

CONPES DISTRITAL 36

AQUÍ  
SÍ PASA  
BOGOTÁ  
MI CIUDAD  
MI CASA

Política Pública Distrital

del **PEATÓN, EN BOGOTÁ**  
**PRIMERO EL PEATÓN**

Fotografía por: Andrés Sánchez | Archivo Secretaría Distrital de Planeación



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN



# Política Pública Distrital del Peatón, en Bogotá Primero el peatón

## OBJETIVO

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



Vigencia **2023-2035**

## LOGROS SEGUNDO SEMESTRE 2024



### 1. Cuidando nuestro espacio público

**Mediante:**

Recolección de 253.855,87. toneladas de residuos sólidos en puntos críticos y de arrojo clandestino, mejorando el espacio público peatonal y reduciendo la contaminación en la ciudad.



### 2. Seguridad vial

**Mediante:**

- Intervención en 101 pasos peatonales, mejorando la seguridad vial y la accesibilidad para los peatones.
- Programa Guardacaminos que benefició a 13.000 personas, con la implementación en 35 colegios de 12 localidades, con el objetivo de prevenir siniestros viales en los entornos escolares para proteger a niños, niñas y adolescentes
- Conservación de 32 puentes peatonales en condiciones aptas para un tránsito seguro de peatones, garantizando la accesibilidad y seguridad en las vías públicas, con la proyección de 42 puentes para 2024.



Fotografía por: Andrés Sánchez | Archivo Secretaría Distrital de Planeación

**AQUÍ  
SÍ PASA**   
**BOGOTÁ**  
**MI CIUDAD  
MI CASA**

Fotografía por: Andrés... heza... Secretaría Distrital de Planeación



ALCALDÍA MAJOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN



## **Secretaría Distrital de Planeación**

Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica

Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas

Informe de Seguimiento Plan de Acción Política Pública de Libertades

Informe de Seguimiento Plan de Acción Política Pública del Peatón, en Bogotá

primero el peatón (2023-2035)

Documento CONPES D.C. No. 36

Corte: diciembre 31 de 2024

Abril 2025

## 1. Introducción

El informe de seguimiento<sup>1</sup> evalúa los avances en la implementación de la Política Pública Distrital del Peatón para el año 2024, hasta el 31 de diciembre. El análisis, realizado por la Secretaría Distrital de Planeación examina las gestiones de los sectores responsables desde la adopción de las políticas. El objetivo es generar información útil para el control ciudadano y evaluar posibles ajustes necesarios para alcanzar los objetivos propuestos. El seguimiento se realiza siguiendo la metodología establecida por la Secretaría Técnica del CONPES D.C. y se basa en un instrumento de reporte que mide el cumplimiento de los productos y resultados según los indicadores<sup>2</sup> y metas<sup>3</sup> establecidos.

## 2. Generalidades de la política pública

La Política Pública Distrital del Peatón, aprobada en el marco del Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (Documento CONPES D.C. No. 36) el 21 de noviembre de 2023, busca consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.

La política responde a las problemáticas condiciones para la movilidad y permanencia peatonal de Bogotá, pues resultan ser deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad. En este sentido, la política se configura como la línea de planeación orientadora y de largo plazo (2023 - 2035), que promueve un ambiente de respeto y cordialidad hacia los peatones en espacios públicos, mejora la infraestructura peatonal para que sea más accesible, cómoda y atractiva, y promueve la seguridad y el cuidado de la vida e integridad de los peatones en la ciudad.

---

<sup>1</sup> Seguimiento: es el momento del ciclo de la política que gestiona y analiza la información que se produce y permite tomar decisiones en curso para efectuar ajustes que se encaminen a el cumplimiento de los objetivos propuestos.

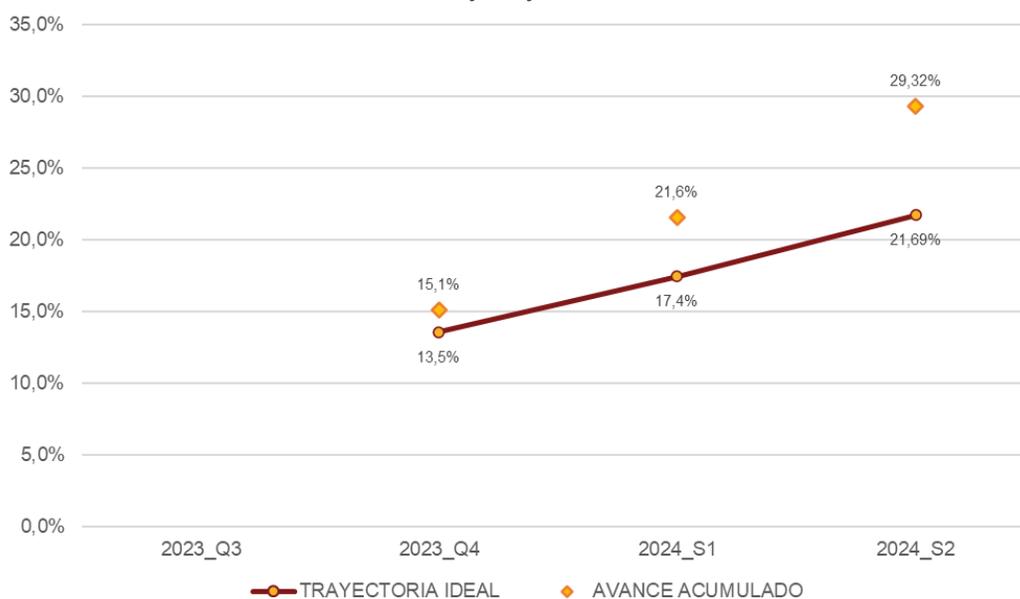
<sup>2</sup> Indicador: son expresiones de las variables cuantitativas y cualitativas, mediante las cuales pueden medirse los logros alcanzados, observar los cambios vinculados con una intervención o analizar los resultados de una institución.

