNICO JAIME PARDO LEAL (IED)
20	KENNEDY	EEI 40	COLEGIO EDUARDO UMAÑA LUNA (IED)
21	KENNEDY	EEC 41	LA AMISTAD LA AMISTAD
22	KENNEDY	EEI 42	COLEGIO ISABEL II (IED)

### Fuente. Balance entornos 2024 – Secretaría de Educación

En el marco del Decreto 594 de 2015, “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”, se priorizan instituciones distritales de las diferentes localidades de la ciudad para desarrollar los Planes de Movilidad Escolar (PME), encaminados a identificar y mitigar riesgos de la comunidad educativa en sus desplazamientos al interior y al exterior de las instituciones, por medio de acciones integrales e interinstitucionales en aspectos de educación, infraestructura, modos de desplazamiento, gestión y cumplimiento normativo. La SDM ha adelantado acciones específicas para acompañar y colaborar con las instituciones educativas en la construcción de los Planes de Movilidad Escolar, entre ellas acciones pedagógicas en cultura para la movilidad dirigidas a toda la comunidad educativa.

A continuación se brinda la información de las instituciones educativas públicas y privadas atendidas con intervenciones lúdicas y pedagógicas entre el 2024 y 2025.

### Año 2024





LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
Antonio Nariño	SAN JOSE PREESCHOOL	
Barrios Unidos	HOGAR INFANTIL NIÑOS DEL PROGRESO - ICBF	
	NIÑA MARIA	
Bosa	DEBORA ARANGO PEREZ	
	JORGE ISAACS	
	LLANO ORIENTAL	
	CLARETIANO	
Candelaria	ESCUELA NACIONAL DE COMERCIO	X
Chapinero	MONTEHELENA	
Ciudad Bolívar	ANGELA RESTREPO	X
	NICOLÁS GÓMEZ DÁVILA	X
	ROGELIO SALMONA	
	LA NUEVA ESTANCIA	
	LICEO CONTADORA	
	SOLES DEL SABER E.U	
	UNIÓN EUROPEA	
	CIUDAD BOLIVAR ARGENTINA	X
	LEÓN DE GREIFF	
Engativá	BILINGÜE REAL AMERICANO	
	MARCO TULIO FERNÁNDEZ	
	MARGARITA BOSCO	
	TORQUIGUA FE Y ALEGRÍA	
	SANTA MARÍA DEL ALCÁZAR	
	COLSUBSIDIO CIUDADELA	
	LESTONAC COMPAÑIA DE MARIA	
	SAN JOSÉ NORTE	
Kennedy	AGUSTINIANO TAGASTE	
	EMMA REYES	
	LICEO NUESTRA SEÑORA DE LAS NIEVES	
	LICEO SANTA MATILDE	
	CIUDAD PATIO BONITO	
	JACKELINE	
Mártires	JARDÍN INFANTIL SAN JOSE PRESCHOOL	
Puente Aranda	JARDÍN INFANTIL NOCTURNO SUEÑOS DE CUNA	
	LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO	
Rafael Uribe	COLOMBIA VIVA	



LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
	ENRIQUE OLAYA HERRERA	
	REPÚBLICA EEUU DE AMÉRICA	
	PARROQUIAL SAN JOSÉ	
	GUSTAVO RESTREPO	
	REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA IED	
	LA VACA LOLA	
	RESTREPO MILLÁN	X
	CLEMENCIA HOLGUIN DE URDANETA	
	JOSÉ MARTÍ - SEDE B NAZARET	
San Cristóbal	GLORIA VALENCIA DE CASTAÑO	
	LOS ALPES	X
	SAN VICENTE	
Santafé	RAMÓN B. JIMENO	
Suba	ARCA INTERNACIONAL BILINGÜE	
	DON BOSCO BILBAO	
	GIMNASIO LOS ARRAYANES BILINGUE	
	LICEO INFANTIL NATHALIA	
	TIBABUYES UNIVERSAL	
	GIMNASIO DEL NORTE	
	AGUSTINIANO NORTE	
	BILBAO I.E.D.	
	HELVETIA	
	KHIGHTSBRIGDE SCHOOL INTERNATIONAL	
	MONTESSORI BRITISH SCHOOL	
	COLEGIO CHICO CAMPESTRE	
Teusaquillo	MANUELA BELTRAN	
	GIMNASIO ANTONIO NARIÑO	
	CHAMPAGNAT	
Tunjuelito	ISLA DEL SOL	
	JARDÍN INFANTIL CONSTRUYENDO CON GEPETTO	
	RUFINO JOSÉ CUERVO	
	SAN BENITO ABAD	
	INTERNACIONAL CAMINO A LA CIMA	
	IED RAFAEL URIBE URIBE	
	VENECIA	
Usaquén	BACHILLERATO PATRIA	



LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
	CARDENAL SANCHÁ	
	COLSUBSIDIO NORTE	
	GIMNASIO MARROQUIN CAMPESTRE	
	LA ESTRELLITA	
	MARIA INMACULADA	
	NUESTRA SEÑORA DEL BUEN CONSEJO	
	DIVINO MAESTRO	X
	ANGLO AMERICANO	
	INSTITUTO PEDAGÓGICO NACIONAL (IPN)	
	SANTO ÁNGEL DE LA GUARDA	
	COLOMBO SUECO	
	JARDIN SOCIAL EL NOGAL	
Usme	EL NOGAL	
	JUAN REY	
	CHUNIZA FAMACO	
	SAN JOSÉ DE USME	
	FEDERICO GARCIA LORCA	
	OFELIA URIBE ACOSTA	
	EDUARDO UMAÑA MENDOZA	

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

## Año 2025

LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
Antonio Nariño	COLEGIO ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA	
Barrios Unidos	COLEGIO HELADIA MEJÍA	
	COLEGIO TOMÁS CARRASQUILLA	
	JARDÍN BURBUJITAS	
	NIÑOS DEL PROGRESO	
	HOGAR INFANTIL ANGELES DE AMOR	
Bosa	DÉBORA ARANGO PEREZ	
	ISLA DEL SOL	
	COLSUBSIDIO CHICALÁ	
	FERNANDO MAZUERA VILLEGAS	X



LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
Ciudad Bolívar	ARBORIZADORA ALTA	
	RODRIGO LARA BONILLA	
	RAFAEL URIBE URIBE	
	GUILLERMO CANO ISAZA	X
	COLEGIO LICEO CONTADORA	
Engativá	BILINGÜE REAL AMERICANO	
	COLEGIO CENTRO LESTONNAC	
	PALESTINA	
	TORQUIGUA	
	GIMNASIO SANTA MARÍA DEL ALCÁZAR	
	COLEGIO FE Y ALEGRÍA TORQUIGUA	
	COALAMOS	
Kennedy	AGUSTINIANO TAGASTE	
	EMAUS	
	INEM DE KENNEDY	
	COLEGIO CIUDAD DE CALI	
	ALQUERIA DE LA FRAGUA	
	GIMNASIO CRISTIANO LUZ Y VIDA	
	PIOLIN	
	MIS GEMELAS	
	OSO PANDA	
	OSO MELOSO	
	DIVINO NIÑO	
	CARITAS SONRIENTES	
	BAMBI	
	MANITAS CREATIVAS	
	LOS BULLICIOSOS SH	
	OSITOS CARIÑOSITOS	
	MICKEY	
	MIS PEQUEÑOS TALENTOS	
	SEMILLAS DEL FUTURO	
	HOGAR INFANTIL PERSONITAS DE UNIR	
	HOGAR INFANTIL EL CASTILLO	
	HOGAR INFANTIL MIS PRIMERAS TRAVESURAS	
	LICEO NUESTRA SEÑORA DE LAS NIEVES	
	GIMNASIO CRISTIANO LUZ Y VIDA	



LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
	EMMA REYES	
	TOM ADAMS	X
	CIUDAD PATIO BONITO	
Puente Aranda	INSTITUTO DE INTEGRACIÓN CULTURAL - IDIC	
	LUIS VARGAS TEJADA	
Rafael Uribe	MANUEL DEL SOCORRO RODRÍGUEZ	
	LA PAZ IED	
	LICEO PSICOPEDAGÓGICO SAN JOSÉ	
	LICEO EL DESPERTAR	
	MIS CAMITAS BLANCAS	
	LA PAZ	
	DIANA TURBAY	
San Cristóbal	REPÚBLICA DE ECUADOR	
	FLORENTINO GONZALEZ	X
	IED GLORIA VALENCIA DE CASTAÑO	
	NUEVA DELHI IED	
Suba	BILBAO	
	BILINGÜE ABRAHAM LINCOLN	
	HISPANOAMERICANO BILINGÜE CONDE DE ANSUREZ	
	GIMNASIO LA KHUMBRE	
	MADRE PILAR IZQUIERDO	
	MAXIMINO POITIERS	
	NUEVO CAMPESTRE	
	GIMNASIO LOS ARRAYANES BILINGÜE	
Tunjuelito	CENTRO INTEGRAL JOSE MARIA CORDOBA	
	LICEO INFANTIL EL DESPERTAR	
	SAN BENITO ABAD	
Usaquén	CARDENAL SANCHÁ	
	GIMNASIO MARROQUÍN CAMPESTRE	
	JARDÍN INFANTIL AMERICAN GARDEN	
	LICEO CHICO CAMPESTRE	
	ANGLOAMERICANO	
	BACHILLERATO PATRIA	
	LA ESTRELLITA	
Usme	JUAN REY	
	JOSÉ EUSTASIO RIVERA	



LOCALIDAD	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	PRIORIZADO EN ENTORNOS INSPIRADORES
	USMINIA	X
	EDUARDO UMAÑA MENDOZA	
	SAN JOSÉ DE USME	

**Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad**

**14. ¿Qué acciones específicas se han tomado para mejorar la accesibilidad peatonal de personas mayores, con discapacidad y cuidadoras en los diferentes corredores y espacios públicos de la ciudad?**

Esta Secretaría ha adelantado diferentes acciones para garantizar la movilidad universal, segura e incluyente para las personas con discapacidad y aquellas que hacen parte del sistema del cuidado.

