

**PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA - PMSS**

**FICHAS DE PROGRAMAS Y PROYECTOS**

<p><b>OBJETIVO 2:</b> Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.</p>	<p><b>CÓDIGO: 02-E1</b> Versión: septiembre 2023</p>
<p><b>ESTRATEGIA:</b> <b>FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COMO SISTEMA POSIBILITADOR DE LA PROXIMIDAD URBANA Y COMO SISTEMA ACCESIBLE EN LA ESCALA LOCAL DEL DISTRITO</b></p>	
<p><b>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA</b> Las ciudades próximas son aquellas que permiten a sus habitantes acceder a sus destinos en tiempos que no superan los treinta (30) minutos en diferentes modos de transporte sostenible, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Lo anterior es posible dado que un menor gasto de tiempo en desplazamientos aumenta la dedicación en otras actividades de valor con menores costos y mayores impactos positivos para la salud física y mental de los ciudadanos, fortaleciendo la construcción de tejido social y de comunidades, mejorando los entornos y generando oportunidades de crecimiento económico. Teniendo en cuenta que una ciudad de proximidad es necesaria para la consolidación del sistema de cuidado, esta estrategia busca generar condiciones que posibiliten el acceso cercano a trabajo, educación, salud y disfrute de la ciudad reduciendo las afectaciones a la calidad de vida, a la integridad personal y al ambiente a partir de un programa enfocado en la consolidación del transporte público como medio esencial, que por sus características de accesibilidad y asequibilidad, permite su uso por parte de toda la población.</p>	<p><b>PROGRAMAS:</b> 1. Red de movilidad de proximidad y del cuidado</p>

PROGRAMA: <b>RED DE MOVILIDAD DE PROXIMIDAD Y DEL CUIDADO</b>		CÓDIGO: <b>O2-E1-P1</b>
		Versión: septiembre 2023
<b>OBJETIVO 2:</b> Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	<b>ESTRATEGIA:</b> Fortalecimiento del transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del distrito	
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA</b> La ciudad de proximidad se estructura a partir de un sistema de transporte público, integrado a medios activos como la bicicleta y la caminata, con el propósito de acercar la oferta de la ciudad en materia de empleo, educación, salud, disfrute, entre otros, a sus habitantes.  Este programa tiene como propósito contribuir a la conformación de una Bogotá próxima, mediante la conformación de corredores verdes del SITP y la transformación urbana de las áreas de proximidad en zonas reverdecidas, seguras y cómodas para el uso de medios de transporte sostenibles.	<b>PROYECTOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementación de la Red de corredores verdes de proximidad</li> <li>2. Consolidación de la Ciclo infraestructura conectante de proximidad</li> <li>3. Consolidación de la Red de Infraestructura peatonal</li> <li>4. Definición de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA</li> <li>5. Expansión del Sistema de bicicletas compartidas</li> <li>6. Implementación de Rutas circulares de proximidad</li> <li>7. Regulación, operación e integración de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido.</li> </ol>	

<b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b> <b>IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE CORREDORES VERDES DE PROXIMIDAD</b>	<b>CÓDIGO:</b> 02_E1_P1_1
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>La estrategia de corredores verdes hace parte del programa de descarbonización de la movilidad del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, el cual busca mejorar el sistema de espacio público para la movilidad privilegiando modos de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad, así como proteger y resaltar el patrimonio cultural y desarrollar estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación a través de infraestructura resiliente al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS.</p> <p>El desarrollo de proyectos en los corredores verdes deben cualificar el sistema de movilidad y la estructura urbana de la ciudad a partir del reverdecimiento, la renaturalización, el fortalecimiento de las dinámicas de proximidad y modos constructivos sostenibles, donde se garanticen condiciones urbanas que incentiven el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones; con espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social y se reduzca la huella de carbono asociada al componente de movilidad de la ciudad.</p> <p>Para el caso particular de este proyecto, los corredores verdes de proximidad están destinados al fomento de la movilidad activa y la micromovilidad, en consonancia con la definición de calles completas y el diseño de las franjas funcionales, en donde se busca resolver la movilidad de viajes de escala local, brindando acceso a servicios y mejores condiciones para la movilidad.</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover modos de transporte limpios y sostenibles a través de la conformación de una red de corredores verdes para consolidar dinámicas de movilidad de cero y bajas emisiones y entornos vitales.</li> <li>2. Consolidar una red de corredores verdes de proximidad, articulados con los corredores verdes de alta y media capacidad, que garantice la accesibilidad de todos los usuarios, generando espacios de permanencia y disfrute para la ciudadanía, fortaleciendo las conexiones humanas y la relación con el entorno.</li> <li>3. Fomentar el diseño de calles completas con principios de accesibilidad universal, inclusión y enfoque de género.</li> </ol>	
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los estudios técnicos de los corredores verdes de alta y media capacidad y cables aéreos del SITP incluirán análisis que permitan determinar el modo, tecnología, trazado definitivo y fuente energética de tal forma que se consideren aspectos como la viabilidad técnica, los beneficios y los costos, entre otros necesarios para identificar la alternativa más eficiente para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos.</li> <li>2. Coordinar la planeación y estructuración de los proyectos priorizados de acuerdo con el componente programático del POT, que deberán ser ejecutados por las entidades competentes.</li> <li>3. Implementar la estrategia de calles completas a través de la ampliación de las franjas de circulación peatonal, las franjas de ciclo infraestructura y las franjas de paisajismo y para la resiliencia urbana de acuerdo con las condiciones funcionales y espaciales de cada corredor verde de proximidad.</li> <li>4. Construir e instalar estaciones y paraderos para el transporte público, que cumpla con los criterios de diseño bioclimático, y los principios de diseño universal establecidos en la Resolución 269 de 2020 de la Secretaría de Movilidad o la que la modifique, adicione o sustituya.</li> <li>5. Implementar señalización horizontal, vertical e información para la orientación espacial urbana tipo wayfinding, que informe a las personas usuarias acerca de los servicios y referentes urbanos y ecológicos presentes en el corredor, de acuerdo con lo descrito en el Manual de</li> </ol>	

Señalización vial y el Manual de Dispositivos Uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, la normatividad vigente y los lineamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad.				
6. Construir infraestructura para la movilidad a partir de técnicas constructivas sostenibles, donde se fomente el uso de materiales reciclables, SUDS y redes de conexión medioambiental.				
<b>ESCALA</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Regional</li><li>Distrital</li><li>Local</li><li>No Aplica</li></ul>		<b>ÁMBITO / ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <ul style="list-style-type: none"><li>AA ESTRUCTURANTE<ul style="list-style-type: none"><li>Zona receptora de VIS</li><li>Zona Receptora de actividades económicas</li></ul></li><li>AA DE PROXIMIDAD<ul style="list-style-type: none"><li>Zona generadora de soportes urbanos</li><li>Zona Receptora de soportes urbanos</li></ul></li><li>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS<ul style="list-style-type: none"><li>No Aplica</li></ul></li></ul>		<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>1</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad  Secretaría Distrital de Ambiente  Secretaría Distrital de Planeación  Empresa Metro de Bogotá  TRANSMILENIO S.A.  Instituto de Desarrollo Urbano  Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y  Mantenimiento Vial
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> CONPES 4034 de 2021. Resolución 1885 de 2015 - Manual de Señalización Vial Ministerio de Transporte. Decreto 555 de 2021 Resolución 269 de 2020 SDM.		<b>COSTO ESTIMADO</b>  \$734.600 <sup>2</sup>		
<b>INDICADORES</b>				
<b>INDICADOR</b>	Kilómetros de corredores verdes de proximidad construidos	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	0 km	
<b>LÍNEA BASE</b>	0 km de corredores verdes de proximidad construidos	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	22 km	
<b>FUENTE</b>	Reporte de Kilómetros carril intervenidos y reportado por las entidades en SEGPLAN	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	45 km	
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de Km-Carril de Corredores Verdes de proximidad Construidos	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	67 km	

<sup>1</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>2</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>CONSOLIDACIÓN DE LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA CONECTANTE DE PROXIMIDAD</b>	<b>CÓDIGO:</b> O2_E1_P1_2
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>Durante los primeros años de implementación, la cicloinfraestructura fue construida en zonas remanentes del espacio público, principalmente en las zonas peatonales o rondas hídras. No obstante, el crecimiento de este modo de transporte, su impacto en la reducción de los efectos de cambio climático y la disminución en la siniestralidad vial, ha generado la necesidad de contar con tramos de ciclo-infraestructura dedicada a usos especiales, mediante la redistribución del espacio público en calzada vehicular.</p> <p>Para afrontar los retos que plantea el uso masivo de la bicicleta en los entornos urbanos y garantizando condiciones de inclusión, seguridad, comodidad y accesibilidad, es imprescindible poder sistematizar las experiencias recopiladas respecto a temáticas como: diseño, construcción, conservación, operación y promoción, con base en lo propuesto por la Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades Colombianas del Ministerio de Transporte. Asimismo, para incluir criterios de género, se deben considerar los aportes de la Guía de Movilidad cotidiana con perspectiva de género (Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte). De esta manera, el actual Plan de Ordenamiento Territorial - "Bogotá reverdece 2022 - 2035", proyecta a 2023 incrementar la red de ciclo-infraestructura en 416 km en las 33 Unidades de Planeamiento Local y la Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15/2021) proyecta 656.6 km nuevos de ciclorrutas a 2039.</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consolidar la red de ciclo-infraestructura de la ciudad, mediante la articulación de los siguientes atributos esenciales: inclusión, seguridad, comodidad y accesibilidad en la escala de proximidad de la ciudad.</li> <li>2. Promover la participación de los actores y gremios involucrados en temas de la bicicleta, para garantizar su uso seguro y efectivo en la escala de proximidad.</li> </ol>	
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los estudios técnicos de la infraestructura de transporte incluirán análisis que permitan identificar los beneficios y costos de la/s alternativa/s con el fin de identificar los impactos para la sociedad y favorecer la toma de decisiones referente a la mejor alternativa para Bogotá D.C. Estos análisis serán opcionales en los proyectos que se encuentran en etapa de estudios definitivos.</li> <li>2. Expansión de la Red de cicloinfraestructura, a través de la generación de nuevos tramos a nivel de calzada, ciclo puentes (de acuerdo a los lineamientos de guía de ciclo-infraestructura de ciudades colombianas y recomendaciones de guías internacionales), Ciclo alamedas, conexiones de la red existente y la futura, articulación con las AIM y los CIM - (Articulación ILE - Zonas para la actividad logística), Conexiones regionales (Bogotá Ciudad - Región) y Articulación con el Mintransporte - ANI - ANSV.</li> <li>3. Adaptabilidad de la red de cicloinfraestructura - ajuste de la existente a las nuevas necesidades.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integración de logística de carga</li> <li>- Integración "Bicitaxismo"</li> <li>- Integración Vehículos Micromovilidad</li> <li>- Seleccionar rutas de bicicletas para ampliarlas o mejorarlas, buscando que los viajes sean más cómodos y constantes y se mantengan.</li> </ul> </li> </ol>	

4. Análisis de la resignificación del espacio vial en la ciudad para implementación de intervenciones en calzada. 5. Gestión de la demanda de los viajes en bicicleta - integración con el SIT.			
<b>ESCALA</b>  <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica		<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> CONPES 15 de 2021 Ley 1811 de 2016 Resolución 3258 de 2018 (Mintransporte) Decreto 555 de 2021		<b>COSTO ESTIMADO</b> \$4.364.972 <sup>4</sup>	
<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>3</sup></b> Secretaría Distrital de Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá, TRANSMILENIO S.A. Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Empresa de Acueducto de Bogotá Fondo de Desarrollo Local			
<b>INDICADORES</b>			
<b>INDICADOR</b>	Número de Kilómetros de nueva infraestructura para la bicicleta y la micromovilidad construidos	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	710,7 km
<b>LÍNEA BASE</b>	608.7 km Existentes <sup>5</sup>	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	958,7 km
<b>FUENTE</b>	Sistema de Información Geográfica del IDU SEGPLAN SDP	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	1058,7 km

<sup>3</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>4</sup> Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción). Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<sup>5</sup> Fuente: IDU al 31 de diciembre de 2022

<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de kilómetros nuevos de red de cicloinfraestructura	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	1168,7 km
----------------	---	--------------------------------	-----------

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>CONSOLIDACIÓN DE LA RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> O2_E1_P1_3
--	---------------------------

**DESCRIPCIÓN:**

La Red de Infraestructura Peatonal (RIP) es un tejido de espacio público de circulación peatonal, tanto en andén como en calzada, que relaciona, conecta y garantiza el acceso a los servicios, equipamientos, comercio entre otras actividades urbanas en la escala de proximidad. Esta red aporta a la consolidación de territorios compactos en donde los viajes se hacen principalmente a través de medios activos o en transporte público con recorridos accesibles, en los cuales sus habitantes tienen oportunidades de empleo, educación, salud, recreación, acceso a comercio, entre otros.

Hace parte del espacio público para la movilidad definido en el POT y se define y está conformada por todos los espacios en donde se puede caminar junto con los elementos de soporte que buscan que la caminata sea agradable, cómoda y segura (vial y personal). Éstas son las franjas de circulación peatonal, las franjas de paisajismo y para la resiliencia urbana, las zonas de permanencia y conexión peatonal y las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad. Por lo tanto, la construcción de esta red comprende las intervenciones que se hagan para la generación, el mantenimiento y transformación del espacio público para la circulación peatonal.

Los lineamientos de diseño del espacio que configura la red se determinan en el Manual del Espacio Público de la Secretaría Distrital de Planeación.

**OBJETIVOS:**

1. Mejorar la infraestructura peatonal, aumentando la accesibilidad y seguridad vial en determinadas zonas de la ciudad, en particular aquellas priorizadas en el sistema de cuidado.
2. Conectar equipamientos y servicios de la ciudad a escala de proximidad.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Determinar los lineamientos y parámetros para la priorización de los tramos susceptibles para mejorar o intervenir con el fin de consolidar el trazado de la red, identificando los servicios urbanos potenciales de relacionar entre ellos, a los que se debe poder acceder peatonalmente y especificando las posibles infraestructuras que se requieren para tal fin.
2. Intervenir en las Unidades de Planeación Local - UPL, siguiendo la programación de la meta dispuesta en el Decreto 555 de 2021 y los lineamientos elaborados por la SDM para tal fin, de forma que se puedan complementar y mejorar los recorridos actuales, al dejar consolidada esta red.
3. Dejar implementada una cartografía en la que se identifican los tramos de la RIP para ser mejorada

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

<b>ESCALA</b> <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica		<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica.		<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>6</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad  Secretaría Distrital de Planeación  Instituto de Desarrollo Urbano  Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y mantenimiento Vial  Fondos de Desarrollo Local
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Decreto 555 de 2021, Manual del Espacio Público.		<b>COSTO ESTIMADO<sup>7</sup></b> \$3.230.000 <sup>8</sup>		
<b>INDICADORES</b>				
<b>INDICADOR</b>	Kilómetros de infraestructura para peatón mejorados.	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	0 km	
<b>LÍNEA BASE</b>	0 km a 2022 (331,8 km intervenidos en administración 2020-2023)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	221 km IDU y UAERMV	
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	Total: 2.427 km 884 km UAERMV 1.543 km IDU	
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de kilómetros de infraestructura para peatón mejorados	<b>Meta largo plazo (2035)<sup>9</sup></b>	Total: 3.350 km 1.320 km UAERMV 2.030 km IDU	

<sup>6</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>7</sup> Cálculo de costeo a partir del valor (\$1.050.018.057) promedio por km estimado para la intervención de la RED DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL según anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción).