<sup>3</sup> Meta: es la expresión concreta y cuantificable de lo que se quiere alcanzar en un periodo definido, trátase de efectos o productos.

### 3. Avances de la política

Para los cálculos de avance de la política se utilizan los reportes cuantitativos acumulados de los productos contrastados frente la meta correspondiente y la importancia relativa<sup>4</sup> asignada a cada producto en el plan de acción. La trayectoria ideal de la política corresponde al avance esperado a diciembre de 2024 de acuerdo con la meta programada. Estas dos variables<sup>5</sup> se comparan para determinar a partir de la brecha<sup>6</sup> si la política tiene un retraso o una sobre ejecución.

Gráfico 1. Avance acumulado y trayectoria ideal de la Política Pública



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-2 Política Pública

Para el corte a diciembre 31 de 2024, el avance acumulado de la política alcanzó un 29,32%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 21,69% de avance, actualmente tiene una brecha positiva de 7,6 pp. (gráfico 1).

<sup>4</sup> Importancia relativa: Suma de la importancia relativa de cada uno de los productos vinculados al objetivo

<sup>5</sup> Variable: es algo que puede tomar distintos valores en el tiempo, es un elemento del sistema bajo análisis, que es inestable, inconstante y mudable.

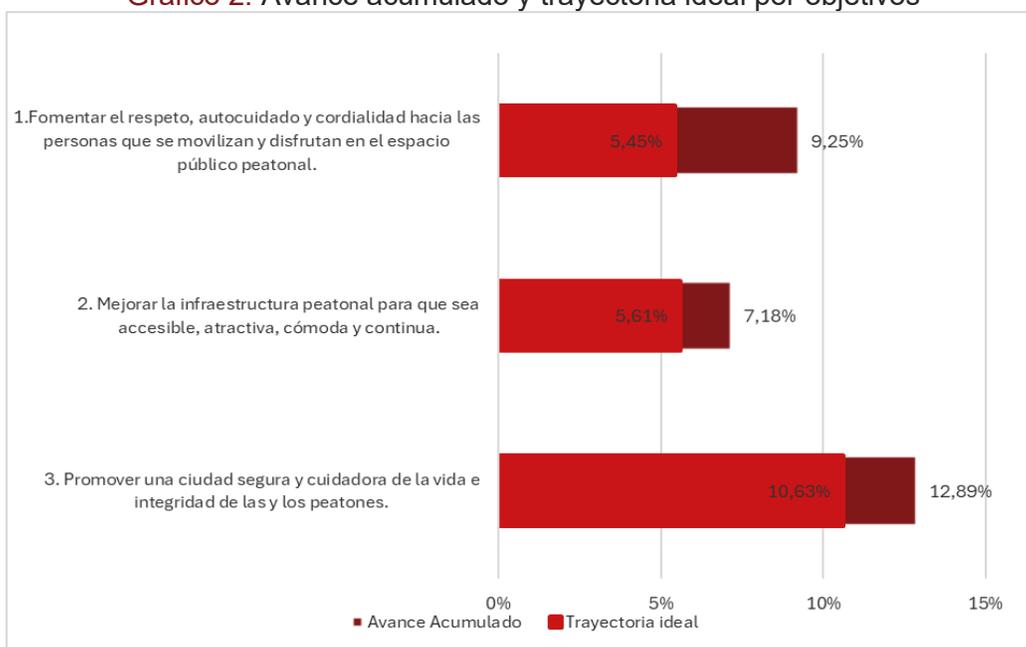
<sup>6</sup> La brecha se calcula restando la trayectoria ideal con el avance.

## 4. Avances por objetivos

La política pública y su plan de acción están compuestos por 3 objetivos específicos y 39 productos.

En la gráfica 2 se presenta la trayectoria ideal de los objetivos que conforman la política y se acompañan del avance acumulado<sup>7</sup> de los productos que conforman cada objetivo. Al comparar la trayectoria ideal contra el avance acumulado se puede encontrar una brecha negativa lo cual significa que hay productos del objetivo que no cumplieron la meta programada, una brecha positiva lo cual significa que hay productos del objetivo que tienen una sobre ejecución frente a la meta programada o no existir brecha lo cual se puede interpretar como que el objetivo cumplió con la meta programada. (gráfico 2).