En primer lugar, se ha avanzado en la coordinación técnica para la caracterización de los andenes con criterios de accesibilidad con apoyo de los Fondos de Desarrollo Local, con el propósito de identificar aquellos sectores con necesidades críticas de intervención. A la fecha esta caracterización cuenta con un avance del 53% y se encuentra en actualización de la metodología de evaluación, incluyendo criterios adicionales.

También se ha avanzado en la actualización de la red semafórica de la ciudad, mediante la instalación de complementos que incluyen dispositivos sonoros que apoyen a las personas con discapacidad auditiva y visual, y faciliten su tránsito seguro en las intersecciones de las vías arteriales y locales. A la fecha se cuentan con 492 intersecciones semaforizadas actualizadas de un total de 1.691, y para diciembre de 2025 se espera lograr el mejoramiento de 80 más, para llegar a 2027 a un 48% de intersecciones semafóricas mejoradas y actualizadas.

Por otro lado, se ha apoyado técnicamente a TransMilenio S.A. y al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP en la intervención y optimización de los paraderos zonales del SITP, los cuales se vienen adecuando con criterios de accesibilidad. Estas intervenciones incluyen la instalación de módulos braille, la implementación de plataformas con rampas y vados y señales podotáctiles que permitan el acercamiento y espera de forma accesible y funcional para todas las personas que usan el sistema. A la fecha se cuenta con un 56% de avance en la adecuación de dichos paraderos, y de estos 456 cuentan con módulo braille.



Finalmente, se encuentra en formulación la estrategia de accesibilidad universal y movilidad del cuidado, la cual busca la definición e intervención de ENTORNOS Y CIRCUITOS ACCESIBLES Y FUNCIONALES en sectores estratégicos de la ciudad, priorizando la promoción y sensibilización asertiva, la intervención funcional de la infraestructura peatonal y de transporte de la ciudad y la movilidad del cuidado, y en el marco del Plan de Desarrollo Distrital Bogotá camina segura.

Todas estas acciones se soportan en lo establecido en la Ley estatutaria 1618 de 2013 y la Resolución 313780 de 2023 mediante las cuales se dan lineamientos para garantizar la movilidad para las personas con discapacidad, y en el Decreto Distrital 324 de 2014 sobre accesibilidad para las personas con discapacidad en el SITP.

**16. ¿Cuáles han sido los 10 puntos más críticos para la siniestralidad de peatones en Bogotá en 2023, 2024 y lo corrido del 2025? ¿Qué tipo de intervención se ha realizado en cada uno?**

De acuerdo con la solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 17 de julio de 2025 realiza una consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, en donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros peatones lesionados y fallecidos en siniestros viales en Bogotá durante el periodo comprendido desde el año 2023 y lo corrido del 2025 (con corte del 10 de julio), obteniendo los resultados que se detallan más adelante.

**Tabla 6 Peatones lesionados y fallecidos involucrados en siniestros graves ocurridos en Bogotá entre el 01 de enero de 2023 y el 10 de julio de 2025.**

Estado	2023	2024	2025
Fallecido	210	209	112
Lesionado	3.048	3.126	1.407
<b>Total</b>	<b>3.258</b>	<b>3.335</b>	<b>1.519</b>

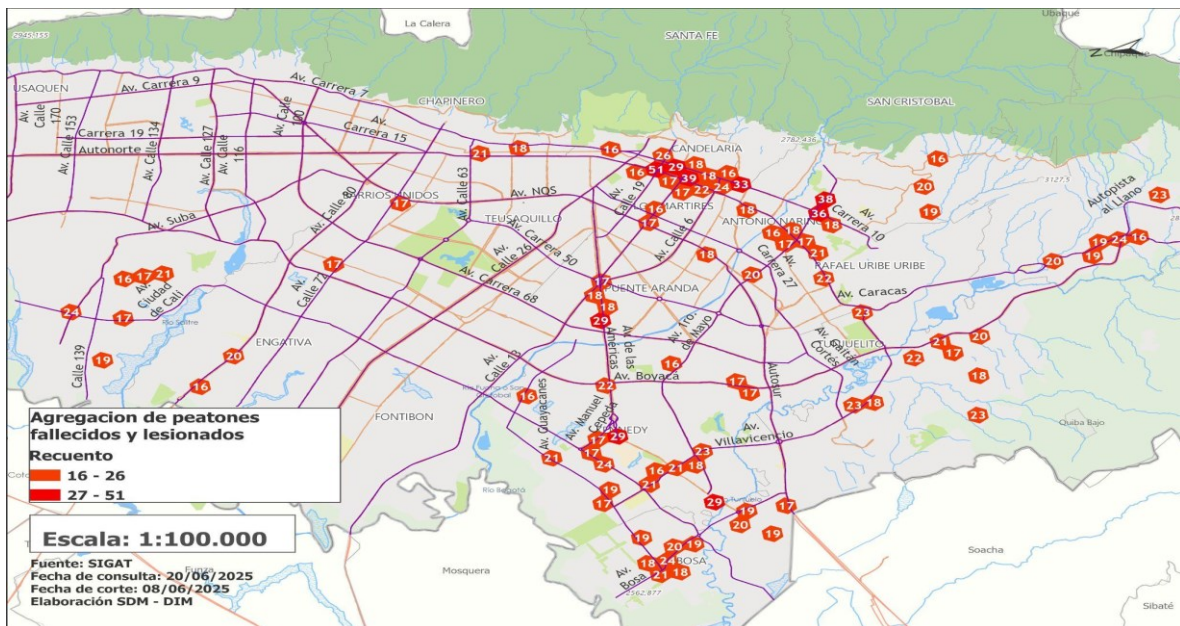
*Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM*