<sup>8</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<sup>9</sup> Se realizó análisis espacial de las capas geográficas andén (IDU), UPL (POT), área de actividad (POT) y zona de oportunidad producto del “Ejercicio de priorización de la Red Infraestructura Peatonal, la Red de Cicloinfraestructura y la Malla vial Intermedia por Unidades de Planeamiento Local - UPL en el marco del Decreto 555 de 2021 D.C. junio de 2022.” Los 440 km corresponden a infraestructura peatonal dentro de zona de oportunidad alta y en áreas de actividad de proximidad (POT)



<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>DEFINICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LAS ZONAS URBANAS POR UN MEJOR AIRE - ZUMAS</b>	<b>CÓDIGO: O2_E1_P1_4</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>Las Zonas Urbanas por un Mejor Aire - ZUMA, tienen como objetivo concentrar acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire de la zona urbana del Distrito Capital a través de la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo de afectaciones en la salud por causa de la exposición a estos.</p> <p>La reglamentación de las ZUMA se justifica de acuerdo con lo definido en el artículo 120 del Plan de Ordenamiento Territorial, y el Plan de Acción Climática de Bogotá 2020-2050 (PAC). Así mismo, las ZUMA hacen parte del proyecto No. 21 del capítulo 5.5 Sector Territorio, del Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030 adoptado por el Decreto 332 de 2021.</p> <p>Para cumplir los objetivos de las ZUMA, las entidades centralizadas y descentralizadas del Distrito deberán evaluar, priorizar y territorializar las acciones de sus carteras, las cuales pueden estar contenidas en el marco de las siguientes cinco dimensiones: Ordenamiento territorial, Fuentes móviles, Fuentes Fijas, Material Particulado Resuspendido, Gobernanza del aire y gestión social y Tecnologías no convencionales para la descontaminación del aire.</p> <p>En este sentido desde el sector movilidad se contribuirá en la implementación de las acciones relacionadas principalmente con la reducción de emisiones y la mitigación del impacto ambiental proveniente de las fuentes móviles del transporte, entre las que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ofrecer facilidades para el teletrabajo y telestudio.</li> <li>● Promover la caminata y la mejora de la infraestructura peatonal.</li> <li>● Mejoramiento de redes peatonales</li> <li>● Ampliar la red de ciclo-infraestructura y servicios complementarios.</li> <li>● Proveer servicios de micro movilidad urbana.</li> <li>● Mejora de la accesibilidad y conectividad a servicios y sistemas de transporte.</li> <li>● Fortalecer el servicio de transporte público con énfasis en el usuario.</li> <li>● Conformar la movilidad escolar de cero emisiones.</li> <li>● Implementar calles completas.</li> <li>● Establecer la gestión de estacionamientos para la racionalización del uso del vehículo particular.</li> <li>● Priorizar la circulación de vehículos motorizados con tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones.</li> <li>● Establecer esquemas de gestión de demanda con internalización de impactos negativos ambientales.</li> <li>● Implementar medidas de desconsolidación de mercancías.</li> <li>● Adoptar y fortalecer los programas de Autorregulación Ambiental y Etiquetado Ambiental Vehicular en la zona.</li> </ul>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

- Involucrar a otros actores de la cadena de valor de la movilidad motorizada en la zona.

#### **OBJETIVOS:**

1. Consolidarse como un instrumento de focalización y articulación de acciones que contribuyan al desarrollo de los instrumentos de planeación de ordenamiento territorial, enfocándose en las que contribuyen al mejoramiento de la calidad del aire.
2. Aportar al cumplimiento de los objetivos intermedios y del valor meta definidos en la guía de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud en la ciudad, así como al logro de las metas 3.9, 7.3, 9.4 y 11.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos para Colombia.
3. Consolidar la gobernanza del aire en las ZUMA.
4. Reducir progresivamente los niveles de contaminación atmosférica de fuentes móviles, fuentes fijas y material resuspendido en las ZUMA y en la ciudad.
5. Contribuir a la acción climática de la ciudad, incluyendo acciones de mitigación, adaptación y transición energética.
6. Promover la investigación, desarrollo e innovación para definir e implementar acciones, procesos, métodos y tecnologías que contribuyan a la calidad del aire, la transición energética y la calidad de vida de la ciudadanía en las ZUMA.

#### **ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Diagnóstico técnico sobre las condiciones ambientales, sociales y de movilidad de la zona.
2. Formulación de las acciones estratégicas por implementar con una vigencia de ocho (8) años a partir de la declaración de la ZUMA, indicando -como mínimo- la descripción, objetivos, plazos de ejecución, responsables, cronograma de actividades, presupuesto y fuentes de financiación potenciales.
3. Definición del plan de monitoreo de calidad del aire en coordinación con el sistema de medición, monitoreo, evaluación y aprendizaje."

<b>ESCALA</b>	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b>	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>10</sup></b>
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<b>AA ESTRUCTURANTE</b> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas <b>AA DE PROXIMIDAD</b> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos <b>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</b> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Salud Secretaría Distrital de Gobierno Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público

<sup>10</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Plan de Ordenamiento Territorial Plan de Acción Climática de Bogotá Plan de Aire 2030		<b>COSTO ESTIMADO</b> \$20.680 <sup>11</sup>	Secretaría Distrital de Planeación Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Secretaría de Educación Distrital
<b>INDICADORES</b>			
<b>INDICADOR</b>	Nº de ZUMA adoptadas	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	1
<b>LÍNEA BASE</b>	0	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	2
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad - Secretaría Distrital de Ambiente	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	3
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de ZUMA adoptadas	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	4

<sup>11</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>EXPANSIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS</b>	<b>CÓDIGO: O2_E1_P1_5</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>El Sistema de Bicicletas Compartidas - SBC consiste en un conjunto de elementos, equipos y operaciones que permiten el préstamo de bicicletas de uso compartido, creado con el objetivo de fomentar el uso de las mismas en viajes de corta distancia y duración entre personas usuarias previamente identificadas, permitiendo así la circulación de bicicletas compartidas dentro de un área de funcionamiento establecida. El SBC hace parte de la red de transporte sostenible de los gobiernos locales y las agencias de planificación urbana que promueven la movilidad sostenible y trae consigo una serie de beneficios sociales, ambientales y económicos<sup>12</sup>.</p> <p>Para el año 2022 inició la operación del SBC en la ciudad en un área definida de 27 Km<sup>2</sup> con 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón, 150 manocetas, un accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema, 150 bicicletas cuentan con sillas traseras para niños y niñas; a la fecha tiene proyectada su operación hasta el año 2029.</p> <p>En el corto plazo corresponde a la administración Distrital estabilizar la operación del SBC, así como viabilizar la expansión del sistema a otras zonas de la ciudad fomentando la apropiación de la ciudadanía de este nuevo sistema de transporte sostenible, consolidando el uso de estos vehículos de forma segura en la ciudad, con una infraestructura de soporte consolidada que haga de estos vehículos alternativos un modo conveniente de movilización.</p> <p>En el mediano plazo corresponde a la administración definir un modelo de negocio para darle continuidad al SBC y seguir consolidando como un sistema de transporte inclusivo, accesible y sostenible; dentro del modelo de negocio se puede revisar entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operación pública directa</li> <li>- Operación pública indirecta</li> <li>- Activos públicos y operación privada</li> <li>- Concesión por alianza público-privada con recursos públicos</li> <li>- Concesión por alianza público-privada sin recursos públicos</li> <li>- Concesión por alianza público-privada de iniciativa privada</li> <li>- Implementación con autorización del uso del espacio público o su aprovechamiento económico</li> </ul> <p>Como se observa, las empresas operadoras de los sistemas pueden ser públicas o privadas, e igualmente debe considerarse la posibilidad que pueda haber más de un operador a la vez proporcionando bicicletas compartidas a la ciudad. En el caso de un entorno con múltiples empresas operadoras de bicicletas compartidas, se pueden presentar dos tipos de propuestas: 1) una empresa operadora administra un sistema automático con estaciones, sin estación (dockless), mixto o híbrido, y otra (o muchas otras) empresa operadora ofrece un servicio sin estaciones o 2) dos o</p>	

<sup>12</sup> ITDP/Despacio para C40 Cities Finance Facilities-CFF, Guía de Sistema de Bicicletas Compartidas. Bogotá, Colombia, 2022. p25

más empresas operadoras privadas proporcionan bicicletas compartidas sin estaciones dentro de un área de servicio común. En cualquier caso, debe exigirse a las empresas operadoras proporcionar un nivel básico de servicio, permitiéndoles al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para ser innovadoras y, en última instancia, competir para mejorar la calidad del servicio (ITDP, 2020a).

#### OBJETIVOS:

1. Garantizar en el SBC las mejores condiciones de seguridad vial a todos los actores viales, especialmente a los más vulnerables como son peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, implementando el enfoque de Sistema Seguro y Visión Cero.
2. Desarrollar estrategias que permitan la apropiación de parte de la ciudadanía y consolidación en la ciudad de Bogotá del SBC.
3. Aumentar las zonas en que opere el SBC.
4. Mejorar la salud pública en la ciudad promoviendo la actividad física de las personas en sus viajes cotidianos.
5. Afianzar el enfoque de género y diferencial en la planificación y prestación de servicios del SBC con el fin de fomentar los viajes de cuidado.
6. Priorizar la articulación e interconexión del SBC con todos los medios de transporte que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.
7. Generar alivio en el transporte público de la ciudad brindando opciones de transporte sustentable.
8. Facilitar el uso de la bicicleta en relación recíproca con el desarrollo, la estructura económica de la ciudad y el disfrute del medio ambiente con el fin de fomentar su crecimiento sostenible.
9. Brindar opciones a toda la ciudadanía que les facilite elegir la bicicleta como modo de transporte.
10. Promover el uso de tecnologías de cero y bajas emisiones en el SBC.

#### ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Promover el uso del sistema bajo condiciones de seguridad vial.
2. Definir estrategias para aumentar las zonas de operación del sistema.
3. Analizar la operación del sistema bajo los estándares de calidad establecidos para la prestación del servicio.
4. Priorizar la integración física, tecnológica y de medios de pago del SBC con otros sistemas de transporte de escala regional y distrital.
5. Realizar los estudios necesarios para viabilizar la continuidad del SBC como sistema de transporte.
6. Cumplir los lineamientos establecidos en el Acuerdo Distrital 811 de 2021.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS <sup>13</sup>
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input checked="" type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input checked="" type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos	Secretaría Distrital de Movilidad  Ministerio de Cultura Secretaría Distrital de Ambiente

<sup>13</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

	<div><input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>	Secretaría Distrital de Mujer	
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:  Decreto 552 De 2018 Acuerdo Distrital 811 De 2021 Resolución 86572 De 2021 Resolución 93495 De 2021 Contrato No. 2022-63	COSTO ESTIMADO: <sup>14</sup> \$89.250 millones.	Secretaría Distrital de Planeación	
		Instituto de Desarrollo Urbano	
		Instituto de Recreación y Deporte	
		Departamento Administrativo de Defensa del Espacio Público	
		Instituto Distrital de Participación Ciudadana	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de viajes acumulados en el sistema de Bicicletas Compartidas.	Meta plazo inmediato (2024)	2.800.000 <sup>15</sup>
LÍNEA BASE	973.791 viajes (agosto de 2023)	Meta corto plazo (2027)	6.600.000
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	11.800.000
FÓRMULA	Sumatoria de viajes en el Sistema de Bicicletas Compartidas	Meta largo plazo (2035)	16.900.000

<sup>14</sup> Estudios del Sector del Contrato 2022-063 (Licitación SDM-LP-101-2021) para la implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas para Bogotá D.C., estimó costos OPEX (\$6.005 Operación anual promedio) y CAPEX (\$22.690 inversión inicial) del Sistema. El valor usado para indicar el costo estimado es de referencia teniendo en cuenta que este contemplaba un sistema con 2.030 bicicletas y 152 estaciones entre otras variables que pueden ser consultadas en dicho estudio. Se estima una expansión de 2030, 152 estaciones y 11 años de operación. No se incluye el costo de la operación del sistema actual.

<sup>15</sup> Actualizada proyección incluyendo comportamiento de viajes al mes de abril del 2023

<b>INDICADOR</b>	Número de viajes realizados por mujeres	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	40 %
<b>LÍNEA BASE</b>	28.5 % de mujeres usuarias. 36.05 % de viajes por mujeres. (30 de abril de 2023)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	50 %
<b>FUENTE</b>	Sistema de Bicicletas Compartidas	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	50 %
<b>FÓRMULA</b>	$(\text{Número de viajes realizados por mujeres} / \text{Número total de viajes}) * 100\%$	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	50 %

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS CIRCULARES DE PROXIMIDAD (RCP)</b>	<b>CÓDIGO: 02_E1_P1_6</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>El Sistema Distrital de Cuidado liderado por la Secretaría de la Mujer, busca igualar las oportunidades para las mujeres a través de la ampliación y cualificación de la oferta institucional de servicios del cuidado, con el fin de reducir su tiempo total de trabajo, redistribuir el trabajo de cuidado no remunerado con los hombres, y contar con mecanismos para su valoración y reconocimiento.</p> <p>Por tanto, para contribuir en el cumplimiento de estos objetivos, el proyecto de rutas Circulares de Proximidad en cabeza de TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y, en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), busca brindar cobertura de corto alcance (barrios, UPZ o UPL) mediante esquemas y rutas de transporte, que garanticen el acceso de la población beneficiaria a los servicios ofrecidos por las Manzanas del Cuidado, bajo condiciones de movilidad sostenible y segura.</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Revisar la cobertura actual de transporte público y las condiciones de infraestructura vial en los radios de acción de las 45 manzanas del cuidado contempladas en el Decreto Distrital 555 de 2021 o a aquellas a determinar en el marco de la norma vigente, para determinar una línea base.</li> <li>2. Identificación de necesidades y propuestas técnicas, financieras, ambientales, socioeconómicas y normativas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en las zonas de influencia de las manzanas del cuidado.</li> <li>3. Definir los esquemas de operación de transporte para las Rutas Circulares de Proximidad a implementar bajo adecuados niveles de servicio, contribuyendo con la actividad misional del Sistema Distrital de Cuidado y en cumplimiento de la normatividad vigente.</li> <li>4. Definir el esquema tarifario que garantice la operación del esquema de transporte definido, así como, el acceso al servicio por parte de los diferentes actores del Sistema Distrital de Cuidado.</li> <li>5. Implementación gradual de las Rutas Circulares de Proximidad de acuerdo con criterios rigurosos de priorización, de acuerdo con la población beneficiada en cada una de las manzanas del cuidado.</li> </ol>	
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizar estudios técnicos con toma de información primaria y análisis de fuentes secundarias, para definir las necesidades y requerimientos de la población a servir.</li> <li>2. Establecer una base de datos de las personas inscritas en la manzana del cuidado para georreferenciar origen y destino y establecer las necesidades de la cobertura.</li> <li>3. Realizar el análisis normativo para la identificación jurídica para la óptima estructuración y adecuado diseño de las Rutas Circulares de Proximidad.</li> <li>4. Definir el esquema de operación necesario y adecuado en términos de capacidad y tecnología, de acuerdo con las condiciones geográficas, sociales, económicas, y demográficas de cada área de influencia de las Manzanas del Cuidado.</li> <li>5. Adelantar mesas de trabajo en las Manzanas del Cuidado con el objetivo de recopilar información preliminar que contribuya y alimente el diagnóstico de la situación de transporte actual del Sistema Distrital de Cuidado.</li> </ol>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195



<b>ESCALA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Regional</li> <li><input type="checkbox"/> Distrital</li> <li><input type="checkbox"/> Local</li> <li><input type="checkbox"/> No Aplica</li> </ul>	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> <i>AA ESTRUCTURANTE</i></li> <li><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</li> <li><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</li> <li><input type="checkbox"/> <i>AA DE PROXIMIDAD</i></li> <li><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</li> <li><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</li> <li><input type="checkbox"/> <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i></li> <li><input type="checkbox"/> No Aplica</li> </ul>	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>16</sup></b> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría Distrital de la Mujer</p> <p>Secretaría Distrital de Salud</p> <p>Secretaría Distrital de Educación</p> <p>Secretaría Distrital de Cultura</p> <p>Secretaría de Integración Social</p> <p>Secretaría Distrital de Ambiente</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>TRANSMILENIO S.A.</p> <p>Operadora Distrital de Transporte S.A.S - La Rolita.</p> <p>Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público - DADEP</p>
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> <p>Plan de acción climática de Bogotá.</p> <p>Plan Aire 2030.</p> <p>Ley 1964 de 2019.</p> <p>Acuerdo 790 de 2020.</p> <p>Acuerdo 811 de 2021.</p> <p>Acuerdo 732 de 2018.</p> <p>Decreto Distrital 555 de 2021 -POT-</p> <p>Decreto 1079 de 2015.</p> <p>Decreto 309 de 2009.</p> <p>Decreto 319 de 2006.</p> <p>Ley 310 de 1996.</p> <p>Decreto 237 de 2020.</p>	<b>COSTO ESTIMADO</b> <p>Acorde a los estudios técnicos específicos que lo determinen.</p>	

<sup>16</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

Acuerdo 151 de 2023. Ley 2198 de 2022.			
INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Porcentaje de Manzanas del Cuidado con cobertura de transporte público	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	0% de Manzanas del Cuidado con RCP
<b>LÍNEA BASE</b>	0 rutas Circulares de Proximidad (RCP) con cobertura a las Manzanas del Cuidado del Sistema Distrital.	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	50% de Manzanas del Cuidado con RCP
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	90% de Manzanas del Cuidado con RCP
<b>FÓRMULA</b>	$(\text{Número de Manzanas del Cuidado con cobertura del SITP} / \text{Número total de Manzanas del Cuidado}) * 100$	<b>Meta mediano plazo (2035)</b>	100% de Manzanas del Cuidado con RCP