Gráfico 2. Avance acumulado y trayectoria ideal por objetivos



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-2 Política Pública

**Objetivo 1:** Está conformado por 12 productos y la ponderación es de 32%, el cual presenta una brecha positiva de 3,80 pp. por la sobre ejecución de los productos: *1.1.10. Jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal*, con una ponderación de 3,00%; *1.1.3. Niñas y niños cualificados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad*, con una ponderación de 5.00%; *1.1.5. Implementación de la campaña de tenencia responsable de animales de compañía “Correa Segura”*, con una ponderación de 2,00%; *1.1.8. Promoción de actividad física, hábitos saludables y de autocuidado realizadas a peatones en vía pública*, con una ponderación de 1,00%; *1.1.9. Recorridos peatonales en entornos patrimoniales de Bogotá D.C*, con una ponderación de 1,00% y el producto *1.1.12. Construcción de una batería de*

<sup>7</sup> Avance acumulado: Corresponde al cálculo del avance acumulado sobre la meta total del indicador.

indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal, con una ponderación de 2.00%.

**Objetivo 2:** Está conformado por 13 productos y la ponderación es de 33,3%, el cual presenta una brecha positiva de 1,57 pp. por la sobre ejecución de los productos: 2.1.10 *Creación de la dependencia de Mantenimiento De Infraestructura Peatonal (UMP)*, con una ponderación de 2,00% y 2.1.5. *Formulación y ejecución del plan de conservación de los elementos estructurales y no estructurales de los puentes peatonales*, con una ponderación de 2,00%.

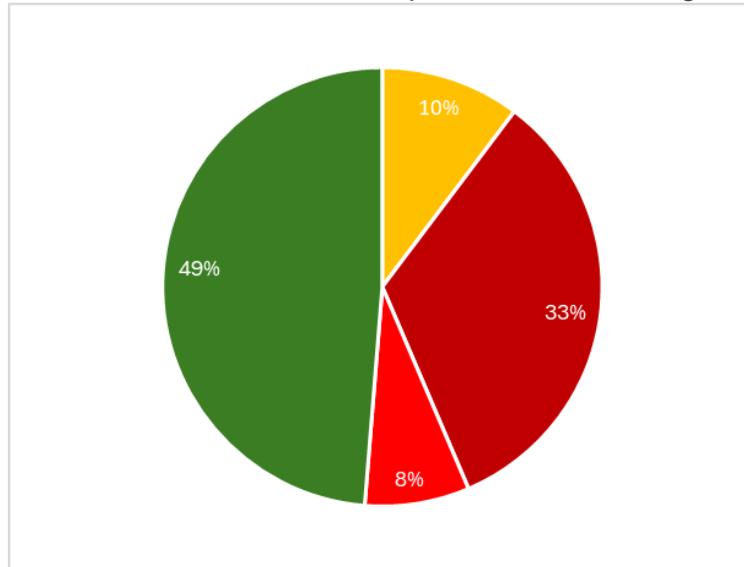
**Objetivo 3:** Está conformado por 14 productos y la ponderación es de 33,3%, el cual presenta una brecha positiva de 2,27 pp. por la sobre ejecución de los productos: 3.1.6. *Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal*, con una ponderación de 1,00%; 3.1.7 *Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal*, con una ponderación de 1,00%; 3.1.8. *Implementación de señalización en pasos peatonales*, con una ponderación de 3,00%, 3.2.1. *"Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTIQ+ en andenes, plazas y plazoletas en el entorno de las estaciones de Transmilenio priorizadas*, con una ponderación de 5,00% y el producto 3.1.3. *Intersecciones semaforicas implementadas para pasos accesibles y seguros*, con una ponderación de 4,00%.

## 5. Estado de avance de los productos

Con la intención de explicar en detalle cuáles son los productos de la política que pueden estar marcando la implementación hacia un mayor o menor nivel de avance, se construyeron una serie de mediciones tipo ‘semáforo’, de forma que se pueda identificar diferentes niveles de cumplimiento desde la adopción de la política.

Los productos con un avance superior a 125% frente a la meta (de la vigencia o de la trayectoria esperada) se consideran en avance con “sobre ejecución” y tienen asignado el color naranja, los productos con avance superior a 75% frente a la meta (de la vigencia o de la trayectoria esperada) se consideran en un avance “Alto” y tienen asignado el color verde. Aquellos que han alcanzado un avance en el rango de 51%-75% se consideran con un cumplimiento “Medio” y se presentan en color amarillo. Por su parte, el color rojo identifica los productos con un avance “Bajo”, con un avance menor o igual al 50%.

