Documento

CONPES D.C. 36

Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital

"POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN, EN BOGOTÁ PRIMERO EL PEATÓN 2023-2035"

Secretaría Distrital de Movilidad

Sector: Movilidad

Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad

Adenda Número 1
Bogotá D.C. 27/11/2024

Publicado en el Registro Distrital No. _____ de fecha _____de_____ de 2025.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D

La Secretaría Técnica del Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C.), en uso de las facultades conferidas por el artículo 205 del Acuerdo 927 de 2024, el Acuerdo 257 de 2006, el Decreto Distrital 878 de 2023 y el Acuerdo 03 de 2024, expide la presente adenda al Documento CONPES DC 36 *"Política Pública del Peatón en Bogotá Primero el Peatón"*, aprobado en 2023.

Para estos efectos es pertinente señalar que, los objetivos de este Documento CONPES D.C. establecen lo siguiente:

Objetivo general. Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.

Objetivo específico 1. Cultura. Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal
Objetivo específico 2. Infraestructura. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua
Objetivo específico 3. Seguridad. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte solicitó ajustes al Documento CONPES D.C. 36 y al plan de acción de la política pública, que consiste en la modificación de los productos planteados. La Secretaría Técnica del CONPES D.C. adelanta la aprobación a los ajustes, según lo establecido en la Guía de Formulación e Implementación de Políticas Públicas Distritales y el Protocolo para la Solicitud de Ajustes al Plan de Acción y a los Documentos de Política:

Documento CONPES D.C.
Se identifica que el proceso de solicitud de ajustes al documento se encuentra en armonía con las actualizaciones y modificaciones llevadas a cabo en el Plan de Acción de la misma política pública y aprobadas por la Secretaría Técnica del CONPES D.C. y el CONPES Distrital.

En el documento CONPES D.C. ajustado, es claro que la Política Pública del Peatón en Bogotá Primero El Peatón se construyó con la participación de la población de la ciudad para hacer posible la implementación de acciones estratégicas que contribuyan al desarrollo de los sectores que crean y producen bienes y servicios tanto culturales como creativos.

El siguiente cuadro detalla los ajustes realizados al Documento CONPES D.C. 36:

Documento CONPES D.C. 36 Política Pública del Peatón	Ajustado
Encabezado Entidad cabeza de sector Sector responsable Número de registro de la Imprenta Distrital	Modificado número de registro de la Imprenta Distrital
SECTORES RESPONSABLES	
RESUMEN EJECUTIVO	
TABLA DE CONTENIDO	
LISTADO DE FIGURAS SIGLAS Y ABREVIACIONES	
INTRODUCCION	
ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	
DIAGNÓSTICO	
OBJETIVO GENERAL	
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Ajustada la redacción Se retira el capítulo de Resultados y Productos
Sectores y Entidades Corresponsables	
Seguimiento y Evaluación	
FINANCIAMIENTO	

Plan de Acción

El plan de acción de la Política Pública del Peatón en Bogotá Primero El Peatón conserva la estructura que se compone del objetivo general, tres 3 objetivos específicos, diez 4 resultados esperados. En relación con los productos se mantienen 39 en total y su costo estimado se mantiene según lo aprobado en el 2023.

Objetivo específico 1. Este objetivo contiene 12 productos en total.
Se presenta un costo estimado de $223.038.
Objetivo específico 2. Este objetivo contiene 13 productos en total.
Se presenta un costo estimado de $9´921.295.
Objetivo específico 3. Este objetivo contiene 14 productos en total.
Se presenta un costo estimado de $420.528.
*(Cifras en millones de pesos)

Con esta inclusión se complementan los lineamientos establecidos en el referido Documento CONPES D.C., sin modificar la estructura de la Política Pública Distrital y sin reemplazar la voluntad del órgano colegiado sobre lo aprobado. Lo anterior, en cumplimiento de lo establecido en Guía de Formulación e Implementación de Políticas Públicas Distritales y la Circular de la Secretaría Distrital de Planeación 019 de 2020.

Finalmente, los demás apartes del Documento CONPES D.C. 36 que no fueron objeto de la presente modificación permanecerán incólumes. La Secretaría Técnica del CONPES D.C. emite la presente adenda al Documento CONPES D.C. 36 de 2023.

Sectores y entidades responsables y corresponsables

- Sector Movilidad: Secretaría Distrital de Movilidad; Instituto de Desarrollo Urbano; Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Empresa Metro de Bogotá.
- Sector Seguridad, Convivencia y Justicia: Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia.
- Sector de Gobierno: Secretaría Distrital de Gobierno.
- Sector Educación: Secretaría de Educación Distrital.
- Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo: Instituto Distrital de Turismo.
- Sector Cultura Recreación y Deporte: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Sector Ambiente: Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal.
- Sector Salud: Secretaría Distrital de Salud.
- Sector Hábitat: Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos.
- Sector Planeación: Secretaría Distrital de Planeación

Resumen ejecutivo

En atención al Acuerdo 836 de 2022 del Concejo de Bogotá, ***"****Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón" y se dictan otras disposiciones",* la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), presenta la Política Pública del Peatón 2024-2035.

Esta política define la hoja de ruta para consolidar a Bogotá D.C. en una ciudad caminable y accesible, y por lo tanto, en una ciudad sostenible, incluyente y cuidadora, en especial, de las personas más vulnerables. En este sentido, la Política Pública del Peatón orienta el actuar de la Administración distrital hacia la consecución de una movilidad peatonal segura, cómoda y accesible, que contribuye al disfrute del espacio público.

En el proceso de formulación de esta política se identificó como problemática principal que ***las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad.*** Dentro de las condiciones identificadas se encuentran aspectos comportamentales que afectan la comodidad y seguridad de los desplazamientos, características del espacio público que dificultan la movilidad peatonal, en especial, de personas con discapacidad, niñas, niños y personas mayores.

Aunado a lo anterior, se evidencian factores de riesgo para la vida e integridad de las y los peatones por cuenta de la siniestralidad vial y de las condiciones de seguridad ciudadana referentes a la ocurrencia de delitos en el espacio público. Estos aspectos, sumados a la carencia de espacios e instancias que permitan articular y coordinar la planeación y toma de decisiones enfocados en la movilidad peatonal, representan los retos por transformar a través de esta política pública.

La estrategia para atender estos retos se construyó a partir de un proceso de participación, en el cual la ciudadanía, entidades públicas del Distrito, expertos y sociedad en general, contribuyeron a la definición de los ámbitos temáticos y de ejecución de la política. Así las cosas, a partir de los procesos de participación desarrollados se definió como objetivo principal de la Política Pública del Peatón:

Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.

Para la consecución de este objetivo, y a partir de los retos identificados y en consideración de los enfoques de derechos humanos, género, poblacional, diferencial, territorial y ambiental, se formularon tres (3) objetivos específicos orientados a atender desde distintos ámbitos temáticos los aspectos que configuran la problemática mencionada:

1. *Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.*

Este objetivo busca establecer una cultura basada en la protección y respeto de las y los peatones y tiene como propósito aumentar los desplazamientos diarios peatonales, a través de programas y proyectos basados en la corresponsabilidad y enfocados, entre otros, en fortalecer las competencias y habilidades para ejercer la movilidad peatonal, reducir la siniestralidad vial, promover el respeto hacia las y los peatones, activar el turismo peatonal y en entornos patrimoniales y promover la actividad física. Además de fortalecer la coordinación interinstitucional, mediante la implementación de instrumentos de medición, articulación, información y seguimiento que fortalezcan la toma de decisiones.

2. *Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.*

Este objetivo está orientado a lograr que el espacio público peatonal cuente con atributos que permitan que las personas puedan circular peatonalmente de manera autónoma, con calidad y comodidad, permitiendo así el disfrute, apropiación de la ciudad y acceso a servicios del cuidado y sociales. Para esto, los productos de este objetivo se orientan a la construcción, conservación, recuperación y consolidación de la red de infraestructura peatonal, generando condiciones que permitan la permanencia y disfrute de los espacios públicos, promoviendo así la vitalidad urbana.

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

A través del presente objetivo se pretende consolidar el enfoque Sistema Seguro y la Visión Cero en la movilidad peatonal y a partir de ello, reducir el número de peatones fallecidos en siniestros viales. Para lograr este resultado, se plantean acciones para reducir o mitigar los riesgos de siniestralidad mediante productos enfocados en la semaforización, señalización, iluminación, formación sobre comportamientos seguros, entre otros.

A su vez, este objetivo busca mejorar las condiciones de seguridad ciudadana, mediante intervenciones que contemplan la resignificación del espacio público peatonal y modernización de la iluminación. Es importante resaltar que este objetivo tiene un enfoque importante en la seguridad de las mujeres que se desplazan peatonalmente, con el fin de promover que sus trayectos se realicen en condiciones ideales de tranquilidad y seguridad.

El cumplimiento de los anteriores objetivos específicos permitirá consolidar la movilidad peatonal como una alternativa de desplazamiento y goce del espacio público, segura, accesible, cómoda y atractiva. Con este fin, 13 entidades de la Administración distrital, pertenecientes a los sectores de movilidad; seguridad, convivencia y justicia; gobierno; educación; desarrollo económico, industria y turismo; cultura, recreación y deporte; ambiente; salud; hábitat y planeación, hacen parte del Plan de Acción de la Política Pública del Peatón, el cual contiene 4 resultados y 39 productos proyectados para cumplirse hasta el año 2035. Para la realización de esta política, se requiere una inversión aproximada de $9.8 billones de pesos[1], durante 12 años de ejecución.

[1] Precios constantes año 2023

Tabla de contenido

Introducción *12*

1. Antecedentes y justificación *15*

1.1. La movilidad peatonal en la política pública nacional **15**

1.2. La movilidad peatonal en Bogotá D.C. **16**

1.3 Alcance **21**

1.4 Marco conceptual **21**

1.4.1 Movilidad peatonal 23

1.4.2 Cultura peatonal 23

1.4.3 Infraestructura accesible 23

1.4.4 Ciudad de proximidad 24

1.4.5 Seguridad de las y los peatones 25

1.5. Proceso y resultados de la participación **26**

1.5.1 Proceso de participación 27

1.5.2 Resultados de la participación 30

2. Diagnóstico *34*

2.1. Caracterización de los viajes peatonales **34**

2.2. Puntos de interés de la ciudadanía **42**

2.2.1. Cultura peatonal 45

2.2.2. Accesibilidad 45

2.2.3. Seguridad Vial 56

2.2.4. Seguridad Personal 61

2.3 Árbol del problema **66**

3. Formulación de la política *67*

3.1. Árbol de Objetivos **67**

3.2. Objetivo general **69**

3.3. Objetivos específicos **69**

3.4. Resultados y productos **66**

3.5. Sectores y entidades responsables **70**

3.6. Seguimiento y evaluación **71**

4. Financiamiento *72*

Glosario ***73***

Bibliografía ***75***

Índice de Figuras

Figura 1. Diseño conceptual corredor verde de la carrera séptima 15
Figura 2. Barrio vital San Felipe 16
Figura 3. Piezas publicitarias - Procesos de Convocatoria 24
Figura 4. Registro fotográfico Talleres de participación 25
Figura 5. Distribución Modal en Bogotá y la región (viajes con duración mayor o igual a 3 minutos) 30
Figura 6. Distribución modal en Bogotá y la región (viajes con duración mayor o igual a 15 minutos) 31
Figura 7. Distribución modal en Bogotá (viajes con duración mayor o igual a 15 minutos) 32
Figura 8. Distribución modal del total de etapas de viaje de Bogotá 33
Figura 9. Distribución porcentual de los viajes según estrato socioeconómico de los hogares (viajes en Bogotá mayores o iguales a 15 minutos) 35
Figura 10. Motivos de viaje a pie año 2019 (mayor de 15 minutos) 36
Figura 11. Distribución modal por género de Bogotá 37
Figura 12. Distribución porcentual de viajes a pie por grupo etario 38
Figura 13. Número de peatones que presenció cruzando la calle sin usar el puente peatonal (2017 y 2019). 39
Figura 14. Principalmente, ¿qué hace cuando tiene tiempo libre? 40
Figura 15. Emociones y creencias sobre otros actores viales. 40
Figura 16. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) de personas con discapacidad por estrato en Bogotá 42
Figura 17. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) por grupo etarios en Bogotá 43
Figura 18. Estado de los andenes de Bogotá 45
Figura 19. Mapa de Índice de Caminabilidad por tramo de andén 46
Figura 20. Intersecciones semaforizadas en Bogotá 47
Figura 21. Puentes Peatonales por localidad diciembre 2022 48
Figura 22. Estado de servicio de los puentes peatonales de la ciudad de Bogotá D.C. 49
Figura 23. Peatones fallecidos en siniestros viales, 2018 - 2022 53
Figura 24. Peatones lesionados en siniestros viales, 2018 - 2022 53
Figura 25. Peatones fallecidos por grupo etario. 2018 a 2022 54
Figura 26. Peatones lesionados por grupo etario 55
Figura 27. Distribución de peatones fallecidos por conflicto con otros actores 55

Figura 28. Localización de puntos críticos peatonales (2019-2021) 56
Figura 29. Distribución porcentual de denuncias de delitos 2017-2022 57
Figura 30. Distribución de denuncias de delitos relacionadas con peatones por año (2017-2022) 58
Figura 31. Concentración del Índice de Criminalidad en puentes peatonales de Bogotá. Enero 2019 – junio 2020 59
Figura 32. Peores factores para caminar en la ciudad..... 60
Figura 33. Situaciones que generan inseguridad al viajar en el transporte público para las mujeres 61
Figura 34. Árbol de problemas..... 62
Figura 35. Árbol de objetivos 64

Índice de Tablas

Tabla 1. Actores involucrados en el diagnóstico y formulación de la Política Pública del Peatón 23
Tabla 2. Talleres fase de formulación 24
Tabla 3. Puntos de interés 27
Tabla 4. Tiempo promedio de caminata al modo principal de transporte - Año 2019 34
Tabla 5. Distribución de metros cuadrados de andenes por localidad 44
Tabla 6. Tiempo promedio de caminata por motivo de viaje año 2019 50
Tabla 7. Tiempo promedio de caminata por grupo etario año 2019..... 51
Tabla 8. Tiempo promedio de caminata por estrato socioeconómico para el 2019 51
Tabla 9. Objetivos, resultados y productos 66
Tabla 10. Costos estimados por objetivo específico (millones de pesos) 79

Siglas y abreviaciones

CPTED: Crime Prevention Through Environmental Design (Prevención del delito mediante el diseño ambiental)
CLM: Centros Locales de Movilidad
DADEP: Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
DIM: Dirección de Inteligencia para la Movilidad
EB: Encuesta Bienal
EM: Encuesta de Movilidad
EP: Encuesta de peatones
EPE: Espacio Público Efectivo
IDU: Instituto de Desarrollo Urbano
NACTO: National Association of City Transportation Officials (Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano)
NTC: Norma Técnica Colombiana
OEPB: Observatorio de Espacio Público de Bogotá
OGS: Oficina de Gestión Social
OMS: Organización Mundial de la Salud
POT: Plan de Ordenamiento Territorial
PDSV: Plan Distrital de Seguridad Vial
SDCRD: Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte
SED: Secretaría de Educación Distrital.
SDSCJ: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
SDM: Secretaría Distrital de Movilidad
SDP: Secretaría Distrital de Planeación
SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

Introducción

Con una participación del 36,5% del total de viajes realizados[2], cerca de 7 millones de viajes por día[3], la movilidad peatonal representa la principal alternativa de transporte utilizada en Bogotá-Región, cifra que, de forma conjunta con los viajes realizados en transporte público y bicicleta, reflejan la preponderancia de la movilidad sostenible frente a otras alternativas con externalidades negativas.

Pese al prevalencia de la movilidad peatonal como alternativa de transporte, el diseño y estado de la infraestructura vial, las condiciones de inseguridad, así como comportamientos que reflejan irrespeto por las y los peatones dificultan que estos actores viales realicen sus desplazamientos de forma cómoda, autónoma y segura, a la vez que desincentivan los viajes peatonales.

La atención de esta problemática resulta de especial relevancia para la Administración Distrital dada la vulnerabilidad de las personas que se movilizan peatonalmente, la cual se refleja en los más de 1.100 fallecimientos en siniestros viales ocurridos en los últimos 5 años. Aunado a lo anterior, este modo de transporte es fundamental para la conectividad de Bogotá, para el acceso y disfrute de derechos y servicios, en especial, de los hogares de bajos ingresos, así como para reducir la contaminación del aire y mejorar la calidad de vida.

En este sentido, la Administración Distrital ha emprendido acciones para mejorar las condiciones físicas, sociales y culturales de Bogotá que permitan construir una ciudad peatonal tendiente a mejorar la calidad de vida de sus habitantes mediante un espacio público agradable y dispuesto para la movilidad peatonal y la vitalidad.

Al respecto, el Acuerdo Distrital 761 de 2020 *"Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 'Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*", incluyó dentro de sus metas trazadoras las siguientes:

- Reducir los delitos, las muertes y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, niños, niñas, jóvenes, peatones, biciusuarios
- A 2024 Reducir en 20 % el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores viales: peatones, ciclistas, motociclistas, usuarios de vehículos de 4 o más ruedas y de transporte público.

[2] Viajes con una duración mayor o igual a tres minutos.
[3] Secretaría Distrital de Movilidad. Encuesta de movilidad de Bogotá y municipios vecinos. 2019.

En diciembre de 2021, a través del Plan de Ordenamiento Territorial "Bogotá Reverdece 2022- 2035" (Decreto 555 de 2021), se establece al peatón como eje estructurador de la movilidad y, en el marco de su política de reverdecimiento, se determina la priorización de los desplazamientos en modos de transporte activos, de ceros y bajas emisiones.

Estas disposiciones normativas visibilizan los esfuerzos por concretar acciones para aumentar y mejorar la movilidad peatonal en Bogotá; no obstante, debido a la importancia de este modo de transporte para la sostenibilidad, la reducción de brechas, la conectividad del territorio y el disfrute de la ciudad por parte de residentes y visitantes, se requiere una política de largo plazo, que trascienda la temporalidad de las administraciones y concrete las políticas de movilidad sostenible, descarbonizada y de reverdecimiento establecidas en el POT mediante acciones enfocadas en el posicionamiento de la movilidad peatonal como el principal modo de desplazamiento.

Es así que, en cumplimiento del Acuerdo 836 de 2022 por medio del cual *se establecen los principios y lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la Política Pública "En Bogotá, Primero el Peatón"* la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector Movilidad, lideró la formulación de la Política descrita en el presente Documento Técnico de Soporte, en articulación con los sectores de Seguridad, Convivencia y Justicia, Gobierno, Educación, Desarrollo Económico, Industria y Turismo, Cultura, Recreación y Deporte, Ambiente, Hábitat y Salud.

Esta política se articula con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (Decreto 497 de 2023), el Plan Distrital de Seguridad Vial (Decreto 494 de 2023) y la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023 - 2040 (Conpes 30 de 2023). En este sentido, hace parte de un conjunto de documentos de planeación que, con diferentes énfasis, logran complementarse para cumplir objetivos de desarrollo sostenible y objetivos de ciudad cuyo fin último es mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.

La consecución de los objetivos y resultados definidos en la presente política, así como la ejecución de las acciones establecidas para el periodo 2024-2035 se enmarcan en el propósito de construir y consolidar la ciudad de proximidad propuesta en el POT, atendiendo los criterios allí establecidos para el sistema de espacio público peatonal: accesible, vital, seguro y con conectividad ambiental.

Con este fin, la implementación de la Política Pública del Peatón analiza los retos actuales en materia de movilidad peatonal y, a partir de ellos, mediante una estrategia de participación ciudadana, define la hoja de ruta para consolidar la

movilidad peatonal como una alternativa cómoda, segura, accesible para desplazarse y disfrutar el espacio público en Bogotá. Lo anterior, a partir de medidas enfocadas en la cultura, la infraestructura y la seguridad.

Este documento se estructura a través de cuatro capítulos: en el capítulo uno, se presentan los antecedentes normativos que han permitido obtener avances y que soportan la necesidad de fortalecer los diversos aspectos de la movilidad peatonal en Bogotá; incorpora a su vez, un análisis conceptual sobre la Política. El capítulo dos presenta los elementos cuantitativos y cualitativos del diagnóstico que caracterizan la situación problemática de la política y los resultados del proceso de participación que reflejan los puntos de interés de la ciudadanía.

En el capítulo 3 se presenta la formulación de la Política Pública del Peatón, los objetivos, las acciones y productos que permitirán la consecución de dichos objetivos, las entidades responsables y corresponsables de los productos del plan de acción de la política y el proceso de seguimiento y evaluación; y finalmente, el capítulo 4 presenta la financiación de la política.

1. Antecedentes y justificación

1.1. La movilidad peatonal en la política pública nacional

La Ley 105 de 1993 "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*", establece un aspecto de especial interés para la presente Política Pública: la seguridad como uno de los principios rectores y prioridad del sector transporte.

En armonía con este principio, la Ley 769 de 2002, "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*", establece las normas para la circulación de los actores viales e incorpora la seguridad de los usuarios, la calidad y la libre circulación como principios que rigen dicho Código. En desarrollo del artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, esta Ley reitera el derecho a la libre circulación que le asiste a todo colombiano, derecho que está sujeto a la intervención de las autoridades con el propósito de proteger la seguridad y comodidad de los habitantes, en especial de los peatones y personas con discapacidad, preservar un ambiente sano y proteger el uso común del espacio público.

De forma más reciente, a través del Documento CONPES 3991 de 2020 "*Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*", el Gobierno nacional reconoce en el peatón, el actor vial con mayor vulnerabilidad y menor impacto en materia de contaminación del aire y ruido. Con relación a la vulnerabilidad, este documento señala que "*Las pautas y los hábitos de comportamiento, reacciones imprevisibles, movimientos más lentos, limitaciones visuales o auditivas, entre otros aspectos, hacen que los peatones sean los actores más frágiles de la movilidad*".

Adicionalmente, este documento CONPES se centra en la planeación de la movilidad integral, entendida como aquella que considera las externalidades positivas y negativas de los desplazamientos a partir de la consideración del bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico, lo cual, según el documento, se logra a partir del enfoque evitar - cambiar - mejorar. En relación con la Política Pública del Peatón, el CONPES 3991 señala dentro de este enfoque dos aspectos determinantes para la planeación de la movilidad integral: acortar la distancia de los desplazamientos (ciudad de proximidad) y cambiar o mantener el uso de modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, esto es, modos no motorizados o transporte público.

En materia de seguridad vial, a través del Decreto Nacional 1430 de 2022, el Gobierno nacional aprueba el *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031,* el cual

adopta el enfoque de Sistema Seguro como el modelo que guiará la gestión de la seguridad vial en Colombia. El PNSV 2022 - 2031 establece principios que tienen el propósito de guiar a las entidades territoriales en el ejercicio de sus funciones; al respecto, establece la universalidad como principio, de tal forma que se proteja la vida e integridad de todos los residentes de Colombia y se priorice la ejecución de políticas que atiendan las necesidades más apremiantes y la protección de los actores viales más vulnerables.

Finalmente, la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial - ENMA, adoptada mediante la Resolución 20223040067515 de octubre de 2022, reconoce la necesidad nacional y global de promover la movilidad activa de forma segura y con enfoque de género y diferencial proactivamente, al tiempo que busca acelerar su masificación en Colombia para mejorar la salud y la calidad de vida de quienes habitan las ciudades. La ENMA identifica la necesidad que tienen los territorios de centrarse en la seguridad, conveniencia, convivencia, cultura y confort para que los modos activos sean opciones reales y atractivas.