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>REGULACIÓN, OPERACIÓN E INTEGRACIÓN DE TRICIMÓVILES NO MOTORIZADOS Y DE PEDALEO ASISTIDO</b>	<b>CÓDIGO:</b> O2_E1_P1_7
<b>DESCRIPCIÓN:</b>  Comprende las acciones de regulación, financiación, operación e integración o articulación al Sistema Integrado de Transporte Público de los vehículos tipo tricimóviles no motorizados, de pedaleo asistido y similares destinados al transporte de pasajeros. Contempla también la modernización tecnológica de los vehículos hacia la mitigación de la siniestralidad y la promoción de la seguridad vial entre modos y usuarios. Este proyecto depende de la homologación del vehículo o la reglamentación del caso por parte del Ministerio de Transporte.	
<b>OBJETIVOS:</b>  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adelantar las acciones correspondientes para la formalización del servicio de transporte público de pasajeros en triciclos o tricimoviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, con base en los estudios realizados y la normatividad vigente.</li> <li>2. Promover el uso y la integración de modos y modalidades de transporte sostenible mediante energías limpias y modos no motorizados.</li> <li>3. Ofrecer servicios complementarios de transporte público en pro de la mejora de la calidad del servicio de transporte público de pasajeros, en especial para atender los viajes en primer y último kilómetro.</li> </ol>	
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b>  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adoptar y generar regulación específica para formalizar la prestación de servicio de transporte público de pasajeros mediante uso de tricimóviles no motorizados y de pedaleo asistido, sujetas a la debida homologación de los vehículos por parte del Ministerio de Transporte.</li> <li>2. Actualizar el censo de población y vehículos vinculados al desarrollo de actividad de bicitaxismo en la ciudad.</li> <li>3. Actualizar estudios técnicos y financieros frente a la operación y prestación del servicio de bicitaxismo en la ciudad.</li> <li>4. Explorar oportunidades de accesibilidad para tecnificación de la flota existente. Fondo de renovación de vehículos- (depende de la homologación por parte del Ministerio de Transporte y en el marco de la Resolución 3256/18)</li> <li>5. Formular modelos de financiación del proyecto (recursos públicos, privados) para viabilizar la implementación en el corto, mediano y largo plazo-</li> <li>6. Gestionar incentivos para la transición a vehículos homologados por el Ministerio de Transporte que contribuyen al ascenso tecnológico.</li> <li>7. Adecuar puntos de ascenso y descenso para pasajeros, aprovechando espacio público para la integración modal.</li> <li>8. Desarrollar plataformas tecnológicas para la vigilancia, registro, control del servicio.</li> <li>9. Delegar la prestación del servicio a empresas o personas naturales debidamente habilitadas y que cumplan con los requisitos establecidos en la regulación.</li> <li>10. Desarrollar programa de gestión social para población vinculada al desarrollo de la actividad de operación y oportunidades para aquella población que no pueda continuar en la actividad.</li> </ol>	

<b>ESCALA</b>  <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica		<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b>  <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica		<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>17</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad Ministerio de Transporte SENA TRANSMILENIO S.A. Secretaria Distrital de Desarrollo Económico	
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b>  Decreto 555 de 2021 Decreto 309 de 2009 Resolución 3256 de 2018 Código Nacional de Tránsito Terrestre		<b>COSTO ESTIMADO</b>  \$20.000 <sup>18</sup>			
<b>INDICADORES</b>					
<b>INDICADOR</b>	Porcentaje de triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de cero emisiones incorporados de manera formal al transporte público de pasajeros			<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	0%

<sup>17</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>18</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<b>LÍNEA BASE</b>	0%	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	30%
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	70%
<b>FÓRMULA</b>	(Sumatoria de número de vehículos triciclos o tricimóviles cero emisiones autorizados en el transporte público/ Total de la flota de tricimóviles requerida para la ciudad) *100	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	100%

<p><b>OBJETIVO 2:</b> Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.</p>	<p><b>CÓDIGO: 02-E2</b> Versión: Septiembre 2023</p>
<p><b>ESTRATEGIA:</b> <b>CONSOLIDAR LA MOVILIDAD ACTIVA COMO EJE ESTRUCTURANTE Y FOMENTADOR DE LA PROXIMIDAD URBANA</b></p>	
<p><b>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA</b> Transformar el espacio público en un entorno seguro, cómodo y accesible para los viajes peatonales y en bicicleta es una medida imprescindible para fomentar la proximidad urbana en Bogotá. Los tiempos de desplazamiento de las ciudades compactas o próximas generan cambios positivos en la movilidad, al promover los medios activos como forma principal de transporte. No obstante, es necesaria la reducción de barreras que en la actualidad enfrentan tanto ciclistas como peatones dado que estas implican mayores riesgos de siniestralidad vial, inseguridad, restricciones para personas con discapacidad y dificultad para acceder a servicios necesarios durante la realización del viaje.</p> <p>Por lo anterior, esta estrategia busca fomentar la movilidad peatonal y de cualquier medio que requiera el uso de la energía humana para su funcionamiento focalizándose en la infraestructura, la seguridad y la intermodalidad. En especial, en el marco de esta estrategia, se implementarán acciones para mejorar y conservar la infraestructura de soporte para conectar las áreas de actividad propuestas en el POT con énfasis en la proximidad, y para diseñar e implementar medidas que promuevan el uso de medios activos en condiciones de seguridad de tal forma que se reduzcan los conflictos viales con ciclistas, peatones y personas que usan la micromovilidad a partir de la implementación de los principios del enfoque Sistema Seguro, teniendo en cuenta su vulnerabilidad.</p>	<p><b>PROGRAMAS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bogotá, ciudad caminable.</li> <li>2. Mejora de las condiciones de uso de la bicicleta y la micromovilidad en la ciudad</li> <li>3. Movilidad Segura y sostenible en entornos escolares</li> </ol>

PROGRAMA: <b>BOGOTÁ: CIUDAD CAMINABLE</b>		CÓDIGO: <b>O2-E2-P1</b>
		Versión: Septiembre 2023
<b>OBJETIVO 2:</b> Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	<b>ESTRATEGIA:</b> Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana	
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA</b> Con este programa se busca hacer de Bogotá una ciudad más amigable para el peatón, a través de diversos proyectos que buscan intervenir la infraestructura peatonal y con ello promover la cultura de la caminata y consolidar una ciudad de proximidad que permita un mejor acceso a servicios y comercio para la ciudadanía.  Se plantean intervenciones para mejorar, mantener y aumentar la calidad de los viajes peatonales, buscando dar solución a diferentes problemáticas a las que se enfrentan las y los peatones. Estas propuestas de intervención se diferencian en dos ámbitos; las de infraestructura y las de fomento y promoción. Todas estas se rigen por los principios de diseño universal, accesibilidad, calidad, racionalidad y seguridad, como también enfoque de género, etario y diferencial. Igualmente se plantea el desarrollo de proyectos de pedagogía y fomento de la cultura de la caminata a través de normativa, publicaciones y eventos que dignifiquen al peatón en Bogotá.	<b>PROYECTOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fomento de la caminata en la ciudad</li> <li>2. Implementación y consolidación de Barrios Vitales</li> <li>3. Implementación de Intervenciones integrales en torno a la seguridad vial peatonal</li> <li>4. Fortalecimiento de la Red de semaforización y señalización peatonal</li> </ol>	

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>FOMENTO DE LA CAMINATA EN LA CIUDAD</b>	<b>CÓDIGO: 02_E2_P1_1</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>Construir una ciudad peatonal no solo implica aumentar, mantener y mejorar la infraestructura por donde se camina, esto se debe complementar con acciones que fomenten el uso del espacio público, el respeto y las responsabilidades de todos los usuarios de la vía por el cuidado mutuo. Estas acciones corresponden a actividades de pedagogía, juego e intervenciones suaves en la infraestructura, que se desarrollan a lo largo del año y en la que se invita a la ciudadanía para su participación.</p> <p>Las acciones de pedagogía involucran los sentidos y cambian los roles con el fin de transmitir el mensaje de prioridad, vulnerabilidad y necesidad inherentes a quienes caminan. Junto con las acciones suaves en infraestructura, que corresponden a pintura en espacio de uso exclusivo peatonal, se promueve el respeto hacia las y los peatones, a su rol y espacio en la ciudad. Estas acciones buscan promover la cordialidad entre los diferentes actores viales con el peatón y fomentar cambios de comportamiento de todos los usuarios de la calle. Estas acciones pueden ser desarrolladas en el marco de eventos sociales, culturales y educativos. Estas acciones se articulan con el desarrollo del Componente pedagógico en torno a tránsito y transporte, incluyendo iniciativas que vinculan a la población escolar del distrito, tales como Ciempiés.</p> <p>Adicionalmente, y con el fin de promover la ciudad peatonal se establecen lineamientos, normativas y recomendaciones, se identifican políticas, conceptos técnicos y manuales, tanto de obligatorio cumplimiento como sugerencias, cuyo propósito es el de influir en la concepción peatonal del espacio público, de la RIP y la cultura de la ciudadanía. Estos son los instrumentos en los cuales se establece la visión de la ciudad peatonal deseada como aquella que reconoce el caminar como una actividad que tiene amplios beneficios en términos de salud, en construir tejido social, mejorar el medio ambiente, mejorar los indicadores de seguridad ciudadana e impactar positivamente en la economía. Estos lineamientos son el medio para replicar y lograr la propuesta de hacer de Bogotá una ciudad más amigable para el peatón, se han planteado diversos proyectos que buscan intervenir la infraestructura peatonal y promover la cultura de la caminata a través de los cuales se busca consolidar una ciudad de proximidad que permita un mejor acceso a servicios y comercio para la ciudadanía. Los lineamientos para el fomento de la caminata en los proyectos de ciudad se consignan tanto en documentos normativos de obligatorio cumplimiento y de larga vigencia como publicaciones cuya vocación está más dirigida a dar a conocer la visión peatonal</p>	
<p><b>OBJETIVOS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover cambios de comportamiento en torno a la construcción de una ciudad peatonal.</li> <li>2. Posicionar a las y los peatones como los actores más importantes de la vía.</li> <li>3. Establecer interinstitucionalmente los parámetros de diseño para construir la ciudad peatonal.</li> </ol>	
<p><b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cumplir con la celebración del Día del Peatón, determinado por el Acuerdo 668 del 2017 del Concejo de Bogotá.</li> <li>2. Articular con otras iniciativas que promuevan la movilidad activa y sostenible.</li> <li>3. Desarrollar los siguientes Lineamientos de Obligatorio Cumplimiento:</li> </ol>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195



- Apoyo a la SDP en la implementación del Manual del Espacio Público con un enfoque para la caminata: el peatón como actor prioritario de la vía.
- Implementación de la Política Pública del Peatón con enfoque de accesibilidad universal, de género y diferencial y los lineamientos para el Fomento de la Movilidad Peatonal
  - Lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.
  - Actualización del Manual del peatón
  - Promover la empatía y solidaridad en la vía con el peatón
  - Trabajar por la visión cero como enfoque de seguridad vial
  - Construcción de ejercicios de participación ciudadana y actores relevantes en la movilidad peatonal
  - Inclusión temas accesibilidad universal y enfoque de género y diferencial
- Apoyo en la elaboración de manual de intercambio modal para Bogotá D.C.

<b>ESCALA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Regional</li> <li><input type="checkbox"/> Distrital</li> <li><input type="checkbox"/> Local</li> <li><input type="checkbox"/> No Aplica</li> </ul>	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE               <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</li> <li><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD               <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</li> <li><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</li> <li><input type="checkbox"/> No Aplica</li> </ul>	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>19</sup></b> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría Distrital de Planeación</p> <p>Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y deporte</p> <p>Instituto Distrital de Recreación y Deporte</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial</p>
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Acuerdo 668 del 2017	<b>COSTO ESTIMADO</b> \$1.200 <sup>20</sup>	

<sup>19</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>20</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

		Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público	
INDICADORES			
INDICADOR	Número de acciones en calle para el fomento de la caminata a través de campañas de respeto al peatón ejecutadas	Meta plazo inmediato (2024)	1
LÍNEA BASE	1 acción ejecutada (31/12/2022)	Meta corto plazo (2027)	16
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad	Meta mediano plazo (2031)	32
FÓRMULA	Sumatoria de acciones en territorio	Meta largo plazo (2035)	48

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>IMPLEMENTACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE BARRIOS VITALES</b>	<b>CÓDIGO: 02_E2_P1_2</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>De acuerdo al Decreto 555 de 2021, los Barrios Vitales se definen como unidades que gestionan el tráfico vehicular que revitalizan el espacio público para que los habitantes puedan realizar sus actividades en la proximidad. Este proyecto busca beneficiar principalmente a los peatones, redistribuyendo el espacio público, bajo el concepto de calles completas, que anteriormente estaba dedicado a la circulación de vehículos, a través de intervenciones de urbanismo táctico y de infraestructura. A través del proyecto Barrios Vitales se generan nuevas áreas de espacio público para facilitar el encuentro y la permanencia entre vecinos y visitantes del sector, mejorando la seguridad vial y las condiciones ambientales de la zona. También se promueven los medios de transporte sostenible y la dinamización del sector comercial, cultural y de servicios en los barrios. Con este proyecto se reorganiza el espacio público permitiendo que haya zonas dedicadas a peatones, circulación vehicular, zonas de estacionamiento y zonas de carga y descarga, entre otros. El proyecto consta de cuatro (4) fases para su implementación, las cuales se describen a continuación:</p> <p><b>Fase 1 - Planeación, Lectura Territorial y Diseño:</b> Se realiza el análisis de la zona a intervenir, teniendo en cuenta la normativa que enmarca el territorio y se profundiza en el entendimiento del comportamiento de la movilidad, así como la composición y estado de la malla vial y los proyectos de infraestructura en desarrollo. Paralelamente se desarrolla la lectura territorial de realidades correspondientes a la estrategia de gestión social y participación ciudadana.</p> <p>Se realizan distintos recorridos en campo, talleres de diagnóstico participativo y se aplican instrumentos participativos para el mapeo de las características y vocación de los ejes asociados a los flujos peatonales y vehiculares y las actividades en predios. A partir de un diagnóstico concluyente, que integra el análisis de movilidad con el análisis participativo, se implementa un piloto de diagnóstico y se desarrolla el esquema básico de diseño.</p> <p>Posteriormente, se realiza la modelación de tránsito y se estructuran los indicadores y línea base para la medición de impacto. Se desarrollan talleres de diseño participativo con la ciudadanía, buscando una retroalimentación del diseño. Por un lapso de tiempo determinado se genera la transformación efímera de los ejes e intersecciones, mediante el uso de barreras e implementos para el redireccionamiento del tráfico vehicular y la pacificación de ejes. Así mismo, se realizan intervenciones con pintura en piso y mobiliario temporal, que complementan la señalización existente y actúan como obstáculos para lograr la reducción de la velocidad y la redistribución de los flujos. De la misma manera, esta primera transformación genera espacios de permanencia que pueden ser apropiados y transformados por los habitantes, a través de las estrategias planteadas desde el proceso participativo.</p> <p><b>Fase 2 Urbanismo Táctico:</b> A partir de los resultados obtenidos durante la fase anterior, se diseña y gestiona la implementación del proyecto de señalización, ingeniería de transporte y la intervención de urbanismo táctico. Se realizan intervenciones con pintura en calzada y barreras fijas.</p>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195

Se realiza la evaluación de indicadores y el seguimiento a las formas de apropiación por parte de los habitantes del barrio y el óptimo funcionamiento de las dinámicas de movilidad.

**Fase 3** Obra Civil: En esta fase se procede a gestionar los recursos con el gobierno local y entidades a nivel distrital, con el propósito de promover la transformación definitiva del área de intervención definida y consensuada con la comunidad en las fases anteriores. Se realiza la publicación de pliegos para los estudios, diseños y construcción del proyecto; la asignación presupuestal; la socialización con entidades competentes para su construcción y la implementación del Plan de Manejo de Tráfico para la obra. La ejecución y tiempo para el desarrollo de la obra civil dependerá del modelo de gestión que se adopte para esa fase del barrio vital, y de la articulación interinstitucional para la gestión de los recursos correspondientes.

**Fase 4** Monitoreo y mantenimiento: Una vez culminados los estudios y diseños, así como la asignación presupuestal y la articulación interinstitucional pertinente, se procede al monitoreo de la construcción del proyecto en sus distintas fases y los resultados esperados de acuerdo a los objetivos de la intervención, así como al mantenimiento de intervención.

#### OBJETIVOS:

1. Transformar el espacio público del barrio con el fin de consolidar la ciudad de proximidad desde el componente de movilidad a través de la mejora en la accesibilidad de los peatones y ciclistas a los diferentes lugares de interés en el barrio y el acceso a los servicios en la proximidad.
2. Priorizar los modos sostenibles: Promover la transformación de la zona de intervención, de forma que la disposición de su malla vial y transformación de las calles desincentivan el uso de vehículos motorizados e incentiven la caminata y el uso de la bicicleta y el transporte público.
3. Resignificación del uso de la calle: Gestionar la transformación de las calles de la zona de intervención atendiendo principios de "creación de lugares" para diseñar un nuevo espacio público en beneficio de todos los usuarios, principalmente aquellos que caminan y andan en bicicleta.
4. Gestión de velocidad: Promover la seguridad vial a través de medidas de pacificación que protejan a los actores más vulnerables y propendan por las buenas prácticas para el uso adecuado del espacio público y de las redes de movilidad.