Gráfico 3. Estado de avance de productos hasta la Vigencia



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-2 Política Pública

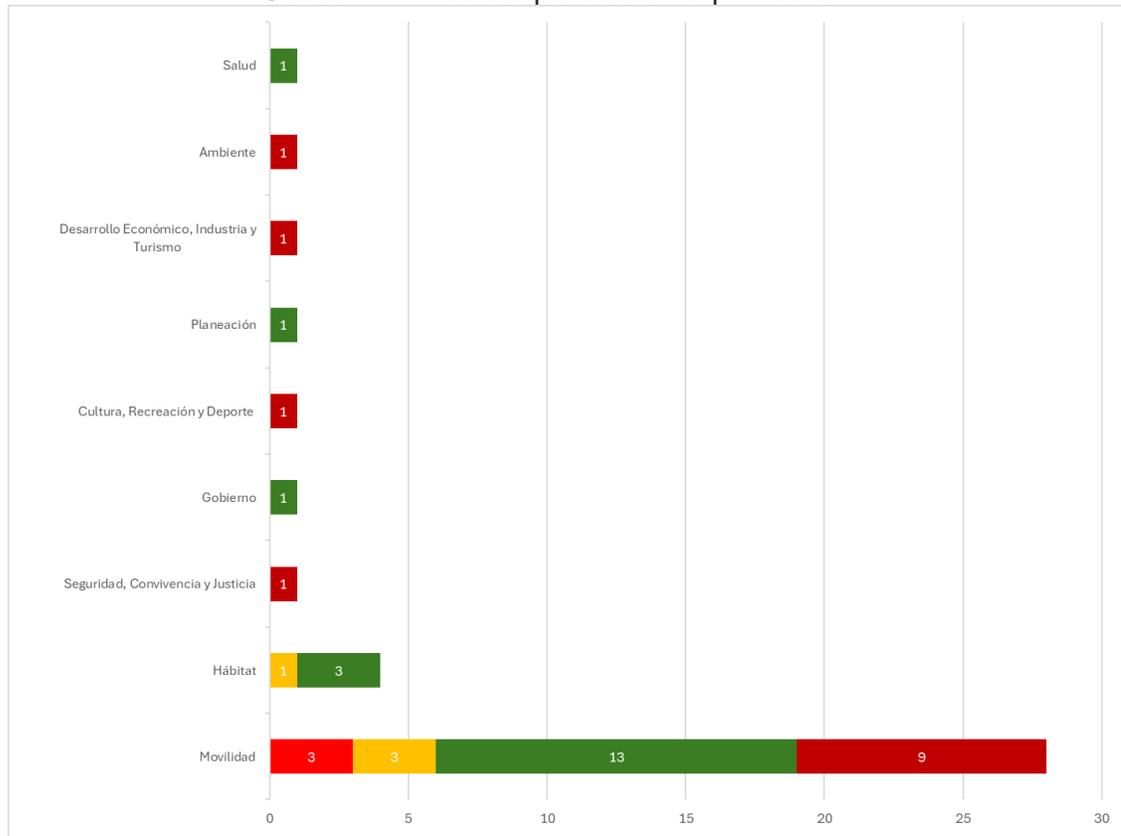


La gráfica 3 muestra el porcentaje de productos que se encuentran en los respectivos rangos de avance mencionados. Para esta política, un 49% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento alto, el 33% se encuentra con un nivel de cumplimiento en sobre ejecución, 10 tienen un nivel de cumplimiento medio y 8% cuenta con un nivel de cumplimiento bajo.

## 6. Productos por sector responsable

La siguiente gráfica muestra la cantidad de productos por sector de la Administración Distrital responsable de la implementación de los productos.

**Gráfico 4. Productos por sector responsable**



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-2 Política Pública



Con relación a la ejecución por sectores, se identifica que los productos liderados por los sectores Salud, Planeación y Gobierno, cuentan con un nivel de cumplimiento alto. Por otro lado, se evidencia que los productos de los sectores Ambiente, Desarrollo Económico, Cultura y Seguridad se encuentran en un nivel de cumplimiento en sobre ejecución. Cabe destacar que todo los anteriores cuentan con solo un producto en la política pública (gráfico 4).

En cuanto al sector Hábitat, que cuenta con 4 productos, 3 de ellos se encuentran en un nivel de cumplimiento alto y uno en nivel de cumplimiento medio. Dicho producto es el 3.2.5. Modernización de las luminarias del sistema de alumbrado público en las áreas de uso público de libre circulación de la ciudad, que reportó un 56% de avance (gráfico 4).

Por último, el sector Movilidad es el que cuenta con la mayor cantidad de productos en la política pública con 28. De ellos, 13 tienen un nivel de cumplimiento alto, 9 están sobre ejecutados, 3 cuentan con un nivel de cumplimiento bajo y 3 se encuentran en alerta. (gráfico 4).

## 7. Aportes de la política pública a la ciudad

Durante el segundo semestre de 2024, la política pública del peatón logró varios avances destacados que, sin duda, contribuyen a una movilidad peatonal más segura y cómoda en la ciudad.