1.2. La movilidad peatonal en Bogotá D.C.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019, en Bogotá se realizan 15.831.826 viajes por día, cifra que aumenta a 18.996.286 si se consideran los municipios de la Región. Al analizar la forma de realización de dichos viajes, se evidencia que el modo peatonal es el más utilizado: 6.941.798 viajes diarios.

Según esta Encuesta, el crecimiento anual de los viajes peatonales en Bogotá ha sido del 0,002 %, valor que, al ser contrastado con los incrementos de viajes realizados en modos como la motocicleta y el auto, demandan acciones enfocadas en mantener la predominancia de los desplazamientos peatonales en la ciudad.

Al respecto, *el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para la Bogotá del Siglo XXI",* adoptado mediante Acuerdo 721 de 2020*,* visiona una ciudad que, para el año 2030, será ejemplo global en desarrollo sostenible. El PDD 2020 - 2024 identifica que "*la ciudad requiere avanzar en una gestión más eficiente del desarrollo urbano, que promueva prácticas sostenibles de urbanismo y construcción del espacio público, donde puedan convivir de manera segura y armónica, peatones y vendedores ambulantes, usuarios de bicicletas y automóviles, y en el que se cuente con áreas verdes y parques para la recreación activa y pasiva, como también con la localización de equipamientos dignos para la cultura, la recreación y el deporte, para el uso del tiempo libre*" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020)

Posteriormente, el Acuerdo 790 de 2020, "*Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones"* dispone que la Administración distrital debe adoptar medidas urgentes para sustituir el uso de combustibles fósiles con el fin de disminuir en un 50 % las emisiones de gases efecto invernadero al año 2030.

Dentro de las acciones estratégicas establecidas para este fin, el Acuerdo 790 de 2020 incorpora las siguientes:

- El Distrito Capital adoptará medidas para promover las múltiples centralidades de la ciudad, el acercamiento de la vivienda al trabajo y la promoción del teletrabajo y el estudio virtual. Para ese efecto, se deberá contar con infraestructura pública orientada a la reducción de necesidades de desplazamiento en modo motorizado en la ciudad, hacia el año 2030.

- La Administración de Bogotá promoverá e incentivará el modo de transporte a pie (primero el peatón), en el marco de la movilidad alejada de combustibles fósiles.

A través del Plan estratégico para la gestión integral de la calidad del aire de Bogotá 2030, adoptado mediante Decreto Distrital 322 de 2021, se definen las acciones que la ciudad debe abordar para reducir las emisiones contaminantes al aire y alcanzar los niveles de calidad del aire establecidos en la Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. El "Plan Aire" incorpora la estructuración de zonas urbanas por un mejor aire (ZUMA) como uno de los proyectos para la reducción de contaminantes en Bogotá.

Mediante el *Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035 (POT),* adoptado mediante Decreto Distrital 555 del 2021 es el instrumento que orienta el desarrollo físico de Bogotá D.C. y con base en su Decreto 072 de 2023 "Por el cual se reglamentan las disposiciones sobre espacio público del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones", tiene por objeto reglamentar los mecanismos, instrumentos y procesos relacionados con la generación y transformación del espacio público para la totalidad del territorio de Bogotá D.C., que incluye los trámites de recepción, incorporación, titulación y gestión de los bienes destinados al uso público, declaratoria de espacio público, modificación de planos urbanísticos, sustitución y cambio de uso de zonas de uso público y delimitaciones de cesiones señaladas como zonas verdes o comunales, entre otras disposiciones relacionadas con su administración, y la gestión de los bienes destinados al uso público en desarrollo de acciones y actuaciones urbanísticas a favor del Distrito Capital conforme a lo establecido en la Constitución, la Ley y el Decreto Distrital 555 de 2021, que adoptó la revisión general del Plan de

Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C, donde se establece la estructura funcional y del cuidado como soporte del territorio y garante del derecho de la ciudad para todas las personas.

Al respecto, el POT incorpora el Sistema de espacio público peatonal para el encuentro como parte de dicha estructura y, en este sentido, debido a la función social del espacio público y su rol estructurante del territorio y ciudad, establece las siguientes estrategias:

- Generación de nuevo espacio público
- Cualificación, integración y conectividad del sistema con las demás estructuras territoriales
- Renaturalización de los espacios públicos peatonales para el encuentro público
- Sostenibilidad y gestión orientada a salvaguardar los valores, calidades y las formas de uso del espacio público para su aprovechamiento, goce y disfrute con enfoque de género.

Sumado a lo anterior, el POT incorpora el sistema de movilidad como parte de la estructura funcional y del cuidado, sistema que se debe desarrollar a partir de criterios de sostenibilidad, calidad, eficiencia, seguridad, equidad, inclusión y accesibilidad universal, dando prioridad a los modos de transporte limpios y sostenibles a partir de las siguientes estrategias:

- Optimizar y completar las infraestructuras para la movilidad mediante la consolidación de una red de infraestructura peatonal, la adecuación de infraestructura para modos activos, limpios y sostenibles, la reducción de los conflictos entre actores viales, entre otros.
- Promover modos de transporte limpios y sostenibles a través de la conformación de corredores verdes para consolidar dinámicas de movilidad de cero y bajas emisiones y entornos vitales.

El POT propone para Bogotá, un modelo de ciudad de proximidad, en la cual prevalecen los desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos. La construcción de la ciudad de proximidad es determinante para avanzar en una Bogotá cuidadora, sostenible e incluyente; su consecución requiere la consolidación de un entorno caminable y accesible para todas las personas.

Para concretar los objetivos de ordenamiento territorial, el POT establece los proyectos estructurantes que deberán ser desarrollados durante la vigencia del plan. Al respecto, la movilidad peatonal es eje fundamental de diversos proyectos, entre los cuales se destacan los corredores verdes y la implementación de barrios vitales.

Con relación a los corredores verdes, tienen como prioridad privilegiar al peatón, resaltar el patrimonio cultural y contribuir al reverdecimiento de la ciudad. Este tipo de intervenciones se basan, entre otros aspectos, en la ampliación de las franjas de circulación peatonal y la incorporación de espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social.

Figura 1. Diseño conceptual corredor verde de la carrera séptima



Fuente: Séptima Verde

En similar sentido, a través del proyecto Barrios Vitales se redistribuye el espacio público mediante intervenciones que buscan beneficiar, de forma principal, a los peatones. Esta distribución favorece la permanencia y disfrute del espacio público, mejora la seguridad vial y promueve los modos de transporte sostenibles.

Figura 2. Barrio vital San Felipe



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

San Felipe es el primer barrio vital de Bogotá D.C. y, de acuerdo con el Banco Mundial, es un proyecto que ha permitido que los habitantes de este barrio respiren un mejor aire y se sientan más seguros. Este barrio vital ofrece la oportunidad de caminar libremente y de apreciar y disfrutar el entorno (Banco Mundial, 2022).

La estrategia de Barrios Vitales, según lo establece el POT 2022 - 2035, considera "*intervenciones integrales para la recuperación del espacio público vehicular para su uso peatonal con el fin de mejorar las condiciones urbanas del sector, promover los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, y satisfacer necesidades cotidianas de las personas en el marco de acciones coordinadas con la ciudadanía para mejorar la calidad del aire y generar vitalidad en los barrios de Bogotá".*

Proyectos como los corredores verdes y barrios vitales, enmarcados en el modelo de ordenamiento territorial de Bogotá D.C., visibilizan los esfuerzos desarrollados para transformar el espacio público en un elemento que permite el uso y goce colectivo de la ciudad. Los aportes de estos proyectos en la movilidad peatonal representan un punto de partida para la definición de la presente política pública y

visibilizan el camino que ha iniciado la ciudad en materia de sostenibilidad, cuidado y equidad.

Finalmente, el Acuerdo 836 de 2022 "*Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón" y se dictan otras disposiciones"* establece los principios y lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la presente política, cuyo objetivo es establecer una ciudad caminable y accesible para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. Este Acuerdo define los siguientes lineamientos para la presente política:

- **Cultura integral para la movilidad:** contempla acciones para la formación del ser humano considerando que el fin último de la educación es lograr la seguridad vial.
- **Ciudad caminable y accesible:** una ciudad que privilegia al peatón a través de la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial.
- **Movilidad segura, sostenible y saludable:** reconoce el derecho que tienen los peatones a un entorno seguro, libre de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico.

Es así que el paradigma de construir una ciudad centrada en el vehículo motorizado se ha ido modificando en la medida en que normas y acciones como las descritas anteriormente e iniciativas como el enfoque Sistema Seguro y Visión Cero han ido reconociendo la importancia y beneficios de la movilidad activa.

1.3 Alcance

La Política Pública del Peatón define los resultados o transformaciones que se deben lograr a corto, mediano y largo plazo en materia de movilidad peatonal. Por lo tanto, este instrumento orienta la gestión de la administración distrital en pro de la consolidación de una ciudad caminable, accesible y de proximidad, en articulación con el modelo de ocupación territorial establecido en el POT.

1.4 Marco conceptual

Con el propósito de orientar la formulación y adopción de la presente política pública, se definen a continuación una serie de términos y expresiones que permitirán comprender la problemática analizada, así como generar consensos respecto al lenguaje utilizado. Así mismo, este marco conceptual sustenta la visión de ciudad sostenible, accesible y segura señalada en los capítulos anteriores.

1.4.1 Movilidad peatonal

Teniendo en cuenta los lineamientos que rigen la Política Pública del Peatón, es importante precisar que el concepto de movilidad peatonal incluye no sólo a quienes se desplazan a pie, sino también a personas con discapacidad que requieren algún tipo de apoyo o están en condición de movilidad reducida.

Esta concepción amplia de la movilidad peatonal considera la gran variedad de condiciones y habilidades que las y los peatones tienen y, por lo tanto, permite que la planeación y construcción de la ciudad ofrezca un espacio público en el que personas con discapacidad o en condición de movilidad reducida, personas mayores, quienes requieren algún tipo de apoyo o se encuentren realizando labores del cuidado, puedan desplazarse de manera autónoma dando como resultado una experiencia agradable que fomente la vitalidad tanto individual como colectiva.

La movilidad peatonal, además de ser un modo de transporte, es una actividad que tiene implicaciones de carácter individual, por ejemplo, en la salud mental y física de las personas, y de carácter colectivo, en particular en la seguridad, en la construcción de lazos sociales, en la transformación urbana y en la calidad del medio ambiente de la ciudad, entre otros.

Según Jennifer Heeman de Curativos Urbanos “Queremos transformar los andenes en lugares no solamente en donde podamos caminar, sino también en donde podamos vivir” (ARUP, 2016). A través de acciones dirigidas hacia la movilidad peatonal se busca lograr una experiencia de disfrute urbano, en donde las calles además de pensarse para la circulación, también se diseñan para la permanencia; estas se deben caracterizar por ser espacios públicos atractivos, dinámicos y con variedad de usos, invitando a más personas a la calle, dándole vida.

A su vez, los elementos de paisajismo y de vegetación que componen el espacio público producen percepciones placenteras para la vista y los demás sentidos, además de cumplir funciones como generar luz y sombra de una manera coherente, para una ciudad como Bogotá, no solo en las franjas de circulación peatonal sino también en espacios públicos previstos para la permanencia y disfrute de la comunidad, los cuales deben contemplar los principios de ciudades seguras para mujeres y niñas.

Es así que la movilidad peatonal conlleva a pensar en una ruta, elegir pasar por un lugar específico, saludar a alguien, tener una rutina con la ciudad y con los vecinos. Esta dinámica permite construir comunidad, sentido de pertenencia, fortalecer los lazos comunitarios y la cohesión social, porque se extiende la cotidianidad de la vida de la ciudadanía a la calle, al espacio público, a la ciudad.

1.4.2 Cultura peatonal

Una ciudad con una cultura peatonal es una ciudad planeada para satisfacer una de las necesidades más naturales del ser humano: movilizarse peatonalmente. La cultura peatonal se logra, principalmente, cuando su infraestructura, seguridad, comunicación, respeto y cuidado por las y los peatones incentivan la movilidad peatonal por encima de los otros modos de transporte motorizados.

En una ciudad con cultura peatonal se entiende que todos hacemos parte de un mismo sistema y que conforme al rol que desempeñamos tenemos responsabilidades diferenciales con los demás. Lo anterior implica el reconocimiento de las y los peatones como actores viales vulnerables, fundamentales en el desarrollo sostenible y económico de la ciudad y, por lo tanto, demanda acciones y comportamientos que hagan más fáciles y amables su trayecto.

Finalmente, se resalta cómo la gobernanza, entendida como aquella relación efectiva de diálogo y construcción colaborativa entre la administración distrital y la ciudadanía, se constituye en una herramienta que permite a través de la identificación de roles y alcances diferenciales realizar acciones que fortalezcan la cultura peatonal.

1.4.3 Infraestructura accesible

Una condición necesaria para la movilidad peatonal es la posibilidad de acceder al medio físico sin la presencia de condiciones que limiten o desmotivan el recorrido de las personas. La infraestructura accesible facilita los desplazamientos autónomos, sin limitaciones para las personas con discapacidades (permanentes o transitorias), personas mayores, niñas, niños y mujeres, logrando que las personas ingresen adecuadamente a los espacios públicos, que transiten y lleguen a sus destinos finales. l

En tal sentido, es necesario contemplar el principio de accesibilidad de la Convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, "*a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida*" (Naciones Unidas, 2006). Para lograr esto, las ciudades deben contar con conjunto de elementos físicos que permitan recorridos continuos, autónomos y seguros para esta población, tales como rampas, vados peatonales, pasos seguros, señalización pertinente, entre otros.

Adicionalmente, no debe presentar obstáculos como huecos, desniveles, bolardos mal localizados o bordillos muy altos que requieran de grandes esfuerzos físicos para las personas. Los obstáculos en los recorridos limitan y coartan la libertad de

desplazamiento de las personas. De esta forma se deben considerar dichas condiciones para no restringir el acceso al transporte público ni a los servicios, entre otros aspectos.

En este punto es necesario resaltar la movilidad peatonal en el marco de las labores del cuidado, las cuales generan que los desplazamientos se caractericen por la realización de múltiples viajes conforme a las necesidades o propósitos, dentro de los cuales varios pueden ser peatonales,

> Las necesidades de movilidad de las mujeres no se limitan únicamente a desplazarse al lugar de trabajo, sino que también pueden incluir (en mayor medida y dependiendo de los ajustes familiares) los trayectos propios de los roles de género heredados: recoger a los hijos/hijas al colegio, hacer las compras para el hogar, y todas las actividades relacionadas con asistir a terceras personas que se les han atribuido históricamente, sin tener en cuenta su disponibilidad de tiempo libre, la acorde organización de las ciudades, ni los tipos de desplazamiento requeridos para cumplir con las diversas tareas de cuidado (CEPAL, 2019)

Es así, que se evidencia que existe una manera diferencial de transitar y apropiarse del espacio público peatonal por parte de las mujeres, las cuales son las principales responsables de dichos desplazamientos.

> "Los roles y estereotipos también asignan de manera exclusiva a las mujeres las labores de cuidado, impactando así en la caracterización de sus viajes que, en su mayoría, son de menor distancia, usualmente acompañando a personas dependientes, y con mayor número de viajes peatonales y en transporte público que en automóvil, motocicleta y bicicleta... Adicionalmente, las mujeres son más conscientes de las preocupaciones por la seguridad personal que los hombres, especialmente en lo que respecta a ser víctima de acoso sexual; dicha situación limita seriamente sus movimientos, comodidad, autonomía y la calidad en sus desplazamientos" (GIZ; Despacio, 2021)

1.4.4 Ciudad de proximidad

Si la ciudad ofrece las condiciones para satisfacer una necesidad o deseo de viaje a una distancia "peatonal", es más probable que las personas prefieran hacerla de este modo, que en cualquier otro modo de transporte. La ciudad de proximidad promueve viajes cortos y cómodos para un tiempo máximo de 30 minutos, permitiendo que los ciudadanos encuentren la oferta para satisfacer necesidades o servicios esenciales (salud, educación, cultura, recreación, transporte, entre otros) cerca al origen de su viaje.

En las ciudades de proximidad, los puntos de origen y destino se conectan a través de espacio público peatonal de calidad, que considera las diversas capacidades de las y los peatones, en el marco del principio de accesibilidad universal, y se integra de forma efectiva con el sistema de transporte público permitiendo el tránsito entre modos de transporte sostenibles.

1.4.5 Seguridad de las y los peatones

Con respecto a la seguridad para las y los peatones, se abordará este concepto a partir de dos acepciones: seguridad vial y seguridad personal. Teniendo como premisa principal que, de conformidad con la Ley 105 de 1993, la seguridad constituye prioridad esencial del sector transporte.

Seguridad Vial

Colombia y Bogotá adoptaron el enfoque de Sistema Seguro o Visión Cero, el cual centra la gestión de la seguridad vial en la vulnerabilidad de los actores viales y en la premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por cuenta de un siniestro vial.[4]

El enfoque Sistema Seguro promueve la implementación de acciones enfocadas en reducir el número de víctimas fatales o heridos graves en siniestros viales a partir de la consideración de los siguientes principios[5]:

- El ser humano comete errores que pueden generar siniestros viales; sin embargo, la muerte e integridad son un precio inadmisible por dichos errores.
- El cuerpo tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro, por lo cual, la velocidad se convierte en el principal factor de riesgo para los actores viales.
- La seguridad vial es una responsabilidad compartida que demanda el compromiso del sector público, privado y sociedad civil en la reducción de fallecimientos y lesiones en siniestros viales.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva, es decir, se anticipa a la materialización de los riesgos bajo un enfoque de prevención.
- La interacción dinámica de los elementos de un sistema seguro es necesaria para aumentar la protección de los actores viales, lo cual implica la implementación de medidas integrales enfocadas en la infraestructura, vehículos, gestión de velocidades, educación, vigilancia y control y atención a víctimas.

[4] Agencia Nacional de Seguridad Vial. Plan Nacional de Seguridad Vial. Documento Técnico de Soporte 2022 - 2031. 2022.
[5] Agencia Nacional de Seguridad Vial. Plan Nacional de Seguridad Vial. Documento Técnico de Soporte 2022 - 2031. 2022.

En el marco de estos principios, un sistema de movilidad seguro protege a todos los actores viales, de tal forma que sus elementos están diseñados para prevenir la ocurrencia de siniestros, y ante la ocurrencia de este, prevenir la lesión grave o muerte de las personas involucradas.

Teniendo en cuenta que el enfoque Sistema Seguro se basa en la gestión del riesgo, es importante considerar que las y los peatones, además de tener una alta exposición, tienen mayor probabilidad de sufrir afectaciones graves, debido a que su cuerpo asimila de forma directa la energía liberada en un atropellamiento.

Seguridad Ciudadana

Para el contexto de esta política, la seguridad ciudadana es entendida como la situación social en la cual las personas pueden ejercer sus derechos a la libre circulación, a gozar de un ambiente sano y al uso común del espacio público sin que acciones de crimen, violencia o delictivas afecten la integridad personal y el ejercicio de estos derechos. En este sentido, la ciudadanía se puede desplazar en la ciudad sin miedo a ser violentada.

En materia de movilidad peatonal, la apropiación e identificación del territorio o del barrio por parte de las comunidades, promueve el cuidado por la ciudad y por los demás. Por lo tanto, en la ciudad las personas “se acompañan” de otras, al construir comunidad y fortalecer la vida barrial se aumentan los ojos en la calle[6] y se mejora la seguridad ciudadana y su percepción.

Aunado a lo anterior, ciudades limpias e iluminadas favorecen la seguridad ciudadana. Calles que presenten basura sin recoger o espacios oscuros desincentivan la caminata, se pierde el sentido de comunidad, aumenta el miedo a transitar y se puede generar una percepción mayor de inseguridad.

1.5. Proceso y resultados de la participación

La participación de la sociedad en la formulación e implementación de las políticas públicas es una actividad fundamental para la identificación adecuada del problema. Las estrategias de participación ciudadana ofrecen una mirada integral sobre una problemática determinada y sobre la forma en que varían los efectos de dicha problemática en función de las realidades socioeconómicas y contextos de la sociedad.

[6] Este término fue implementado en 1961 por Jane Jacobs en su libro de Muerte y Vida de las Grandes Ciudades.

Aunado a lo anterior, la construcción participativa de las políticas públicas genera apropiación por parte de los actores interesados. De esta forma, además de la visibilización de la problemática, se favorece la implementación de los planes de acción al ser el resultado de escenarios de cocreación.

1.5.1 Proceso de participación

De acuerdo con los lineamientos metodológicos establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación a través de la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas de Distrito, el proceso de participación de la presente política se desarrolló en tres fases: preparatoria, agenda pública y formulación.

En la fase preparatoria se identificaron los actores relevantes que, en virtud del objeto de la Política Pública del Peatón, debían involucrarse en el proceso de identificación del problema y formulación de la política. La participación de los actores se realizó con los propósitos principales de informar y consultar, de tal forma que los participantes apoyaran la construcción de la política con su conocimiento y experiencia.

Tabla 1. Actores involucrados en el diagnóstico y formulación de la Política Pública del Peatón

Sector público	Otros	Actores sociales
● Sector Gobierno. ● Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo. ● Sector Educación. ● Sector Salud. ● Sector Cultura, Recreación y Deporte. ● Sector Ambiente. ● Sector Hábitat. ● Sector Seguridad, Convivencia Justicia	Expertos en movilidad sostenible. Concejo de Bogotá	● Población con discapacidad ● Mujeres ● Juventud ● Afro, Palenqueros y Raizal ● Cuidadores y cuidadoras ● Personas mayores ● Población LGBTI+ ● Niñas y niños del programa ciempiés

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2023

La fase de agenda pública permitió identificar los puntos de interés de la ciudadanía y, a partir de ello, definir el problema a partir del cual se establecería el horizonte de acción de la política. Finalmente, en la fase de formulación se consultó a la ciudadanía sobre los productos que esperarían que la administración distrital implementara para mitigar la problemática identificada.

Para las anteriores fases se desarrollaron talleres virtuales y presenciales, para los cuales se realizó un proceso de convocatoria virtual a través de algunas de las siguientes piezas publicitarias:

Figura 3. Piezas publicitarias - Procesos de Convocatoria



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Secretaría Distrital de Movilidad

Como resultado de esta convocatoria, se realizaron 6 talleres territoriales distribuidos por localidades, 5 talleres poblacionales y 2 talleres con personas expertas pertenecientes a diversas universidades, organismos internacionales y organizaciones que abordan aspectos relacionados con la movilidad peatonal, distribuidos así:

Tabla 2. Talleres fase de formulación

Taller (encuentro) de participación	Número de Mujeres	Número de Hombres
Taller (encuentro) territorial. Usaquén, Chapinero, Suba y Barrios Unidos	21	3
Taller (encuentro) territorial Teusaquillo, Engativá y Fontibón	23	7
Taller (encuentro) territorial Santa fe, Candelaria, Mártires y Puente Aranda	14	3
Taller (encuentro) territorial Kennedy, Bosa, Antonio Nariño y Rafael Uribe Uribe	12	4
Taller (encuentro) territorial Tunjuelito, San Cristóbal, Ciudad Bolívar	15	6
Taller (encuentro) territorial Usme y Sumapaz	9	7
Taller (encuentro) poblacional jóvenes	8	5

Taller (encuentro) de participación	Número de Mujeres	Número de Hombres
Taller (encuentro) poblacional Mujeres	14	1
Taller (encuentro) poblacional Ciempiés IED PAULO VI	10	5
Taller (encuentro) poblacional Ciempiés IED Fernando Mazuera	11	4
Taller (encuentro) poblacional Ciempiés IED AGUSTIN NIETO CABALLERO	9	6
Taller (encuentro) poblacional - personas mayores	52	13
Taller (encuentro) poblacional - personas con discapacidad	12	7
Panel de expertos 1	9	6
Panel de expertos 2	7	14
Total	226	91

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón

Figura 4. Registro fotográfico Talleres de participación



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

En estos talleres se contó con la asistencia de 317 personas de las cuales 226 fueron mujeres y 91 hombres, destacándose así la participación de las mujeres en la construcción de los productos para el plan de acción de la política pública del peatón.