#### ACCIONES PRIORITARIAS:

1. Definición de 28 Barrios Vitales, de acuerdo con la definición de las 33 UPL y teniendo en cuenta que ya se cuenta con la definición de 5 Barrios Vitales, implementados en fase de urbanismo táctico a corte 2023.
2. Aplicación del procedimiento descrito a continuación para los 28 barrios restantes:
3. Elaboración del diagnóstico técnico y social del territorio: dinámicas actuales de movilidad, uso del espacio, problemáticas y necesidades de la zona.
4. Iniciar el proceso de gestión social y participación ciudadana: Promover un proceso de participación ciudadana activa, teniendo en cuenta las dinámicas territoriales de cada uno de los polígonos de intervención del proyecto Barrios Vitales, que logre incidir en los diseños o elementos que harán parte del proyecto. Para esto se requiere el desarrollo de talleres participativos con la comunidad, diagnóstico de dinámicas sociales, mapeo de actores y mapeo de usos y actividades.

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

5. Elaborar la propuesta de diseño y pilotos de medidas de diseño.
6. Promover la articulación interinstitucional (SDH, SDSJC, SDCRD, SDA, IDU, SDMujer, Alcaldías locales)
7. Trabajo articulado entre áreas de SDM para el diseño en fase de urbanismo táctico (DPM, SBP, SI, DIT, SS) y articulación con otros proyectos de la SDM que buscan contribuir al uso adecuado del espacio público, tales como el servicio de estacionamiento en vía.
8. Cálculo de indicadores en línea base y seguimiento.
9. Articular las acciones de carácter interinstitucional para la ejecución de las fases 3. Obra Civil y 4. Monitoreo y Mantenimiento de los primeros 5 Barrios Vitales.

<b>ESCALA</b>  <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b>  <input type="checkbox"/> <i>AA ESTRUCTURANTE</i> <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> <i>AA DE PROXIMIDAD</i> <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> <input type="checkbox"/> No Aplica	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>21</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad  Secretaría Distrital de Hábitat  Secretaría Distrital de Seguridad  Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte  Secretaría Distrital de Ambiente  Secretaría Distrital de Mujer  Secretaría Distrital de Desarrollo Económico  Instituto de Desarrollo Urbano  Instituto Para la Economía Social
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b>  Decreto 555 del 2021 La Ley 1083 de 2006 Decreto 813 de 2017 Visión Cero.	<b>COSTO ESTIMADO:</b>  \$250.000 <sup>22</sup>	

<sup>21</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>22</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Número de Barrios Vitales implementados en fase 2 de Urbanismo Táctico	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	5 Barrios Vitales en fase 2.
<b>LÍNEA BASE</b>	3 Barrios Vitales en fase 2 en el 2022.	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	12 Barrios Vitales implementados en fase 2.
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad.	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	18 Barrios Vitales implementados en fase 4.
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de Barrios Vitales implementados en fase 2 de Urbanismo Táctico.	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	33 Barrios Vitales implementados en fase 4.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>IMPLEMENTACIÓN DE INTERVENCIONES INTEGRALES EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL DE PEATONES</b>	<b>CÓDIGO: O2_E2_P1_3</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>Las Intervenciones Integrales son propuestas de intervención en calzada que buscan de manera puntual disminuir los riesgos de siniestros viales que involucran a peatones. Resultan de la identificación bien sea de zonas escolares o de puntos críticos que presentan alta siniestralidad de manera recurrente y que requieren de una adecuación de infraestructura para mejorar las condiciones de circulación peatonal. Estos proyectos aportan a la construcción de una ciudad peatonal y a la consolidación de la RIP al generar condiciones más seguras para la circulación peatonal.</p> <p>Los Proyectos Integrales distribuyen el perfil vial o buscan pacificar el tráfico, en respuesta a las necesidades de los usuarios más vulnerables. Según el caso, se implementan con elementos de señalización en calzada y pueden transformarse con obra civil en estructuras permanentes. Estos proyectos se caracterizan por implementar medidas de pacificación del tráfico y/o generar pasos seguros, que aumentan el espacio del peatón, incrementan su visibilidad y atractividad. Estos se pueden ubicar a lo largo de tramos viales o en intersecciones para facilitar el paso y la circulación segura de los peatones.</p> <p>Las intervenciones a través de las cuales se logran los proyectos Integrales en torno a la Seguridad Vial se definen según: i) el uso de suelo (zonas escolares) o la localización y frecuencia de siniestros viales en los que se involucran peatones.</p>	
<p><b>OBJETIVOS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disminuir los riesgos que impliquen siniestros viales de peatones en los puntos de la ciudad donde son recurrentes, o en zonas escolares que requieren alguna intervención.</li> <li>2. Analizar los motivos que condicionan los sucesos o siniestros viales en estos puntos específicos de la ciudad.</li> <li>3. Mejorar la infraestructura peatonal de estas localizaciones.</li> </ol>	
<p><b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Definición proyectos de escala barrial identificados por siniestralidad.</li> <li>2. Definición proyectos de escala barrial relacionados con entornos escolares.</li> <li>3. Lineamientos y propuestas de diseño para disminuir los conflictos entre los diferentes actores de la vía y los peatones.</li> <li>4. Intervenciones en calzada tanto permanentes como temporales en puntos específicos de la ciudad dónde hubo siniestros viales. A través de modificaciones en la calzada como:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Redistribución del espacio de la calle de paramento a paramento</li> <li>b. Pacificación del tráfico</li> <li>c. Recuperación del Espacio Público Peadonal.</li> <li>d. Generación de pasos peatonales seguros.</li> </ol> </li> <li>5. Lineamientos técnicos para todos los proyectos de infraestructura, seguridad vial, mobiliario y ambiental (Ley 1083 de 2006) dependiendo de la particularidad de cada proyecto (generación de escenarios).</li> </ol>	

<b>ESCALA</b> <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica		<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica		<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>23</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Planeación Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Instituto de Desarrollo Urbano Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público Alcaldías Locales.
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Ley 1083 de 2006, Decreto 555 de 2021, Decreto 813 de 2017.		<b>COSTO ESTIMADO</b>  \$ 60.000 <sup>24</sup>		
<b>INDICADORES</b>				
<b>INDICADOR</b>	Metros cuadrados de infraestructura peatonal intervenidos y ejecutados para favorecer las condiciones de movilidad segura de los peatones en puntos críticos de siniestralidad.		<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	0 m2
<b>LÍNEA BASE</b>	0 m2 (7.635 pasos peatonales intervenidos con medidas de tráfico calmado)		<b>Meta corto plazo (2027)</b>	20.000 m2
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial		<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	40.000 m2
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de metros cuadrados de infraestructura peatonal intervenidos y ejecutados para favorecer las condiciones de movilidad segura de los peatones en puntos críticos de siniestralidad.		<b>Meta largo plazo (2035)</b>	60.000 m2

<sup>23</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>24</sup> El costo estimado responde a \$1.000.000 /m2 y acorde a las intervenciones realizadas por SDM. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.



<b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b> <b>FORTALECIMIENTO DE LA RED DE SEMAFORIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN PEATONAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> 02_E2_P1_4
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>La Red de SemafORIZACIÓN y Señalización Peatonal incluye los elementos que protegen y priorizan en las intersecciones a la circulación peatonal. Se integra a la Red de Infraestructura Peatonal para relacionar, conectar y ofrecer acceso a los servicios, equipamientos, comercio, entre otras actividades urbanas en la escala de proximidad. En el marco del enfoque poblacional-diferencial, la red se concibe para aportar a la consolidación de un territorio más solidario y cuidador, donde se complementan los viajes peatonales para hacerlos accesibles, directos, continuos, atractivos y seguros para todos los actores viales.</p> <p>La Red de SemafORIZACIÓN debe propender por garantizar seguridad y equidad en la movilidad de todos los actores viales que deseen cruzar en intersecciones semaforizadas, asegurando la eliminación de conflictos entre usuarios (vehículo/ciclista/peatón) y estableciendo las prioridades de paso por la intersección. La asignación de tiempos de verde se debe otorgar de forma justa, con base en las demandas, los movimientos permitidos y las condiciones geométricas de cada intersección, siendo consecuentes con el tiempo que los peatones requieren para cruzar la calle. En todos los casos prevaleciendo la posición del peatón como el actor más importante del sistema de movilidad, sin perder de vista la necesidad de cruce a los demás modos de transporte.</p> <p>Igualmente, debe incluir las características de la circulación peatonal, entendiendo la gran variedad de habilidades y velocidades que los diferentes peatones, incluidas las personas con discapacidad o en condición de movilidad reducida, tienen para poder desplazarse, siendo necesario propender la accesibilidad al medio físico, en otras palabras, permitir la facilidad en el desplazamiento de los peatones para acceder o interactuar en el espacio público.</p> <p>A través de la Señalización Peatonal se espera lograr un sistema de comunicación que sea comprensivo, claro y consistente, el cual le permita a la ciudadanía identificar su ubicación en el territorio, su destino y posibles rutas para desplazarse. Es así como la función de la Señalización Peatonal no solo debe estar orientada a organizar la circulación de los diferentes modos, sino también, debe servir para orientar a las personas en su recorrido.</p> <p>En el corto plazo, la Red de SemafORIZACIÓN y Señalización Peatonal debe atender lugares en donde se identifique una alta frecuencia de siniestralidad peatonal y la concentración de líneas de deseo de paso peatonal. Las soluciones de los pasos peatonales pueden estar complementadas con intervenciones de pacificación del tránsito. Igualmente debe abordar las necesidades peatonales de zonas escolares, de áreas con densidad de usuarios de servicios urbanos y de calles comerciales.</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> 1. Proteger a la circulación peatonal en las intersecciones semaforizadas y de prioridad.	

2. Conectar la Red de Infraestructura Peatonal con continuidad, seguridad y comodidad.
3. Responder a la concentración de las líneas de deseo peatonal a través de pasos peatonales a nivel.
4. Implementar un sistema de señalización Wayfinding para peatones.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Especificar la Metodología para definir y priorizar los puentes peatonales que deben ser reemplazados por pasos a nivel semaforizados y/o señalizados.
2. Implementación de señalización luminosa como replicadores para la regulación peatonal.
3. Formular y llevar a cabo campañas para la comprensión y manejo de los botones de activación y otros periféricos.
4. Implementar intersecciones semaforizadas con condiciones de accesibilidad para la movilidad peatonal en intersecciones semaforizadas restringidas a intersecciones con paso peatonal requerido y regulado.

<p><b>ESCALA</b></p> <p><input type="checkbox"/> Regional</p> <p><input type="checkbox"/> Distrital</p> <p><input type="checkbox"/> Local</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p><b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b></p> <p><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</p> <p><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</p> <p><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</p> <p><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</p> <p><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</p> <p><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</p> <p><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</p> <p><input type="checkbox"/> No Aplica</p>	<p><b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>25</sup></b></p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Alcaldías Locales (o la figura administrativa que las reemplace)</p>
<p><b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b></p> <p>Manual de Señalización Vial</p> <p>Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito.</p>	<p><b>COSTO ESTIMADO</b></p> <p>Presupuesto Anual</p> <p>\$215.500 millones<sup>26</sup></p> <p>\$14.000 millones anuales para nuevas intersecciones. Sin contar el incremento anual.</p>	

<sup>25</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>26</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

Decreto 555 de 2021.		\$100 millones para intervenir una intersección con señalización luminosa. Sin contar el incremento anual.		
		Implementación de intersecciones con señalización luminosa para peatones: millones		
INDICADORES				
INDICADOR	# de intersecciones con señalización luminosa como replicadores para regulación peatonal		Meta plazo inmediato (2024)	1579 intersecciones con señalización luminosa para peatones.
LÍNEA BASE	1.605 intersecciones Semaforizadas a 31 abril de 2023 1.577 intersecciones semaforizadas con fase peatonal a 31 de abril de 2023. 0 intersecciones con señalización luminosa como replicadores para la regulación peatonal a 31 de abril de 2023.		Meta corto plazo (2027)	1592 intersecciones con señalización luminosa para peatones.
FUENTE	Secretaría Distrital de Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano		Meta mediano plazo (2031)	1612 intersecciones con señalización luminosa para peatones.
FÓRMULA	Sumatoria de intersecciones con señalización luminosa como replicadores para la regulación peatonal.		Meta largo plazo (2035)	1632 intersecciones con señalización luminosa para peatones.

INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Número de intersecciones con paso peatonal requerido y regulado, y control semafórico en condiciones de accesibilidad para la movilidad peatonal	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	100% de las intersecciones semaforizadas implementadas a partir de 2023, con accesibilidad peatonal donde el paso peatonal sea requerido y regulado.

<b>LÍNEA BASE</b>	1.605 intersecciones Semaforizadas a 31 abril de 2023 1.577 intersecciones semaforizadas con fase peatonal a 31 de abril de 2023. 0 intersecciones con señalización luminosa como replicadores para la regulación peatonal a 31 de abril de 2023.	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	100% de las intersecciones semaforizadas implementadas a partir de 2023, con accesibilidad peatonal donde el paso peatonal sea requerido y regulado.
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad Instituto de Desarrollo Urbano	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	100% de las intersecciones semaforizadas implementadas a partir de 2023, con accesibilidad peatonal donde el paso peatonal sea requerido y regulado.
<b>FÓRMULA</b>	$(\text{Cantidad de intersecciones accesibles} / \text{Cantidad intersecciones construidas}^{27}) \times 100$	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	100% de las intersecciones semaforizadas implementadas a partir de 2023, con accesibilidad peatonal donde el paso peatonal sea requerido y regulado.

<sup>27</sup> Restringido a intersecciones con paso peatonal requerido y regulado

PROGRAMA:		CÓDIGO: <b>O2-E2-P2</b>
<b>MEJORA DE LAS CONDICIONES DE USO DE LA BICICLETA Y LA MICROMOVILIDAD EN LA CIUDAD</b>		Versión: Septiembre 2023
<b>OBJETIVO 2:</b> Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	<b>ESTRATEGIA:</b> Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana	
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA</b> Este programa busca la generación de condiciones para sostener el uso creciente de la bicicleta en la ciudad, permitiendo que más personas usen este medio de transporte a través de condiciones de calidad, comodidad y seguridad, brindando opciones de accesibilidad a personas de todas las edades, todos los estratos socioeconómicos, todas las condiciones sociales, poblacionales y de género.  Así mismo, tiene como meta la paridad de género para que más mujeres usen la bicicleta en Bogotá. Aunado a lo anterior, este programa busca fomentar la articulación de este medio de transporte con la oferta de transporte público de la ciudad y con las demás opciones de movilidad activa y micromovilidad, promoviendo así un transporte sostenible y limpio.	<b>PROYECTOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promoción del uso de la bicicleta, información y pedagogía al ciclista</li> <li>2. Consolidación de Ciclo parqueaderos, ciclo talleres y otros servicios de soporte y complementarios a los viajes en bicicleta</li> <li>3. Regulación y fomento de la Micromovilidad de uso particular y compartido</li> </ol>	

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA, INFORMACIÓN Y PEDAGOGÍA AL CICLISTA</b>	<b>CÓDIGO: O2_E2_P2_1</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>Producto del desarrollo de los proyectos de ciudad para la movilidad sostenible se viene fortaleciendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de ciclo-infraestructura y demás estrategias de promoción y seguridad vial, en concordancia con el incremento constante y permanente en el número de viajes que diariamente se realizan en el distrito en este tipo de vehículo, como se ve reflejado en las mediciones ejecutadas por la entidad mediante la Encuesta de Movilidad de los años 2011, 2015 y 2019.</p> <p>En ese sentido las estrategias de promoción de uso de la bicicleta han favorecido el crecimiento de los viajes, pero es indispensable continuar fomentando estrategias y procesos de construcción hacia una cultura vial y ciudadana responsable a través de la participación, promoción y cultura colectiva, que permitan lograr una movilidad más segura de los y las ciclistas con el objetivo de reducir la accidentalidad vial y continuar así fortaleciendo el uso responsable de los modos de transporte no motorizados y apropiación de la bicicleta como medio de transporte sostenible y activo.</p> <p>Así mismo, vale la pena generar esfuerzos para acelerar y trabajar en un cambio en los comportamientos de todos los actores viales y fortalecer la cultura ciudadana para la promoción de la bicicleta, aprovechando la concienciación y el sentido que la ciudadanía está encontrando respecto al cuidado del medio ambiente, la salud personal y colectiva, recuperar la convivencia, la seguridad, la interacción humana y destacar que la bicicleta es el medio para aportar en la recuperación y reconstrucción del tejido social en donde la reciprocidad, la solidaridad y el empoderamiento civil, permitan a la ciudadanía trabajar en objetivos colectivos.</p> <p>En este contexto, el proyecto está enfocado en el desarrollo de 4 líneas de trabajo:</p> <p><b>Línea 1: Buen uso de la bicicleta:</b> El uso generalizado y desmesurado del vehículo privado ha traído consecuencias negativas que se reconocen en la congestión vial y en el deterioro de la calidad del aire y la salud de las personas. Es por esto que, en este panorama, resulta necesario promocionar la movilidad activa y sostenible, encontrando medios más limpios para la movilidad urbana, como la bicicleta. En este sentido, queremos visibilizar y dar a entender a los demás actores viales que la bicicleta es un vehículo, que tiene muchos beneficios tanto individuales como colectivos.</p> <p><b>Línea 2: Información:</b> La comunicación y la información son ejes fundamentales, que debemos emplear para dar a conocer a los ciudadanos diferentes acciones, estrategias y canales que nos permiten complementar los diversos servicios, actividades, eventos entre otros que se ofrecen. Esta es la manera en que podemos tener interacción con ciclistas, peatones, peatonas y ciudadanía en general, que desean conocer la oferta institucional y si estas estrategias satisfacen sus necesidades.</p> <p><b>Línea 3: Pedagogía orientada a ciclistas:</b> Cada vez más personas se desplazan en bicicleta por la ciudad, por las calles; lo que nos obliga a convivir unos con otros y a respetarnos entre conductores, ciclistas, peatones. Es por ello que debemos trabajar desde la educación y la sensibilización en un <b>cambio de actitud</b> hacia la bicicleta, de la hostilidad al beneficio común para todos los actores viales.</p>	

**Línea 4: Alianzas:** A través de las alianzas bien sea con el sector público, privado o el trabajo interinstitucional podemos obtener un trabajo colaborativo, sinérgico, combinando lo mejor que tiene cada una de las empresas, entidades u organizaciones, haciendo que las operaciones o procesos sean más rápidos, logrando alcanzar un objetivo en común y de beneficio e interés para las partes que intervienen.