Uno de los logros más relevantes fue la intervención del sector Hábitat y la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) en la atención de puntos críticos de arrojamiento clandestino de residuos en el espacio público peatonal. Durante este semestre, se reportó la recolección de 253.855,87 toneladas de residuos, lo que representa un cumplimiento del 94%. La remoción de estos residuos no solo mejora el entorno peatonal, sino que también tiene un impacto ambiental positivo, al garantizar el saneamiento básico y condiciones adecuadas de limpieza en la ciudad.

En cuanto al estado del espacio público peatonal, se destaca el plan de conservación de los elementos estructurales y no estructurales de los puentes peatonales. Durante este año, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) realizó labores de mantenimiento en 32 puentes de la ciudad, garantizando la continuidad de los tramos, la facilidad de acceso a bienes y servicios, y la superación de barreras físicas, funcionales o geográficas por parte de los peatones. Por otro lado, se intervinieron 707 pasos peatonales mediante señalización adecuada, con la instalación de 239 cebras y 648 senderos.

También se han adelantado diversas acciones de cultura ciudadana enfocadas en el cuidado y la seguridad peatonal. En el segundo semestre de 2024, un total de 625 niños y niñas del Colegio Rural El Uval fueron formados en cultura y seguridad vial en el entorno escolar. En estos espacios se aborda la importancia de moverse como peatones, se explica qué significa ser un actor vial mediante ejemplos de la vida cotidiana, y se introduce el programa ¡Pasos Seguros! y su relevancia. Además, se identifican comportamientos inseguros frente a los que sí promueven la seguridad, y se presenta el personaje “Prudencia” y su función en los semáforos de la ciudad.

Otro programa dirigido a la comunidad escolar de Bogotá es el Programa Guardacaminos, que beneficia a 13.000 estudiantes mediante la implementación de cierres temporales e intermitentes en las vías durante los horarios de ingreso y salida de los colegios. Su objetivo es prevenir siniestros viales que involucran a niñas, niños y adolescentes en las zonas aledañas a instituciones educativas, y actualmente se implementa en 35 colegios de 12 localidades.

Asimismo, 73 motociclistas fueron capacitados en comportamientos seguros respecto a la movilidad peatonal. Las capacitaciones se centraron en temas como: factores de riesgo en siniestros viales, educación para la seguridad vial, convivencia vial y gestión de emociones en la conducción.

Por último, se reconoce la gestión del Sector Movilidad y de las entidades responsables en la ejecución de los productos: 1.1.3: “Niñas y niños cualificados en cultura y seguridad vial peatonal”, implementado en entornos escolares *rurales* y 2.1.11: “Seguimiento a la

*ejecución de obras de construcción y mantenimiento de espacio público con enfoque peatonal de proximidad”, adelantadas por los fondos de desarrollo local (espacio público peatonal, puentes, parques vecinales y de bolsillo).*

Estos productos, que en el semestre anterior presentaron baja ejecución, muestran en esta ocasión una mejora significativa en su desempeño.

## **8. Implementación de los enfoques<sup>8</sup>**

La Política Pública del Peatón tiene una relación especial con la dimensión territorial del Distrito, ya que la construcción y el mantenimiento de la infraestructura peatonal se realizan considerando las características particulares de los andenes y espacios públicos, con el fin de priorizar acciones en las zonas que más lo requieren. Desde esta misma perspectiva, la recurrencia de accidentes y los problemas de seguridad también guardan una relación intrínseca con el territorio.

Por ejemplo, las acciones de conservación de andenes que adelanta el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), así como la ampliación de andenes sobre vías vehiculares — denominados andenes emergentes— mediante elementos de señalización que ejecuta la Secretaría Distrital de Movilidad, se llevan a cabo teniendo muy presente la dimensión territorial de la ciudad. La conservación de los andenes se prioriza a través del Programa de Conservación del Espacio Público y la Cicloinfraestructura, evaluando el estado y las necesidades de la población en relación con su movilidad, para generar un impacto positivo en su calidad de vida. En cuanto a los proyectos de andenes emergentes, estos se implementan a partir de la identificación de puntos o tramos críticos de siniestralidad vial. Lo anterior evidencia cómo las dinámicas territoriales funcionan como un indicador valioso tanto de las necesidades ciudadanas como para la focalización efectiva de las intervenciones.

Otro tipo de productos donde se manifiesta el enfoque territorial son aquellos relacionados con actividades de carácter técnico. Instrumentos como la batería de indicadores económicos y de bienestar generada en el marco de la movilidad peatonal buscan identificar particularidades territoriales del espacio público peatonal, con el objetivo de establecer mediciones que reflejen el bienestar de la ciudadanía. Asimismo, el seguimiento a la ejecución de obras de construcción y mantenimiento del espacio público con enfoque peatonal de proximidad prioriza el análisis de 12 localidades: Chapinero, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Engativá, Suba, Antonio Nariño, La Candelaria, Rafael Uribe Uribe, Ciudad Bolívar y Sumapaz.