La metodología para el desarrollo de estos talleres contempló dos partes: en la primera parte se realizó una presentación (anexo 1) en la cual se expuso el objetivo general y los objetivos específicos propuestos para la política pública. Así mismo,se explicó la cadena de valor para la construcción del plan de acción.

En la segunda parte se desarrolló el espacio de participación ciudadana. A partir de cada uno de los objetivos específicos, se realizaron preguntas orientadoras a las y los participantes (anexo 2) y a partir de ellas, se recibieron las propuestas de los productos que la ciudadanía espera obtener con la implementación de la Política Pública del Peatón.

1.5.2 Resultados de la participación

Como resultado de la fase de agenda pública y del análisis técnico de la Secretaría Distrital de Movilidad, se identificaron los siguientes puntos de interés, es decir, los aspectos más destacados que influyen en las condiciones de la circulación peatonal:

Tabla 3. Puntos de interés

Punto de interés
Cultura ciudadana y respeto hacia los derechos de las y los peatones.
Comportamiento y respeto frente a las normas de uso y del espacio público de circulación peatonal.
Reconocimiento de la importancia de la movilidad peatonal por parte de la ciudadanía
Accesibilidad en el espacio público de circulación peatonal.
Condiciones del diseño del espacio público peatonal de acuerdo a las diferentes habilidades y capacidades de las y los peatones.
La seguridad vial de las y los peatones está relacionada con el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los otros actores viales.
Infraestructura segura, continua y cómoda para la movilidad peatonal.
Cruces seguros que garanticen la continuidad de la circulación peatonal.
Condiciones e infraestructura relacionada con la seguridad ciudadana que contribuyan en la movilidad peatonal.
Condiciones de seguridad en el espacio público de circulación peatonal de mujeres, niñas y niños.
Presencia institucional y articulación entre las entidades que permita que las condiciones físicas y culturales de la ciudad mejoren para que así las y los peatones puedan realizar sus viajes

Fuente: SBP - SDM

Así mismo, como resultado de la fase de agenda pública se identificó la siguiente problemática:

> *Las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad*

La fase de formulación le permitió a la ciudadanía proponer las acciones necesarias para la consolidación de una ciudad peatonal. Las propuestas recibidas se agruparon de acuerdo con su concordancia temática y, en ciertos casos, se unificaron por abordar temas similares o complementarios, destacándose los siguientes:

Promover el bienestar que genera la circulación peatonal en las personas.

- Capacitaciones para concientizar a la ciudadanía que el mejor modo de circulación es la movilidad peatonal.
- Embellecimiento de la ciudad, sus parques y unificar senderos peatonales, para hacer más cómodos los desplazamientos.
- Campañas que promuevan la movilidad peatonal para todas las personas.
- Recorridos culturales, patrimoniales y ambientales que se realicen peatonalmente y permitan identificar y reconocer los valores que tienen ciertos sectores de la ciudad.
- Campañas para resaltar los beneficios en salud mental que genera la circulación peatonal.
- Implementación de campañas de promoción de la circulación peatonal.
- Campaña de promoción de la circulación peatonal como actividad física.
- Diseño de un indicador relacionado con cómo se están moviendo las mujeres peatonalmente, que pueda evidenciar la permanencia y apropiación de los espacios públicos peatonales.

Mejor seguridad peatonal.

- Implementación y mantenimiento del alumbrado público
- Campañas para que las bicicletas, motos, patinetas y carros no transiten o parqueen en los andenes.
- Control de velocidad para los vehículos automotores y para los domiciliarios.
- Campañas para promover el respeto de las normas de tránsito.
- Espacios de circulación peatonal limpios sin escombros o basuras.
- Campañas para prevenir, controlar y sancionar el acoso callejero
- Señalización adecuada de los cruces peatonales.
- Red ciudadana para atender hurtos con el cuadrante del sector.
- Focalizar estrategias de seguridad ciudadana
- Evitar conflictos de espacios con otros usuarios.
- Implementación de señalización para prevenir accidentes.
- Construcción de barrios vitales.
- Los contenedores de basura se convierten en obstáculos para el peatón.
- Instalación de reductores de velocidad.

Cultura peatonal.

- Enseñar en los colegios como se realizan los viajes peatonales y el respeto por los demás actores viales.
- Campañas pedagógicas para que todos los actores viales cumplan las normas.
- Campañas para que los vendedores informales respeten el espacio público y las personas puedan transitar.
- Fortalecer los conceptos de vecindad y solidaridad, para el cuidado de toda la ciudadanía.

- Establecer canales de comunicación efectivos con la Administración Distrital para que sean atendidos los temas relacionados con la movilidad peatonal.
- Fortalecer la articulación interinstitucional para trabajar integralmente sobre la movilidad peatonal.
- Promover la caminata como derecho fundamental para el disfrute del espacio público

Garantizar condiciones de accesibilidad para que las y los peatones puedan desplazarse, permanecer y aprovechar la ciudad.

- Se requieren andenes continuos, con la altura indicada para que sean accesibles, sin huecos, con rampas, con baldosas podotáctiles.
- Construcción de senderos peatonales.
- Los espacios por donde se realizan los viajes peatonales requieren baños, puntos de descanso (bancas o sillas), tomas de corriente, ambientes sanos, con arborizado, luminaria adecuada, canecas para basura y puntos de hidratación.
- Mantenimiento de andenes.
- Las ciclorrutas no deben estar construidas en los andenes.
- Señalética para peatones y para que los demás actores viales conozcan que deben respetar al peatón.
- Recuperar el espacio público para el peatón.
- Construcción y mantenimiento de puentes peatonales en buen estado y seguro.
- Construir más bibliotecas y parques a las que se pueda acceder peatonalmente
- El transporte público debe contar con acceso para las personas con discapacidad.
- Acceso a servicios y equipamientos de manera cómoda y sencilla para las y los peatones.

Finalmente, la formulación de la presente política pública incorporó procesos de concertación con las entidades distritales que se identificaron responsables de los productos contenidos en el plan de acción: SED, SDS, SDSCJ, SDG, SDDE, IDT, IDU, UAEMRV, UAESP, IDPC, IDPYBA.

2. Diagnóstico

Este capítulo describe la movilidad peatonal en Bogotá D.C. a partir de la caracterización de los viajes realizados en este modo de transporte y la descripción de la problemática identificada mediante el proceso de participación ciudadana indicado en el capítulo anterior.

2.1. Caracterización de los viajes peatonales

De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 (EM 2019), en un día típico en Bogotá se realizan 15.831.826 de viajes con una duración mayor o igual a 3 minutos, los cuales sumados a los viajes registrados por municipios de la región alcanzan un total de 18.996.286. De estos últimos, se identifica que la movilidad peatonal es el modo más empleado con 6.941.798, lo cual equivale al 36,5 % del total de viajes, seguido por TransMilenio con el 13,1 % y el auto con 12,1 %.

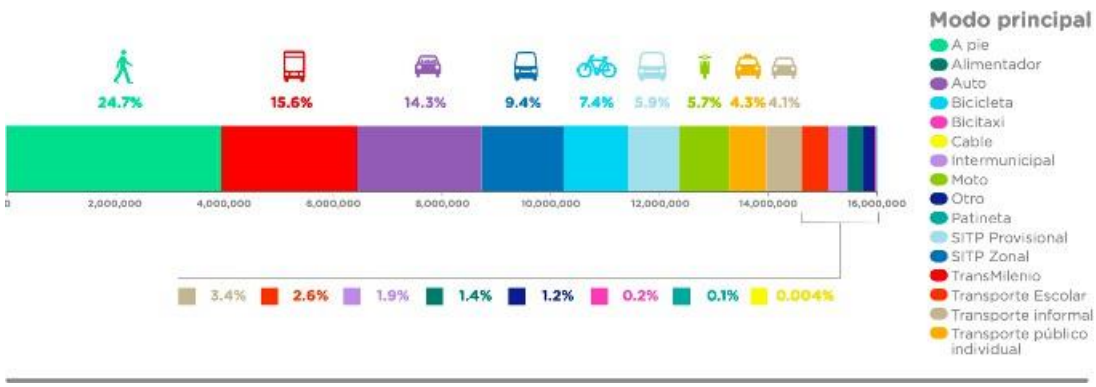
Figura 5. Distribución Modal en Bogotá y la región (viajes con duración mayor o igual a 3 minutos)



Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 - SDM

Al excluir los viajes a pie menores a 15 minutos, se observa una constante porcentual en la distribución modal, ya que, de los 16.007.299 de viajes que se realizan en Bogotá y la región, el principal modo continúa siendo la movilidad peatonal con un 24,7 % (3.953.803), seguido por TransMilenio con 15,6 % y auto con 14,3 %.

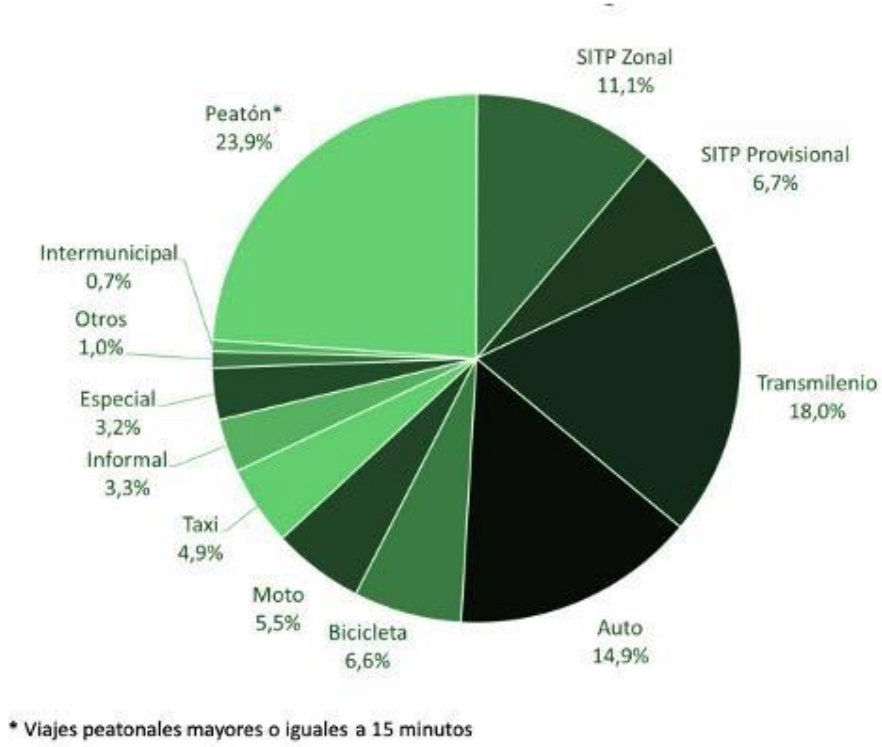
Figura 6. Distribución modal en Bogotá y la región (viajes con duración mayor o igual a 15 minutos)



Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 - SDM

En el caso particular de Bogotá, se realizan 13.359.728 viajes por día, excluyendo los viajes a pie cuya duración es menor de 15 minutos. Al igual que en Bogotá - Región, la distribución modal en Bogotá D.C. es liderada por las y los peatones con un 23,9 % equivalente a 3.192.975 de viajes, seguida por TransMilenio con un 18 %, el auto con 14,9 % y la bicicleta con el 7,4 %, cifras que evidencian el predominio de la movilidad peatonal como alternativa de transporte.

Figura 7. Distribución modal en Bogotá (viajes con duración mayor o igual a 15 minutos)

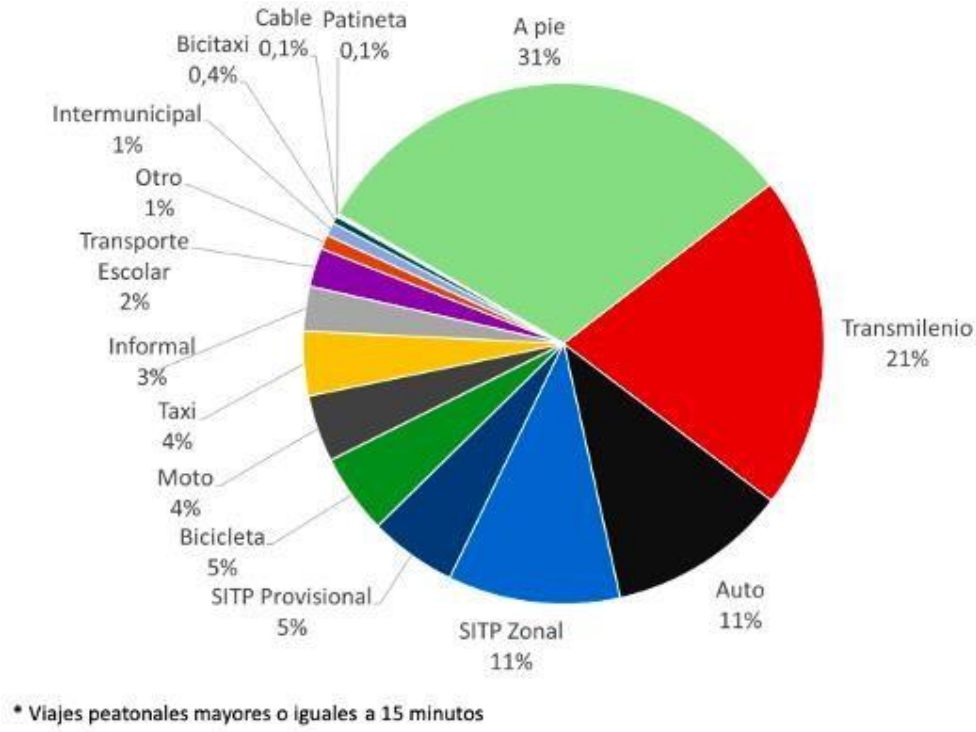


Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 - SDM

Al abordar la distribución modal por etapas de viaje,[7] la Encuesta de Movilidad 2019 identificó que en Bogotá el número de etapas de viajes es de 18.131.129, de las cuales el 31 % se realiza a pie, cifra equivalente a 5.620.650 etapas de viaje. Esta información evidencia que la movilidad peatonal, además de ser el principal modo de transporte como se observó en la figura anterior, es un elemento esencial del sistema de movilidad multimodal.

[7] Las etapas de viaje son los momentos realizados en diferentes modos de transporte que son utilizados para llegar al destino final.

Figura 8. Distribución modal del total de etapas de viaje de Bogotá.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

En relación con lo anterior, los desplazamientos peatonales son determinantes en la intermodalidad y se constituyen en el principal modo utilizado para acceder al modo de transporte principal. Al respecto, los mayores tiempos de circulación peatonal se invierten en el acceso al transporte público (ver Tabla 4).

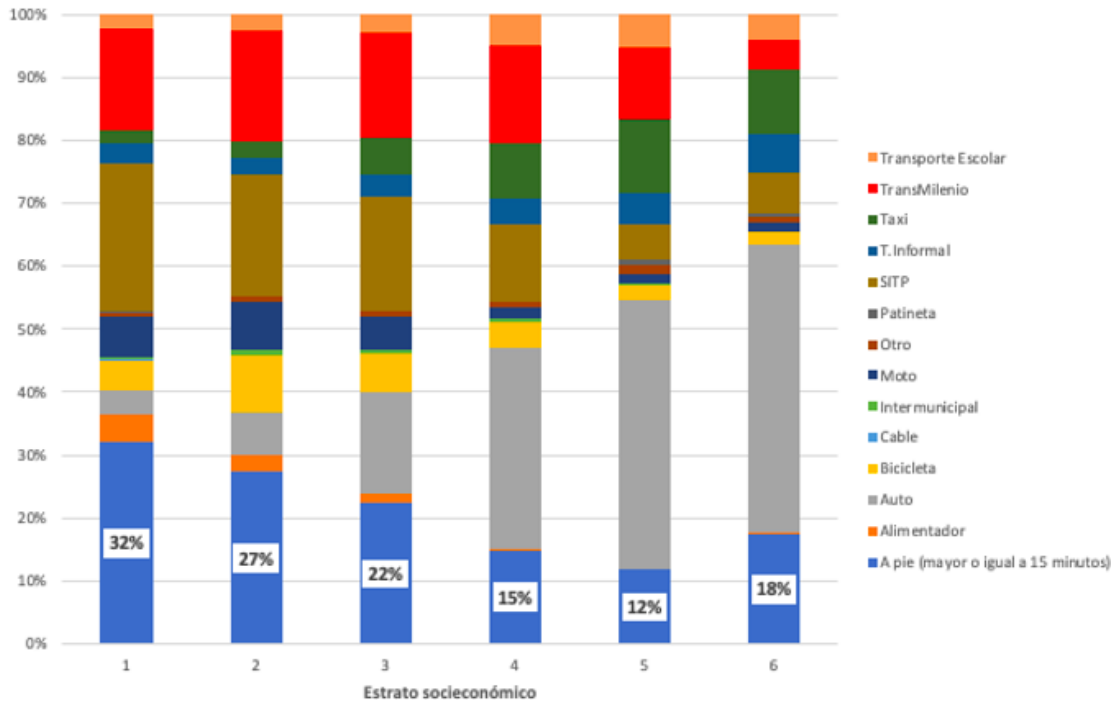
Tabla 4. Tiempo promedio de caminata al modo principal de transporte - Año 2019.

Tiempo promedio de caminata – Modo Principal	
Modo	**Tiempo Promedio**
Cable	21,1 minutos
TransMilenio	18,8 minutos
Intermunicipal	17,9 minutos
Alimentador	17,4 minutos
SITP Zonal	15,9 minutos
SITP Provisional	15,3 minutos
Transporte informal: bus, auto, jeep piratas, motocarro, mototaxi, bici taxi, taxi colectivo	9,4 minutos
Otro	9,4 minutos
Taxi	4,7 minutos
Patineta	4,6 minutos
Transporte escolar	4,2 minutos
Transporte Informal: auto/camioneta por app móvil	4,0 minutos
Auto	3,7 minutos
Moto	3,4 minutos
Bicicleta	2,9 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Con relación a los viajes realizados en Bogotá con duración igual o superior a 15 minutos según el estrato socioeconómico de la vivienda, es posible señalar que la movilidad peatonal es el principal modo de transporte de los hogares pertenecientes a los estratos 1, 2 y 3. En los estratos 4, 5 y 6 los viajes en auto superan los realizados a pie, siendo los hogares de estrato 5 los que presentan menor uso de la movilidad peatonal como modo de transporte con tan solo un 12 %.

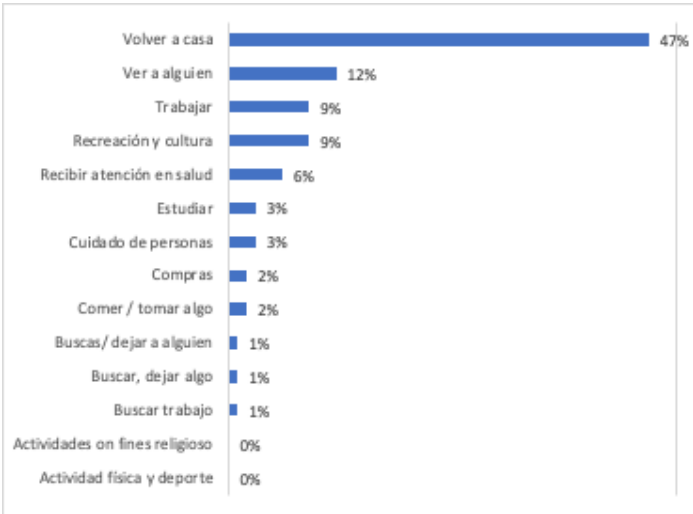
Figura 9. Distribución porcentual de los viajes según estrato socioeconómico de los hogares (viajes en Bogotá mayores o iguales a 15 minutos)



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Al analizar los viajes de las y los peatones en relación con el motivo del viaje se identifica que "*volver a casa*" representa el principal motivo de la movilidad peatonal. De igual forma es importante resaltar que dentro de los motivos de viaje para el año 2019 tal solo el 3 % lo hace por actividad física y deporte y el 1 % por recreación y cultura.

Figura 10. Motivos de viaje a pie año 2019 (mayor de 15 minutos)

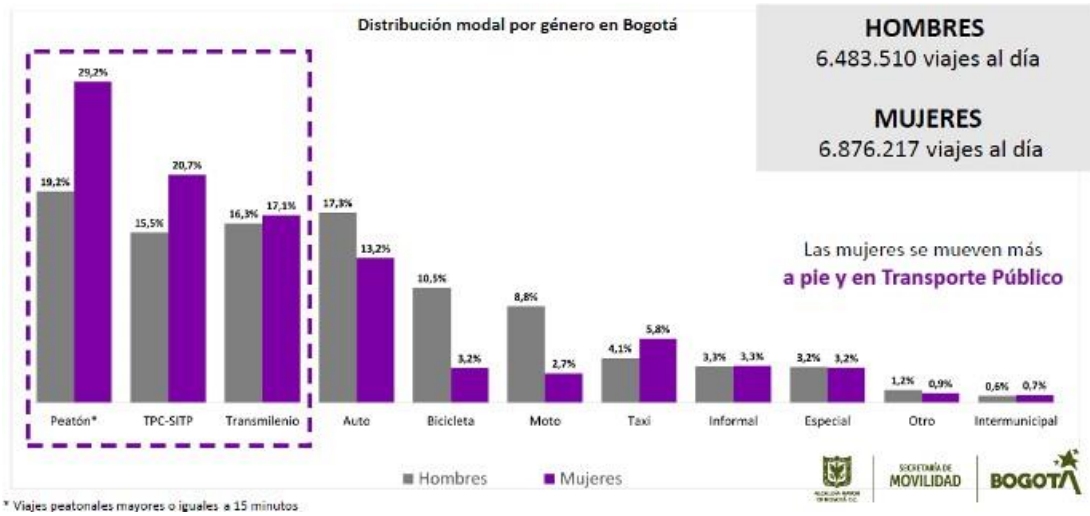


Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Con relación al género, de acuerdo con la información de la Encuesta de Movilidad 2019, de los 13.359.728 de viajes iguales o mayores a 15 minutos en Bogotá, 6.876.217 viajes equivalente al 51,5 % son realizados por mujeres, de los cuales un 29,2 % se realizan a pie y un 37,8 % en transporte público. En el caso de los hombres, los viajes a pie representan el 19,2 % del total de sus viajes.

Es preciso señalar que en un alto porcentaje, los viajes que realizan las mujeres tienen una estrecha relación con las labores del cuidado. De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Movilidad 2019, de la totalidad de viajes de peatones mayores o iguales a 15 minutos, el 61,5 % son mujeres frente a un 38,5 % de hombres.