**OBJETIVOS:**

1. Mejorar la convivencia entre actores viales, fomentando una actitud de respeto y convivencia.
2. Brindar diferentes espacios que promuevan y den a conocer los beneficios que conlleva el uso de la bicicleta en todos sus ámbitos, articulados con las demás entidades del distrito.
3. Diseñar estrategias informativas para los ciudadanos que permitan mayor interacción para atender sus necesidades, no solo a nivel distrital sino en articulación con la región a partir de estrategias de participación propias y con otras entidades u organizaciones para la ejecución de eventos en torno a la bicicleta.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Ejercicios dinámicos y actualizados en torno a movilidad, salud, recreación, innovación, economía (semana de la bicicleta), que permitan destacar los beneficios del uso de este vehículo y articulados con las demás entidades del Distrito.  
Eventos Hito:
  - Día Sin carro y sin moto
  - Día de la Movilidad Sostenible (1er jueves de cada mes)
  - Día Mundial de la bicicleta
  - Semana de la bicicleta
  - Articulación con la ciclovía (IDRD)
2. Realizar un trabajo colaborativo interinstitucional para promocionar los eventos, estrategias y servicios bici como ciudad. (Brochure de servicios bici distritales). Y la posibilidad de trabajar articuladamente con la región para visibilizar aún más el uso de la bici.
3. Desarrollo del componente pedagógico en torno a tránsito y transporte, reforzando la seguridad vial, la equidad de género; y la continuación de proyectos como Al Colegio en Bici, Semilleros de la Bici, Parceros de la Bici, En bici a la U, Al trabajo en bici, + mujeres en bici, entre otros que permitan permear la ciudad.
4. Uso de la bicicleta con enfoque en cultura ciudadana (trabajo articulado con la secretaría de cultura). La seguridad ciclista compete a todos los actores viales, y debe ser trabajada desde dos componentes:  
Desarrollo de dos componentes pedagógicos:
  - \* Enfoque educación vial (conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar por las vías como peatón, como conductor de bicicletas)
  - \* Enfoque de la seguridad vial (acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos)
    - Escuela de la bicicleta (IDRD), incluir el enfoque de la educación vial para complementar y asegurar un proceso de aprendizaje integral.
    - En bici a la U

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

- Onda Bici Segura
- Al trabajo en bici
- + mujeres en bici
- 5. Cultura de la bicicleta, generación de un sentido de apropiación como un estilo de vida, generación del Manual de la Bicicleta.
  - a. Actualización Sitio Web Bici
  - b. Estimular el uso de las bicicletas eléctricas, facilitando información, puntos de carga o incentivos especiales para quienes usen este medio de transporte. (Articular con el componente ambiental - micromovilidad)
  - c. Campañas de información y marketing para influir en la conducta de desplazamiento de los ciudadanos.
- 6. Formación en Mecánica de la Bici para la ciudadanía en general:
  - Talleres
  - Cursos Pedagógicos
  - Señalética del uso correcto de herramientas en el mobiliario urbano destinado para la reparación de las bicicletas
- 7. Fortalecimiento y articulación de la red de seguridad para los ciclistas de la ciudad (Fortalecimiento de las redes de comunicación entre autoridades de policía y los ciclistas)
- 8. Fomento a la Participación ciudadana a través de los consejos de la bicicleta y otros espacios generados en territorio.
  - a. Proceso de formación para líderes y lideresas de la bici (Articulación IDPAC) (Habilidades, mecánica, tecnología, emprendimiento, entre otros que permitan extrapolar estos conocimientos a grupos más amplios en territorio.
  - 2. Promoción de la participación a través de convocatorias de estímulos y de estrategias de gobierno abierto (PP) para los colectivos ciclistas, organizaciones ciudadanas y ciudadanos interesados

Nota: Los programas y proyectos definidos se alinearán en ejecución y cumplimiento con la política pública de la bicicleta, adoptado mediante CONPES 015 DE 2021.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS <sup>28</sup>
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input checked="" type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input checked="" type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input checked="" type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input checked="" type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input checked="" type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Mujer Secretaría Distrital de Seguridad Secretaría Distrital de Cultura Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá

<sup>28</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.



<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b>  Conpes 15 de 2021 - Ley 1811 de 2016 - Resolución 3258 de 2018 (Min Transporte)		<b>COSTO ESTIMADO<sup>29</sup></b> \$510.978 millones <sup>30</sup>	TRANSMILENIO S.A.  Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial  Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal  Instituto Distrital de Recreación y Deporte
<b>INDICADORES</b>			
<b>INDICADOR</b>	Porcentaje de mujeres que realizan viajes en bicicleta en Bogotá D.C.	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	1.320.551 (35% mujeres)
<b>LÍNEA BASE</b>	24% (Total viajes: 880.367)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	1.320.551 (37% mujeres)
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	1.450.538 (50% mujeres)
<b>FÓRMULA</b>	% de mujeres que realizan viajes en bicicleta en Bogotá	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	1.694.897 (50% mujeres)

<sup>29</sup> Calculado a partir del presupuesto programado (a 2035) para el desarrollo de 17 productos (1.1.2., 1.1.3., 2.1.2., 4.1.1., 4.1.2., 4.1.3, 4.1.4., 4.1.5., 4.1.6, 4.1.7., 4.1.8. 4.2.1., 4.2.2., 4.3.2., 4.3.3., 5.1.4. y 5.1.5.) del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta asociados a acciones de Seguridad, Convivencia y Justicia, Movilidad, Cultura, Recreación y Deporte, Salud, Gobierno, Desarrollo Económico Industria y Turismo y Educación

<sup>30</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>CONSOLIDACIÓN DE CICLOPARQUEADEROS, CICLO TALLERES Y OTROS SERVICIOS DE SOPORTE Y COMPLEMENTARIOS A LOS VIAJES EN BICICLETA</b>	<b>CÓDIGO:</b> O2_E2_P2_2
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>Teniendo en cuenta la extensión en el uso de la bicicleta en Bogotá se hace necesario proveer servicios que complementen la oferta de cicloinfraestructura, permitiendo mejorar la calidad de los viajes en bicicleta, generando para esto condiciones de seguridad, comodidad y confort. Para cumplir lo anterior es importante que la ciudad cuente con servicios de cicloparqueaderos suficientes que mejoren la seguridad de los y las ciclistas, mobiliario para poder tomar descansos o realizar reparaciones en sus vehículos, dando prioridad a la integración modal con los sistemas de transporte público de la ciudad mejorando la cobertura y el servicio de los mismos.</p> <p>Como se señala en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, una de las consideraciones para el aumento de viajes en bicicleta es contar con servicios complementarios que permitan al o la ciclista desarrollar su trayecto de una manera más fácil y segura permitiendo estacionar las bicicletas y garantizando accesibilidad, seguridad, capacidad e integración modal. Reconociendo, además la importancia de la Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15 de 2021), la cual busca fortalecer aspectos como la implementación y mejora de los servicios complementarios como los Cicloparqueaderos y Ciclo Talleres en cumplimiento de la Ley 1811 de 2016 (Ley ProBici).</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fortalecer la Red de cicloparqueaderos para la ciudad de Bogotá y su plan de priorización e implementación para las condiciones de intermodalidad y accesibilidad a los usuarios de la bicicleta, mediante la articulación interinstitucional y la gestión con el sector privado.</li> <li>2. Mejorar las condiciones de uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad a partir de la ampliación de los servicios complementarios para las y los ciclistas como ciclo talleres, duchas, lockers, seguridad privada, señalización, y servicios geográficos, entre otros.</li> </ol>	
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Expandir de la Red Distrital de Cicloparqueaderos fortaleciendo los criterios técnicos para la ubicación estratégica del mobiliario y su implementación a través de mecanismos o acciones públicas y privadas, como: Contratos de obras, Sellos de Calidad; Plan Marshall; Acuerdo 794; Inventarios; Zonas de Parqueo Pago; Sistema de Bicicleta Compartida y otros.</li> <li>2. Implementar la red de talleres de mecánica para los ciclistas de la ciudad a través de diferentes iniciativas y estrategias públicas y privadas.</li> <li>3. Definir e implementar nuevos servicios complementarios a la red de cicloinfraestructura como lo son bebederos de agua; puntos de información, señalización, y otros que mejoren la experiencia del ciclista.</li> </ol>	

4. Fortalecer y expandir los sistemas de información geográfica que guíen a las personas a través de sus viajes en la ciudad de manera eficiente y cómoda.

<b>ESCALA</b>  <input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital <input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>31</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Seguridad Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte Secretaría Distrital de Educación Secretaría Distrital de Desarrollo Económico Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá TRANSMILENIO S.A. Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Instituto Distrital de Recreación y Deporte Instituto para la Economía Social Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b>  CONPES 15 de 2021 Ley 1811 de 2016 Resolución 3258 de 2018 (Min Transporte)	<b>COSTO ESTIMADO</b> \$52.017 <sup>32</sup>	

<sup>31</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>32</sup> Calculado a partir del presupuesto programado (a 2035) para el desarrollo de los productos 3.2.2 (\$38.000), 3.2.5 (\$12.600) y 3.2.9 (\$1.417) del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Cupos de cicloparqueaderos ubicados en el espacio público, parques, equipamientos (privados y públicos) y Sistema Integrado de Transporte Público (TransMilenio, TransMiCable, Metro)	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	70.000 cupos
<b>LÍNEA BASE</b>	57.188 cupos Inventario SDM a 31/12/2022	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	83.000 cupos
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	86.250 cupos
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de número de cupos de cicloparqueaderos Implementados	<b>Meta largo plazo (2035)<sup>33</sup></b>	139.500 cupos

<b>INDICADOR</b>	Implementar una red de servicios complementarios asociados a mobiliario.	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	40%
<b>LÍNEA BASE</b>	300 (Ciclo talleres) y 400 (Señales) Inventario SDM a 31/12/2022	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	70%
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	100%

<sup>33</sup> El plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15 de 2021) proyecta como desarrollo de los productos 3.2.2 y 3.2.5 asociados al aumento de cupos de Cicloparqueaderos, 69.500 nuevos cupos al año 2035 a cargo del IDU.

<b>FÓRMULA</b>	Porcentaje de avance de la implementación de nuevo mobiliario urbano para ciclistas, calculado a partir del número de actividades desarrolladas para la implementación de un nuevo mobiliario urbano para ciclistas/número de actividades formuladas) *100	<b>Meta largo plazo (2035)<sup>34</sup></b>	100%
----------------	--	---	------

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>FOMENTO DE LA MICROMOVILIDAD DE USO PARTICULAR Y COMPARTIDO EN BOGOTÁ D.C.</b>	<b>CÓDIGO:</b> O2_E2_P2_3
---	---------------------------

**DESCRIPCIÓN:**

Buscando la consolidación de los servicios de micromovilidad de uso compartido, se deben establecer sus bases normativas. Así, se ha construido una normativa que permite la entrada de modelos de negocios relacionados, y que busca permitir que innovaciones en este campo de acción puedan ser implementadas en la ciudad. No obstante, se hace necesario continuar con el entendimiento del sector y realizar estudios que permitan analizar su impacto en la ciudad, ya sea mediante externalidades positivas o negativas.

Así mismo, con la llegada de los vehículos de micromovilidad de uso compartido se ha incentivado el uso privado de los mismos, cómo una alternativa de movilidad sostenible conveniente. Así, en particular los vehículos de micromovilidad electro asistidos se han vuelto un vehículo común en las calles bogotanas. Se espera que otros vehículos de micromovilidad electro asistidos entren al mercado bogotano y presenten alternativas de movilización; vehículos tales como patinetas y monopatines electro-asistidos, patinetas auto equilibradas electro-asistidas, monopatines de una rueda electro-asistidos, patines, entre otros, que se presentan como alternativas innovadoras de movilidad sostenible y requieren una regulación que fomenten su uso de forma segura, así como incentivos tributarios y no tributarios que fomente un mayor uso de la ciudadanía.

Concordantemente, su presencia en la calle requiere de una constante educación en seguridad vial y cultura para la movilidad, por lo cual es imperativo el desarrollo de campañas de promoción del buen uso de estos vehículos, así como campañas para la seguridad personal de sus usuarios, por lo cual plataformas como el registro de estos vehículos se plantea como un meta a corto plazo.

A mediano plazo, se espera contar con una consolidación del uso de estos vehículos de forma segura en la ciudad, con una infraestructura de soporte consolidada que haga de estos vehículos alternativos un modo conveniente de movilización. Así, se deberá contar con parqueaderos para estos vehículos, puntos de recarga, talleres de reparación público y otros servicios complementarios, con lo que buscamos en este mediano plazo se cuente con una amplia diversidad de modos de transporte que hagan de la movilidad de la ciudad más sostenible, inclusiva, y segura.

**OBJETIVOS:**

1. Promover la llegada de nuevos sistemas de micromovilidad con o sin estaciones

<sup>34</sup> El plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta (CONPES 15 de 2021) proyecta como desarrollo del producto 3.2.9 alcanzar al 2029 el 100% de la implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas.

2. Realizar los ajustes normativos necesarios para permitir la entrada al mercado de diversos servicios de micromovilidad de uso compartido, para diferentes modelos financieros y esquemas operacionales.
3. Implementar infraestructura de soporte de estos sistemas tales como: puntos de recarga para vehículos de micromovilidad eléctricos, talleres de reparación de bicicletas públicos, parqueaderos en la vía pública que permitan la ubicación de estos vehículos respetando al peatón y otros usuarios del espacio público.
4. Elaborar la regulación de los vehículos de micromovilidad de uso particular.
5. Desarrollar estrategias de promoción, cultura y control frente al uso adecuado de los vehículos de micromovilidad.