Finalmente, se destaca la implementación de productos como los Planes de Manejo de Tránsito, verificados en campo, para garantizar el cumplimiento de condiciones adecuadas en términos de iluminación, zonas duras y rampas en los senderos peatonales. En particular, su ejecución se ha concentrado en la intervención de la Avenida Carrera 68, una zona caracterizada por una alta dinámica constructiva dentro del contexto urbano.

---

<sup>8</sup> Enfoque: se entiende como la forma de dirigir la atención o el interés hacia un asunto para lograr una mayor comprensión de las realidades, situaciones y necesidades sociales, que permita dar respuestas pertinentes por parte del Estado.

## 9. Acciones para mejorar

Para el segundo semestre de 2024, la Política Pública del Peatón cuenta con dos productos en cumplimiento bajo, ambos a cargo del Sector Movilidad.

En primer lugar, el producto 2.1.2. Andenes conservados por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial reportó la conservación de 24.313 m<sup>2</sup> de andenes, en comparación con los 1.342.823 m<sup>2</sup> programados para 2024, año en el que este producto inició su vigencia. Lo anterior representa un avance del 2,14%, lo que ubica al producto en un nivel de desempeño bajo. Si bien el Sector Movilidad presentó una solicitud de ajuste para este producto, esta no cumplió con los requisitos técnicos establecidos por la Secretaría Técnica del CONPES D.C. Se insta al Sector Movilidad a encontrar soluciones que no solo respondan a dichos requisitos, sino que también contemplen la conformación de mesas de trabajo previas a la apertura de los tiempos para la presentación de ajustes, con el fin de evaluar de manera preliminar la viabilidad de las propuestas. Esto, sin afectar los compromisos establecidos en el CONPES D.C. 36 y las apuestas orientadas a resolver las problemáticas que enfrentan los peatones en la ciudad.

Por otro lado, el producto 2.1.6. *Instalación de elementos de protección peatonal* no reportó avances durante el periodo 2024. Por tanto, se calcula su último avance con base en el reporte aprobado más reciente (2023-2), que contabiliza 204 elementos de protección instalados en andenes, plazas, plazoletas y alamedas. Aunque en 2024 no se programaron nuevas metas para este producto, su ejecución sigue estando atrasada frente a la meta de 2023, que proyectaba la instalación de 1.200 elementos, lo que representa un avance acumulado del 17%. El sector movilidad menciona que, por el proceso de armonización presupuestal del 2024, los contratos frente a la protección peatonal se adelantarán en la vigencia 2025 y que esta situación no genera atrasos ya que sus implementaciones se encuentran dentro de las obras que aún no se han entregado por parte del IDU, Metro o Transmilenio. Si bien la explicación del sector es pertinente, se levantan alertas sobre el atraso del indicador de acuerdo con las metas programadas en el Plan de Acción, toda vez que el último valor reportado está muy por debajo de la meta programada.

Adicionalmente, el producto 2.1.12. *Andenes construidos en el sistema metro* no ha iniciado su ejecución, a pesar de contar con metas programadas para la vigencia 2024. Según lo reportado por el Sector Movilidad, la Primera Línea del Metro de Bogotá no presenta ejecución física ni financiera en lo que respecta al espacio público peatonal, conforme al Plan de Ejecución V12. Aunque también se menciona la presentación de un ajuste, se recuerda al Sector que no es posible presentar ajustes sobre metas de vigencias pasadas.

En cuanto a los productos que presentan sobre ejecución, la política pública reporta un total de 13 productos en esta categoría. Se destacan los tres más relevantes:

1.1.10. Jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal: Se reportaron 230.348 jornadas realizadas en el segundo semestre de 2024, alcanzando un acumulado de 238.264 socializaciones. Frente a una meta acumulada de 15.540, el producto presenta una sobre ejecución del 1.533%.

3.1.6. Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal: El Sector Movilidad reportó 73 motociclistas formados en el segundo semestre de 2024, con un acumulado de 149 desde el inicio de la medición. La

meta esperada era de 20 motociclistas, por lo que el producto refleja una sobre ejecución del 745%.

3.1.7. Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal: Se reportaron 520 pasos señalizados para el corte 2024-2, lo que, sumado a los reportes de vigencias anteriores, arroja un total acumulado de 5.114 pasos señalizados. Frente a una meta esperada de 1.600 pasos, esto representa un avance de 319,63%.

## Anexo 1: Semáforo por indicadores de producto

Los porcentajes de avance que se muestran en el anexo corresponden a las siguientes mediciones:

- El porcentaje de avance en la vigencia (PAV) se refiere al progreso logrado durante el periodo actual o vigencia en comparación con la meta establecida para dicho periodo. Esta medida ofrece una visión del avance actual de un indicador en relación con los objetivos a corto plazo.
- El porcentaje de avance hasta la vigencia (PAHV) se refiere al progreso acumulado logrado durante todas las vigencias desde el inicio de su ejecución hasta la fecha de corte, en comparación con la meta programada acumulada hasta el mismo periodo de análisis. Esta medida ofrece una visión del avance real de un indicador en relación con su trayectoria ideal.
- El porcentaje de avance acumulado (PAA) se refiere al progreso acumulado logrado durante todas las vigencias en las que se ha realizado seguimiento al indicador desde el inicio de la ejecución, en comparación con la meta final programada. Esta medida ofrece una visión del avance en el largo plazo.