Figura 11. Distribución modal por género de Bogotá.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 SDM

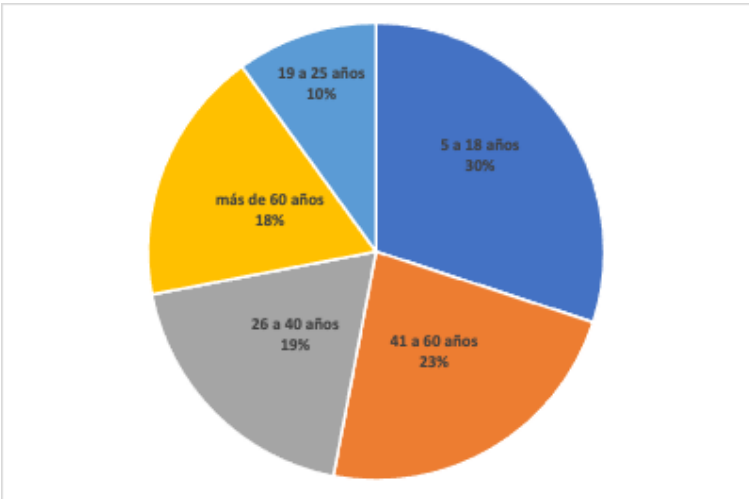
En consideración con lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló una caracterización sobre los viajes del cuidado con enfoque diferencial y de género mediante el desarrollo de cartografías basadas en técnicas etnográficas[8] en las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) El Porvenir, localidad de Bosa, y Los Alcázares, localidad Barrios Unidos. Con relación a la movilidad peatonal, este estudio destaca lo siguiente:

> Las personas cuidadoras y autocuidadoras que realizan sus viajes de cuidado caminando, usualmente solo lo hacen para el primer y último tramo de sus recorridos cuando el viaje es por motivos médicos, y utilizan esta opción de movilidad en una buena proporción cuando los viajes son de corta duración al interior de sus localidades y cuando no tienen muchas posibilidades económicas. En estos desplazamientos se mencionan tres dificultades principales: el estado de los elementos viales y de seguridad vial que suelen restringir su movilidad; la inseguridad ciudadana percibida y experimentada durante sus viajes de cuidado que tiene ciertos focos en cada territorio; y la inseguridad interpersonal referida a situaciones de acoso sexual en los espacios públicos y los medios de transporte.

[8] Contrato de Consultoría 2020-2019 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y Proyectamos Colombia SAS.

Finalmente, con relación a la edad de las y los peatones, se identifica que el mayor porcentaje de viajes a pie con duración mayor a 15 minutos es realizado por niñas, niños y adolescentes.

Figura 12. Distribución porcentual de viajes a pie por grupo etario.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

2.2. Puntos de interés de la ciudadanía

Como se indicó en el capítulo 1.5, a través del proceso de participación realizado para la formulación de la presente política, se identificaron los puntos de interés de la ciudadanía referentes a la movilidad peatonal. A continuación, se presenta el diagnóstico a partir de dichos puntos de interés, los cuales han sido agrupados en cuatro ámbitos: cultura peatonal, accesibilidad, seguridad vial, seguridad ciudadana.

2.2.1. Cultura peatonal

Puntos de interés:

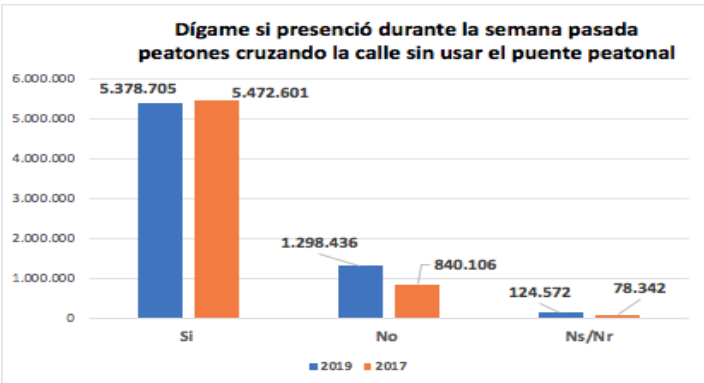
- Cultura ciudadana y respeto hacia los derechos de las y los peatones.
- Comportamiento y respeto frente a las normas de uso y del espacio público de circulación peatonal.

- Presencia institucional y articulación entre las entidades que permita que las condiciones físicas y culturales de la ciudad mejoren para que así las y los peatones puedan realizar sus viajes.

En la fase de agenda pública se identificó que las y los peatones se exponen a situaciones que afectan sus desplazamientos, bien sea por comportamientos de otros actores viales o por la obstrucción y ocupación del espacio público peatonal que dificultan el desplazamiento.

De acuerdo con la Encuesta Bienal (EB) de SDCRD, en el año 2017, un 85 % de las personas encuestadas observó a peatones que cruzaban la calle sin usar el puente peatonal; para el año 2019 se registró una disminución, donde el 79 % de los encuestados presenciaron cómo los peatones cruzaban la calle sin usar el puente peatonal.

Figura 13. Número de peatones que presenció cruzando la calle sin usar el puente peatonal (2017 y 2019).



Fuente: Encuesta bienal de cultura ciudadana - SDCRD

Esta encuesta consultó a los ciudadanos sobre la destinación que dan a su tiempo libre. Al respecto, se identificó qué más del 50 % de los encuestados realizan actividades en casa, centros comerciales o lugares de comercio; por su parte, el 4 % manifestó caminar las calles de la ciudad en su tiempo libre.

Figura 14. Principalmente, ¿qué hace cuando tiene tiempo libre?



Fuente: Encuesta bienal de cultura ciudadana - SDCRD

En el año 2019, la SDM realizó una encuesta de la percepción del riesgo vial, en la cual encontró que las y los peatones junto con los conductores de patinetas, son los actores viales que generan menos molestia o irritación por sus comportamientos.

Figura 15. Emociones y creencias sobre otros actores viales.

ACTOR VIAL	MOLESTO/ IRRITADO POR SU COMPORTAMIENTO (N=3518)	SOBREPASAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD (N=622)
Conductor de bus	80%	83%
Motociclistas	78%	90%
Conductor de taxi	73%	87%
Conductor de bicitaxi	63%	62%
Conductor vehículo particular	60%	83%
Conductor camión/vehículos pesados	60%	50%
Ciclista	60%	58%
Peatón	54%	N.A.
Conductor de patineta (eléctrica)	30%	N.A.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial. SDM

Finalmente, frente a los aspectos de gobernanza y participación ciudadana relacionados con la movilidad peatonal, se evidencia una carencia de espacios en Bogotá que permitan una articulación entre las entidades distritales y canales de comunicación entre estas y la ciudadanía, para atender los diversos problemas a los que se ven expuestas las y los peatones de una manera oportuna.

2.2.2. Accesibilidad

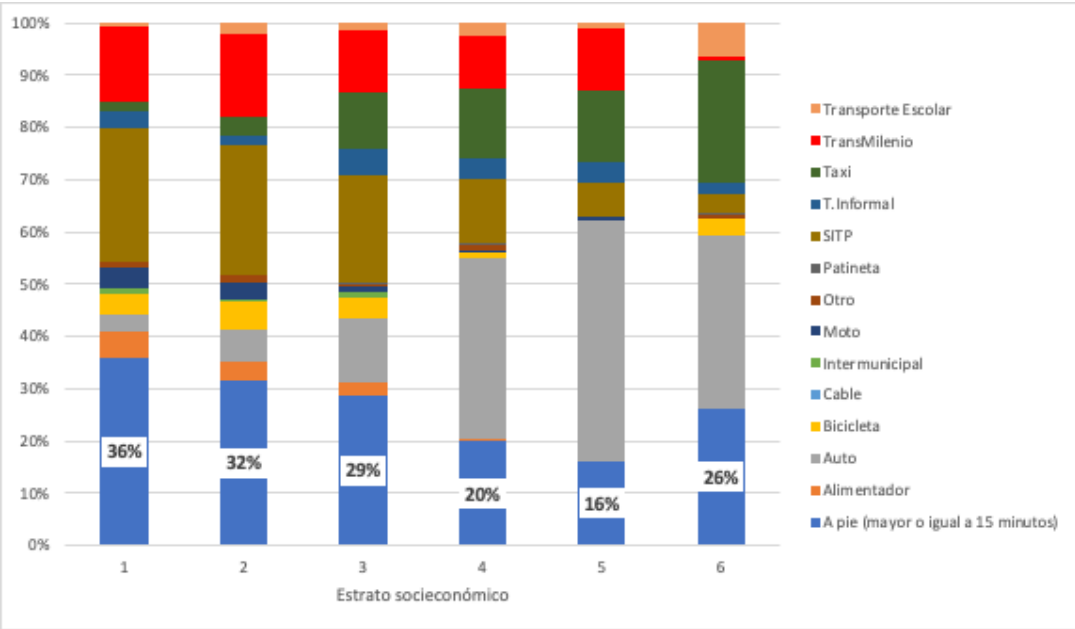
Puntos de interés:

- Accesibilidad en el espacio público de circulación peatonal.
- Condiciones del diseño del espacio público peatonal de acuerdo a las diferentes habilidades y capacidades de las y los peatones.

Todas las personas, en algún momento, utilizamos la movilidad peatonal como alternativa de transporte o para disfrutar el espacio público, por tal razón, las condiciones de la infraestructura peatonal impactan la calidad de vida de todas las personas y, en especial, de las personas con discapacidad, movilidad reducida, personas mayores, niños y niñas y mujeres en labores del cuidado.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019, un 8,9 % de personas señaló que presenta alguna dificultad para moverse, oír, ver, hablar o comunicarse u otra. Este porcentaje de personas realiza 1.246.781 viajes, de los cuales, en el caso de los estratos 1, 2 y 3, la mayor proporción se realiza a través de la movilidad peatonal.

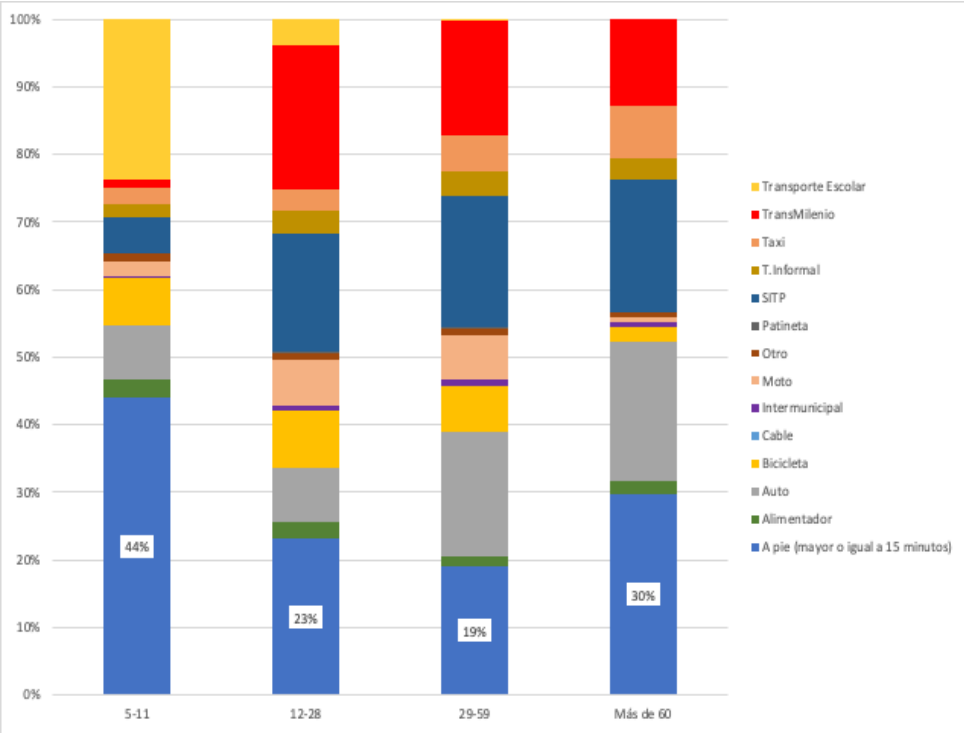
Figura 16. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) de personas con discapacidad por estrato en Bogotá.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Además, de los 16.007.299 viajes iguales o superiores a 15 minutos registrados por la Encuesta de Movilidad 2019 en Bogotá y la región, se observa el rol fundamental que las niñas, niños, y personas mayores tienen dentro de la distribución de viajes a pie en la ciudad, ya que, para el rango de edad de 5 a 11 años el 44 % de los viajes son realizados a pie, el 30 % de las personas mayores de 60 años realizan sus viajes a pie. Por su parte, se observa que para las personas adultas, tan solo el 19 % de viajes se realizan a pie, seguido por las personas jóvenes entre 12 y 28 que realizan un 23 %, tal como lo muestra la siguiente figura.

Figura 17. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) por grupo etarios en Bogotá.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Dentro de la fase de agenda pública se destacó la dificultad para realizar desplazamientos autónomos, continuos y sin obstáculos, además de la falta de líneas podotáctiles y pasos seguros a nivel que permitan que las personas con discapacidad puedan circular peatonalmente sin tropiezos. Estos aspectos también fueron resaltados por las niñas, niños y personas mayores, que se enfrentan a la falta de mantenimiento de los espacios públicos peatonales que afecta la calidad de sus desplazamientos.

En relación con los elementos del espacio público de circulación peatonal, de acuerdo con el Boletín No. 4 del Espacio Público realizado por el IDU con corte a junio de 2022, la ciudad cuenta con 28,06 km^2 de andenes para una población de 7.8 millones[9], mientras que, por ejemplo, una ciudad como Nueva York con 8.8

9 Cifra año 2015. Departamento Nacional de Planeación. Colombia.

millones de habitantes[10] se estiman cerca de 77 km^2 de andenes[11]. Se presenta a continuación la distribución de áreas de andenes por localidad, para la ciudad de Bogotá (ver Tabla 5).

Tabla 5. Distribución de metros cuadrados de andenes por localidad.

LOCALIDAD	ANDÉN (m2)	PORCENTAJE (%)
Usaquén	2.227.973	7,94
Chapinero	1.129.480	4,02
Santa Fe	631.462	2,25
San Cristobal	1.196.982	4,26
Usme	1.020.566	3,64
Tunjuelito	645.830	2,30
Bosa	1.645.997	5,86
Kennedy	3.315.463	11,81
Fontibón	1.821.974	6,49
Engativá	2.727.247	9,72
Suba	3.436.085	12,24
Barrios Unidos	1.221.260	4,35
Teusaquillo	1.264.295	4,50
Los Mártires	750.136	2,67
Antonio Nariño	529.348	1,89
Puente Aranda	1.721.663	6,13
La Candelaria	134.533	0,48
Rafael Uribe Uribe	1.180.025	4,20
Ciudad Bolivar	1.468.760	5,23
TOTAL	**28.069.080**	**100**

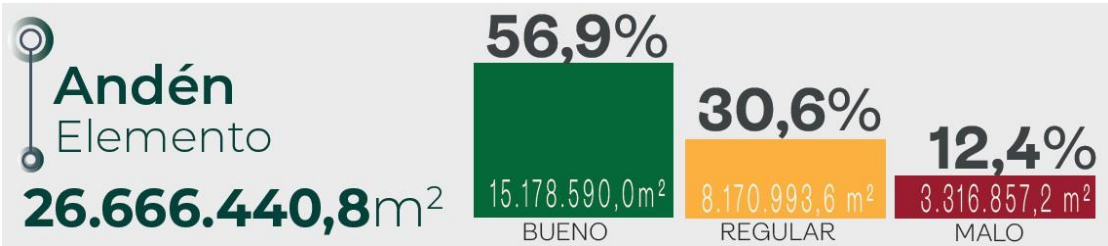
Fuente: Boletín No. 4 de Espacio Público. Instituto de Desarrollo Urbano. Junio de 2022.

Ahora bien, el IDU realiza boletines periódicos con el inventario y diagnóstico de los andenes de la ciudad y su estado, clasificándolos en malo, regular y bueno. A diciembre de 2022, la ciudad cuenta con 28.302.130,8 m² de espacio público, de los cuales, 26.666.440,8 m² corresponden al elemento andén. Así las cosas, el 56,9 %, es decir, 15.178.590 m² se encuentra en estado bueno, el 30,6 % correspondiente a 8.170.993.6 m² está en estado regular y finalmente 3.316.857,2 m² 12,4 % en estado malo.

[10] United State Census Bureau, en el link: https://www.census.gov/quickfacts/newyorkcitynewyork
[11] La cifra sale del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York, que reporta que la ciudad cuenta con 12.000 millas de andenes. Asimismo, según el artículo “This is not an opinión column: New York´s Sidewalks Really are too Narrow” de “StreetsBlogNYC”, la mayoría de los andenes en dicha ciudad tienen un ancho menor a 13 pies.

Esta es una de las principales preocupaciones de la ciudadanía, pues dentro de los aspectos que fueron señalados como aquellos que influyen o alteran la calidad de los desplazamientos peatonales se encuentra el estado de los andenes y, como se puede observar, más de la mitad de los andenes están en regular o mal estado.

Figura 18. Estado de los andenes de Bogotá.



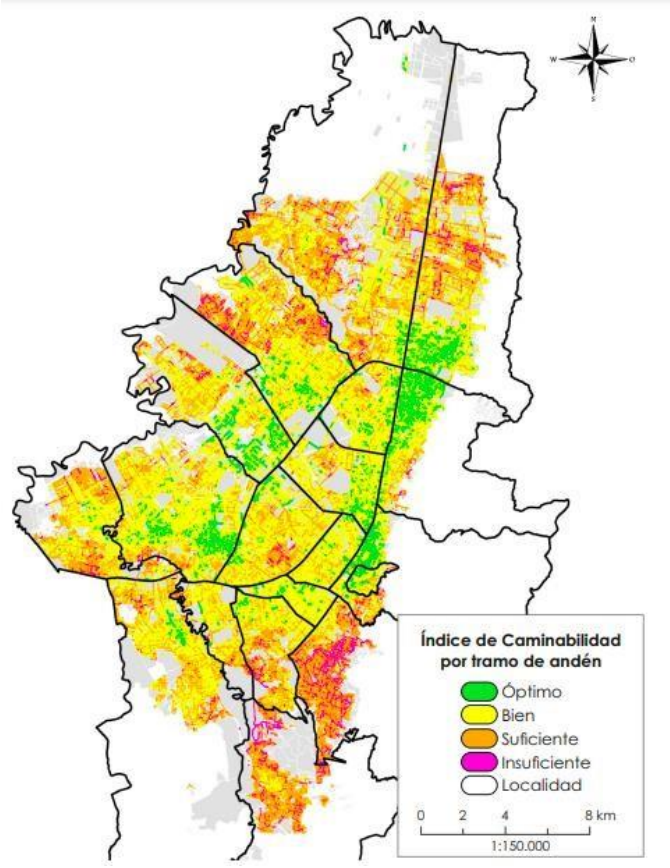
Fuente: Boletín Técnico - Inventario y Estado del Espacio Público de Bogotá D.C. Boletín Técnico No. 5. Diciembre 2022. Instituto de Desarrollo Urbano.

Por su parte, en el Reporte técnico de indicadores de espacio público 2022 del DADEP se encuentra el índice de caminabilidad por tramo de andén, que a partir del análisis de 6 dimensiones[12], establece las condiciones de los andenes para las y los peatones.

Se destaca de este índice la concentración de andenes en condiciones óptimas para la caminata en las localidades de Usaquén, Chapinero, Engativá y Fontibón; contrastado con la insuficiencia de condiciones en los andenes de las localidades de San Cristóbal y Usme. Las localidades que presentan más andenes dentro de la categoría “bien” son: Antonio Nariño (87%), Los Mártires (78%), Barrios Unidos (74,4%), Teusaquillo (74%), Kennedy (70%), La Candelaria (67,6%), Chapinero (61,5%), Puente Aranda (58,8%), Tunjuelito (55,13%), Fontibón (52, 94%) y Santa Fe (52,54%). (DADEP, 2022)

[12] Dimensiones índice de caminabilidad: Infraestructura para la movilidad, movilidad peatonal, seguridad pública, seguridad vial, atracción, ambiente.

Figura 19. Mapa de Índice de Caminabilidad por tramo de andén



Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2022

En relación con los elementos que promuevan la continuidad de la circulación peatonal se encuentra que, a medida que pasa el tiempo, avanzan nuevas ideas y estrategias para darle a las y los peatones el lugar que corresponde en las vías públicas, es así que las soluciones para el paso peatonal también se han visto modificadas conforme evoluciona la concepción del vehículo automotor y su relación con el ser humano. Tal es el caso de los pompeyanos, que consisten en plataformas elevadas, al nivel del andén, para priorizar el paso de los peatones en las calles, reduciendo la velocidad del vehículo.

De acuerdo con el Boletín 4 del IDU, para mediados del año 2022, en la ciudad había 40.800 metros cuadrados de pompeyanos. La localidad con más pompeyanos es Kennedy, con cerca de 12.090 metros cuadrados, equivalente al 29,63 % del total de la ciudad. El segundo lugar lo ocupa la localidad de Suba con 4.807 metros

cuadrados (11,63 %). El restante de las localidades tiene un porcentaje de participación de menos del 10 % cada una.

Por su parte, el reporte de la Subdirección de Señalización de la SDM, al 31 de diciembre de 2022 señala que se demarcaron 11.646 pasos peatonales a nivel. Para el caso de intersecciones semafóricas, a febrero de 2023 existían un total de 1.582 asociadas a 1.299 controladores de tráfico, que funcionan 24 horas al día durante los 365 días del año. Estos elementos constituyen la denominada planta externa del sistema de semaforización, a saber:

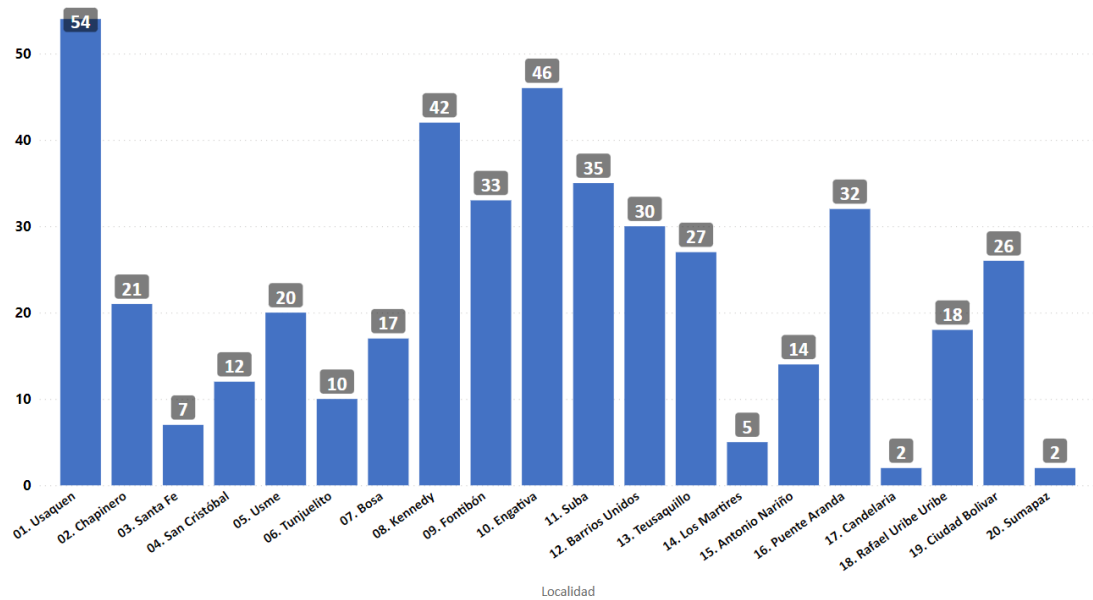
Figura 20. Intersecciones semaforizadas en Bogotá.



Fuente: Subdirección de Semaforización - SDM

En relación con los puentes peatonales y de acuerdo con la información reportada por el IDU, a corte de diciembre de 2022, la ciudad cuenta con 453 puentes peatonales[13], siendo las localidades de Usaquén, Engativá y Kennedy las que cuentan con mayor número de estas estructuras, con 54, 46 y 42 unidades, respectivamente. Asimismo, las localidades con menor número de estructuras corresponden a la Candelaria y Sumapaz con dos puentes cada una.