*Fecha de consulta: 17/07/2025 – Fecha de corte: 10/07/2025*

*Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes se presentan los datos de fallecidos registrados a la fecha de la consulta*



**Figura 2. Mapa de concentración de ubicación de peatones víctimas de siniestros graves ocurridos en Bogotá entre el 01 de enero de 2023 y el 10 de julio de 2025.**



**Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM**

**Fecha de consulta: 17/07/2025 – Fecha de corte: 10/07/2025**

**Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes se presentan los datos de fallecidos registrados a la fecha de la consulta**

De la imagen anterior se identifican las zonas o sectores más críticos en cuanto a siniestralidad de peatones que corresponden a:

1. Centro Histórico de Bogotá, correspondiente a la UPL 23, con mayor incidencia en el polígono comprendido por la Avenida Caracas y Avenida Carrera 10 entre la Calle 6 y la Calle 19.
2. Avenida Bosa entre la Avenida Guayacanes y la Avenida Ciudad de Cali.
3. Avenida Primero de Mayo en inmediaciones de la intersección con la Carrera 10.
4. Avenida Caracas entre el Portal de Transmilenio Usme y la Autopista al Llano.
5. Avenida Villavicencio entre la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Primero de Mayo.



6. Avenida Caracas en inmediaciones de la intersección con la Avenida Primero de Mayo.
7. Avenida Manuel Cepeda desde la intersección con la Avenida de las Américas hasta la Avenida Ciudad de Cali.
8. Avenida de las Américas entre la Carrera 50 y la Carrera 68.
9. Carrera 91 entre la Avenida Suba y la Avenida Ciudad de Cali.
10. Avenida Villavicencio en inmediaciones de la intersección con la Avenida Gaitán Cortés.

En respuesta a la situación anterior, se están adelantando acciones específicas para mitigar el riesgo vial en algunos de los sectores priorizados, particularmente, en el Centro Histórico (UPL 23), en la Avenida Carrera 10, desde la Calle 6 hasta la Calle 19, donde se han implementado intervenciones de señalización horizontal y vertical, incluyendo la demarcación de pasos peatonales, pictogramas y la instalación de señales SR-30 (Máxima velocidad permitida), entre otros elementos de pacificación del tránsito. Estas acciones buscan fortalecer la seguridad del peatón, mejorar la visibilidad y reducir la velocidad vehicular en un entorno con alta afluencia peatonal.

En sectores como la Avenida Bosa, la Avenida Primero de Mayo, la Avenida Caracas sur, la Avenida Villavicencio, la Avenida Manuel Cepeda y la Avenida de las Américas, si bien no se han ejecutado directamente intervenciones de señalización por parte de la SDM, se aclara que estos sectores se encuentran reservados para contratos de obra y/o conservación a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), por lo cual las obras complementarias estarán a su cargo. En el caso de la Avenida Caracas entre el Portal de Transmilenio Usme y la Autopista al Llano, se tiene proyectada la intervención en el primer semestre de 2026.

La SDM mantiene su compromiso con la seguridad vial y continuará articulando esfuerzos con las entidades responsables de infraestructura, priorizando la implementación de elementos de señalización en zonas críticas.

Además, la SDM a través de la Subdirección de Semaforización ha venido desarrollando acciones orientadas a la consolidación de entornos urbanos seguros, accesibles e incluyentes para los peatones, concibe dentro de sus planes de inversión vigentes, un programa para intervenir a nivel de infraestructura intersecciones semaforizadas existentes en procura de establecer mejores condiciones para los usuarios más vulnerables.

De las zonas o sectores más críticos en cuanto a siniestralidad de peatones, se identificaron 3 intersecciones semaforizadas existentes que se van a intervenir en el marco del programa



entre las vigencias 2025/2026. En el sector 1 la intersección KR 13 X AC 19 (Código externo 2067), en el sector 6 la intersección AK 14 X CL 22 S (Código externo 3288) y en el sector 7 la intersección AK 80G X DG 3 (Código externo 3477).

Así las cosas en el corto plazo se planea intervenir de forma integral la infraestructura de semaforización y el espacio público colindante a la intersección para garantizar una operación eficiente y segura, protectora de los derechos fundamentales de los peatones y las personas vulnerables que circulen por el punto.

Adicionalmente, se realizan acciones de cultura para la movilidad como las citadas en el punto dos (2) de esta solicitud dirigidas a peatones, sensibilizando sobre los pasos seguros a través de una estrategia lúdico pedagógica.

#### **17. ¿Qué avances presenta el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial Distrital en relación con la protección de peatones?**

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística. En este sentido, el PDSV no detalla acciones específicas por cada actor vial, debido a su transversalidad, establece proyectos que dan prioridad hacia los usuarios de la vía más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) y los puntos críticos donde se presenta mayor siniestralidad; considerando que su objetivo general es "Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente".