La tabla que se relaciona a continuación presenta los niveles de cumplimiento en la implementación de los productos de la política.

	Sobre ejecución
	Cumplimiento alto
	Cumplimiento medio
	Cumplimiento bajo

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
1.1.1. Programa CIEMPIÉS implementado.	Estudiantes beneficiados con el programa Ciempiés	7,00%	Suma	● 122%	● 111%	● 8%
1.1.2. Agentes de tránsito y servidores que apoyan la gestión y el control vial, capacitados en el cuidado de los peatones y respeto de los andenes, plazas, plazoletas y alamedas	Agentes de tránsito y servidores públicos formados a través de los talleres de cuidado de los peatones y respeto del espacio público peatonal.	3,00%	Suma	● 55%	● 55%	● 6%
1.1.3. Niñas y niños cualificados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad.	Niñas y niños cualificados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad.	5,00%	Suma	⚠ 208%	⚠ 208%	● 20%
1.1.4. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente.	Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente.	2,00%	Suma	● 100%	● 100%	● 15%
1.1.5. Implementación de la campaña de tenencia responsable de animales de compañía “Correa Segura”.	Performances (puestas en escena de la familia Correa Segura) para sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia del uso de la correa al transitar por el espacio público con un animal de compañía, en zonas priorizadas en la ciudad.	2,00%	Suma	⚠ 200%	⚠ 200%	● 8%
1.1.6. Estrategia de activación del turismo peatonal por el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural bogotano que fomenten el disfrute del espacio público.	Recorridos turísticos peatonales por el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural Bogotano.	1,00%	Suma	● 100%	● 100%	● 8%
1.1.7. Estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales.	Estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales.	1,00%	Suma	● 100%	● 100%	● 8%
1.1.8. Promoción de actividad física, hábitos saludable y de autocuidado realizadas a peatones en vía pública.	Peatones atendidas en jornadas de promoción de actividad física, hábitos saludables y autocuidado .	1,00%	Suma	⚠ 297%	⚠ 159%	● 24%
1.1.9. Recorridos peatonales en entornos patrimoniales de Bogotá D.C.	Recorridos en entornos patrimoniales de la ciudad implementados, dirigidos a peatones de Bogotá D.C.	1,00%	Suma	● 108%	⚠ 143%	● 18%
1.1.10. Jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal.	Jornadas de sensibilización sobre manejo integral de residuos sólidos en el espacio público peatonal	3,00%	Suma	⚠ 2965%	⚠ 1533%	⚠ 236%

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
1.1.11 Manual del peatón actualizado.	Manual del peatón	2,00%	Creciente	● 111%	● 111%	● 100%
1.1.12. Construcción de una batería de indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal	Instrumento de medición para establecer el impacto económico y el bienestar que genera la movilidad peatonal en los habitantes de Bogotá D.C	2,00%	Creciente	⚠ 140%	⚠ 140%	● 70%
2.1.1 Barrios Vitales implementados.	Barrios Vitales implementados	4,00%	Suma		● 80%	● 12%
2.1.2. Andenes conservados por la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	Andenes conservados	2,00%	Suma	● 2%	● 2%	● 0%
2.1.3 Andenes conservados por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	Andenes mantenidos y conservados	3,00%	Suma	● 57%	● 57%	● 5%
2.1.4. Andenes construidos por el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano	Andenes construidos	3,00%	Suma	● 117%	● 117%	● 10%
2.1.5. Formulación y ejecución del plan de conservación de los elementos estructurales y no estructurales de los puentes peatonales.	Puentes peatonales conservados en periodo a evaluar	2,00%	Suma	⚠ 323%	⚠ 175%	● 51%
2.1.6. Instalación de elementos de protección peatonal	Elementos de protección peatonal instalados en andenes, plazas, plazoletas y alamedas.	3,00%	Suma		● 17%	● 2%
2.1.7. Diagnóstico actualizado para la identificación de los tramos de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que deben ser mejorados.	Diagnóstico actualizado de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que debe ser mejorada.	2,00%	Constante	● 100%	● 100%	● 100%
2.1.8. Elaboración de estudio de la oferta de cestas en espacios peatonales para la identificación de puntos con deficiencia.	Estudio de la oferta de cestas en espacios peatonales para la identificación de puntos con deficiencia.	3,00%	Suma	● 100%	● 100%	● 17%
2.1.9. Andenes emergentes implementados en la ciudad	Metros cuadrados de andenes emergentes implementados	2,00%	Suma	● 70%	● 70%	● 6%