#### **ACCIONES PRIORITARIAS**

1. Definición y parametrización de los servicios de Micromovilidad: infraestructura, identificación de externalidades (positivas y negativas), operación, normatividad y regulación de estos servicios, gestión del Espacio Público, lineamientos de accesibilidad, género e inclusión de otros servicios de movilidad con y sin anclajes.  
Integración modal con otros sistemas de transporte  
Infraestructura de soporte (recarga - parqueaderos habilitados - talleres de reparación- estaciones - servicios complementarios)  
Información y datos generados por los servicios de Micromovilidad
2. Modelos financieros y esquema operacional en relación con las tipologías existentes y futuras:
  - Propiedad y operación pública
  - Propiedad pública y operación privada
  - Propiedad y operación privadas
3. Regulación de los vehículos de Micromovilidad de uso particular: nuevos vehículos de movilidad activa y electro asistidos, control de estos vehículos.
4. Evaluar y viabilizar la adopción de tecnologías que faciliten el seguimiento y monitoreo de la actividad, así como la facilidad hacia el usuario de acceder al servicio. Dentro de las herramientas que se podrían usar están las cámaras o sensores de conteo, recolección de datos de GPS por medio de aplicaciones móviles, y el uso datos call-detailed record (CDR) de compañías móviles.
5. Infraestructura de soporte (recarga - parqueaderos habilitados - talleres de reparación- estaciones - servicios complementarios)
6. Promoción y cultura de la Micromovilidad personal
7. Registro Patinetas y otros vehículos - VMM  
Incentivos (tributarios - no tributarios)

<b>ESCALA</b>	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b>	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>35</sup></b>
<input type="checkbox"/> Regional <input type="checkbox"/> Distrital	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas	Secretaría Distrital de Movilidad

<sup>35</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<input type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Seguridad Secretaría de Distrital de Cultura Instituto de Desarrollo Urbano Empresa Metro de Bogotá TRANSMILENIO S.A.	
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> CONPES 15 de 2021 Ley 1811 de 2016 Resolución 3258 de 2018 (Min Transporte)		<b>COSTO ESTIMADO:</b> \$ 6.250 <sup>36</sup>	
<b>INDICADORES</b>			
<b>INDICADOR</b>	Número de viajes con vehículos de micromovilidad al día	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	15.000 viajes / día
<b>LÍNEA BASE</b>	12.975 viajes / día - EODH 2019	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	17.500 viajes / día
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	20.000 viajes / día
<b>FÓRMULA</b>	Número de viajes con vehículos de micromovilidad por día. *Se toma en cuenta el número de viajes por vehículo al día.	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	22.500 viajes / día

<sup>36</sup> En la estimación del costo se asume una línea base de \$400,000,000 y un incremento de 3% anual asociado al IBC. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

PROGRAMA:		CÓDIGO: <b>O2-E2-P3</b>
<b>MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN ENTORNOS ESCOLARES</b>		Versión: septiembre 2023
<b>OBJETIVO 2:</b> Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	<b>ESTRATEGIA:</b> Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana	
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA</b> <p>Los entornos escolares, debido a las dinámicas de movilidad que generan, se constituyen en puntos idóneos para el diseño e implementación de proyectos que promuevan la bicicleta y la caminata como medio de transporte desde y hacia escuelas o colegios, bajo condiciones de seguridad que reduzcan los riesgos de siniestralidad, con los propósitos de contribuir a la sostenibilidad de la ciudad, promover el uso de la bicicleta desde la infancia, fomentar la actividad física y reducir el gasto en transporte de los hogares.</p> <p>Con el programa de Movilidad segura y sostenible en entornos escolares se busca alcanzar dichos propósitos mediante la generación de recorridos seguros que permitan la integración de las y los estudiantes con el entorno, el préstamo de bicicletas y elementos de protección personal, así como el desarrollo de actividades pedagógicas en comportamientos seguros como peatones y ciclistas. Lo anterior, además de contribuir al logro de la movilidad segura y sostenible, se articula con los objetivos del Distrito en relación con la permanencia y acceso a la educación.</p>	<b>PROYECTOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Fortalecimiento del proyecto Ciempiés Caminos Seguros: Desde / Hacia el colegio.</li> <li>Fortalecimiento del proyecto pedaleando al colegio: Al Colegio en Bici</li> <li>Fortalecimiento del proyecto Bici Parceros</li> <li>Consolidación de corredores y accesos seguros y eficientes para niñas y niños.</li> <li>Acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad dirigidas a niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas públicas y privadas de la ciudad.</li> <li>Movilidad segura en vehículos de transporte escolar - Ruta Pila</li> <li>Instituciones educativas intervenidas con señalización de zona escolar</li> </ol>	



<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>FORTALECIMIENTO DEL PROYECTO CIEMPIÉS CAMINOS SEGUROS:</b> <b>CAMINANDO HACIA/DESDE EL COLEGIO</b>	<b>CÓDIGO: O2_E2_P3_1</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b>  <p>Este proyecto implementado en conjunto con la Secretaría de Educación del Distrito (SED), hace parte del Programa de Niñas y Niños Primero de la SDM y del Programa Movilidad Escolar de la SED.</p> <p>Para 2022 este proyecto se materializó a través de la estrategia Ciempiés Caminos Seguros, a través de la cual se realizan caravanas diarias a pie, lideradas por monitores con habilidades y herramientas para el acompañamiento de las niñas, niños y adolescentes al colegio y de regreso a casa, creando recorridos más seguros y confiables. Durante los recorridos los estudiantes participan de enseñanzas, juegos y concursos, que incentiven comportamientos seguros en la vía, la construcción de tejido social y la relación con la ciudad. Durante este año se benefició a 2.410 niñas y niños con esta estrategia y se realizaron 360.755 viajes.</p> <p>Ciempies Caminos Seguros inició en 2018 a partir del Global Mayors City Challenge, premio que ganó Bogotá en 2016. Desde este momento el proyecto se ha expandido y crecido progresivamente alcanzando en 2023 la operación de 41 caminos seguros en 24 colegios de seis localidades: Suba, Usaquén, Mártires, Ciudad Bolívar, Bosa y Kennedy. En 2022 con apoyo de CAF, Hill proyectó el Plan de Expansión para el Proyecto Ciempies Caminos Seguros, en el cual se plantea la hoja de ruta y el crecimiento del proyecto en los siguientes años. A partir de esta proyección se plantea el crecimiento del proyecto a 2035, buscando operar en más de doce localidades y 160 caminos seguros.</p> <p>Esta apuesta le apunta a reducir las distancias de viaje hacia los colegios y la necesidad del uso de modos motorizados para acceder a las instituciones educativas. En este sentido, la proyección responde a la visión de ciudad de proximidad y ciudad cuidadora planteada en el POT donde se proyecta acercar los servicios a la ciudadanía buscando promover una movilidad sostenible y hacer más accesible la educación para la niñas, niños y adolescentes, reduciendo las tasas de deserción escolar, siniestralidad mejorando la calidad de vida. De esta forma, es clave que en el marco de este proyecto se realice una articulación con la mejora de entornos peatonales por los cuales se realizan los recorridos, teniendo en cuenta elementos de señalización, infraestructura y servicios en los entornos, así como con otras estrategias de ciudad a las que el proyecto puede contribuir como las manzanas del cuidado y los barrios vitales.</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generar acompañamientos y monitoreos en vía a los estudiantes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas, reduciendo los riesgos sobre la seguridad vial, seguridad personal y mejorando su experiencia de viaje.</li> </ol>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

2. Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar y modos sostenibles.
3. Promover la apropiación del espacio público a través del juego.
4. Fomentar la caminata como forma sostenible de moverse y la adopción de comportamientos y conocimientos encaminados a la sostenibilidad y seguridad vial.
5. Aportar al acceso y la permanencia de las niñas y niños en el colegio.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Garantizar recursos para mantener la operación actual del proyecto y para expandir a otros colegios y localidades de la zona urbana y rural de la ciudad.
2. Fortalecer el proyecto con recursos para motivar la participación en las niñas y los niños, y entregar elementos básicos de seguridad vial.
3. Aumentar la visibilización del proyecto y sus logros en la ciudad y a nivel internacional.
4. Medir de manera integral el impacto del proyecto.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS <sup>37</sup>
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad  Secretaría de Educación del Distrito
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO	

<sup>37</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

Plan Distrital de Desarrollo Resolución No. 039 del 19 de enero de 2018		\$152.696 <sup>38</sup> SED: \$82.859 SDM: \$69.837	
INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Número de estudiantes beneficiarios del proyecto Ciempiés Caminos Seguros al año	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	7.210
<b>LÍNEA BASE</b>	2.410 beneficiarios (2022)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	17.560
<b>FUENTE</b>	POA 2022, Proyecto de inversión 7576.	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	38.360
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de estudiantes beneficiados con el proyecto Ciempiés Caminos Seguros	<b>Meta mediano plazo (2035)</b>	67.210

<sup>38</sup> Costos en conjunto con la Secretaría de Educación. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>FORTALECIMIENTO DEL PROYECTO PEDALEANDO AL COLEGIO: AL COLEGIO EN BICI</b>	<b>CÓDIGO:</b> <b>O2_E2_P3_2</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>Este proyecto, implementado en conjunto con la Secretaría de Educación del Distrito (SED), busca mejorar la experiencia de viaje y el acceso a la educación de niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas Distritales, a la vez que se generan hábitos de movilidad sostenible y segura al promover el uso de la bicicleta desde la infancia. Se implementa en el marco del Programa de Niñas y Niños Primero de la SDM y del Programa Movilidad Escolar de la SED.</p> <p>Para 2022 este proyecto se materializó a través de la estrategia Al Colegio en Bici, en la que se realizan acompañamientos seguros por parte de guías escolares capacitados, a niñas y niños en rutas de confianza definidas para el desplazamiento en bici hacia y desde el colegio. Los estudiantes participantes reciben una bicicleta en calidad de préstamo que es entregada por la Secretaría de Educación del Distrito por el año escolar para realizar sus recorridos diarios en las rutas de confianza. Con este proyecto en 2022 se benefició a más de 6.000 niñas y niños y se realizaron 750.000 viajes.</p> <p>Al Colegio en Bici inició en 2013 desde el Instituto Distrital de Recreación y Deporte en conjunto con la Secretaría de Educación del Distrito, y desde el año 2016 se implementa entre las Secretarías de Movilidad y de Educación. El proyecto se ha expandido y crecido progresivamente alcanzando en 2023 operación de 121 rutas de confianza en quince localidades: Suba, Usaquén, Engativá, Barrios Unidos, Bosa, Kennedy, Fontibón, Puente Aranda, Mártires, Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Antonio Nariño, Usme y Ciudad Bolívar. Este proyecto se encuentra en la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, en su producto 4.2.1. Programa Al Colegio en Bici, y busca continuar y ampliar el proyecto, buscando inculcar la bicicleta como medio de transporte sano y sostenible en las niñas y niños de las instituciones educativas públicas. En este producto se definen metas anuales de niñas y niños beneficiados, así como los recursos para alcanzarlo.</p> <p>A futuro se proyecta mantener y expandir la operación del proyecto, fortalecer los procesos de mantenimiento y renovación de bicicletas y elementos de seguridad vial para las niñas, niños y adolescentes de los proyectos y la operación en la zona rural. Igualmente, es clave que, en el marco de este proyecto, se realice una articulación con la mejora de entornos ciclistas por los cuales se realizan los recorridos, teniendo en cuenta mejoras en señalización, semaforización y malla vial, así como con otras estrategias de ciudad a las que el proyecto puede contribuir, como las manzanas del cuidado y los barrios vitales. Asimismo, es posible que surjan nuevas alternativas de movilidad escolar que fortalezcan los objetivos del proyecto con relación a generar viajes seguros en bicicleta al colegio y promover el uso de la bicicleta y hábitos seguros en este modo de transporte desde la niñez.</p>	

**OBJETIVOS:**

1. Generar acompañamientos en vía en bicicleta a los estudiantes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas, reduciendo los riesgos sobre la seguridad vial, seguridad personal y mejorando su experiencia de viaje.
2. Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar y modos sostenibles.
3. Promover el uso de la bicicleta y la adopción de comportamientos y conocimientos encaminados a la sostenibilidad y seguridad vial.
4. Aportar al acceso y la permanencia de las niñas y niños en el colegio.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Garantizar recursos para mantener la operación actual de los proyectos y en lo posible para expandir a otros colegios y localidades de la zona urbana y rural de la ciudad.
2. Fortalecer los proyectos con recursos para motivar la participación en las niñas y los niños, y entregar elementos básicos de seguridad vial.
3. Aumentar la visibilización de los proyectos y sus logros en la ciudad y a nivel internacional.
4. Medir el impacto integral que el proyecto tiene sobre la calidad de vida y bienestar de las niñas, niños, adolescentes y la comunidad educativa beneficiada.

ESCALA	ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT	ENTIDADES INVOLUCRADAS <sup>39</sup>
<input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital <input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS <input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad  Secretaría de Educación del Distrito
INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:	COSTO ESTIMADO	

<sup>39</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

CONPES No. 15 - Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 Política Pública de Infancia y Adolescencia Plan Distrital de Desarrollo Resolución No. 039 del 19 de enero de 2018		\$211.540 <sup>40</sup>	
INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Número de estudiantes beneficiarios del proyecto Al Colegio en Bici	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	17.910
<b>LÍNEA BASE</b>	6.007 beneficiarios	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	39.079
<b>FUENTE</b>	POA 2022, Proyecto de inversión 7576.	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	74.881
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de los estudiantes beneficiarios del proyecto Al Colegio en Bici	<b>Meta mediano plazo (2035)</b>	121.487

<sup>40</sup> Costos en conjunto con la Secretaría de Educación. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>FORTALECIMIENTO DEL PROYECTO BICIPARCEROS</b>	<b>CÓDIGO:</b> <b>O2_E2_P3_3</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>Proyecto implementado en conjunto con la Secretaría de Educación del Distrito - SED que busca mejorar la experiencia de viaje y el acceso a la educación de niñas, niños y adolescentes hacia y desde las Instituciones Educativas Distritales, a la vez que se generan hábitos de movilidad sostenible y segura al promover el uso de la bicicleta en la población adolescente de los colegios. Se implementa en el marco del Programa de Niñas y Niños Primero de la SDM y del Programa Movilidad Escolar de la SED.</p> <p>Para 2022 este proyecto se materializó a través de la estrategia BiciParceros, dirigida a estudiantes con bicicleta propia que prefieren pedalear sin el acompañamiento de guías escolares a las Instituciones Educativas, se ofrece un polígono seguro en el cual se dispone de cuatro guías que monitorean de forma permanente los recorridos de los BiciParceros y brindan apoyo ante cualquier eventualidad que pueda suceder y en los cruces en ciertas intersecciones críticas. Con este proyecto se benefició a más de 2.500 adolescentes y se realizaron 350.000 viajes.</p> <p>Esta estrategia inició operación en el 2021 y actualmente opera veinte polígonos seguros en siete localidades. A futuro se proyecta expandir progresivamente la estrategia, fortaleciendo los procesos de convocatoria e incentivos a la población estudiantil, los procesos de mantenimiento de las bicicletas propias de los adolescentes y la operación en la zona rural.</p> <p>Igualmente, es clave que, en el marco de este proyecto, se realice una articulación con múltiples entidades para apoyar y responder eventualidades que puedan afectar a los BiciParceros, así como vincularlos en procesos de mejora de entornos ciclistas por los cuales se circulan los BiciParceros, teniendo en cuenta mejoras en señalización, semaforización y malla vial, y adopción de hábitos y comportamientos seguros. Por otro lado, es clave que la estrategia se articule con otros proyectos de ciudad como las manzanas del cuidado y los barrios vitales.</p>	
<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizar monitoreo a los estudiantes en los trayectos hacia y desde las instituciones educativas que se movilicen en su bicicleta propia en los Polígonos seguros definidos, reduciendo los riesgos sobre la seguridad vial, seguridad personal y mejorando su experiencia de viaje.</li> <li>2. Incentivar el involucramiento de las instituciones educativas en temas relacionados con la movilidad escolar y modos sostenibles.</li> <li>3. Promover el uso de la bicicleta y la adopción de comportamientos y conocimientos encaminados a la sostenibilidad y seguridad vial.</li> <li>4. Aportar al acceso y la permanencia de las niñas y niños en el colegio.</li> </ol>	
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Garantizar recursos para mantener la operación actual de los proyectos y en lo posible para expandir a otros colegios y localidades de la zona urbana y rural de la ciudad.</li> <li>2. Fortalecer los proyectos con recursos para motivar la participación en las niñas y los niños, entregar elementos básicos de seguridad vial y garantizar que las bicicletas de los estudiantes se encuentren en buen estado.</li> <li>3. Aumentar la visibilización de los proyectos y sus logros en la ciudad y a nivel internacional.</li> <li>4. Medir el impacto de la estrategia sobre el bienestar y calidad de vida de los adolescentes beneficiarios.</li> </ol>	

<b>ESCALA</b> <div><input checked="" type="checkbox"/> Regional</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> Local</div> <div><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</div>		<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <div><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</div> <div><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</div> <div><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</div> <div><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</div> <div><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</div> <div><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</div> <div><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</div> <div><input type="checkbox"/> No Aplica</div>		<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>41</sup></b>  Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría de Educación del Distrito	
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> CONPES No. 15 - Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 Política Pública de Infancia y Adolescencia, Plan Distrital de Desarrollo Resolución No. 039 del 19 de enero de 2018		<b>COSTO ESTIMADO</b> \$77.838 <sup>42</sup>			
<b>INDICADORES</b>					
<b>INDICADOR</b>	Número de estudiantes beneficiarios de los programas de movilidad escolar sostenible y segura			<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	8.559
<b>LÍNEA BASE</b>	2.509 (2022)			<b>Meta corto plazo (2027)</b>	20.448
<b>FUENTE</b>	POA 2022, Proyecto de inversión 7576.			<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	41.234
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de los estudiantes beneficiarios del proyecto Biciparceros			<b>Meta mediano plazo (2035)</b>	67.821

<sup>41</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>42</sup> Costos en conjunto con la Secretaría de Educación. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.