Figura 21. Puentes Peatonales por localidad diciembre 2022.



Fuente: Boletín técnico No. 11: Inventario de puentes de la ciudad de Bogotá D.C (2022-II). Instituto de Desarrollo Urbano.

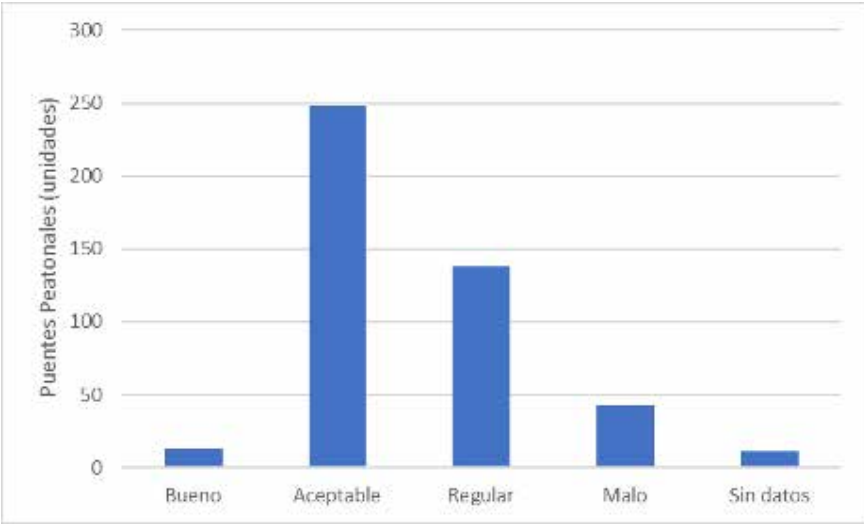
El IDU lleva un registro del estado del servicio de los puentes peatonales[14], entendiéndose como aquellas condiciones de los elementos que conforman los componentes no estructurales (barandas, juntas de dilatación y superficie de circulación peatonal) que promueven una experiencia agradable y cómoda para la circulación de los peatones. El estado de servicio está clasificado en “Bueno”, “Aceptable”, “Regular” y “Malo”.

[13] Aplicativo de inventario y estado de servicio de los puentes de la ciudad de Bogotá D.C (Diciembre 2022): https://idu.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/eae74f19b3c44edfbee656148ec206f9
[14] Boletín técnico No. 11: Inventario de puentes de la ciudad de Bogotá D.C (2022-II). Instituto de Desarrollo Urbano.

De acuerdo con información reportada por el IDU a corte de diciembre de 2022, cerca del 57 % de los puentes peatonales está en estado entre bueno y aceptable y aproximadamente el 40 % está en estado regular o malo. Los datos también registran las estructuras que no cuentan con información, que corresponde aproximadamente al 2 % de los puentes inventariados.

Finalmente, cerca del 50 % de los puentes peatonales inventariados no cuentan con rampas peatonales o cualquier otro medio que facilite el acceso de personas en condición de movilidad reducida; evidenciando así unos de los principales problemas de accesibilidad universal de los espacios públicos de circulación peatonal de la ciudad.

Figura 22. Estado de servicio de los puentes peatonales de la ciudad de Bogotá D.C.



Fuente: Boletín técnico No. 11: Inventario de puentes de la ciudad de Bogotá D.C (2022-II). Instituto de Desarrollo Urbano.

De igual forma y el relación con el acceso a servicios, la ciudadanía manifestó que debe realizar desplazamientos largos y sin las mejores condiciones del espacio público peatonal, lo que afecta su calidad de vida, ya que se debe descartar la realización de ciertas actividades o recurrir al uso de modos motorizados lo que genera otra serie de implicaciones económicas para su desarrollo.

En relación con los tiempos promedio de viaje de las y los peatones en la Encuesta de Movilidad 2019, se evidencia que, si bien en el año 2019 el principal motivo de viaje es “volver a casa” con un tiempo de 10,5 minutos, éste no es el motivo que

mayor tiempo en promedio de caminata[15] registra, siendo en su defecto el "buscar trabajo" con una duración de 18,2 minutos, seguido se encuentra el "recibir atención en salud" con un tiempo de 13,4 minutos.

Tabla 6. Tiempo promedio de caminata por motivo de viaje año 2019.

Motivo del viaje	Promedio de minutos
Buscar trabajo	18,2 minutos
Recibir atención en salud	13,4 minutos
Trámites	11,5 minutos
Otro	11,4 minutos
Actividades con fines religiosos	11 minutos
Asuntos de trabajo	10,8 minutos
Trabajar	10,7 minutos
Ver a alguien	10,6 minutos
Volver a casa	10,5 minutos
Compras	9,7 minutos
Estudiar	9,2 minutos
Buscar/dejar algo	9 minutos
Recreación y cultura	8,7 minutos
Actividad física y deporte	7,33 minutos
Buscar/dejar alguien	7,3 minutos
Comer/ tomar algo	6,4 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

En cuanto al tiempo promedio de caminata según grupo etario, se encuentra que en el año 2019 el mayor tiempo está concentrado en el rango de edad de más de 60 años con 11,7 minutos, seguido de las edades de 19 a 25 años con 11,3 minutos; luego se encuentran las edades de 41 a 60 años con 10.9 minutos. Al analizar los

[15] Expresión usada durante la aplicación de la Encuesta de Movilidad.

tiempos de edad de infancia, adolescencia y juventud, se muestra que dicho grupo ocupa el menor tiempo promedio de caminata con 8,5 minutos, notando una diferencia entre el primero y el segundo grupo etario del 6 % en tiempo promedio de caminata.

Tabla 7. Tiempo promedio de caminata por grupo etario año 2019

Tiempo promedio de caminata por grupo etario	
Grupo etario	**Promedio de minutos**
Edad más de 60 años	13,5 minutos
Edad 12 y 28 años	12 minutos
Edad 29 a 59 años	11,7 minutos
Edad 5 a 11 años	10,9 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Analizando el tiempo promedio de caminata por estrato en Bogotá en el 2019, el estrato 2 logra la mayor concentración de viajes del peatón, registra un tiempo promedio de caminata de 11,5 minutos, no siendo el estrato que mayor tiempo registra; en contraste el mayor tiempo lo concentra el estrato 1 con un tiempo 14,9 minutos, luego en orden descendente se encuentra que el estrato 3 registra un tiempo promedio de 10 minutos, el estrato 4 con 7,8 minutos, el estrato 5 con 5,7 minutos y finalmente el estrato 6 con 6 minutos de promedio de caminata. La evidencia sugiere que las personas que residen en barrios de menor estrato presentan un mayor tiempo en los trayectos de caminata como peatón en Bogotá.

Tabla 8. Tiempo promedio de caminata por estrato socioeconómico para el 2019

Tiempo promedio de caminata hacia el modo de transporte y hacia el destino	
Estrato socioeconómico	**Promedio de minutos**
1	14,9
2	11,5
3	10
4	7,8

Tiempo promedio de caminata hacia el modo de transporte y hacia el destino	
5	5,7
6	6
Total general	10,4

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

2.2.3. Seguridad Vial

Puntos de interés:

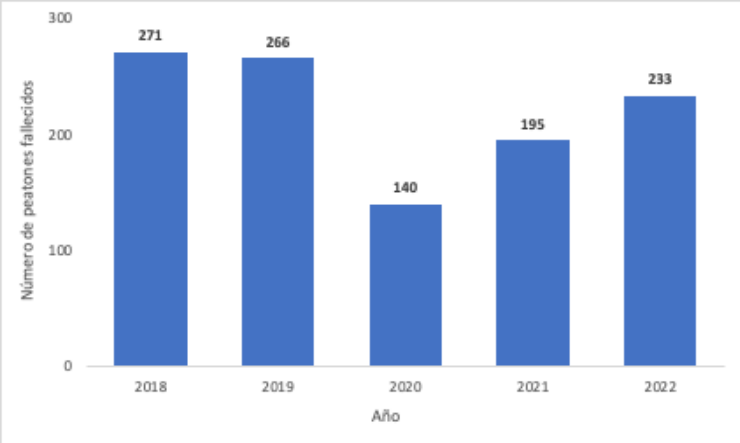
- La seguridad vial de las y los peatones está relacionada con el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de todos los actores viales.
- Infraestructura segura, continua y cómoda para la movilidad peatonal.
- Cruces seguros que brinden la continuidad de la circulación peatonal.

A través de los espacios de participación desarrollados se resaltaron las problemáticas a las que se enfrentan las y los peatones, producto de la interacción que se genera con los otros actores viales.

Es importante precisar que la seguridad vial se ve afectada o relacionada con los otros ámbitos temáticos que han sido considerados en la presente política, ya que, la accesibilidad, la calidad del espacio público peatonal o los aspectos culturales y comportamentales pueden incidir en las condiciones de riesgo vial a la que se ven expuestos las y los peatones.

Durante los últimos 5 años se han presentado 1.121 peatones fallecidos en las vías como se indica en la figura 20. Al respecto, en el año 2020 se presentó una reducción en los fallecimientos del 47 % con relación a la cifra del año 2019, reducción asociada al confinamiento producto de la pandemia COVID 19; sin embargo, una vez se normalizaron las condiciones de movilidad, se mantiene la reducción en las cifras de los años 2021 y 2022 con respecto a la situación prepandemia, es decir, 27 % y 12 % menos fallecimientos con relación al 2019.

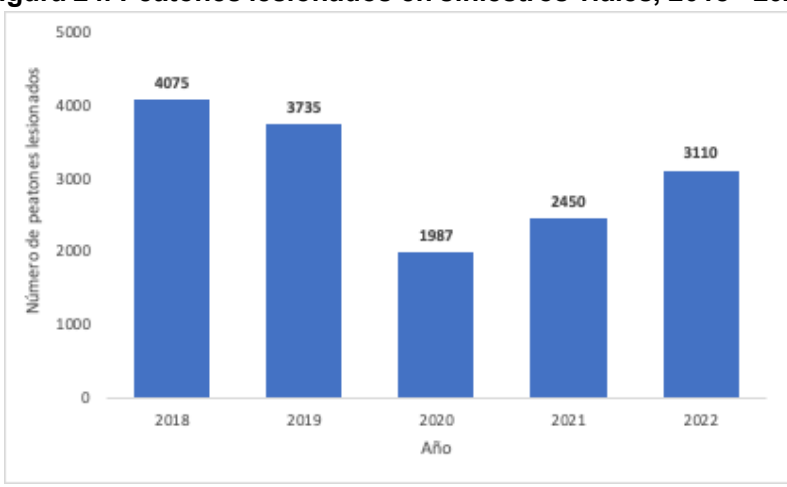
Figura 23. Peatones fallecidos en siniestros viales, 2018 - 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

De igual forma, el escenario para las y los peatones lesionados conserva el mismo comportamiento que para los fallecidos, en donde el año 2018 presenta un pico máximo con 4.075 personas lesionadas y el año 2020 presenta un mínimo con 1.987 personas lesionadas. El año 2022 presenta una reducción de cerca del 23 % de peatonas y peatones lesionados con respecto al año 2018.

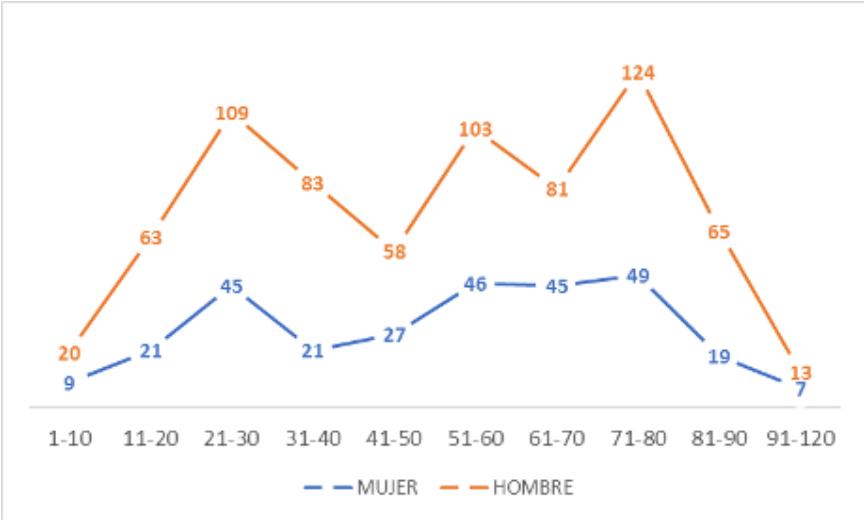
Figura 24. Peatones lesionados en siniestros viales, 2018 - 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Al analizar las edades de las y los peatones fallecidos, la siguiente figura muestra que el principal grupo etario que registra personas fallecidas por siniestros viales es el de 71 a 80 años, que para el caso de los hombres registra 124 y las mujeres con un total de 49 víctimas. Los otros picos que se presentan para hombres son de 21 a 30 años y de 51 a 60 años. Y para las mujeres, se presentan en edades de 21 a 30 años, y de 51 a 70 años.

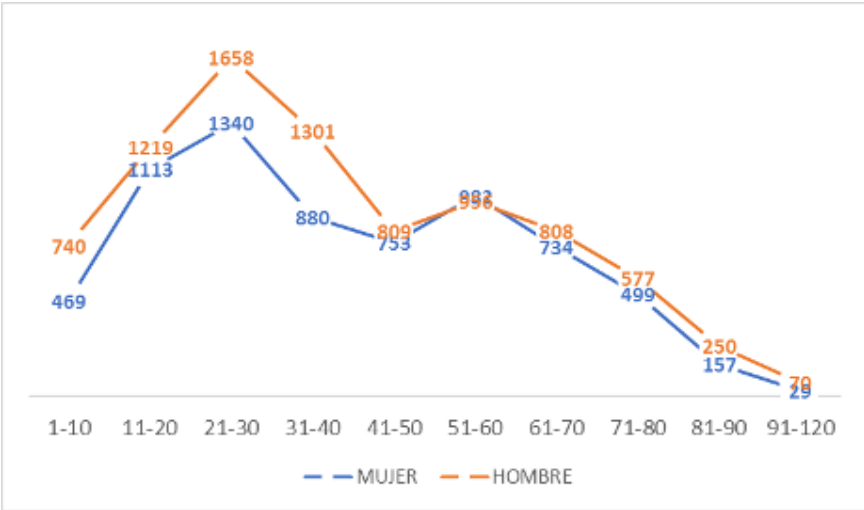
Figura 25. Peatones fallecidos por grupo etario. 2018 a 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Analizando las víctimas lesionadas peatonales por grupo etario y sexo, se tiene un comportamiento muy similar tanto para hombres y mujeres, encontrando un pico máximo en el grupo de 21 a 30 años, con 1.658 hombres y 1.340 mujeres lesionadas. A partir del grupo de 51 a 60 años se presenta un descenso en los siguientes grupos etarios.

Figura 26. Peatones lesionados por grupo etario



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Para el año 2021, con relación a las interacciones de fallecidos por siniestros viales cuando la víctima es una o un peatón, el principal grupo asociado son las motocicletas, seguido por vehículos livianos y buses de transporte de pasajeros. Así, la diferencia de masas y velocidades entre los actores viales es lo que atribuye a un mayor riesgo para los peatones.

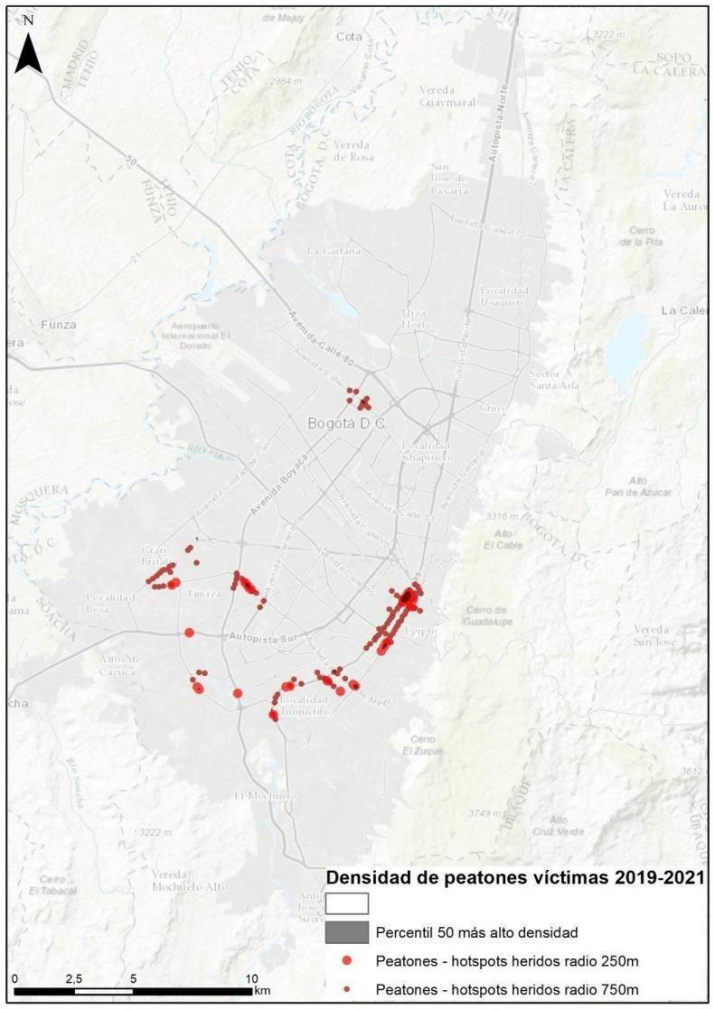
Figura 27. Distribución de peatones fallecidos por conflicto con otros actores 2021

	Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos livianos	Buses de transporte de pasajeros	Taxis	Transporte de carga	Vehículo sin información o fuga	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Otro
Peatones	0	5	76	29	23	10	19	9	0	0

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá. 2021.

Para los años 2019, 2020 y 2021, se realizó una georreferenciación de las ubicaciones donde ocurren más siniestros viales donde las y los peatones resultaron heridos o fallecidos, como se muestra en la figura 23. Allí se observa que los puntos críticos de víctimas peatonales en la ciudad se concentran hacía el centro y sur de la ciudad y sobre vías arterias.

Figura 28. Localización de puntos críticos peatonales (2019-2021)



Fuente: Metodología de Priorización de datos de siniestralidad WRI. Julio 2022

2.2.4. Seguridad Personal

Puntos de interés:

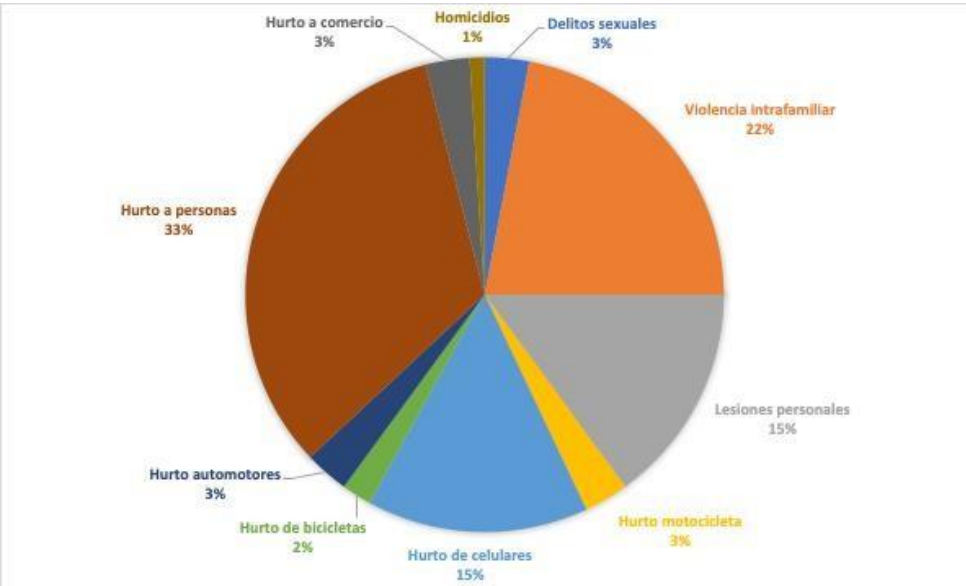
- Condiciones e infraestructura relacionada con la seguridad ciudadana que contribuyan en la movilidad peatonal.
- Condiciones de seguridad en el espacio público de circulación peatonal de mujeres, niñas y niños.

Durante el desarrollo de la fase de agenda pública se identificaron que dentro de las principales situaciones que desestimulan o condicionan la circulación peatonal se encuentran el estado del entorno de los espacios públicos peatonales, bien sea por baja o falta iluminación o el mantenimiento en relación con la recolección, barrido y limpieza de estas, lo que afecta la percepción de seguridad de la ciudadanía.

De acuerdo con cifras remitidas por la SDJSC, entre los años 2017 y 2022 se presentaron cerca de 763.000 denuncias por delitos en el espacio público. Si bien, no todos los delitos están directamente relacionados con los peatones, es probable que cualquier tipo de ilícito desincentive a las personas a desplazarse por el espacio público, a disfrutarlo y a usarlo como lugar de permanencia.

A continuación, se presenta la distribución por tipo de delito para el periodo mencionado.

Figura 29. Distribución porcentual de denuncias de delitos 2017-2022

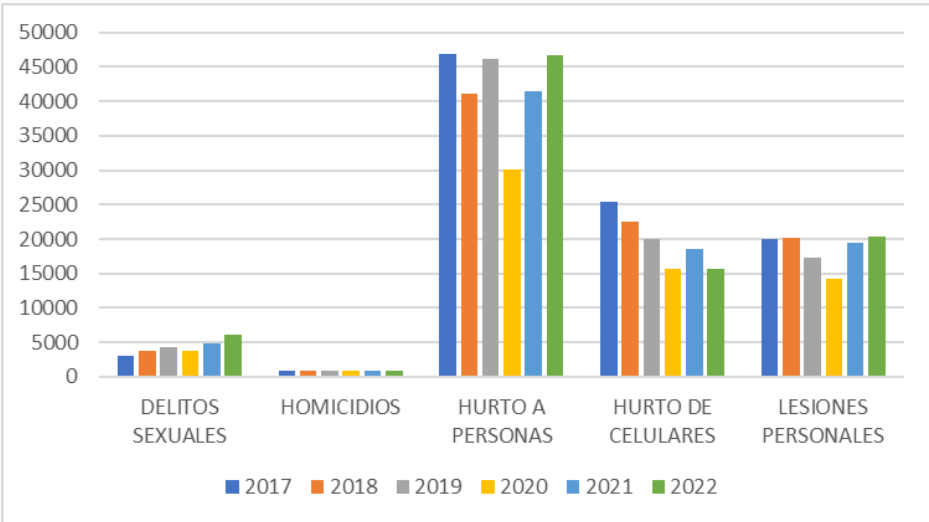


Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

Al detallar las cifras relacionadas directamente con lesiones a las y los peatones año a año, es decir, excluyendo la violencia intrafamiliar y el hurto a comercio, bicicletas, automotores y motocicletas, se tiene que el delito más frecuente es el hurto a personas con un 33 %, seguido por hurto de celulares y lesiones personales, los dos con 15 %.