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
2.1.10 Creación de la dependencia de Mantenimiento De Infraestructura Peatonal (UMP)	Implementacion sede logística UMP	2,00%	Suma	⚠ 800%	⚠ 800%	● 100%
2.1.11.Seguimiento a la ejecución de las obras de construcción y mantenimiento de espacio público con enfoque peatonal de proximidad adelantadas por los fondos de desarrollo Local (Espacio público peatonal,puentes, parques vecinales y de bolsillo), de acuerdo a lo programado en cada Plan de Desarrollo Local.	Procesos contractuales relacionados con la ejecución de las obras de construcción y mantenimiento de espacio público con enfoque peatonal de proximidad adelantadas por los fondos de desarrollo Local (Espacio público peatonal,puentes, parques vecinales y de bolsillo).	1,00%	Constante	● 100%	● 100%	● 100%
2.1.12 Andenes construidos en el sistema metro	Andenes construidos en el sistema metro	1,00%	Suma	● 0%	● 0%	● 0%
2.1.13 Seguimiento a las intervenciones que permiten la permanencia y/o los desplazamientos peatonales dentro de los proyectos integrales de proximidad.	Informe de seguimiento a las intervenciones que permiten la permanencia y/o los desplazamientos peatonales dentro de los proyectos integrales de proximidad..	1,00%	Constante			
3.1.1.Diagnóstico anual de puntos críticos por siniestralidad vial peatonal	Diagnóstico anual de puntos críticos por siniestralidad vial peatonal	1,00%	Constante	● 100%	● 100%	● 100%
3.1.2. Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una Infraestructura peatonal urbana y rural segura.	Lineamientos técnicos actualizados y/o seguimientos realizados al lineamiento en seguridad vial para una Infraestructura peatonal urbana y rural segura.	3,00%	Constante	● 100%	● 100%	● 100%
3.1.3. Intersecciones semaforicas implementadas para pasos accesibles y seguros	Implementación de intersecciones semaforizadas nuevas definitivas con regulación para pasos peatonales accesibles y seguros	4,00%	Suma	⚠ 130%	⚠ 130%	● 24%
3.1.4. Señalización luminosa implementada para peatones bajo principios de sistema señalética de orientación y ubicación en intersecciones semaforizadas	Implementación de replicadores de señalización luminosa para peatones en intersecciones semaforizadas	4,00%	Suma			

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
3.1.5. PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales	PMT verificados en campo para el cumplimiento de las condiciones de iluminación, zonas duras y rampas de los senderos peatonales	4,00%	Suma	● 100%	● 100%	● 15%
3.1.6. Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal.	Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal.	1,00%	Suma	⚠ 1030%	⚠ 745%	● 115%
3.1.7 Implementación de señalización de medidas de tráfico calmado en puntos críticos de siniestralidad peatonal.	Pasos peatonales o sectores que han sido señalizados con regulación de velocidad	1,00%	Suma	● 115%	⚠ 320%	● 49%
3.1.8. Implementación de señalización en pasos peatonales.	Señalización implementada en los pasos peatonales	3,00%	Suma	● 93%	⚠ 233%	● 37%
3.1.9. Programa Guardacaminos ejecutado en lo urbano y la ruralidad.	Estudiantes beneficiados por la programa guardacaminos	5,00%	Suma	● 99%	● 107%	● 8%
3.2.1. "Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTQ+ en andenes, plazas y plazoletas en el entorno de las estaciones de transmilenio priorizadas.	Acciones de socialización del protocolo	5,00%	Suma	⚠ 183%	⚠ 145%	● 22%
3.2.2. Plan de resignificación del espacio público peatonal donde las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTQ+ han sufrido un hecho violento.	Resignificación del espacio público peatonal donde las mujeres han sufrido un hecho violento.	5,00%	Suma	● 100%	● 116%	● 12%
3.2.3. Atención a puntos críticos y arrojado clandestino generados por la inadecuada disposición de residuos sólidos en el espacio público peatonal.	Toneladas de residuos sólidos recolectadas en los puntos críticos y arrojado clandestino generados por la inadecuada disposición de residuos sólidos en el espacio público peatonal en el periodo.	2,00%	Suma	● 94%	● 94%	● 14%
3.2.4. Reporte anual de cobertura de alumbrado público en parques, andenes, plazas, plazoletas y alamedas de las UPL priorizadas para intervención.	Reporte anual de la cobertura del alumbrado público en parques, andenes, plazas, plazoletas y alamedas de las UPL priorizadas para intervención.	2,00%	Constante	● 100%	● 100%	● 100%
3.2.5. Modernización de las luminarias del sistema de alumbrado público en las áreas de uso público de libre circulación de la ciudad.	Modernización de las luminarias del sistema de alumbrado público en las áreas de uso público de libre circulación de la ciudad.	1,00%	Suma	● 0%	● 56%	● 28%

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



PlaneacionBogota



planeacionbog



@planeacionbogeta



secretaría-distrital-de-planeación



SDP Bogotá



planeacionbogota

Cra. 30 N° 25-90 pisos 5, 8, 13 - SuperCADE, piso 2

Archivo Central de la SDP Cra. 21 N° 69B-80

Teléfono: (601) 335 80 00, exts. 9014-9018