<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>GUARDACAMINOS: CONSOLIDACIÓN CORREDORES Y ACCESOS SEGUROS Y EFICIENTES PARA NIÑAS Y NIÑOS</b>	<b>CÓDIGO: O2_E2_P3_4</b>
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>La población de NNAs requiere que desde el distrito se prioricen acciones y programas que mejoren su calidad de vida en un contexto de seguridad vial, dado que es una población especialmente vulnerable y que se ve afectada por demoras significativas en sus viajes y mayor exposición y vulnerabilidad ante un siniestro vial. En este sentido, en el marco del Programa Niñas y Niños Primero, implementado por la Secretaría Distrital de Movilidad, se busca promover medidas de gestión para generar corredores, accesos y entornos de los colegios con buenas condiciones de movilidad y seguridad vial, mejorando la experiencia de viaje de las niñas, niños y adolescentes. Buscando este objetivo, se han venido desarrollando estrategias como Guardacaminos y Carriles Escolares.</p> <p>La estrategia Guardacaminos inició en 2022 buscando prevenir siniestros viales de niñas, niños y adolescentes, en las vías que se encuentran alrededor de los colegios públicos, haciendo que las entradas y salidas al colegio sean más seguras, mediante cierres temporales e intermitentes en las vías y horarios de acceso de los colegios. Durante 2022 se logró presentar la estrategia en 699 sedes de colegios distritales de la zona urbana, de las cuales 20 sedes completaron la fase de implementación. Dentro de esta estrategia, personas de la comunidad educativa hacen una gran labor al realizar y apoyar los cierres seguros en los horarios de entrada y salida de los colegios. Este equipo es capacitado por la Secretaría Distrital de Movilidad y cuentan con elementos de un Kit Guardacaminos para realizar los cierres.</p> <p>Por su parte, los carriles escolares son carriles priorizados para rutas escolares que mejoran las condiciones de operación de dichos vehículos y reducen la interacción con otros usuarios de la vía disminuyendo los conflictos entre sí, situación que disminuye el riesgo de ocurrencia de siniestros viales que afecten la integridad física de las niñas, niños y adolescentes. Adicionalmente disminuye los tiempos de desplazamiento con el fin de que lleguen en el menor tiempo posible a sus destinos. Actualmente en Bogotá se ejecuta el Carril escolar Autopista Norte reglamentado mediante la Resolución 012 de 2017, beneficiando a cerca de 2400 rutas que diariamente llevan a cerca de 100.000 estudiantes hacia 68 instituciones educativas en el sector del borde norte y rige de lunes a viernes entre las 6:00 a.m. y las 8:30 a.m. sentido sur-norte. Así mismo, se lleva a cabo el Carril Priorizado de Calle 80 el cual beneficia a cerca de 16.000 estudiantes, se realiza de lunes a viernes de 5:00 a 9:00 am, en sentido vial oriente - occidente por la calzada central, iniciando frente al Portal de la Calle 80 y finalizando en la Carrera 119.</p> <p>Este proyecto plantea la implementación de estas y otras medidas de gestión en vía que tengan como objetivo mejorar las condiciones de los corredores de circulación, los accesos y entornos por los cuales se desplazan las niñas, niños y adolescentes hacia los colegios para que sean</p>	

seguros y los prioricen frente a otros actores viales. Asimismo, se plantea fortalecer los proyectos con estrategias de apropiación y comunicación para que la comunidad educativa entienda, apoye y participe en estas estrategias.

**OBJETIVOS:**

1. Mejorar la seguridad vial en los accesos y salidas al colegio.
2. Mejorar las condiciones de seguridad vial y reducir los tiempos de viaje durante los recorridos de Rutas Escolares.
3. Incentivar el uso, respeto y apropiación de las medidas por parte de la comunidad educativa.
4. Integrar a las instituciones educativas y otros actores en pro de la implementación de las medidas de gestión.
5. Evaluar y proponer nuevas medidas de gestión que promuevan mejores corredores y accesos para las niñas y niños.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Fortalecer la estrategia Guardacaminos generando un mayor compromiso y motivación por parte de los colegios y el personal que implementa la estrategia.
2. Mejorar la articulación con la Secretaría de Educación y otros actores para la implementación de las medidas de gestión.
3. Mantener y promover condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad vial en corredores con alto volumen de rutas escolares, mediante la gestión de intervenciones en infraestructura, señalización, control al tránsito y personal de gestión de tráfico.
4. Evaluar y viabilizar la implementación de nuevas medidas de gestión tales como nuevos corredores con carriles escolares exclusivos que benefician los desplazamientos de NNAs.
5. Realizar estrategias pedagógicas y de comunicación para promover la apropiación de las medidas de gestión.

**ESCALA**

- ☒ Regional
- ☒ Distrital
- ☒ Local
- ☒ No Aplica

**ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT**

- ☐ AA ESTRUCTURANTE
  - ☐ Zona receptora de VIS
  - ☐ Zona Receptora de actividades económicas
- ☐ AA DE PROXIMIDAD
  - ☐ Zona generadora de soportes urbanos
  - ☐ Zona Receptora de soportes urbanos
- ☐ A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS
- ☐ No Aplica

**ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>43</sup>**

Secretaría Distrital de Movilidad  
 Secretaría de Educación del Distrito  
 Policía de Tránsito  
 Instituto de Desarrollo Urbano  
 Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

**INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:**

**COSTO ESTIMADO**

<sup>43</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

Resolución 012 de 2017 Decreto 594 de 2015 Ley 1503 de 2011 Decreto 1252 de 2021 Planes Estratégicos de Seguridad Vial"		\$27.287 <sup>44</sup>	
INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Número de estudiantes beneficiados con las medidas de gestión en el año	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	138.200
<b>LÍNEA BASE</b>	131.200 (100.000 Carril escolar auto norte 16.200 carril escolar calle 80 15.000 guardacaminos en 2022	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	148.700
<b>FUENTE</b>	SGV, Secretaría de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	162.700
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de estudiantes beneficiados con las medidas de gestión	<b>Meta mediano plazo (2035)</b>	176.700

<sup>44</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023. El valor incluye lo contemplado para la estrategia Guardacaminos.

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>ACCIONES PEDAGÓGICAS EN EDUCACIÓN VIAL Y CULTURA PARA LA MOVILIDAD DIRIGIDAS A NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS PÚBLICAS Y PRIVADAS DE LA CIUDAD</b>	<b>CÓDIGO:</b> <b>O2_E2_P3_5</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b>  <p>Las acciones pedagógicas en instituciones educativas se enfocan en grupos etarios de niños, niñas y adolescentes que son considerados población vulnerable frente a la ocurrencia de siniestros viales, por sus condiciones sociales, físicas y psicológicas, siendo grupos de interés de la Secretaría Distrital de Movilidad para propiciar transformaciones sociales, en cultura ciudadana, favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, valores individuales, valores colectivos, promocionar el respeto, corresponsabilidad y autorregulación en la movilidad.</p> <p>Las intervenciones pedagógicas se articulan con las competencias transversales de educación vial propuesta por el Ministerio de Educación Nacional, las cuales son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Reconocer el entorno.</i> Desarrolla saberes que tienen que ver con la comprensión de los diferentes modos que existen para transitar, de las rutas que le son propias, de las reglas para la utilización de estos, del comportamiento y accesibilidad en ellos y del uso y aprovechamiento del espacio público.</li> <li>• <i>Moverse de diferentes modos en forma idónea.</i> Implica hacerlo de manera autónoma, sin asumir riesgos que desbordan sus capacidades, garantizando la calidad de los viajes que cotidianamente se realizan, obrando de forma segura y apreciando en todo su esplendor el derecho por la vida.</li> <li>• <i>Valorar en la movilidad el riesgo y la vulnerabilidad.</i> Se refiere a los mecanismos y factores que permiten proteger la vida, la consideración y reconocimiento de los seres humanos con características biológicas, fisiológicas y anatómicas que generan limitaciones. Se incluyen temas que posibilitan sopesar las consecuencias de los riesgos sobre el propio ser.</li> <li>• <i>Asumir la regulación.</i> Resalta la importancia de respetar las normas de movilidad de forma autónoma y asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.</li> <li>• <i>Corresponsabilidad vial.</i> Factores que pueden disminuir los comportamientos egoístas típicos de la movilidad, tales como, el “atajismo”, el oportunismo, la intolerancia y la territorialidad (prevalencia de los derechos absolutos individuales). Capacidad de ceder el paso y adaptación de ciertas acciones solidarias que contribuyen con la movilidad y la seguridad de los demás.</li> </ul> <p>En este sentido, este proyecto busca fortalecer las acciones e intervenciones pedagógicas enfocadas en niñas, niños, adolescentes y la comunidad educativa en general, para promover la adopción y consolidación de una cultura de movilidad segura y sostenible desde la niñez. Actualmente se tiene una amplia oferta de actividades pedagógicas sin embargo se proyecta actualizar e innovar, cuando sea requerido, las actividades a</p>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195


 ALCALDÍA MAYOR  
 DE BOGOTÁ D.C.

implementar, teniendo en cuenta las particularidades de la población y los roles de los diferentes actores de la vía. Asimismo, a futuro se considera la posibilidad de medir el impacto de estas actividades.

**OBJETIVOS:**

1. Promover la movilidad segura y la cultura para la movilidad con las niñas, niños y adolescentes a través del desarrollo de actividades lúdico pedagógicas y artísticas que brinden herramientas a los estudiantes sobre la comprensión y apropiación de la norma, identificar comportamientos protectores y seguros.
2. Fortalecer hábitos y valores como corresponsabilidad, autocuidado y autorregulación en la movilidad.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Implementación de las acciones pedagógicas como moviparque, plan aula y promotores escolares en seguridad vial en instituciones educativas de la ciudad.
2. Garantizar recursos para mantener la operación actual del proyecto, en especial lo relacionado a recursos humanos y logísticos (insumos y materiales lúdicos y didácticos para desarrollar acciones como moviparque, obras de teatro e intervenciones con las niñas, niños y adolescentes).
3. Actualizar e innovar, cuando sea requerido, las actividades pedagógicas dirigidas a niñas, niños y adolescentes.

<b>ESCALA</b>  Regional Distrital Local No Aplica	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas <i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS</b>  Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría de Educación del Distrito
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Ley 1503 de 2011 Ley 1811 de 2016 Decreto 594 de 2015	<b>COSTO ESTIMADO</b>  30.000 <sup>45</sup>	

<sup>45</sup> Valores en millones de pesos, se incluye costos de contratación personal, insumos y elementos del parque itinerante - Moviparque, insumos y elementos para el desarrollo de actividades lúdico pedagógicas y artísticas como lo es vestuarios y escenografía de las obras de teatro, kit de elementos para plan aula y acciones con promotores escolares.

INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Número de niñas, niños y adolescentes que participan de las acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad.	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	76.000 (años 2023 a 2024)
<b>LÍNEA BASE</b>	56.739 niñas, niños y adolescentes que participaron de las acciones pedagógicas en el año 2022	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	200.000 (años 2023 a 2027)
<b>FUENTE</b>	Meta 4 proyecto de inversión 7581. Oficina Asesora de Comunicaciones	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	400.000 (años 2023 a 2031)
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de niñas, niños y adolescentes que participan de las acciones pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad.	<b>Meta mediano plazo (2035)</b>	600.000 (años 2023 a 2035)

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>MOVILIDAD SEGURA EN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR - RUTA PILA</b>	<b>CÓDIGO:</b> <b>O2_E2_P3_6</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b>  <p>La movilidad escolar, entendida como aquella actividad que comprende los desplazamientos en medios activos (a pie o en bicicleta) y vehiculares de las comunidades escolares ubicadas en el Distrito Capital, se caracteriza por contar con la presencia de población en alto grado de vulnerabilidad. Es por esto que la Secretaría Distrital de Movilidad, desarrolla actividades preventivas y correctivas en las instituciones educativas situadas en el Distrito Capital, con el objetivo fundamental de promover el cumplimiento de las disposiciones y normativas nacionales y distritales, que en materia de tránsito y transporte, propenden por la seguridad e integridad de los estudiantes y población vulnerable.</p> <p>Con el objetivo de garantizar la seguridad de niños, niñas, jóvenes y adolescentes (NNJA), la Administración Distrital, mediante el Acuerdo 281 de 2007, expedido por el Concejo de Bogotá, reglamentó la existencia de operativos especiales sobre Vehículos de Servicio Público Especial, que presten sus servicios bajo contrato de transporte escolar (buses escolares).</p> <p>Dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, de acuerdo a las competencias definidas, la Entidad cuenta con el proyecto “RUTA PILA”, el cual tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los vehículos de transporte escolar que presten sus servicios en Bogotá, esto a través de operativos de control en conjunto con la Autoridad de Tránsito y ejecutados en diversos escenarios como instituciones educativas, corredores viales y operativos masivos, aportando de esta forma en la minimización de riesgos para la población escolar.</p> <p>Con la finalidad de disminuir los riesgos de accidentalidad en la población escolar y de alta vulnerabilidad en Bogotá, el Programa Ruta Pila lleva a cabo medidas de carácter preventivo y correctivo desde los ámbitos normativos y educativos, para fortalecer las condiciones de seguridad vial en las que se desarrolla el transporte de buses escolares, incentivando las buenas prácticas en relación con el concepto de movilidad sostenible y respeto a la vida.</p> <p>Entre 2020 y 2022, con la estrategia Ruta Pila se ha logrado beneficiar a 187.087 niñas, niños y adolescentes que utilizan los buses escolares a través de la realización de 350 controles realizados a 11.850 vehículos de transporte escolar. Se proyecta aumentar el número de estudiantes beneficiados con los controles realizados, fortalecer las acciones preventivas en el transporte escolar, por esta razón se busca implementar sensibilizaciones y socializaciones de la normatividad y las condiciones de seguridad requeridas a conductores y adultos acompañantes, propender</p>	

por innovar y optimizar las herramientas que se utilizan para la realización de los controles y verificaciones, y fortalecer la articulación con actores como la policía nacional y la Secretaría de Educación, entre otros.

**OBJETIVOS:**

1. Mejorar las condiciones de viaje de las niñas y niños que se desplazan en vehículos de transporte escolar, a través de la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento normativo en materia de tránsito y transporte, a través de los operativos de control desarrollados por el proyecto Ruta Pila.

**ACCIONES PRIORITARIAS:**

1. Garantizar recursos para mantener los operativos de control enfocados en vehículos de transporte escolar.
2. Fortalecer el proyecto, incentivando socializaciones que permitan presentar las buenas prácticas en cultura y seguridad vial de los conductores y adultos acompañantes.
3. Aumentar el número de vehículos escolares verificados anualmente.
4. Mejorar la articulación con SED para las actividades de control masivas desarrolladas por el proyecto.

<b>ESCALA</b>  Regional Distrital Local No Aplica	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas <i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS</b> Secretaría Distrital de Movilidad.  Secretaría de Educación del Distrito  Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Tránsito.
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Acuerdo 281 de 2007 Decreto Distrital 672 de 2018	<b>COSTO ESTIMADO</b>  \$10.847 <sup>46</sup>	

<sup>46</sup> Costos en conjunto con la Secretaría de Educación. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.



INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Cantidad de vehículos de transporte escolar revisados por parte del proyecto Ruta Pila.	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	24.000 vehículos revisados.
<b>LÍNEA BASE</b>	11.850 vehículos de transporte escolar revisados por el proyecto Ruta Pila (2020 - 2024)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	26.000 vehículos revisados.
<b>FUENTE</b>	POA 2022, Proyecto de inversión 7576. Subdirección de Control de Tránsito y Transporte	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	28.000 vehículos revisados
<b>FÓRMULA</b>	Sumatoria de vehículos de transporte escolar revisados	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	30.000 vehículos revisados

TÍTULO DE PROYECTO: <b>INSTITUCIONES EDUCATIVAS INTERVENIDAS CON SEÑALIZACIÓN DE ZONA ESCOLAR</b>	CÓDIGO: <b>O2_E2_P3_7</b>
<b>DESCRIPCIÓN:</b> <p>Con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad y reducir la siniestralidad vial en los entornos escolares, protegiendo la vida de las niñas, niños, adolescentes y la comunidad educativa en general, este proyecto busca mantener y fortalecer los esfuerzos para intervenir las vías aledañas de las las instituciones educativas con señalización de zona escolar, mediante la implementación de diferentes dispositivos de señalización y elementos de pacificación del tránsito.</p> <p>En el marco de estos esfuerzos, entre 2020 y marzo de 2023 se han beneficiado 1238 instituciones educativas con intervenciones de zonas escolares en las vías aledañas; beneficiando a más de 1.060.000 niñas, niños y adolescentes. A 2024 se espera alcanzar 1500 instituciones intervenidas.</p> <p>A partir de este panorama se establece una proyección creciente de la meta para el periodo 2024 a 2035 de 14.650 instituciones educativas que se intervendrán con señalización de zonas escolares en sus vías aledañas, desde los procesos de nuevas implementaciones y mantenimientos. Para abordar este proyecto se establece una estrategia de priorización, iniciando con intervenciones en las instituciones educativas de carácter público y privado de educación inicial hasta educación secundaria, toda vez que en estas instituciones se encuentran los actores viales más vulnerables y están en una etapa de formación crucial en la vida, por lo que es importante brindarles un entorno seguro en el que puedan desarrollarse plenamente. La implementación de zonas escolares en estos colegios puede contribuir a crear un ambiente más seguro y tranquilo, ya que se establecerán medidas para controlar el tránsito vehicular y se fomentará una cultura de respeto y convivencia en las inmediaciones de las instituciones.</p> <p>Posteriormente se implementarán las instituciones de educación superior, abarcando de esta forma, todos los grados que conforman el sistema educativo colombiano. Posterior a las implementaciones es prioritario iniciar un proceso de seguimiento del estado y mantenimiento de señalización de las zonas escolares, ya que el buen estado de las señales y mecanismos del control del tránsito, es de vital importancia para garantizar las adecuadas condiciones de seguridad vial, prevenir siniestros de tránsito y asegurar el cumplimiento de las normas.</p> <p>De forma complementaria, se propenderá por fortalecer los procesos de innovación en materia de señalización, regulación, y pacificación del tránsito y sistemas y dispositivos que mejoren las condiciones de seguridad vial y movilidad en los entornos escolares, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y cambios regulatorios que puedan generarse en el tiempo. Asimismo, es clave que estas intervenciones se articulen con otros proyectos de ciudad como el Programa Niñas y Niños Primero, el sistema del cuidado y los barrios vitales, entre otros.</p>	

<b>OBJETIVOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mejorar las condiciones de movilidad y reducir la siniestralidad vial mediante la implementación de diferentes dispositivos de señalización y elementos de pacificación del tránsito en las zonas de influencia de las diferentes instituciones educativas del Distrito.</li> </ol>		
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Implementación de intervenciones de señalización de zonas escolares, que garanticen las adecuadas condiciones de seguridad vial y movilidad del sector, priorizando a los actores vulnerables.</li> <li>Priorización de instituciones educativas que presentan mayores índices de siniestralidad vial.</li> <li>Priorización de instituciones que formen parte de los programas priorizados desde la SED y la SDM, como Niñas y Niños Primero y Guardacaminos.</li> <li>Articulación con el Plan Maestro del Cuidado y el Sistema Distrital del cuidado para la inclusión de equipamientos educativos asociados a dichos instrumentos</li> <li>Garantizar recursos para la implementación del proyecto y mantenerse en el tiempo cumpliendo las metas propuestas.</li> <li>Fortalecer el proyecto con alianzas con instituciones educativas y centros experimentales de innovación en materia de seguridad vial y elementos de regulación del tránsito.</li> <li>Visibilizar el proyecto y la relevancia de mantener entornos escolares seguros, así como los logros y contribución en la mitigación de la ocurrencia y gravedad de los siniestros de tránsito.</li> </ol>		
<b>ESCALA</b>  Regional Distrital Local No Aplica	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <i>AA ESTRUCTURANTE</i> Zona receptora de VIS Zona Receptora de actividades económicas <i>AA DE PROXIMIDAD</i> Zona generadora de soportes urbanos Zona Receptora de soportes urbanos <i>A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</i> No Aplica	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS</b> Secretaría Distrital de Movilidad
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> -Manual de señalización vial (Resolución 1885 de 2015 - Ministerio de Transporte) -Programa de gestión de la velocidad - SDM	<b>COSTO ESTIMADO</b> \$400.000 <sup>47</sup>	

<sup>47</sup> Costos en conjunto con la Secretaría de Educación. Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.

-Lineamientos técnicos en materia de seguridad vial. Tema: Medidas de pacificación - Señalización - SDM			
INDICADORES			
INDICADOR	Número de instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas, intervenidas en el periodo	Meta plazo inmediato (2024)	2.100
LÍNEA BASE	1.800 instituciones educativas intervenidas con señalización de zona escolar en vías aledañas, entre 2020 y agosto de 2023	Meta corto plazo (2027)	2.250
FUENTE	DIT y SS	Meta mediano plazo (2031)	4.000
FÓRMULA	Sumatoria del número de instituciones educativas intervenidas.	Meta mediano plazo (2035)	8.000

<p><b>OBJETIVO 2:</b> Consolidar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.</p>	<p><b>CÓDIGO: 02-E3</b> Versión: septiembre 2023</p>
<p><b>ESTRATEGIA:</b> <b>FORTALECER EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO SISTEMA PARA LA INTEGRACIÓN EN LA RURALIDAD DE BOGOTÁ.</b></p>	
<p><b>DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA</b> Esta estrategia busca mejorar las condiciones de movilidad en el entorno rural de Bogotá y permitir las dinámicas entre el territorio urbano y el rural en condiciones de sostenibilidad, accesibilidad y seguridad. Con este fin, se ampliará la cobertura del SITP para favorecer los viajes realizados al interior del área rural y hacia el área urbana, a través de la generación de rutas de proximidad, y mejoras de la experiencia de viaje asociadas a la provisión de información sobre los servicios para facilitar la planificación de los viajes.</p> <p>Aunado a lo anterior, esa estrategia prioriza el mejoramiento de la red de infraestructura vial rural para ofrecer conectividad, seguridad, acceso y goce de las oportunidades y servicios que se ofrecen en la ciudad. Esto implica la evaluación del estado actual de la infraestructura ubicada en territorios rurales, teniendo en cuenta el reconocimiento de la vocación de dichos territorios, así como las demandas de las comunidades rurales y a partir de ello, identificar y gestionar acciones de adecuación del espacio público y fortalecimiento del SITP.</p>	<p><b>PROGRAMAS:</b> 1. Red de integración para la ruralidad</p>

PROGRAMA: <b>RED DE INTEGRACIÓN PARA LA RURALIDAD</b>		CÓDIGO: <b>O2-E3-P1</b>
		Versión: septiembre 2023
<b>OBJETIVO 2:</b> Consolidar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	<b>ESTRATEGIA:</b> Fortalecer el transporte público como sistema para la integración en la ruralidad de Bogotá.	
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA</b> Este programa tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad al interior del territorio rural de Bogotá y a la vez facilitar la integración de este territorio con el entorno urbano de Bogotá. Para ello, y en atención a las características particulares del suelo rural, este programa incorpora la mejora del Sistema Integrado de Transporte Público, en particular, en aspectos de cobertura, integración y accesibilidad.  Aunado a lo anterior, este programa busca mejorar las condiciones de infraestructura de la malla vial rural, como acción prioritaria para el crecimiento socioeconómico de los habitantes del entorno rural de Bogotá. El buen estado de las vías mejora la productividad, beneficia la reducción de costos de los alimentos, mejora la eficiencia del sistema de transporte público y reduce la desconexión entre los territorios de Bogotá.	<b>PROYECTOS:</b> 1. Mejora del Transporte Público rural 2. Fortalecimiento de la red de conexión rural y regional.	

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO RURAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> O2_E3_P1_1
<p><b>DESCRIPCIÓN:</b></p> <p>Se busca mejorar la cobertura y acceso al sistema de transporte público, para los usuarios cuyos viajes tienen su origen - destino en zonas rurales, bajo esquemas alternativos de operación que estén integrados al SITP o que lo complementen.</p> <p>Los sectores con zona rural definidos dentro de los polígonos de las UPL con vocación rural en la ciudad, presentan cobertura parcial de transporte público mediante 20 rutas del SITP, las cuales no garantizan plenas condiciones de accesibilidad al transporte de pasajeros y, adicionalmente, no ofrecen el servicio de transporte de sus productos, paquetes y/o mercancías. Lo anterior, debido a la ausencia de rutas de transporte público que brinden cobertura total al interior de las zonas rurales, así como, por la falta de mantenimiento y construcción de vías, altos costos operacionales y ausencia de cobertura tecnológica. Por tanto, se hace necesario la dotación de infraestructura vial y la implementación de un transporte público con niveles adecuados de accesibilidad y calidad, para mejorar la movilidad rural de las comunidades, en aras de garantizar condiciones de permanencia de los habitantes en los territorios.</p> <p>La ejecución del proyecto propenderá por la prestación del servicio con vehículos debidamente homologados por la ley cuyas características técnicas mecánicas permitan atender zonas con condiciones especiales de acceso, garantizando la accesibilidad y cobertura a todas las personas, bien sea a través del SITP o con otros esquemas de operación.</p>	
<p><b>OBJETIVOS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identificación de necesidades y propuestas de mejoras técnicas, financieras, ambientales, socioeconómicas y normativas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en las zonas rurales de la ciudad.</li> <li>2. Definir esquemas de operación de transporte para los sectores rurales, dependiendo de las condiciones especiales de cada zona.</li> <li>3. Buscar esquemas operacionales encaminados a garantizar la prestación del servicio de transporte público en zonas rurales con adecuados niveles de servicios, mejorando así la calidad de vida de las personas</li> <li>4. Definir el esquema tarifario que garantice la operación del esquema de transporte definido, así como, el acceso de la población rural al servicio.</li> <li>5. Gestionar la ampliación de coberturas tecnológicas necesarias para la implementación de los sistemas de transporte requeridos</li> </ol>	
<p><b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizar estudios técnicos con toma de información primaria, para definir las necesidades y requerimientos de la comunidad en zonas rurales.</li> <li>2. Definir el esquema de operación de servicios necesarios y adecuados para cada zona rural de la ciudad.</li> <li>3. Ampliar la cobertura tecnológica de las zonas rurales de Bogotá a través de la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá y las demás entidades competentes.</li> <li>4. Diseñar mecanismos de transporte en pro de la mejora de la calidad del servicio de transporte público de pasajeros, para atender los viajes rurales.</li> <li>5. Implementar los esquemas de operación y prestar el servicio público de transporte en zonas rurales de la ciudad.</li> </ol>	

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195

<b>ESCALA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Regional</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Distrital</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Local</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> No Aplica</li> </ul>	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE</li> <li><input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS</li> <li><input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas</li> <li><input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD</li> <li><input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos</li> <li><input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos</li> <li><input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS</li> <li><input type="checkbox"/> No Aplica</li> </ul>	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>48</sup></b> <p>Secretaría Distrital de Movilidad</p> <p>Secretaría Distrital de Planeación</p> <p>Secretaría Distrital de Ambiente</p> <p>Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A.</p> <p>Empresa de Energía Eléctrica - ESP TRANSMILENIO S.A.</p> <p>Operadora Distrital de Transporte Público - La Rolita</p> <p>Unidad de Mantenimiento Vial</p> <p>Instituto de Desarrollo Urbano</p> <p>Alcaldías Locales</p>
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> <p>Plan de acción climático de Bogotá</p> <p>Plan Aire 2030</p> <p>Ley 1964 de 2019</p> <p>Acuerdo 790 de 2020</p> <p>Acuerdo 811 de 2021</p> <p>Acuerdo 732 de 2018</p> <p>Decreto 327 de 2007</p> <p>Decreto Distrital 555 de 2021 -POT-</p> <p>Decreto 1079 de 2015</p> <p>Decreto 309 de 2009</p>	<b>COSTO ESTIMADO</b> <p>\$860.000<sup>49</sup></p>	

<sup>48</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<sup>49</sup> Valores aproximados



INDICADORES			
<b>INDICADOR</b>	Porcentaje de UPL Rural con servicio de transporte público implementado	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	20%
<b>LÍNEA BASE</b>	20% (20 rutas del SITP con cobertura parcial en zona rural)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	30%
<b>FUENTE</b>	Secretaría Distrital de Movilidad	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	70%
<b>FÓRMULA</b>	$\left( \frac{\text{UPL Rural con servicio de transporte público implementado}}{\text{UPL Rural Total}} \right) \times 100$	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	100%

<b>TÍTULO DE PROYECTO:</b> <b>FORTALECIMIENTO DE LA RED DE CONEXIÓN RURAL Y REGIONAL</b>		<b>CÓDIGO:</b> O2_E3_P1_2
<b>DESCRIPCIÓN:</b>  <p>El proyecto consiste en realizar acciones de conservación (mantenimiento, reconstrucción y rehabilitación) de la red de conexión rural y regional. Esta red estructurante está compuesta por las vías primarias, vías secundarias, vías terciarias, y los enlaces peatonales y vehiculares. Es importante mencionar que por estas vías circula transporte público, de carga y abastecimiento.</p> <p>De acuerdo con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial - Decreto 555 de 2021, en el ámbito rural se cuenta con vías, senderos y caminos rurales. Esta red de recorrido para la proximidad y cuidado rural corresponde a la malla local en centros poblados, nodos de equipamientos rurales y área de vivienda campestre, así como los caminos y senderos rurales. Los caminos y senderos rurales son los corredores o segmentos de conexión utilizados por peatones en el área rural que serán de uso público. Hacen parte de esta red los caminos históricos constituidos por los caminos reales y de herradura y los senderos identificados con valores históricos o culturales.</p>		
<b>OBJETIVOS:</b>  <ol style="list-style-type: none"> <li>Mejorar la malla vial rural para dar accesibilidad y conectividad al territorio rural, y de igual forma mejorar la productividad del territorio rural.</li> </ol>		
<b>ACCIONES PRIORITARIAS:</b>  <ol style="list-style-type: none"> <li>Realizar los estudios y diseños para la intervención de la Red Estructurante y un inventario de la totalidad de los segmentos carreteables o malla terciaria existente y que sirven principalmente a la accesibilidad y movilidad de media y corta distancia en el suelo rural.</li> <li>El mejoramiento de nueva malla local se deberá ejecutar a través de diseños, obras y actividades con enfoques de género, diferencial, territorial y ambiental.</li> <li>Ejecutar una adecuada señalización según el Manual de señalización de Carreteras del INVIAS 2015</li> <li>Hacer las adecuaciones necesarias, bajo los principios del diseño que permitan garantizar la accesibilidad universal.</li> </ol>		
<b>ESCALA</b> <input checked="" type="checkbox"/> Regional <input checked="" type="checkbox"/> Distrital	<b>ÁREAS DE ACTIVIDAD SEGÚN POT</b> <input type="checkbox"/> AA ESTRUCTURANTE <input type="checkbox"/> Zona receptora de VIS	<b>ENTIDADES INVOLUCRADAS<sup>50</sup></b>

<sup>50</sup> En este listado se podrán incluir todas aquellas entidades que se consideren necesarias durante la ejecución del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, según las necesidades propias de la implementación y las funciones determinadas a cada entidad.

<input checked="" type="checkbox"/> Local <input checked="" type="checkbox"/> No Aplica	<input type="checkbox"/> Zona Receptora de actividades económicas <input type="checkbox"/> AA DE PROXIMIDAD <input type="checkbox"/> Zona generadora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> Zona Receptora de soportes urbanos <input type="checkbox"/> A GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS <input type="checkbox"/> No Aplica	Secretaría Distrital de Movilidad Secretaría Distrital de Gobierno Secretaría Distrital de Hábitat Instituto de Desarrollo Urbano Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento vial	
<b>INSTRUMENTOS O NORMATIVIDAD DE SOPORTE:</b> Plan Desarrollo Distrital, POT Decreto 555 de 2021 Ley 1228 de 2008	<b>COSTO ESTIMADO<sup>51</sup></b> \$1.250.234 <sup>52</sup>		
<b>INDICADORES</b>			
<b>INDICADOR</b>	Porcentaje de Km-Carril de la malla rural en estado bueno y satisfactorio	<b>Meta plazo inmediato (2024)</b>	22% de mejoramiento del estado de la malla vial rural (22.26 km-carril)
<b>LÍNEA BASE</b>	20% de la malla vial rural se encuentra en condiciones buenas y satisfactorias (227 km-carril)	<b>Meta corto plazo (2027)</b>	24% de mejoramiento del estado de la malla vial rural (44.46 km-carril)
<b>FUENTE</b>	Reporte de Kilómetros carril intervenidos y reportado por las entidades en SEGPLAN	<b>Meta mediano plazo (2031)</b>	34% de mejoramiento del estado de la malla vial rural (104.44 km-carril)
<b>FÓRMULA</b>	(Km-Carril de la malla vial rural en estado bueno y satisfactorio / Km-Carril de la malla vial rural) *100	<b>Meta largo plazo (2035)</b>	40% de mejoramiento del estado de la malla vial rural (222.69 km-carril)

<sup>51</sup> Cálculo de costeo corresponde al anexo 24 programa de ejecución del POT - Decreto 555 de 2021. Los anteriores valores pueden variar según la etapa del proyecto (Factibilidad, Estudios y Diseños, Construcción).

<sup>52</sup> Valores en millones de pesos, a precios constantes 2023.