En cuanto a "Hurto a Personas" se refiere, los años en los que más se presentaron denuncias fueron los años 2017, 2019 y 2022 con un promedio de 46.600 delitos, es decir, cerca de 128 hurtos al día. Asimismo, se evidencia una reducción en el año 2020, periodo atípico por las condiciones de pandemia, como se nota en la siguiente gráfica:

Figura 30. Distribución de denuncias de delitos relacionadas con peatones por año (2017-2022)



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

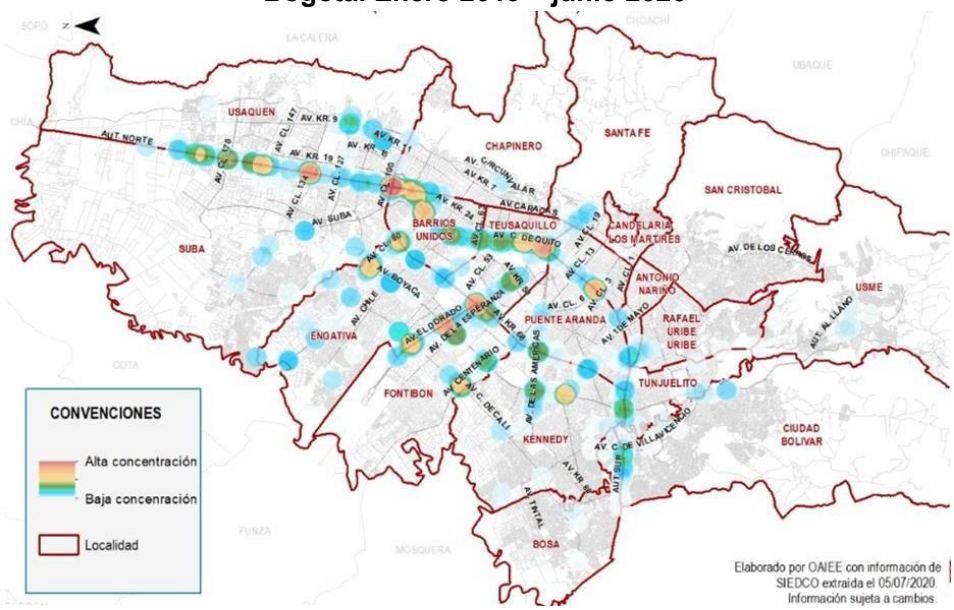
De igual forma, los puentes peatonales tienen unas condiciones particulares que pueden facilitar la criminalidad. La SDSCJ cuenta con registros de denuncias interpuestas por la presunta comisión de delitos en una circunferencia de 100 metros alrededor de los puentes peatonales en Bogotá. Dentro de los delitos registrados hay homicidios, delitos sexuales, lesiones personales, hurto a comercio y hurto a personas.

Ahora bien, la SDSCJ determinó el Índice de Criminalidad en donde se le da un peso a los tipos de crímenes, esto con el fin de identificar los puentes peatonales

más inseguros en Bogotá, arrojando como resultado que los siguientes puentes peatonales presentan el mayor índice de criminalidad durante el año 2019 y hasta el primer semestre del año 2020:

- Autopista Norte por Calle 134
- Avenida Calle 26 por Avenida Carrera 68
- Avenida Calle 26 por Avenida Boyacá
- Avenida Carrera 30 por Calle 6
- Avenida Calle 80 entre Av. Carrera 30 y Carrera 50.

Figura 31. Concentración del Índice de Criminalidad en puentes peatonales de Bogotá. Enero 2019 – junio 2020



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

Por su parte, la organización Despacio realizó en el 2017 una encuesta a 471 personas denominada *"Caminar en Bogotá: las cuentas 2017"* en la cual se buscó identificar *"una visión dificultades, oportunidades, y retos del desplazarse a pie en la ciudad"* permitiendo así evidenciar la percepción de un grupo de personas que se movilizan a pie frente a su entorno y el comportamiento de los demás actores viales.

Así las cosas, la encuesta encontró que el 81,6 % de las personas encuestadas consideran que el peor factor para caminar es el miedo a ser atracado. Un 52,2 % considera como factor negativo para caminar "La actitud de los carros frente a los peatones". Asimismo, los encuestados manifiestan miedo a ser atropellado, con un 32,7 %.

Por otro lado, en la encuesta se mencionan otros factores que desincentivan los desplazamientos peatonales, como por ejemplo, el diseño del espacio público, el clima, la contaminación, entre otros. La siguiente figura presenta los más relevantes.

Figura 32. Peores factores para caminar en la ciudad



Fuente: Caminar en Bogotá: Las cuentas 2017. Despacio. Agosto 2017.

Finalmente, en la fase de agenda pública se indicaron diferentes aspectos que afectan la seguridad para las mujeres, niñas y niños en el espacio público peatonal, entre los cuales señalaron hechos de violencia o inseguridad, que afectan entre otros aspectos los desplazamientos peatonales pues condicionan o limitan las posibilidades para su realización.

En la "E*ncuesta de percepción de seguridad de las mujeres en el espacio y transporte público durante la noche Bogotá – 2019*", realizada por la Secretaría Distrital de la Mujer, se observa cómo las encuestadas consideran ciertas circunstancias que afectan de manera particular sus desplazamientos en transporte público, a saber:

Figura 33. Situaciones que generan inseguridad al viajar en el transporte público para las mujeres

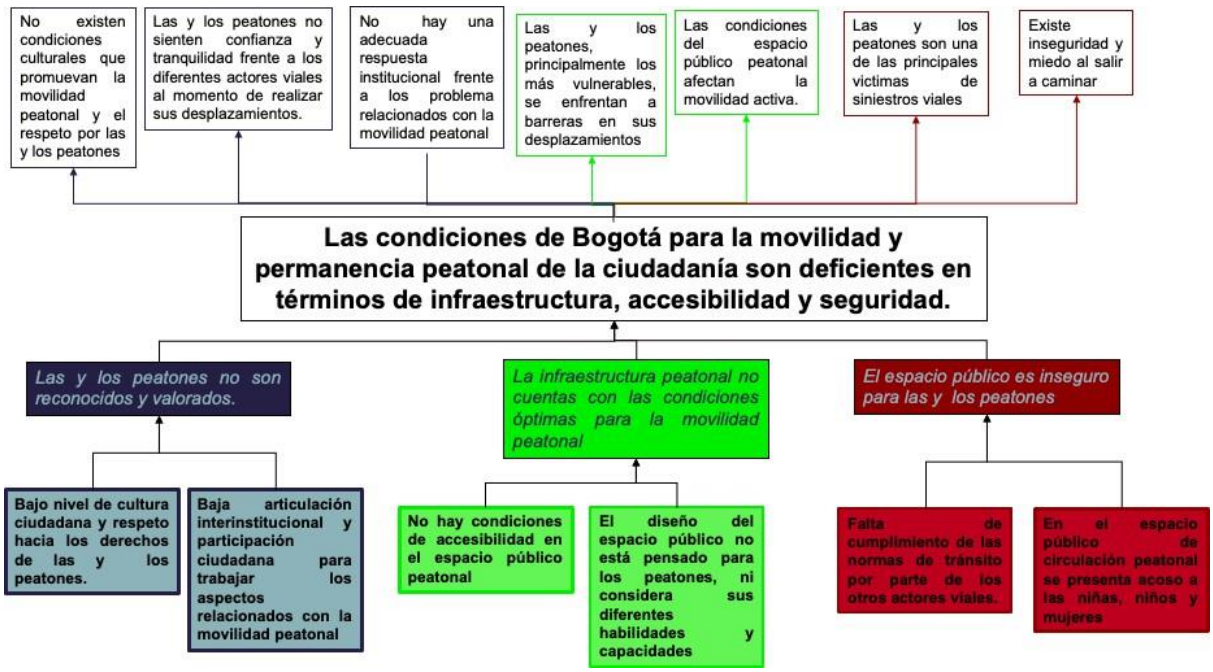


Fuente: Secretaría Distrital de la Mujer. Percepción de seguridad de las mujeres en el espacio y transporte público durante la noche Bogotá – 2019.

2.3 Árbol del problema

De acuerdo con la información recopilada en la fase de agenda pública y la caracterización de la movilidad peatonal realizada en el capítulo 2.2, se identificaron las causas que dan origen a la problemática, así como las consecuencias que se generan en la ciudadanía producto de esta.

Figura 34. Árbol de problemas



Fuente: SBP - SDM

Desde el inicio de la elaboración de la política se evidenció que la ciudadanía identificó un bajo nivel de **cultura ciudadana** que presentaron los actores viales, al no respetar al peatón en el espacio público y falta de **articulación institucional y participación ciudadana** para atender los problemas relacionados con la movilidad peatonal generando que **las y los peatones no sean reconocidos y valorados** y teniendo como consecuencias que no se promueva la movilidad peatonal, no sean atendidos oportunamente los problemas relacionados con esta y que no exista confianza frente a los otros actores viales.

Por otro lado, frente al ámbito temático de infraestructura se identificaron dos causas, la primera, señala que la ciudad no tiene condiciones de **accesibilidad en**

el espacio público de circulación peatonal, y la segunda que **el diseño del espacio público peatonal no está pensado para los peatones ni considera sus diferentes habilidades y capacidades de las y los peatones**. Con base en lo anterior se presenta como consecuencia que las y los peatones se enfrenten a barreras en sus desplazamientos y que las condiciones de la infraestructura dificulten la movilidad activa en Bogotá.

En cuanto al ámbito temático de seguridad en el espacio público de circulación peatonal, el árbol de problemas deja ver dos causas que son: **la falta de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los actores viales hacia el peatón y el acoso a niñas y niñas que se presenta en el espacio público de circulación peatonal.** Por tanto, estas dos causas generan que las y los peatones sientan miedo al salir a realizar sus viajes, ya que, se consideran son las principales víctimas de los siniestros viales y del acoso callejero.

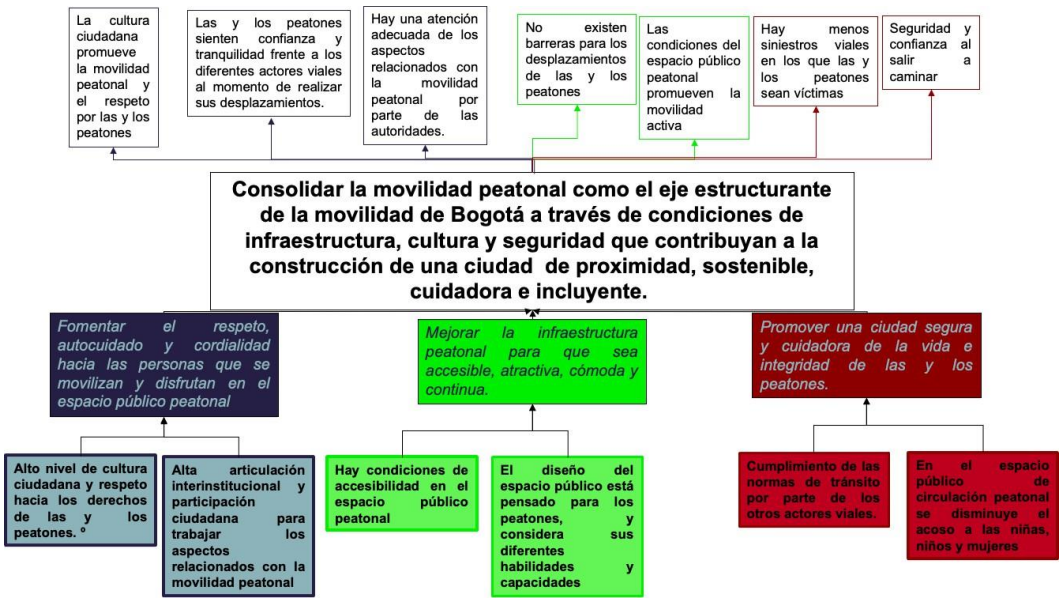
3. Formulación de la política

En esta sección se define el propósito de la política pública, a partir de lo definido en el diagnóstico desarrollado en el capítulo 2. Se definen los objetivos, las estrategias y líneas de acción; las entidades y sectores responsables; y los recursos financieros necesarios y disponibles para la materialización de la política. Todo lo anterior dentro del horizonte de tiempo definido para su ejecución, 12 años, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial.

3.1. Árbol de Objetivos.

A partir de la consolidación del árbol de problemas y la relación entre causas y consecuencias, se desarrolla el árbol de objetivos que permite actuar frente a las principales causas generadoras de que las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad. Estos objetivos definen la ruta de intervención de la política pública.

Figura 35. Árbol de objetivos



Fuente: SBP - SDM

De esta forma, contemplando lo identificado en las fases de agenda pública y diagnóstica de la política pública y los resultados del análisis de la relación existente entre los puntos críticos, se determinan los siguientes pilares mediante los cuales se apostará por transformar la situación problemática que se ha identificado frente a la movilidad peatonal en Bogotá, a saber:

- Cultura. Donde se contempla además la generación de información que fortalezca la toma de decisiones relacionadas con la movilidad peatonal.
- Infraestructura. Donde no solo se consideran aspectos relacionados con infraestructura, sino con la capacidad de la ciudadanía de acceder a diferentes servicios a través de la circulación peatonal.
- Seguridad peatonal. Abordada desde dos perspectivas: seguridad vial y seguridad personal.

Es así que a partir del problema identificado, *"Las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad",* y como resultado de la fase de formulación que contó con la participación de la ciudadanía y de las entidades responsables y corresponsables bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital de Movilidad, se construyó la siguiente estructura de la política, la cual tiene un horizonte temporal de 12 años, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente (Decreto 551 de 2021).

3.2. Objetivo general

Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.

3.3. Objetivos específicos

- **Cultura.** Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.

La cultura peatonal hace referencia al reconocimiento por parte de la ciudadanía de la importancia que tienen las y los peatones para la sostenibilidad y crecimiento de Bogotá D.C., así como el respeto hacia quienes utilizan la movilidad peatonal como modo de transporte y de disfrute del espacio público.

Esta cultura peatonal y respeto se caracteriza por el cumplimiento de las normas y por comportamientos de la ciudadanía que permiten construir un entorno de comodidad y seguridad para la realización de los desplazamientos.

Este objetivo específico surge a partir de las siguientes situaciones problemáticas identificadas en el diagnóstico:

> Las personas que circulan peatonalmente no son reconocidas, valoradas e incorporadas como un actor del sistema urbano y de movilidad.
>
> Falta presencia institucional y existen problemas de articulación entre las entidades que permita que las condiciones físicas y culturales de la ciudad mejoren para que así las y los peatones puedan realizar sus viajes.

- **Infraestructura.** Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.

Cumplir el objetivo general de la presente política requiere de un entorno que permita que los desplazamientos de las y los peatones sean autónomos. En este sentido, las intervenciones del espacio público para las y los peatones permitirán generar y mantener las cualidades necesarias de acceso, circulación, permanencia, equidad, conexión, continuidad y sostenibilidad.

Este objetivo específico permitirá que la ciudadanía pueda realizar viajes de calidad y, en especial para las personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños y mujeres que realicen labores del cuidado, suprimir barreras físicas que limiten o condicionen sus desplazamientos.

- **Seguridad.** Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

Las acciones de seguridad vial conducen a la disminución de víctimas de siniestros viales, en los cuales las y los peatones de Bogotá D.C. son los principales afectados. En este sentido, a través de este objetivo específico se realizará la gestión de riesgos para reducir la probabilidad de lesiones graves y fatales en peatones.

De igual forma, este objetivo específico promueve la generación de condiciones de seguridad ciudadana con el fin de que la circulación peatonal no se vea afectada por factores externos como la falta de iluminación, condiciones de limpieza y en general, por aspectos relacionados con la ocurrencia de hechos violentos.

3.4. Sectores y entidades responsables

El sector administrativo que coordinará esta Política será el Sector Movilidad, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Los sectores y entidades corresponsables que aportarán al desarrollo del Plan de Acción de la Política Pública de la Bicicleta son:

- Sector Movilidad: Secretaría Distrital de Movilidad; Instituto de Desarrollo Urbano; Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Empresa Metro de Bogotá.
- Sector Seguridad, Convivencia y Justicia: Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia.
- Sector de Gobierno: Secretaría Distrital de Gobierno
- Sector Educación: Secretaría de Educación Distrital.
- Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo: Instituto Distrital de Turismo.

- Sector Cultura Recreación y Deporte: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Sector Ambiente: Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal.
- Sector Salud: Secretaría Distrital de Salud.
- Sector Hábitat: Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos.
- Sector Planeación: Secretaría Distrital de Planeación.

3.5. Seguimiento y evaluación

El seguimiento a la implementación de esta política se realizará de acuerdo a lo establecido por la Guía de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas mediante la Resolución 1809 de 2018 de la SDP y por la rutina de seguimiento establecida por la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica en la cual se indican los lineamientos para la elaboración de informes trimestrales del avance cuantitativo, cualitativo y presupuestal de los indicadores de resultado y producto del plan de acción de la política en los formatos establecidos para tal fin.

Además, frente a la evaluación de la política también se tendrá en cuenta lo establecido en la Circular 011 de 2022 de la SDP donde se establece el Sistema Distrital de Evaluación de Políticas públicas, Programas y Proyectos Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital - CONPES D.C. En tal sentido, se sugiere realizar una a corto plazo para el año 2028, un segundo corte de evaluación en 2032, y una evaluación final que empiece el último año de la política.

En relación con la modalidad de evaluación, se propone que las evaluaciones de 2028 y 2032 sean de resultados, y la que se realice como evaluación final corresponda a una evaluación institucional.

Por último, en cumplimiento el artículo 5 del Acuerdo Distrital 836 de 2022 dispone que *"Una vez se establezca la Política Pública del peatón "En Bogotá, Primero el Peatón", la Secretaría Distrital de Movilidad será la responsable de gestionar la creación de una instancia intersectorial dedicada exclusivamente al seguimiento de la implementación de la política"* y con el fin de lograr una optimización y racionalización de instancias, se creará una comisión intersectorial de movilidad activa, que fusiones las instancias de movilidad no motorizada que se encuentren vigentes al momento de darle trámite a este artículo.

4. Financiamiento

De acuerdo a la definición de los productos de esta política pública el costo estimados para la implementación es de $9.8 billones de pesos[17] durante la vigencia de la política pública (2023-2035), a través de los recursos de los proyectos de inversión de las diferentes entidades.

A continuación, se presenta el costo global de la política discriminado por objetivo específico y agrupado por cuatrienios de gobierno.

Tabla 10. Costos estimados por objetivo específico (millones de pesos)

Objetivo específico	2023	2024-2027	2028-2031	2032-2035	Total objetivo
1. Fomentar una cultura de la caminata y de respeto para las y los peatones en el espacio público.	$ 6.495	$ 45.173	$ 70.122	$ 101.248	$223.038
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.	$ 79.828	$ 2.679.252	$ 3.226.918	$ 3.235.297	$9.221.295
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.	$ 27.687	$ 126.099	$ 156.195	$ 110.547	$420.528
Total, por periodo	**$ 114.010**	**$ 2.850.524**	**$ 3.453.235**	**$3.447.092**	**$9.864.861**

Fuente: SPB - SDM

Nota: la información desagregada por cada producto está en el Plan de Acción anexo 1 de este documento de política.

[17] Precios constantes año 2023

Glosario

Accesibilidad Universal. Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados.

Andén: Los andenes forman parte del sistema de espacio público construido y constituyen el conjunto de espacios de uso público destinados al tránsito y permanencia de peatones.

Andenes emergentes: Señalización de andenes sobre la vía.

Caminabilidad. Medida encaminada a ofrecer un entorno favorable para la presencia y desplazamiento de personas, considerando las condiciones físicas de las personas sujetas de cuidado y de las cuidadoras, y la forma en que se desplazan, empleando entre 10 y 15 minutos caminando o haciendo uso de rutas de transporte público circular.

Infraestructura: La infraestructura del transporte es un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Movilidad: Práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana.

Movilidad Activa. Comprende aquellas formas de desplazamiento, en medios de transporte no motorizados, basados especialmente en la locomoción propia o el esfuerzo humano para su impulso, que incluye, pero no se limita a caminar, pedalear y patinar.

Siniestralidad: Es el resultado de aquellas situaciones presentadas en la vía pública donde ocurren daños físicos y materiales a algún usuario de la vía y donde usualmente está implicado un vehículo en movimiento.
Peatón. Son todas las personas que se desplazan caminando o con ayuda de algún apoyo.

Personas con movilidad reducida (PMR), movilidad y/o comunicación reducida: Es la menor capacidad de un individuo para desplazarse de un lugar a otro y/o obtener información necesaria para movilizarse o desenvolverse en el entorno. (Decreto 1660 de 2003).

Vulnerabilidad: La vulnerabilidad es la condición de un usuario vial por razón del medio utilizado para su desplazamiento y el grado de protección (o desprotección) que tienen ante la interacción con modos motorizados, en este sentido son vulnerables los peatones y ciclistas.

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). Decreto 555 de 2021 (Alcaldía de Bogotá). Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. 29 de diciembre de 2021.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2006). Decreto 316 de 2006. (Alcaldía de Bogotá). Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones. Agosto 15 de 2006.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2020). Bases del Plan Distrital de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. Alcaldía Mayor de Bogotá.

ARUP. (2016). Cities alive. Towards a walking world. Recuperado el 11 de 2022, de Cities alive. Towards a walking world: https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world

CEPAL. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. Obtenido de https://www.cepal.org/es/publicaciones/44902-determinantes-genero-politicas-movilidad-urbana-america-latina

Danielle Sinnett, K. W. (2011). Making the case for investment in the walking environment: A review of the evidence. Recuperado el 11 de 2022, de Making the case for investment in the walking environment: A review of the evidence: http://eprints.uwe.ac.uk/15502/

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2021). Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público.

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2022). Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público. Obtenido de: https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte_tecnico_de_indicadores_de_espacio_publico_2022_final_03052023.pdf

Departamento Administrativo de Planeación. (s.f.). https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Consejo%20Nacional%20de%20Planeacin/Qu%C3%A9%20es%20Metaplan_V2.pdf. Obtenido de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Consejo%20Nacional%20de%20Planeacin/Qu%C3%A9%20es%20Metaplan_V2.pdf

GIZ; Despacio. (julio de 2021). Género y Movilidad Activa, Acciones para no dejar a nadie atrás. Obtenido de https://www.giz.de/en/downloads_els/giz2021-es-dkti-despacio-2021.pdf

Globale, Paris aux piétons: vers une stratégie. (s.f.). Paris aux piétons: vers une stratégie globale. Obtenido de Paris aux piétons: vers une stratégie globale: https://www.paris.fr/pages/paris-aux-pietons-vers-une-strategie-globale-4460/

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (s.f.). Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Leyden, K. M. (2003). Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. Recuperado el 10 de 2022, de Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods: http://www.jtc.sala.ubc.ca/reports/leyden.pdf

Living Streets. (2014). The pedestrian pound. The business case for better streets and places. Recuperado el 11 de 2022, de The pedestrian pound. The business case for better streets and places: http://www.livingstreets.org.uk/media/1391/pedestrianpound_fullreport_web.pdf

Melnick, M. (2011). Healthland. Recuperado el 11 de 2022, de healthaland.time.com: http://healthland.time.com/2011/08/16/just-15-minutes-of-exercise-a-day-may-add-years-to-your-life/

Moreno, C. (s.f.). The 15-minute city .Gehl Institute. (2018). Inclusive Healthy Places. A Guide to Inclusion & Health in Public Space: Learning Globally to Transform Locally.

Mouzon, S. (2009). Pedestrian Propulsion. Recuperado el 11 de 2022, de Pedestrian Propulsion: http://www.originalgreen.org/blog/pedestrian-propulsion.html

Naciones Unidas. (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. Naciones Unidas.

National Crime Prevention Council. (2003). Crime Prevention Through Environmental Design Guidebook.

Office for National Statistics. (2014). Commuting and Personal Well-being. Recuperado el 11 de 2022, de Commuting and Personal Well-being: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20160105160709/http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171766_3 1954.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2013). Seguridad Peatonal - Manual de Seguridad Vial para Instancias Decisorias y Profesionales. Recuperado el 11 de 2022, de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rueda, S. (2019). Revista digital ArchDaily. Recuperado el 01 de 2023, de Artículo "'Supermanzanas' como nuevo modelo urbano:

https://www.archdaily.co/co/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda

Superflex. (s.f.). Superkilen. Recuperado el 11 de 2022, de Superkilen: http://superflex.net/tools/superkilen

StreetFilms. (2010). Revisiting Donald Appleyard's Livable Streets. Obtenido de https://vimeo.com/16399180

Tonucci, F. (1996). La ciudad de los niños. Buenos Aires, Argentina: LOSADA S. A.

