ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C)

Documento

CONPES D.C.

15

Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital

"POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039"

Secretaría Distrital de Movilidad

Sector: Movilidad

Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad

Publicado en el Registro Distrital No. 7085 de fecha 23 de marzo de 2021.

Sectores y entidades responsables y corresponsables

- Sector Movilidad: Secretaría Distrital de Movilidad; Instituto de Desarrollo Urbano; Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial; Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A; Empresa Metro de Bogotá S.A.
- Sector de Seguridad, Convivencia y Justicia: Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia.
- Sector de Gobierno: Secretaría Distrital de Gobierno; Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal.
- Sector de Hacienda: Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.
- Sector de Desarrollo Económico, Industria y Turismo: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico; Instituto Distrital de Turismo.
- Sector de Educación: Secretaría de Educación Distrital.
- Sector Planeación: Secretaría Distrital de Planeación.
- Sector de Cultura Recreación y Deporte: Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte; Instituto Distrital de Recreación y Deporte; Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Sector de Ambiente: Secretaría Distrital de Ambiente.
- Sector de Salud: Secretaría Distrital de Salud.
- Sector de Mujer: Secretaría Distrital de la Mujer.
- Sector Integración Social: Secretaría Distrital de Integración Social

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C)

Claudia López Hernández
Alcaldesa Mayor de Bogotá

María Mercedes Jaramillo Garcés
Secretaria Distrital de Planeación

Margarita Barraquer Sourdis
Secretaria General

Luis Ernesto Gómez Londoño
Secretario de Gobierno

Juan Mauricio Ramírez Cortes
Secretario de Hacienda

Hugo Acero Velásquez
Secretario de Seguridad, Justicia y Convivencia

Nicolás Montero Domínguez
Secretario de Cultura, Recreación y Deportes

Carolina Durán Peña
Secretaria de Desarrollo Económico

Diana Rodríguez Franco
Secretaria de la Mujer

Edna Bonilla Sebá
Secretaria de Educación

Xinia Navarro Prada
Secretaria de Integración Social

Nicolás Estupiñán Alvarado
Secretario de Movilidad

Alejandro Gómez López
Secretario de Salud

Carolina Urrutia Vásquez
Secretaria de Ambiente

Nadia Rangel Rada
Secretaria de Hábitat

William Mendieta Montealegre
Secretario Jurídica

Resumen ejecutivo

Dando cumplimiento al Acuerdo Distrital 708 de 2018, "*Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*" y al Decreto Distrital 668 de 2017,[1] "*Por medio del cual se reglamentan los artículos 127 y 128 del Acuerdo 645 de 2016 y se dictan otras disposiciones*", la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), presenta la Política Pública de la Bicicleta con un horizonte de tiempo hasta el año 2039, año en el cual la ciudad cumplirá 500 años de haber sido fundada.

La SDM en el Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad realizado el 20 de diciembre de 2018, presentó y aprobó la propuesta de estructuración de la Política Pública de la Bicicleta. El documento de estructuración de la Política Pública de la Bicicleta, fue presentado el 14 de febrero de 2019 a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP).

El 30 de abril del mismo año se recibió el concepto sobre el mismo en donde se indicó que: "la propuesta de estructuración de la "Política Pública de la Bicicleta", había sido avalada por el Comité de Viabilidad de Políticas Públicas de la SDP, luego de haber surtido la revisión por parte de la Secretaría Técnica del Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C.) y contar con el concepto técnico unificado favorable emitido por la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica", finalizando así la Fase Preparatoria establecida en la "*Guía para la Formulación e Implementación de Políticas Públicas del Distrito*".

De manera paralela, la SDM avanzó en la construcción de los elementos constitutivos de la fase de agenda pública (diagnóstico y participación ciudadana), los cuales culminaron en el "Diagnóstico de la Política Pública de la Bicicleta" que se radicó en la SDP el 9 de septiembre de 2019 y, después de los ajustes solicitados por SDP, fue aprobado el 17 de enero de 2020 por la misma entidad, cumpliendo con los requisitos para la aprobación de la Fase de Agenda Pública.

A la par que se avanzaba con la radicación de la Fase de Agenda Pública, la SDM avanzó en el desarrollo de la Fase de Formulación, a través de mesas de trabajo con las entidades distritales vinculadas en la Política y con la participación de la ciudadanía y diferentes organizaciones que trabajan temas relacionados con la bicicleta. Parte de dicho esfuerzo se

[1] Modificado por el Decreto distrital 703 de 2018

vio materializado en la aprobación del Plan de Acción de la Política por parte del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo del Sector Movilidad el 3 de abril de 2020, permitiendo la consolidación del Plan de Acción y el Documento CONPES que aquí se presenta.

Durante el año 2020, por solicitud de la SDP y en el marco del Acuerdo 708 de 2018 se armonizaron los resultados, productos y metas incluidas en el documento de la PPB con el Plan Distrital de Desarrollo "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI" promulgado a través del Acuerdo 761 de 2020.

Posteriormente se llevó a cabo la sesión del PreCONPES el 5 de noviembre de 2020, allí se presentó la propuesta de la política y se realizaron observaciones por parte de los asistentes que fueron tomadas en consideración para el ajuste del documento y sus anexos. Por último, se llevaron a cabo diferentes mesas de trabajo con la Alcaldía Mayor para incorporar observaciones a los documentos presentados para tener mayor claridad en la información presentada, así como enfatizar ciertos temas de relevancia para la política pública en el marco de los tiempos establecidos.