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, establecido mediante Decreto Distrital 494 de 2023, adopta los enfoques de visión cero y enfoque de sistema seguro, por lo que estructura su intervención mediante ocho ejes estratégicos que enmarcan las acciones para la reducción de la siniestralidad vial en el distrito, estos ejes son:

1. Velocidades seguras.
2. Infraestructura vial segura
3. vehículos seguros
4. Cultura para la movilidad
5. Cumplimiento de normas
6. Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales
7. Gobernanza
8. Gestión de conocimiento.



Estos ejes orientan la implementación del Plan y para ello se establecen programas y acciones que se ejecutan por medio de actividades o proyectos por parte de cada una de las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV) y de acuerdo al Plan de Acción acordado para la vigencia, esto incluye a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), a las entidades del Sector Movilidad y las demás entidades que conforman la CISV<sup>10</sup>.

- Ahora bien, para conocer los avances de cada uno de los proyectos y actividades listados en su avance trimestral, le invitamos a consultar los reportes trimestrales del seguimiento de los proyectos que adelanta la Oficina de Seguridad Vial en el marco del PDSV 2023 - 2032 a la fecha, allí podrá identificar su implementación. A estos reportes se puede acceder ingresando a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigiéndose a la pestaña de 'transparencia y acceso a la información', posteriormente a la sección 9.1 de 'Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones' hacer clic en 'instancias de coordinación' y allí dirigirse a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, a la opción de 'actas y anexos'. Allí podrá señalar los años 2024 y 2025 y encontrar los reportes trimestrales. Para acceder de manera más rápida facilitamos el siguiente enlace :

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,effectuar%20el%20seguimiento%20a%20la](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,effectuar%20el%20seguimiento%20a%20la)<sup>11</sup>.

La administración distrital adelantó la formulación y adopción del CONPES D.C. 36 de 2023 en donde se crea la "Política Pública del Peatón, en Bogotá Primero el Peatón 2023-2035". Este CONPES D.C. es el instrumento de planeación que establece los objetivos, estrategias y acciones para mejorar las condiciones de la movilidad peatonal en la ciudad durante el período 2023-2035. Busca consolidar a Bogotá como una ciudad donde la infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute del espacio público.

Esta política establece los lineamientos y objetivos estratégicos para mejorar la caminabilidad en la ciudad durante un periodo de 13 años. Dentro del Plan de Acción de

<sup>10</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) "Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)".

<sup>11</sup> También puede seguir la siguiente ruta en la página web de la SDM -> transparencia y acceso a la información -> 9. Obligación de reporte de información -> 9.1 Instancias de Coordinación -> Comisión Intersectorial de Seguridad Vial -> Actas y Anexos.



esta política se cuenta con los siguientes objetivos, resultados y productos a cargo de la SDM enfocados directamente a la seguridad vial de los peatones:

**Objetivo: 3.** Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

**Resultado: 3.1.** Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.

**Productos:**

- 3.1.1. Diagnóstico anual de puntos críticos por siniestralidad vial peatonal
- 3.1.2 Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una Infraestructura peatonal urbana y rural segura.
- 3.1.3. Intersecciones semafóricas implementadas para pasos accesibles y seguros
- 3.1.4. Señalización luminosa implementada para peatones bajo principios de sistema señalética de orientación y ubicación en intersecciones semaforizadas
- 3.1.5. PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales
- 3.1.6. Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal.
- 3.1.7 Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal.
- 3.1.8. Implementación de señalización en pasos peatonales.
- 3.1.9. Programa Guardacaminos ejecutado en lo urbano y la ruralidad.

El seguimiento a la implementación de las políticas se realiza desde la Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), se elaboran informes de seguimiento de manera semestral, con el objetivo de retroalimentar a los sectores y entidades líderes de política pública en relación con el avance de las intervenciones que hacen parte de los planes de acción de las políticas públicas distritales aprobadas por el CONPES D.C. A partir de la información consolidada por las entidades y sectores corresponsables, la SDP analiza la información de seguimiento de las políticas públicas en implementación.

El resultado de dicho Seguimiento a la Política Pública del Peatón puede consultarse en el siguiente enlace:

- <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/seguimiento>.



Teniendo en cuenta su solicitud, la SDM se permite presentar las metas ejecutadas en la vigencia 2024, que dieron inicio a partir del mes de junio 2024 mediante los proyectos de inversión **7998 “Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.”** y **8000 “Fortalecimiento del sistema de Señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.”**. Se considera importante mencionar que la SDM formula e implementa políticas y estrategias para una movilidad segura, eficiente, sostenible, inclusiva y accesible, que contribuyan al bienestar y la calidad de vida de la ciudadanía. A través de acciones de señalización, se busca mejorar la seguridad de todos los actores viales. Estas acciones benefician a toda la ciudad en general, sin enfocarse en un grupo en particular.

A continuación, se relacionan en la tabla No 1 las acciones adicionales en materia de señalización para cada localidad conforme con los registros de indicadores que se tienen de la vigencia 2024, las cuales se cumplieron desde Junio a Diciembre 31 2024 y en la tabla No 5 se describe las acciones territorializadas vigencia Enero a Junio 2025.