Transformative Urban Movilily Initiative. (s.f.). Obtenido de https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/TUMI_The-15-Minute-City_2021-07.pdf

Whyte., W. H. (1988). The Social Life of Small Urban Spaces. Recuperado el 10 de 2022, de The Social Life of Small Urban Spaces: https://archive.org/details/SmallUrbanSpaces

Anexos

1. Plan de acción de la Política Pública del Peatón.

Documento CONPES Distrital No:	36	
Fecha de aprobación:	13/9/2023	
Fecha de actualización:	**7/01/2025**	
Sector líder:		Movilidad
Sector corresponsable 1:		

Objetivo General de la Política Pública: Consolidar a Bogotá como una ciudad

Objetivo específico	Importancia relativa del Objetivo (%)	Resultado esperado
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.	33.3%	1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.

1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.
1.Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.		1.1. Aumento de los viajes diarios peatonales.

2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.	33.3%	2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado

2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.		2.1 Aumento de andenes en buen estado
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.	33.3%	3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.

3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.1. Reducción del número de peatones fallecidos en siniestros viales.

3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.2.Aumento porcentual de los viajes peatonales realizados por mujeres
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.2.Aumento porcentual de los viajes peatonales realizados por mujeres
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.2.Aumento porcentual de los viajes peatonales realizados por mujeres
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.2.Aumento porcentual de los viajes peatonales realizados por mujeres
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.		3.2.Aumento porcentual de los viajes peatonales realizados por mujeres

	Entidad líder:
Entidad 1:	

l cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten

Importancia relativa del resultado (%)	**Nombre del indicador de resultado**	**Fórmula del indicador de resultado**
25%	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá

	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá
	Viajes peatonales realizados en Bogotá	Sumatoria del número de viajes diarios peatonales realizados en Bogotá

25%	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados. .
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados.
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados.
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados.
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados. .
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados.

	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados. .
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados.
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados.
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados. .
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de
	M2 de andenes en buen estado	(M2 de andenes en buen estado + M2 de andenes construidos+ M2 de andenes conservados) - M2 de andenes deteriorados
25%	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en siniestros viales

	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año
	Peatones víctimas de siniestros viales	Sumatoria de peatones fallecidos en el año

25%	Porcentaje de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá	(Número de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá / Número total de viajes peatonales en Bogotá) *100%
	Porcentaje de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá	(Número de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá / Número total de viajes peatonales en Bogotá) *100%
	Porcentaje de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá	(Número de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá / Número total de viajes peatonales en Bogotá) *100%
	Porcentaje de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá	(Número de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá / Número total de viajes peatonales en Bogotá) *100%
	Porcentaje de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá	(Número de viajes peatonales realizados por mujeres en Bogotá / Número total de viajes peatonales en Bogotá) *100%

y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio públic

Enfoque	Tipo de anualización	Línea base		Tiempos de ejecución	
		Valor	Año	Fecha de inicio	Fecha de finalización
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035

Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	31/12/2023	31/12/2035
Territorial	Creciente	3.186.965,00	2019	1/1/2024	31/12/2035

Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	3/1/2036
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035

Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	1/1/2024	31/12/2035
Territorial	Creciente	15.178.590	2022	2/1/2024	1/1/2036
Derechos Humanos	Decreciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035

Derechos Humanos	Decreciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Decreciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Decreciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Creciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Creciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Creciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Creciente	197	2022	31/12/2023	31/12/2035
Derechos Humanos	Creciente	197	2022	1/1/2024	31/12/2035

Género	Creciente	61,5%	2019	31/12/2023	31/12/2035
Género	Creciente	61,5%	2019	31/12/2023	31/12/2035
Género	Creciente	61,5%	2019	31/12/2023	31/12/2035
Género	Creciente	61,5%	2019	31/12/2023	31/12/2035
Género	Creciente	61,5%	2019	31/12/2023	31/12/2035

	Sector correspon		

o.

Metas anuales de						
2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		

3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		
3.519.795,0				3.852.625,00		

	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	

	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
	16.173.572		18.409.351		21.310.775	
187	174	162	149	137	124	114

187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114
187	174	162	149	137	124	114

62,79%				63,40%		
62,79%				63,40%		
62,79%				63,40%		
62,79%				63,40%		
62,79%				63,40%		

resultado					
2030	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00

	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00
	4.030.630,00				4.138.129,00

21.310.775		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244

24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
24.965.166		27.588.602		29.181.083	30.023.244
105	102	97	92	86	83

105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83
105	102	97	92	86	83

	63,80%				64,1%
	63,80%				64,1%
	63,80%				64,1%
	63,80%				64,1%
	63,80%				64,1%

Meta de resultado Final	**Producto esperado**	**Importancia relativa del producto**
4.138.129,00	1.1.1. Programa CIEMPIÉS implementado.	7%
4.138.129,00	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	3%
4.138.129,00	1.1.3. Niñas y niños cualificados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad.	5%
4.138.129,00	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.	2%
4.138.129,00	1.1.5. Implementación de la campaña de tenencia responsable de animales de compañía “Correa Segura”.	2%

4.138.129,00	1.1.6. Estrategia de activación del turismo peatonal por el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural bogotano que fomenten el disfrute del espacio público.	1%
4.138.129,00	1.1.7.Estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales.	1%
4.138.129,00	1.1.8.Promoción de actividad física, hábitos saludable y de autocuidado realizadas a peatones en vía pública.	1%
4.138.129,00	1.1.9. Recorridos peatonales en entornos patrimoniales de Bogotá D.C.	1%
4.138.129,00	1.1.10. Jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal.	3%
4.138.129,00	1.1.11 Manual del peatón actualizado.	2%
4.138.129,00	1.1.12. Construcción de una batería de indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal	2%

30.023.244	2.1.1 Barrios Vitales implementados.	4%
30.023.244	2.1.2.Andenes conservados por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	2%
30.023.244	2.1.3 Andenes conservados por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	
30.023.244	2.1.4. Andenes construidos por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	
30.023.244	2.1.5. Formulación y ejecución del plan de conservación de los elementos estructurales y no estructurales de los puentes peatonales.	2%
30.023.244	2.1.6. Instalación de elementos de protección peatonal	3%

30.023.244	2.1.7. Diagnóstico actualizado para la identificación de los tramos de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que deben ser mejorados.	2%
30.023.244	2.1.8. Elaboración de estudio de la oferta de cestas en espacios peatonales para la identificación de puntos con deficiencia.	3%
30.023.244	2.1.9. Andenes emergentes implementados en la ciudad	2%
30.023.244	2.1.10 Creación de la dependencia de Mantenimiento De Infraestructura Peatonal (UMP)	2%
30.023.244	2.1.11.Seguimiento a la ejecución de las obras de construcción y mantenimiento de espacio público conenfoque 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.	1%
30.023.244	2.1.12 Andenes construidos en el sistema metro	1%
30.023.244	2.1.13 Seguimiento a las intervenciones que permiten la permanencia y/o los desplazamientos peatonales dentro de los proyectos integrales de proximidad.	1%
83	3.1.1.Diagnóstico anual de puntos críticos por siniestralidad vial peatonal	1%

83	3.1.2. Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una Infraestructura peatonal urbana y rural segura.	3%
83	3.1.3. Intersecciones semafóricas implementadas para pasos accesibles y seguros	4%
83	3.1.4. Señalización luminosa implementada para peatones bajo principios de sistema señalética de orientación y ubicación en intersecciones semaforizadas	4%
83	3.1.5. PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales	4%
83	3.1.6. Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal.	1%
83	3.1.7 Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal.	1%
83	3.1.8. Implementación de señalización en pasos peatonales.	3%
83	3.1.9. Programa Guardacaminos ejecutado en lo urbano y la ruralidad.	5%

64,1%	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.	5%
64,1%	3.2.2. Plan de resignificación del espacio público peatonal donde las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTIQ+ han sufrido un hecho violento.	5%
64,1%	3.2.3. Atención a puntos críticos y arrojo clandestino generados por la inadecuada disposición de residuos sólidos en el espacio público peatonal.	2%
64,1%	3.2.4. Reporte anual de cobertura de alumbrado público en parques, andenes, plazas, plazoletas y alamedas de las UPL priorizadas para intervención.	2%
64,1%	3.2.5. Modernización de las luminarias del sistema de alumbrado público en las áreas de uso público de libre circulación de la ciudad.	1%

	Entidad 2:	

Nombre indicador de producto	**Fórmula del indicador de producto**	**ODS**
Estudiantes beneficiados con el programa Ciempiés	Sumatoria de estudiantes beneficiados con el programa Ciempiés	Ciudadesycomunidadessostenibles
Agentes de tránsito y servidores públicos formados a través de los talleres de cuidado de los peatones y respeto del espacio público peatonal.	Sumatoria de agentes de tránsito y servidores capacitados en el cuidado de los peatones y respeto de los andenes, plazas, plazoletas y alamedas.	Ciudades y comunidadessostenibles
Niñas y niños cualificados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad.	Sumatoria de niñas y niños formados en cultura y seguridad vial peatonal para sus entornos escolares en la ruralidad.	Ciudades y comunidades sostenibles
Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente.	Sumatoria del número de estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente.	Saludybienestar
Performances (puestas en escena de la familia Correa Segura) para sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia del uso de la correa al transitar por el espacio público con un animal de compañía, en zonas	Sumatoria de performances realizados en zonas priorizadas de la ciudad para sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia del uso de la correa al transitar por el espacio público con un animal de compañía.	Ciudadesycomunidadessostenibles

Recorridos turísticos peatonales por el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural Bogotano.	Sumatoria de recorridos turístico peatonales por el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural realizados	Ciudadesycomunidadessostenibles
Estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales.	Número de estrategias de estímulos implementadas anualmente	Ciudadesycomunidadessostenibles
Peatones atendidas en jornadas de promoción de actividad física, hábitos saludables y autocuidado .	Sumatoria de peatones atendidos a través de las jornadas de promoción de la actividad física, hábitos saludable y de autocuidado.	Saludybienestar
Recorridos en entornos patrimoniales de la ciudad implementados, dirigidos a peatones de Bogotá D.C.	Sumatoria de recorridos en entornos patrimoniales implementados	Ciudadesycomunidadessostenibles
Jornadas de sensiblización sobre manejo integral de residuos solidos en el espacio público peatonal	Sumatoria de jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal	Producciónyconsumoresponsables
Manual del peatón	Número de fases para la actualización del manual del peatón ejecutadas / Número de fases para la actualización del manual del peatón programadas).*100	Ciudadesycomunidadessostenibles
Instrumento de medición para establecer el impacto económico y el bienestar que genera la movilidad peatonal en los habitantes de Bogotá D.C	(Fases de construcción del instrumento de medición para el bienestar que genera la movilidad peatonal ejecutadas/Fases de construcción del instrumento de medición para el bienestar que genera la movilidad peatonal programadas) *100	Ciudadesycomunidadessostenibles

Barrios Vitales implementados	Sumatoria de Barrios Vitales implementados	Industria,innovacióneinfraestructura
Andenes conservados	Sumatoria de m2 de impacto de red de infraestructura peatonal conservada	Ciudadesycomunidadessostenibles
Andenes mantenidos y conservados	Sumatoria de m2 de andenes mantenidos y conservados.	Ciudadesycomunidadessostenibles
Andenes construidos	Sumatoria del m2 de andenes construidos	Ciudadesycomunidadessostenibles
Puentes peatonales conservados en periodo a evaluar	Sumatoria de puentes peatonales conservados en el periodo a evaluar	Ciudadesycomunidadessostenibles
Elementos de protección peatonal instalados en andenes, plazas, plazoletas y alamedas.	Suma de elementos de protección peatonal instalados en andenes, plazas, plazoletas y alamedas.	Ciudadesycomunidadessostenibles

Diagnóstico actualizado de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que debe ser mejorada.	(Número de fases para la construcción del diagnóstico de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que debe ser mejorada ejecutada/Número de fases para la construcción del diagnóstico de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que debe ser mejorada programada) *100	Ciudadesycomunidadessostenibles
Estudio de la oferta de cestas en espacios peatonales para la identificación de puntos con deficiencia.	Documento con el estudio de la oferta de cestas en espacios peatonales para la identificación de puntos con deficiencia.	Producciónyconsumoresponsables
Metros cuadrados de andenes emergentes implementados	Sumatoria del número de metros cuadrados de andenes emergentes implementados	Ciudadesycomunidadessostenibles
Implementacion sede logística UMP	(Fase de implementacion sede logística UMP /fase de implementacion sede logística programada) *100	Ciudadesycomunidadessostenibles
Procesos contractuales relacionados con 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	Número de contratos de infraestructura monitoreados / Número de contratos de infraestructura existentes * 100	Ciudadesycomunidadessostenibles
Andenes construidos en el sistema metro	Sumatoria del m2 de andenes construidos en el sistema metro.	Ciudadesycomunidadessostenibles
intervenciones que permiten la permanencia y/o los desplazamientos peatonales dentro de los proyectos integrales de proximidad..	intervenciones que permiten la permanencia y/o los desplazamientos peatonales dentro de los proyectos integrales de proximidad.	Ciudadesycomunidadessostenibles
Diagnóstico anual de puntos críticos por siniestralidad vial peatonal	Recuento de actualización del diagnóstico de puntos críticos peatonales por siniestralidad vial al año	Saludybienestar

Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una Infraestructura peatonal urbana y	Sumatoria de seguimientos y actualizaciones del lineamiento técnico en seguridad vial de Infraestructura Segura para Peatones.	Saludybienestar
Implementación de intersecciones semaforizadas nuevas definitivas con regulación para pasos peatonales accesibles y seguros	Sumatoria del número de intersecciones semaforizadas nuevas definitivas con regulación para pasos peatonales accesibles y seguros	Saludybienestar
Implementación de replicadores de señalización luminosa para peatones en intersecciones semaforizadas	Sumatoria del número de intersecciones semaforizadas implementadas con replicadores de señalización luminosa para peatones	Saludybienestar
PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales	Sumatoria de PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales	Industria,innovacióneinfraestructura
Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal.	Sumatoria de acciones de formación.	Saludybienestar
Pasos peatonales o sectores que han sido señalizados con regulación de velocidad	Sumatoria del número de pasos peatonales o sectores que han sido señalizados con regulación de velocidad	Industria,innovacióneinfraestructura
Señalización implementada en los pasos peatonales	Sumatoria de señalización implementada en los pasos peatonales	Industria,innovacióneinfraestructura
Estudiantes beneficiados por la programa guardacaminos	Sumatoria de estudiantes beneficiados por el programa guardacaminos	Ciudades y comunidades sostenibles

Acciones de socialización del protocolo	Sumatoria de acciones de socialización del "protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio público peatonal en el entorno de las estaciones de transmilenio priorizadas"	Pazjusticiaeinstitucionessólidas
Resignificación del espacio público peatonal donde las mujeres han sufrido un hecho violento.	(Número de acciones de resignificación del espacio público peatonal donde las mujeres han sufrido un hecho violento/ Número de acciones programadas de resignificación del espacio público peatonal donde las mujeres han	Ciudadesycomunidadessostenibles
Toneladas de residuos sólidos recolectadas en los puntos críticos y arrojo clandestino generados por la inadecuada disposición de residuos sólidos en el espacio público peatonal en el periodo	Sumatoria de toneladas de residuos sólidos recolectadas en los puntos críticos y arrojo clandestino generados por la inadecuada disposición de residuos sólidos en el espacio público peatonal en el periodo	Producciónyconsumoresponsables
Reporte anual de la cobertura del alumbrado público en parques, andenes, plazas, plazoletas y alamedas de las UPL priorizadas para intervención.	1 documento con el reporte anual de la cobertura del alumbrado público en parques, andenes, plazas, plazoletas y alamedas de las UPL priorizadas para intervención.	Ciudadesycomunidadessostenibles
Modernización de las luminarias del sistema de alumbrado público en las áreas de uso público de libre circulación de la ciudad.	(Número de luminarias modernizadas / Total de luminarias planeadas para ser modernizadas) *100	Ciudadesycomunidadessostenibles

Meta ODS	Enfoque	Tipo de anualización
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Poblacional	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Derechos Humanos	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Poblacional	Suma
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Género, Poblacional	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Suma

11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Derechos Humanos	Suma
Reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.	Género	Suma
11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo	Diferencial-Poblacional; Territorial	Suma
12.5 - Reducir sustancialmente la generación de residuos De aquí a 2030, reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización	Ambiental	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Derechos Humanos	Creciente
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	Territorial	Creciente

9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	Territorial	Suma

De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Constante
12.5 - Reducir sustancialmente la generación de residuos De aquí a 2030, reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización	Ambiental	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Derechos Humanos	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Constante
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Territorial	Constante
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Derechos humanos	Constante

Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Derechos humanos	Constante
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Derechos humanos	Suma
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Derechos humanos	Suma
9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos	Territorial	Suma
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Poblacional	Suma
9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos	Territorial	Suma
9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos	Territorial	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	Poblacional	Suma

Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.	Territorial Género	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las	Diferencial	Suma
12.5 - Reducir sustancialmente la generación de residuos De aquí a 2030, reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización	Ambiental	Suma
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	Territorial	Constante
De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	Territorial	Suma

					Sector corresponsa	

Indicador del PDD	Código Meta PDD	Línea base		Tiempos de ejecución		Metas anua
		Valor	Año	Fecha de inicio	Fecha de finalización	2023
Si	379	1592	2021	1/8/2023	31/12/2035	2400
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2035	150
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2035	50
Si	383	ND	ND	1/8/2023	31/12/2035	3
No	No	ND	ND	1/1/2024	31/12/2035	

No	No	3	2023	1/1/2024	31/12/2035	
No	No	ND	ND	1/8/2024	31/12/2035	
No	No	86703	2022	1/8/2023	31/12/2035	87803
Si	153	35	2022	1/8/2023	31/12/2035	15
Si	294	7770	2022	1/8/2023	31/12/2035	7.770
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2024	80%
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2024	50%

Si	6	1	2022	1/8/2023	31/12/2035	5
Si	240	49.855	2022	1/1/2024	31/12/2035	
No	No	ND	ND	1/1/2024	31/12/2035	
No	No	ND	ND	1/1/2024	31/12/2035	
Sí	242	61	2022	1/8/2023	31/12/2035	46
No	No	1.044	2022	1/8/2023	31/12/2035	1.200

No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2035	
No	No	ND	ND	1/1/2024	31/12/2034	
No	No	ND	ND	1/1/2024	31/12/2035	
No	No	ND	ND	1/8/2024	31/12/2026	
No	No	1	2022	1/8/2023	31/12/2035	100%
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2027	
No	No	ND	ND	1/1/2025	31/12/2035	
Si	63	1	2022	1/8/2023	31/12/2035	1

Si	63	2	2022	1/8/2023	31/12/2035	2
Si	390-2	1577	2023	1/8/2023	31/12/2035	5
Si	390-2	0	2023	1/1/2025	31/12/2035	
Si	390	N/D	N/D	1/8/2023	31/12/2035	50
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2025	10
Si	1	7.635	2022	1/8/2023	31/12/2035	800
SI	7	13.185	2022	1/8/2023	31/12/2035	2.150
No	No	15000	2022	1/8/2023	31/12/2035	18.500

Si	354	120	2022	1/8/2023	31/12/2035	150
No	No	ND	ND	1/8/2023	31/12/2035	5
Si	294	271.351,80	2022	1/8/2023	31/12/2035	271352
No	No	ND	ND	1/1/2023	31/12/2035	1
Si	335	30.000	2022	1/1/2023	31/12/2026	25,00%

ales de producto					
2024	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
2400	2950	3450	3950	4450	4950
270	300	300	300	300	300
250	250	250	250	250	250
3	3	3	3	3	3
2	2	2	2	2	2

12	12	12	12	12	12
1	1	1	1	1	1
87903	88003	88103	88203	88303	88403
25	25	25	25	25	25
7.770	7.770	7.770	7.770	7.770	7.770
100%				100%	
50%					

2	2	2	2	4	2
1.342.823	1.342.823	1.342.823	1.342.823	2.188.817	2.188.817
767.441	767.441	767.441	767.441	767.441	767.441
166.667	166.667	166.667	166.667	166.667	166.667
13	13	13	13	13	13
			2.500		

100%		100%		100%	
1		1		1	
2000	2000	2000	2000	2000	2000
25%	50%	25%			
100%	100%	100%	100%	100%	100%
13780	102882	170494	93027		
	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1

2	2	2	2	2	2
5	5	5	5	5	5
	5	5	5	5	6
50	50	50	50	50	50
10	10	10	10	10	10
800	800	800	800	800	800
2.054	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
22.000	25.500	29.000	32.500	36.000	39.500

150	150	150	150	150	150
20	20	20	20	20	20
271352	271352	271352	271352	271352	271352
1	1	1	1	1	1
25,00%	25,00%	25,00%			

2030	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**
5450	5950	6450	6950	7450
300	300	300	300	300
250	250	250	250	250
3	3	3	3	3
2	2	2	2	2

12	12	12	12	12
1	1	1	1	1
88503	88603	88703	88803	88903
25	25	25	25	25
7.770	7.770	7.770	7.770	7.770
		100%		

2	2	4	2	2
2.188.817	2.188.817	1.157.862	1.157.862	1.157.862
767.441	767.441	767.441	767.441	767.441
166.667	166.667	166.667	166.667	166.667
13	13	13	13	13
	3.250			

100%		100%		100%
1		1		1
2000	2000	2000	2000	2000
100%	100%	100%	100%	100%
1	1	1	1	1
1	1	1	1	1

2	2	2	2	2
5	5	5	4	
6	6	6	7	7
50	50	50	50	50
10	10	10	10	10
800	800	800	800	800
2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
43.000	46.500	50.000	53500	57000

150	150	150	150	150
20	20	20	20	20
271352	271352	271352	271352	271352
1	1	1	1	1

	Meta de producto Final	2023		
2035		Costo Estimado	Recurso disponible.	Fuente de financiación
8000	64800	$2.079	$2.079	Proyecto de inversión
300	3720	$118	$118	Proyecto de inversión
250	3050	$118	$118	Proyecto de inversión
3	39	$222	$222	Proyecto de inversión
2	24			

12	144			
1	12	$71	$71	Proyecto de inversión
89003	1149239	$2.404	$2.404	570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario
25	315	$67	$67	Proyecto de inversión
7.770	101010	$1.196	$1.196	Proyecto de inversión
	100%	$100	$100	Proyecto de inversión
	100%	$120	$120	Proyecto de inversión

2	33	$1.700		Proyecto de inversión
1.203.783	18.803.929,00			Proyecto de inversión
767.441	9.209.287,00			
166.667	2.000.004,00			
13	202	$77.493	$77.493	PDD - meta 242 Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática Programa 33: Más
4.000	10.950,00	$507	$507	Proyecto de inversión

	100%			
	6			
2000	24000			
	100%			
100%	100%	$128	$128	Proyecto de inversión
	380184			
1	1			
1	1	$41	$41	Proyecto de inversión

2	2	$95	$95	Proyecto de inversión
	54	$12.000	$12.000	Proyectos de inversión
7	65			
50	650	$124	$124	Proyecto de inversión
10	130	$90	$90	Proyecto de inversión
800	10400	$9.040	$9.040	Proyecto de inversión
2.000	26204	$4.498	$4.498	Proyecto de inversión
60.500	513500	$307	$307	Proyecto de inversión

150	1950	$13	$13	Proyecto de inversión
20	245	$50	$50	Proyecto de inversión
271352	3527573	$1.109	$1.109	Proyecto de inversión
1	1	$50	$50	Proyecto de inversión
	100%	$270	$270	Proyecto de inversión

	2024				2025
Código Proyecto de Inversión	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**	**Fuente de financiación**	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**
SDM 7576-SED 7736	$4.218		Proyecto de inversión		$6.106
7595	$118		Proyecto de inversión	7595	$118
7595	$118		Proyecto de inversión	7595	$118
$7.581	$222		Proyecto de inversión	$7.581	$222
	$4		Fondo de pobres y espectáculos públicos	7560	$4

	$6,5		Proyecto de inversión	7706	$6,5
7583	$71		Proyecto de inversión	7583	$71
7828	$2.508		570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario	7828 Meta 13 act 1	$2.726
7639	$67		Proyecto de inversión	7639	$67
7569	$1.196		Proyecto de inversión		$1.196
7583	$216		Proyecto de inversión	7583	$216
7583	$120		Proyecto de inversión		

7587	$6.879		Proyecto de inversión	7587	
7903	$321.066		Proyecto de inversión		$353.172
	$176.511				$176.511
	$58.333		Proyecto de inversión		$58.333
7761	$22.474		PDD - meta 242 Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y	7761	$22.474
7587			Proyecto de inversión		

	$240		Proyecto de inversión	7583	$0
	$266		Proyecto de inversión		
	$600		Proyecto de inversión		$600
	$7.000	$0	Proyecto de inversión	7858	$7.000
7801	$265		Proyecto de inversión	7801	$275
	$3.940	$3.236	Pago Contrato de Concesión - Componente A	PLMB - Cto163 de 2019	$29.417
					$60
7579	$41	$41	Proyecto de inversión	7579	$41

7579	$95		Proyecto de inversión	7579	$95
7578	$13.200		Proyectos de inversión	7578	$14.520
					$500
7578	$298		Proyecto de inversión	7578	$298
7907	$90		Proyecto de inversión	7907	$90
7587	$9.040		Proyecto de inversión	7587	$9.040
7587	$4.298		Proyecto de inversión	7587	$4.185
7576	$371		Proyecto de inversión		$441

7695	$15		Proyecto de inversión	7695	$21
7583	$100		Proyecto de inversión		$100
7569	$1.109		Proyecto de inversión	7569	$1.109
7652	$56		Proyecto de inversión		$62
7652	$300		Proyecto de inversión		$330

	Entidad 3:	

			2026	
Recurso disponible.	**Fuente de financiación**	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**
	Proyecto de inversión		$7.420	
	Proyecto de inversión		$118	
	Proyecto de inversión		$118	
	Proyecto de inversión		$222	
	Fondo de pobres y espectáculos públicos		$4	

	Proyecto de inversión		$6,5	
	Proyecto de inversión		$71	
	570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario		$2.849	
	Proyecto de inversión		$67	
	Proyecto de inversión		$1.196	
	Proyecto de inversión			

	Proyecto de inversión			
	Proyecto de inversión		$388.490	
			$176.511	
	Proyecto de inversión		$58.333	
	Proyecto de inversión		$22.474	
	Proyecto de inversión			

	Proyecto de inversión		$240	
			$266	
	Proyecto de inversión		$600	
	Proyecto de inversión		$7.000	
	Proyecto de inversión	7801	$284	
			$48.750	
	Proyecto de inversión		$60	
	Proyecto de inversión		$41	

	Proyecto de inversión		$95	
	Proyectos de inversión		$15.972	
	Proyectos de inversión		$550	
	Proyecto de inversión		$298	
	Proyecto de inversión		$90	
	Proyecto de inversión		$9.040	
	Proyecto de inversión		$4.185	
	Proyecto de inversión		$517	

	Proyecto de inversión		$24	
	Proyecto de inversión		$100	
	Proyecto de inversión		$1.109	
	Proyecto de inversión		$68	
	Proyecto de inversión		$360	

		2027	
Fuente de financiación	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**
Proyecto de inversión		$8.599	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$222	
Fondo de pobres y espectáculos públicos		$4	

Proyecto de inversión		$6,5	
Proyecto de inversión		$71	
570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario		$2.985	
Proyecto de inversión		$67	
Proyecto de inversión		$1.196	

Proyecto de inversión		$17.561	
Proyecto de inversión		$427.339	
		$176.511	
Proyecto de inversión		$58.333	
Proyecto de inversión		$22.474	
Proyecto de inversión		$1.057	

Proyecto de inversión		$0	
Proyecto de inversión			
Proyecto de inversión		$600	
Proyecto de inversión			
Proyecto de inversión	7801	$294	
Pago Contrato de Concesión - Componente A		$26.599	$28.099
Proyecto de inversión		$60	
Proyecto de inversión		$41	

Proyecto de inversión		$95	
Proyectos de inversión		$17.569	
Proyectos de inversión		$605	
Proyecto de inversión		$298	
Proyecto de inversión		$90	
Proyecto de inversión		$9.040	
Proyecto de inversión		$4.185	
Proyecto de inversión		$571	

Proyecto de inversión		$28	
Proyecto de inversión		$100	
Proyecto de inversión		$1.109	
Proyecto de inversión		$74	
Proyecto de inversión			

		2028	
Fuente de financiación	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**
Proyecto de inversión		$9.946	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$222	
Fondo de pobres y espectáculos públicos		$4	

Proyecto de inversión		$6,5	
Proyecto de inversión		$71	
570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario		$3.138	
Proyecto de inversión		$67	
Proyecto de inversión		$1.196	
		$216	

Proyecto de inversión			
Proyecto de inversión		$466.618	
Proyecto de inversión		$176.511	
Proyecto de inversión		$58.333	
Proyecto de inversión		$22.474	
Proyecto de inversión			

Proyecto de inversión		$240	
		$266	
Proyecto de inversión		$600	
Proyecto de inversión	7801	$305	
Pago Contrato de Concesión - Componente A	PLMB - Cto163 de 2019		
Proyecto de inversión		$60	
Proyecto de inversión		$41	

Proyecto de inversión		$95	
Proyectos de inversión		$19.325	
Proyectos de inversión		$665	
Proyecto de inversión		$298	
Proyecto de inversión		$90	
Proyecto de inversión		$9.040	
Proyecto de inversión		$4.185	
Proyecto de inversión		$600	

Proyecto de inversión		$32	
Proyecto de inversión		$100	
Proyecto de inversión		$1.109	
Proyecto de inversión		$80	

		Cost	
		2029	
Fuente de financiación	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**
Proyecto de inversión		$11.461	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$222	
Fondo de pobres y espectáculos públicos		$4	

Proyecto de inversión		$6,5	
Proyecto de inversión		$71	
570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario		$3.304	
Proyecto de inversión		$67	
Proyecto de inversión		$1.196	
Proyecto de inversión			

Proyecto de inversión			
Proyecto de inversión		$513.280	
Proyecto de inversión		$176.511	
Proyecto de inversión		$58.333	
Proyecto de inversión		$22.474	
Proyecto de inversión			

Proyecto de inversión		$0	
Proyecto de inversión			
Proyecto de inversión		$600	
Proyecto de inversión	7801	$315	
Proyecto de inversión		$60	
Proyecto de inversión		$41	

Proyecto de inversión		$95	
Proyectos de inversión		$21.257	
Proyectos de inversión		$887	
Proyecto de inversión		$298	
Proyecto de inversión		$90	
Proyecto de inversión		$9.040	
Proyecto de inversión		$4.185	
Proyecto de inversión		$630	

Proyecto de inversión		$37	
Proyecto de inversión		$100	
Proyecto de inversión		$1.109	
Proyecto de inversión		$86	

tos estimados y Recursos disponibles			
		2030	
Fuente de financiación	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**
Proyecto de inversión		$13.044	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$118	
Proyecto de inversión		$222	
Fondo de pobres y espectáculos públicos		$4	

Proyecto de inversión		$6,5	
Proyecto de inversión		$71	
570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario		$3.476	
Proyecto de inversión		$67	
Proyecto de inversión		$1.196	

Proyecto de inversión			
Proyecto de inversión		$564.608	
Proyecto de inversión		$176.511	
Proyecto de inversión		$58.333	
Proyecto de inversión		$22.474	
Proyecto de inversión			

Proyecto de inversión		$240	
		$266	
Proyecto de inversión		$600	
Proyecto de inversión	7801	$326	$ 28.099.280.000,00
Proyecto de inversión		$60	
Proyecto de inversión		$41	

Proyecto de inversión		$95	
Proyectos de inversión		$23.382	
Proyectos de inversión		$964	
Proyecto de inversión		$298	
Proyecto de inversión		$90	
Proyecto de inversión		$9.040	
Proyecto de inversión		$4.185	
Proyecto de inversión		$661	

Proyecto de inversión		$43	
Proyecto de inversión		$100	
Proyecto de inversión		$1.109	
Proyecto de inversión		$92	

		2031		
Fuente de financiación	**Código Proyecto de Inversión**	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**	**Fuente de financiación**
Proyecto de inversión		$14.674		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$118		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$118		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$222		Proyecto de inversión
Fondo de pobres y espectáculos públicos		$4		Fondo de pobres y espectáculos públicos

Proyecto de inversión		$6,5		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$71		Proyecto de inversión
570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario		$3.653		570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario
Proyecto de inversión		$67		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$1.196		Proyecto de inversión

Proyecto de inversión		$25.711		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$621.068		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$176.511		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$58.333		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$22.474		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$1.375		Proyecto de inversión

Proyecto de inversión		$0		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión				
Proyecto de inversión		$600		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión	7801	$388		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$60		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$41		Proyecto de inversión

Proyecto de inversión		$95		Proyecto de inversión
Proyectos de inversión		$25.720		Proyectos de inversión
Proyectos de inversión		$1.060		Proyectos de inversión
Proyecto de inversión		$298		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$90		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$9.040		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$4.185		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$694		Proyecto de inversión

Proyecto de inversión		$50		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$100		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$1.109		Proyecto de inversión
Proyecto de inversión		$98		Proyecto de inversión

	2032			
Código Proyecto de Inversión	**Costo Estimado**	**Recurso disponible.**	**Fuente de financiación**	**Código Proyecto de Inversión**
	$16.283		Proyecto de inversión	
	$118		Proyecto de inversión	
	$118		Proyecto de inversión	
	$222		Proyecto de inversión	
	$4		Fondo de pobres y espectáculos públicos	

	$6,5		Proyecto de inversión	
	$71		Proyecto de inversión	
	$3.832		570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario	
	$67		Proyecto de inversión	
	$1.196		Proyecto de inversión	
	$216		Proyecto de inversión	

			Proyecto de inversión	
	$462.182		Proyecto de inversión	
	$176.511		Proyecto de inversión	
	$58.333		Proyecto de inversión	
	$22.474		Proyecto de inversión	
			Proyecto de inversión	

	$240		Proyecto de inversión	
	$266		Proyecto de inversión	
	$600		Proyecto de inversión	
7801	$350		Proyecto de inversión	7801
	$60		Proyecto de inversión	
	$41		Proyecto de inversión	

	$95		Proyecto de inversión	
	$28.292		Proyectos de inversión	
	$1.166		Proyectos de inversión	
	$298		Proyecto de inversión	
	$90		Proyecto de inversión	
	$9.040		Proyecto de inversión	
	$4.185		Proyecto de inversión	
	$729		Proyecto de inversión	

	$58		Proyecto de inversión	
	$100		Proyecto de inversión	
	$1.109		Proyecto de inversión	
	$104		Proyecto de inversión	

2033			
Costo Estimado	**Recurso disponible.**	**Fuente de financiación**	**Código Proyecto de Inversión**
$18.264		Proyecto de inversión	
$118		Proyecto de inversión	
$118		Proyecto de inversión	
$222		Proyecto de inversión	
$4		Fondo de pobres y espectáculos públicos	

$6,5		Proyecto de inversión	
$71		Proyecto de inversión	
$4.036		570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario	
$67		Proyecto de inversión	
$1.196		Proyecto de inversión	

		Proyecto de inversión	
$508.400		Proyecto de inversión	
$176.511		Proyecto de inversión	
$58.333		Proyecto de inversión	
$22.474		Proyecto de inversión	
		Proyecto de inversión	

$0		Proyecto de inversión	
$600		Proyecto de inversión	
$362		Proyecto de inversión	7801
$60		Proyecto de inversión	
$41		Proyecto de inversión	

$95		Proyecto de inversión	
$12.416			
$1.496		Proyectos de inversión	
$298		Proyecto de inversión	
$90		Proyecto de inversión	
$9.040		Proyecto de inversión	
$4.185		Proyecto de inversión	
$766		Proyecto de inversión	

$68		Proyecto de inversión	
$100		Proyecto de inversión	
$1.109		Proyecto de inversión	
$110		Proyecto de inversión	

2034			
Costo Estimado	**Recurso disponible.**	**Fuente de financiación**	**Código Proyecto de Inversión**
$20.143		Proyecto de inversión	
$118		Proyecto de inversión	
$118		Proyecto de inversión	
$222		Proyecto de inversión	
$4		Fondo de pobres y espectáculos públicos	

$6,5		Proyecto de inversión	
$71		Proyecto de inversión	
$4.251		570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario	
$67		Proyecto de inversión	
$1.196		Proyecto de inversión	

		Proyecto de inversión	
$559.241		Proyecto de inversión	
$176.511		Proyecto de inversión	
$58.333		Proyecto de inversión	
$22.474		Proyecto de inversión	
		Proyecto de inversión	

$240		Proyecto de inversión	
$266		Proyecto de inversión	
$600		Proyecto de inversión	
$375		Proyecto de inversión	7801
$60		Proyecto de inversión	
$41		Proyecto de inversión	

$95		Proyecto de inversión	
$1.645		Proyectos de inversión	
$298		Proyecto de inversión	
$90		Proyecto de inversión	
$9.040		Proyecto de inversión	
$4.185		Proyecto de inversión	
$804		Proyecto de inversión	

$79		Proyecto de inversión	
$100		Proyecto de inversión	
$1.109		Proyecto de inversión	
$116		Proyecto de inversión	

2035			
Costo Estimado	**Recurso disponible.**	**Fuente de financiación**	**Código Proyecto de Inversión**
$22.536		Proyecto de inversión	
$118		Proyecto de inversión	
$118		Proyecto de inversión	
$222		Proyecto de inversión	
$4		Fondo de pobres y espectáculos públicos	

$6,5		Proyecto de inversión	
$71		Proyecto de inversión	
$4.477		570 - Sistema General de Participaciones 012- Aporte Ordinario	
$67		Proyecto de inversión	
$1.196		Proyecto de inversión	

$37.644		Proyecto de inversión	
$631.739		Proyecto de inversión	
$176.511		Proyecto de inversión	
$58.333		Proyecto de inversión	
$22.474		Proyecto de inversión	
$1.692		Proyecto de inversión	

$0		Proyecto de inversión	
$600		Proyecto de inversión	
$388		Proyecto de inversión	
$60		Proyecto de inversión	
$41		Proyecto de inversión	

$95		Proyecto de inversión	
$1.809		Proyectos de inversión	
$298		Proyecto de inversión	
$90		Proyecto de inversión	
$9.040		Proyecto de inversión	
$4.185		Proyecto de inversión	
$844		Proyecto de inversión	

$91		Proyecto de inversión	
$100		Proyecto de inversión	
$1.109		Proyecto de inversión	
$122		Proyecto de inversión	

	Responsables de la ejecución	
Costo total	**Sector**	**Entidad**
$154.773	Movilidad Educación	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría de Educación Distrital
$1.534	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$1.534	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$2.886	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$48	Ambiente	Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal

$78	Desarrollo Económico, Industria y Turismo	Instituto Distrital de Turismo.
$923	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$43.639	Salud	Secretaría Distrital de Salud
$871	Cultura, Recreación y Deporte	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
$15.548	Hábitat	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
$964	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$240	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad

$89.495	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$5.817.203	Movilidad	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV.
$2.118.132	Movilidad	Instituto de Desarrollo Urbano IDU
$699.996		Instituto de Desarrollo Urbano IDU
$347.181	Movilidad	Instituto de Desarrollo Urbano IDU
$4.631	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad

$1.440	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$1.596	Hábitat	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
$7.200	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$21.000	Movilidad	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV.
$4.055	Gobierno	Secretaría Distrital de Gobierno
$108.706	Movilidad	Empresa Metro de Bogotá
$660	Planeación	Secretaría Distrital de Planeación
$533	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad

$1.235	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$203.653	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$11.347	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$3.700	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$1.170	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$117.520	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$54.831	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$7.935	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad

$559	Seguridad	Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
$1.250	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
$14.417	Hábitat	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
$1.118	Hábitat	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
$1.260	Hábitat	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos

$9.864.861

Dirección/Subdirección/Grupo/Unidad	Persona de contacto	Teléfono
Subdirector Gestión en Vía Dirección de Bienestar Estudiantil	Jhon Freddy Domínguez Fuentes Daniel Eduardo Mora Castañeda	3649400 SDM 3241000 SED
Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Nathaly Patiño González	3649400
Oficina de Gestión Social	Jayn Patrich Pardo Garcia	3649400
Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Andrés Contento	3649400
Subdirección de Cultura y Gestión del Conocimiento	Natalia Parra Osorio	3053985853

Subdirección de Mercadeo	Juan José Lamar Montoya	2170711
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla	3649400
Subdirección Acciones Colectivas Subdirección Determinantes en Salud	Marcela Martinez Contreras. Adriana Mercedes Ardila Sierra Claudia Ortega / Liliana Serrato / Aida Carrillo	31057660827 / 3166191074 / 3102608114 / 3183927437 / 3212634641
Subdirección de Divulgación y Apropiación del Patrimonio	Camila Medina Arbeláez	3350800
Oficina Asesora de Planeación Subdirección de Recolección, Barrido y Limpieza	Angélica Beltrán Acosta Jazmín Karime Flórez Diana Melisa Alfonso	322 8197256 3144706244 3173487346
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla	3649400
Dirección de Planeación para la Movilidad // Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla	3649400

Subsecretaría de Gestión de la Movilidad	Jhon Alexander González Mendoza	3649400
Subdirección Técnica de Producción e Intervención	Giacomo Santiago Marcenaro Jiménez	3779555
Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura	Luis Ernesto Bernal Rivera	3386660
Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura	Luis Ernesto Bernal Rivera	3386660
Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura	Luis Ernesto Bernal Rivera	3386660
Subdirección de señalización	Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez	

Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla	3649400
Oficina Asesora de Planeación Subdirección de Recolección, Barrido y Limpieza	Angelica Beltrán Acosta Jazmín Karime Flórez Diana Melisa Alfonso	322 8197256 3144706244 3173487346
Subdirección de señalización	Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez	
Subdirector de Planificación y Conservacion	Pablo Emilio Muñoz Puentes	3507810712
Subsecretaría de Gestión Local	José David Riveros Namen - Diana Marcela Parra Vera	3387000
Subgerencia de Construcción e Infraestructura	Luis Ernesto Ballesteros Larrotta	5553333
Subsecretaría de Planeación Territorial.	Margarita Rosa Caicedo Velasquez	335 80 00
Oficina de Seguridad Vial	Nathaly Milena Torregroza Vargas	3 64 94 00

Oficina de Seguridad Vial	Nathaly Milena Torregroza Vargas	3 64 94 00
Subdirección de Semaforización	Sandra Patricia Giraldo Clavijo	3649400 EXT 7222
Subdirección de Semaforización	Sandra Patricia Giraldo Clavijo	3649400 EXT 7222
Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito	Martha Cecilia Bayona Gómez	3649400 Ext. Número 7200
Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía	Adriana Ruth Iza	3103049546
Subdirección de señalización	Mario Gabriel Carbonell Gutierrez	3649400
Subdirección de señalización	Mario Gabriel Carbonell Gutierrez	3649400
Subdirector Gestión en Vía	Jhon Freddy Domínguez Fuentes	3649400

Dirección de Prevención	Hernán López	3779595
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla	3649400
Oficina Asesora de Planeación Subdirección de Recolección, Barrido y Limpieza	Angélica Beltrán Acosta Jazmín Karime Flórez Diana Melisa Alfonso	322 8197256 3144706244 3173487346
Oficina Asesora de Planeación Subdirección de Servicios Funerarios y Alumbrado Público	Angelica Beltrán Acosta Adrian Humberto Herazo Castro	322 8197256 6013580400 312 3754954
Oficina Asesora de Planeación Subdirección de Servicios Funerarios y Alumbrado Público	Angelica Beltrán Acosta Adrian Humberto Herazo Castro	322 8197256 6013580400 312 3754954

	Corresponsables de la ejecución	
Correo electrónico	**Sector**	**Entidad**
jdominguez@movilidadbogota.gov.co dmorac@educacionbogota.gov.co		
jpardog@movilidadbogota.gov.co		
jpardog@movilidadbogota.gov.co		
acontento@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
n.parra@animalesbog.gov.co		

juan.lamar@idt.gov.co		
ovelasquez@movilidadbogota.gov.co		
m1martinez@saludcapital.gov.co amardila@saludcapital.gov.co cportega@saludcapital.gov.co / elserrato@saludcapital.gov.c		
camila.medina@idpc.gov.co		
angelica.beltran@uaesp.gov.co jazmin.florez@uaesp.gov.co diana.alfonso@uaesp.gov.co		
ovelasquez@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
ovelasquez@movilidadbogota.gov.co		

jagonzalezm@movilidadbogota.gov.co		
giacomo.marcenaro@umv.gov.co		
luis.portela@idu.gov.co		
luis.portela@idu.gov.co		
luis.portela@idu.gov.co		
mcarbonell@movilidadbogota.gov.co		

ovelasquez@movilidadbogota.gov.co		
angelica.beltran@uaesp.gov.co jazmin.florez@uaesp.gov.co diana.alfonso@uaesp.gov.co		
mcarbonell@movilidadbogota.gov.co		
pablo.munoz@umv.gov.co		
jose.riveros@gobiernobogota.gov.co diana.parra@gobiernobogota.gov.co		
luis.ballesteros@metrodebogota.gov.co		
mcaicedo@sdp.gov.co		
ntorregroza@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad

ntorregroza@movilidadbogota.gov.co		
sgiraldo@movilidadbogota.gov.co		
sgiraldo@movilidadbogota.gov.co		
mbayona@movilidadbogota.gov.co		
aiza@movilidadbogota.gov.co		
mcarbonell@movilidadbogota.gov.co		
mcarbonell@movilidadbogota.gov.co		
jdominguez@movilidadbogota.gov.co		

hernan.lopeza@scj.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad
ovelasquez@movilidadbogota.gov.co		
angelica.beltran@uaesp.gov.co jazmin.florez@uaesp.gov.co diana.alfonso@uaesp.gov.co angelica.beltran@uaesp.gov.co adrian.herazo@uaesp.gov.co		
angelica.beltran@uaesp.gov.co adrian.herazo@uaesp.gov.co		

Dirección/Subdirección/Grupo/Unidad	Persona de contacto	Teléfono	Correo electrónico
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla	3649400	ovelasquez@movilidadbogota.gov.co

Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Andrés Contento	3649400	acontento@movilidadbogota.gov.co

Dirección de Inteligencia para la Movilidad	Allmar Benítez Molina	3 64 94 00	abenitezm@movilidadbogota.gov.co
Subdirección de la Bicicleta y el	Oscar Mauricio Velasquez		ovelasquez@movilidadbogota.gov.co

Subdirección de la bicicleta y el peatón			