**Tabla No 7 Acciones territorializadas vigencia Junio a Diciembre 2024**

N°	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal.	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
1	USAQUÉN	126	9299	0	478	5	82	2,42
2	CHAPINERO	24	8781	0	231	1	57	11,63
3	SANTA FE	5	139	0	5	0	2	1,01
4	SAN CRISTÓBAL	52	6947	0	532	0	110	10,58
5	USME	6	0	0	115	0	6	1,42



N°	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal.	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
6	TUNJUELITO	0	0	0	0	0	0	0
7	BOSA	68	0	0	393	6	78	3,26
8	KENNEDY	29	2	0	48	1	29	0,01
9	FONTIBÓN	15	1	0	58	0	31	3,62
10	ENGATIVA	97	0	0	411	5	135	13
11	SUBA	239	581	0	1325	13	163	34,6
12	BARRIOS UNIDOS	38	67	0	278	5	69	0,603
13	TEUSAQUILLO	4	8054	0	15	0	5	0
14	LOS MÁRTIRES	4	2392	0	13	0	5	0,35
15	ANTONIO NARIÑO	1	1223	0	12	0	2	0,16
16	PUENTE ARANDA	2	0	0	2	2	6	2,38
17	CANDELARIA	0	54	0	0	0	0	0
18	RAFAEL URIBE URIBE	67	0	0	782	0	233	11,53





N°	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal.	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
19	CIUDAD BOLÍVAR	27	0	0	188	1	51	0,94
20	SUMAPAZ	10	0	0	0	1	5	10,86
TOTAL		814	37540	0	4886	40	1069	108,373

Fuente: Corte Junio a Diciembre 2024

Tabla No 8 Acciones territorializadas vigencia Junio a Febrero 2025

N°	ZONA	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal.	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	6. Población Beneficiada a ZE	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
1	NOR-ORIENTE	USAQUÉN	-	-	-	4	-		-	2,3
2	NOR-ORIENTE	CHAPINER	18	455	-	41	-		35	-

44

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



Nº	ZONA	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	6. Población Beneficiada a ZE	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
		O								
3	NOR-ORIENTE	SANTA FE	1	859	-	57	-		-	-
4	SUR-ORIENTE	SAN CRISTÓBAL	-	-	-	-	-		-	-
5	SUR-ORIENTE	USME	36	173	-	86	7	1.890,00	125	-
6	SUR-OCCIDENTE	TUNJUELITO	1	50	-	219	3	2.800,00	12	19,83
7	OCCIDENTE - SUR	BOSA	1	134	-	4	-		1	0,28
8	OCCIDENTE - SUR	KENNEDY	69	200	-	193	-		54	12,35
9	OCCIDENTE	FONTIBÓN	5	511	-	88	-		7	0,68
10	OCCIDENTE	ENGATIVA	44	475	-	67	-		28	-
11	NORTE - CENTRO	SUBA	18	89	-	18	-		-	48,21
12	NORTE - CENTRO	BARRIOS UNIDOS	10	-	-	1	-		-	13,34
13	NOR-ORIENTE	TEUSAQUILLO	-	-	-	-	-		-	-
14	CENTRO-SUR	LOS MÁRTIRES	4	-	-	15	-		2	3,02
15	CENTRO-SUR	ANTONIO NARIÑO	13	-	-	-	-		1	0,89
16	CENTRO-SUR	PUENTE ARANDA	31	-	-	1			35	1,63
17	NOR-ORIENTE	CANDELARIA	-	3	-	-	-		-	-



Nº	ZONA	LOCALIDAD	1. Implementar medidas integrales de gestión de tránsito, pacificación o tráfico calmado.	2. Realizar el mantenimiento a señales verticales de pedestal.	3. Intervenir puntos con sistemas de contención vehicular, dispositivos de canalización u otros elementos de control de tránsito	4. Implementar señales verticales de pedestal	5. Intervenir instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas	6. Población Beneficiada a ZE	7. Intervenir pasos peatonales.	8. Demarcar km/carril.
18	CENTRO-SUR	RAFAEL URIBE URIBE	-	-	-	-	-	-	-	-
19	SUR-OCCIDENTE	CIUDAD BOLÍVAR	14	124	-	404	4	1.700,00	112	0,54
20	SUR-ORIENTE	SUMAPAZ	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL			265	3.073,00	-	1.198	14	6.390,00	412	103,07

Fuente: Corte Enero a Junio 2025

**18. ¿Qué campañas de cultura ciudadana se han desarrollado para promover la prioridad del peatón en la movilidad urbana, y qué resultados medibles han tenido en percepción o comportamiento?**

La Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de su misionalidad, adelanta diversas acciones articuladas en el Plan Distrital de Seguridad Vial con el fin de fomentar comportamientos seguros en la vías. Para ello lleva a cabo diversas acciones y estrategias de tipo pedagógico, informativo, divulgativo para el fomento de la seguridad vial entre los diversos actores viales, priorizando los más vulnerables.

Entre las campañas que la Secretaría Distrital de Movilidad ha implementado para promover la prioridad del peatón en la movilidad, está la campaña “No más muertes en las vías”, esta es una campaña estratégica de seguridad vial que cuenta con dos grandes fases. Con esta





campaña se hace un llamado a la ciudadanía a proteger la vida humana y de los animales en el tránsito, además, de adoptar conductas seguras y cambiar comportamientos.

La campaña enfatizó el principio fundamental de la política de Visión Cero: ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables. En la segunda fase, titulada “No más muertes en las vías: pasos seguros”, se promueve la reflexión sobre la importancia de contar con pasos seguros para el tránsito peatonal, así como sobre la corresponsabilidad de los conductores en la protección y seguridad vial de los peatones.

Para evaluar las acciones de sensibilización realizadas en vía en el marco de esta campaña, se aplicó un instrumento de evaluación de percepción orientado a medir cambios en el conocimiento y la conciencia ciudadana frente a la seguridad vial. Entre los indicadores evaluados se incluyeron: conocimiento sobre la siniestralidad vial, reconocimiento de la velocidad como factor de riesgo, y percepción frente a la aceptabilidad de las muertes por siniestros viales.

Los resultados evidenciaron avances significativos tras la intervención. En cuanto al conocimiento de las cifras de siniestralidad vial, se registró un aumento del 28% al 94% en el reconocimiento adecuado por parte de los encuestados. Respecto al reconocimiento de la velocidad como factor de riesgo, el porcentaje se incrementó del 47% al 80%. Finalmente, en relación con la afirmación de que ninguna muerte por siniestro vial es aceptable por ser todas prevenibles, se logró que al finalizar la intervención el 52% de los participantes expresaran dicha convicción, consolidando así un avance hacia una conciencia alineada con el enfoque de Visión Cero.

#### **19. ¿Qué alianzas se han promovido con el sector privado, académico o comunitario para fortalecer los derechos del peatón en Bogotá?**

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con la red empresarial Red Muévete Mejor para promover la movilidad sostenible en los viajes con motivo trabajo. Dentro de las acciones de acompañamiento que esta red realiza con empresas privadas, entidades públicas y universidades, brinda asesorías para la construcción e implementación del Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS), un plan que le sirve a las organizaciones para realizar un diagnóstico de la movilidad de sus trabajadoras/es o estudiantes, el cual toma como punto de partida para implementar prácticas de promoción de formas sostenibles de viajar, entre las que se encuentran los viajes a pie.

Dentro de las asesorías técnicas, las empresas reciben información sobre temas como la jerarquía de los actores viales y la movilidad activa, y reciben herramientas que facilitan la



promoción de la movilidad sostenible. Para conocer las Guías y material pedagógico, se puede consultar en los anexos de la proposición.

Desde la Red Muévete Mejor, también se gestiona el acceso a actividades de capacitación en las cuales se busca hacer conciencia de los deberes y derechos de los distintos actores viales, así como temas de normatividad. Estas capacitaciones se realizan directamente en las organizaciones vinculadas a la red. En lo que va del año 2025, se ha gestionado el acceso a las siguientes actividades:

**Tabla 9 Actividades pedagógicas realizadas con las organizaciones en 2025**

ACTIVIDAD / AÑO	SKETCH TEATRAL PEDAGÓGICO	ACTIVIDADES TIPO FERIA	MÓDULOS DE SEGURIDAD VIAL	MÓDULOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	TOTAL
2025	23	7	2	3	35

**Fuente Elaboración Propia - Secretaría Distrital de Movilidad – Subdirección de Transporte Privado. Información con corte al 21/07/2025.**

Por otro lado, desde la Red de Seguridad Vial, en 2025 se incorpora en las categorías de participación de los Reconocimientos en Seguridad Vial un premio dedicado a la “Movilidad Peatonal”. Esta iniciativa surge de la necesidad de incluir a los colectivos ciudadanos en los temas de seguridad vial, generar espacios que incentiven su participación y reconocer a quienes trabajan activamente en este ámbito. Actualmente contamos con la postulación de cuatro organizaciones: Seguridad | Penta, Youth For Public Transport (Y4PT), Alcaldía de Tocancipá y ATR (a todo ritmo).

**20. ¿Qué porcentaje del territorio urbano cuenta con red peatonal continua y segura? ¿Se han identificado “desiertos peatonales” o zonas desconectadas? ¿Qué acciones se han tomado para superarlos?**

De acuerdo con el inventario de estado de los andenes actualizado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) a 2024, la ciudad cuenta con 28.305.805,4 m2 de andenes, de los cuales 15.519.360,18 m2 se registran en buenas condiciones, esto significa que alrededor



del 54% de la totalidad se encuentra en condiciones que favorecen la continuidad y seguridad de acuerdo con los aspectos asociados al estado de la infraestructura.

En cuanto a las acciones encaminadas a mejorar la conectividad peatonal, la Secretaría Distrital de Movilidad viene implementando estrategias como Barrios Vitales, Proyectos de Urbanismo Táctico, Circuitos Peatonales y adecuación de pasos peatonales seguros, entre otros, que a través de la implementación de elementos de señalización y demarcación permiten generar condiciones de seguridad en los desplazamientos peatonales. Este tipo de intervenciones se alinean con la formulación de los Proyectos Integrales de Proximidad que hacen parte de la reglamentación adoptada para las diferentes Unidades de Planeamiento Local, con la finalidad de aportar en la consolidación del modelo urbano a escala de proximidad, la red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura local accesible, conectada, sostenible y segura.

**21. ¿Se han implementado herramientas tecnológicas (sensores, cámaras, apps ciudadanas, etc.) para el monitoreo del uso peatonal, percepción de seguridad o flujos de caminabilidad?**

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad no cuenta con dispositivos tecnológicos instalados de forma permanente, como cámaras o sensores, específicamente orientados al monitoreo de la movilidad peatonal, la percepción de seguridad o los flujos de caminabilidad. Sin embargo, en el marco de la planeación estratégica del Sistema Inteligente de Transporte (SIT), se está evaluando la viabilidad y eficiencia de implementar este tipo de tecnologías con enfoque peatonal.

De manera puntual, se han utilizado herramientas como conteos manuales, formularios georreferenciados y aplicaciones móviles en estudios específicos, pero aún no se dispone de un sistema automatizado e integrado. La incorporación de sensores ópticos, video analítica o plataformas colaborativas ciudadanas se considera una línea prioritaria para fortalecer la gestión del espacio público y promover una movilidad peatonal más segura e incluyente.

En lo concerniente del Sistema de Semaforización Inteligente de la Ciudad, se cuentan con sensores tipo video detector vehicular, los cuales son dispositivos instalados en vía que miden algunas variables de tránsito, información que es reportada a la central de semaforización para ajustar la programación semafórica en las intersecciones.



En relación, con la detección de peatones, se dispone del registro horario de las obturaciones realizadas en los pasos que disponen de botones para el paso de peatones o personas en condición de movilidad reducida.

El dispositivo botón es un elemento de detección de demanda peatonal que cuando es pulsado por el usuario que se encuentra en un flujo peatonal específico, envía una señal al equipo de control el cual a través de una lógica preestablecida modifica el tiempo de rojo del flujo vehicular para dar atención a la solicitud del usuario que se encuentra en espera.

## 22. ¿Con qué frecuencia se actualizan los indicadores de seguimiento de la política? ¿Dónde están disponibles para la ciudadanía?

De acuerdo con la Circular 0024 de 2024 de la Secretaría Distrital de Planeación, el sector líder puede identificar variaciones en las acciones planteadas en el plan de acción o frente al cumplimiento de lo establecido en la cadena de valor. Adicionalmente, algunas variaciones pueden surgir en el momento de cargue del plan de acción de la política al aplicativo de seguimiento como resultado del seguimiento y monitoreo a la política, o con ocasión de los cambios de administración para la armonización con el Plan de Desarrollo Distrital.

En este orden de ideas, las entidades podrán solicitar ajustes a los planes de acción o documento de política con una frecuencia de dos veces al año, una por semestre, de acuerdo con la rutina del seguimiento de las políticas públicas. Dichos ajustes están sujetos a validación por parte de la Secretaría Técnica del CONPES y al cumplimiento del cronograma de solicitud de ajustes contemplado en la Circular 0024 de 2024<sup>12</sup>.

La información relacionada con los indicadores de seguimiento de la Política, se encuentran disponibles para consulta en el Plan de Acción del CONPES D.C 36, en el cual se dispone la ficha técnica de los productos, en donde están entre otras variables, la periodicidad, tipología del indicador, metas, fórmula de cálculo, fuentes de información, responsable del producto, descripción entre otras. Dicho plan de acción con sus respectivas fichas técnicas están disponibles en la página web de la Secretaría Distrital de Planeación en la sección “Políticas Públicas”

<sup>12</sup> Circular 0024 de 2024

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=174560&dt=S>





- <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas>.<sup>13</sup>

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 23-07-2025 05:58 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Semaforización  
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía  
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial  
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 22-07-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 22-07-2025  
Julián Andrés González Flechas - Asesor de Despacho 22-07-2025  
Madiyerleing Suatena Aragón- Subdirección de Gestión en Vía 16-07-2025  
William Andres Lobaton- Subdirección de Señalización 17-07-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad  
Cristian Miguel Quintero -Asesor del Despacho 23-07-2025  
Jorge alberto Urrego García - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 18-07-2025  
Elaboró Juan Gabriel Sepulveda- Subsecretaría de Política de Movilidad 16-07-2025  
German Dario Fonseca Aldana- Subdirección de Gestión en Vía 16-07-2025  
Claudia Lorena Burbano - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 17-05-2025  
Faber Herney Guavita Ocampo - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 18-07-2025  
Judy Alexandra Uribe - Subdirección de Señalización 17-07-2025  
Daniel Felipe Duarte - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 17-07-2025  
Giovanni Hincapié - Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte 17-07-2025  
Maria Camila Manjarrés Cipagauta - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 17-07-2025  
César M. Mariño A. - Oficina de Seguridad Vial 21-07-2025  
Luz Mariela Cañon A - Oficina de Seguridad Vial 22-07-2025  
Ma. Elizabeth Malaver Ramirez - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 21-07-2025  
Deisy Grimaldos - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad - 21-07-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

<sup>13</sup> CONPES D.C 36 [https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas?combine=&title=36&field\\_conpes\\_date\\_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=](https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas?combine=&title=36&field_conpes_date_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=)