La Política Pública de la Bicicleta aquí presentada, busca atender la siguiente problemática:

> ***"Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida".***[2]

Atendiendo los factores estratégicos identificados de la mano de la ciudadanía y las entidades distritales, la Política plantea el siguiente objetivo principal para dar solución al problema mencionado:

> ***Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.***

Para el desarrollo de este objetivo, se formularon cinco objetivos específicos orientados a atender distintos aspectos que configuran la problemática mencionada.

i. *"Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá*: A través

[2] La problemática aquí presentada fue construida a partir del proceso desarrollado en la fase de agenda pública de la misma y perfeccionada en la fase de formulación.

de este objetivo se busca reducir el número de hurtos a ciclistas y mejorar las condiciones de seguridad en el espacio público para las y los ciclistas en la ciudad a través de proyectos como el fortalecimiento del Registro Bici Bogotá y la implementación de una estrategia integral de prevención de violencias y delitos en corredores de ciclorrutas priorizados, con especial énfasis en la violencia ejercida contra las mujeres ciclistas.

ii. *"Mayor seguridad vial" - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta*: Tiene como productos asociados el diseño de estrategias de mitigación de riesgo vial orientado a ciclistas, la construcción de campañas de comunicación y de cultura ciudadana para mejorar la seguridad vial de estos usuarios y sensibilizar a los diferentes actores viales sobre la norma y conductas en torno a la seguridad vial de los mismos.

iii. *"Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá*: Este objetivo propende por la ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura, específicamente a través de proyectos orientados a la construcción e implementación de nuevos kilómetros de cicloinfraestructura, así como de la conservación, operación y del mantenimiento de la señalización de la misma.

Este objetivo, también plantea como resultado el aumento en el número de viajes en bicicleta, a través de proyectos como la puesta en marcha del sistema de navegación ciclista, la ampliación de cupos de cicloparqueaderos y su certificación a través de los sellos de calidad oro y plata; y la implementación del sistema de bicicletas compartidas en la ciudad.

Otra de las apuestas importantes que se aborda a través de esta estrategia, es el aumento del número de viajes en bicicleta realizados por mujeres, mediante la inclusión de los enfoques de género, de derechos y de mujer en el proceso instrumental de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, así como la puesta en marcha de un programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en

bicicleta para la inclusión de dichos enfoques[3].

iv. *"Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta:* Con este objetivo se busca democratizar el uso y disfrute de la bicicleta, para que más mujeres, niños, jóvenes, y ciudadanía en general hagan parte de la oferta distrital de promoción del uso de la bicicleta, por medio de programas y campañas de promoción de su uso, encaminados para estos grupos poblacionales desde los enfoques de derechos, género y diferencial.

También se busca desarrollar procesos formativos sobre la bicicleta que incluyan la generación de habilidades para el uso de la bicicleta y la normatividad vigente, así como pedagogía orientada a la seguridad vial; estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas; la implementación de un proyecto de medios digitales que brinde información actualizada para que los y las ciclistas tomen decisiones a la hora de programar y realizar sus viajes, la implementación de un proyecto; y la creación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta.

v. *"Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta:* Debido al crecimiento de uso de la bicicleta que se viene registrando en la ciudad, se hace necesario fortalecer el mercado laboral a través de programas de formación que respondan a la demanda en términos de fabricación, mantenimiento y/o reparación de este medio de transporte. También, se evidencia la importancia de promover la innovación y el aumento de productividad del sector económico de la bicicleta mediante programas y proyectos que permitan aprovechar el potencial de las TIC. Por otra parte, se desarrollarán herramientas para los empresarios que contribuirán a aumentar los niveles de competitividad y su proyección internacional, buscando aumentar la capacidad de producción exportadora.

[3] El aumento en el número de viajes de mujeres se encuentra articulado con los restantes tres (3) objetivos de la política, buscando garantizar la seguridad de las mujeres, el desarrollo de habilidades para el uso de la bicicleta en este grupo poblacional, y la visibilización de las mujeres como ciclistas.

Sumado a lo anterior, como eje transversal de la Política se propone el desarrollo de productos específicos para poder hacer efectiva la transversalización de género, de esta manera se integran dentro del objetivos de seguridad personal, productos para mejorar las condiciones específicas de seguridad personas de las mujeres, en temas relacionados con infraestructura se propone la inclusión efectiva del enfoque de género en la planificación y construcción de la infraestructura ciclista y con respecto a la cultura de la bicicleta, se considera fortalecer la promoción del uso en mujeres a través de estrategias dirigidas particularmente a esta población, atendiendo a las diferencias asociadas a su transcurrir vital, sus diferencias poblacionales y sus intereses.

En aras de dar cumplimiento a estos objetivos, 20 entidades distritales hacen parte del Plan de Acción de la Política Pública Distrital de la Bicicleta, el cual comprende diez (10) resultados, y cuarenta y cuatro (44) productos proyectados para cumplirse hasta el año 2039.

El cumplimiento de esta política pública requiere de una inversión cercana a los 2.22 billones de pesos[4], los cuales se encuentran compartidos entre los siguientes sectores de gobierno distrital: Seguridad, Convivencia y Justicia; Gobierno; Hacienda; Desarrollo Económico, Industria y Turismo; Educación; Cultura, Recreación y Deporte; Ambiente; Salud; Planeación; Mujer; y Movilidad.

[4] Precios constantes a 2020

Tabla de Contenido

Siglas y abreviaciones 12
Introducción 14
Antecedentes y justificación 17
Marco Conceptual 20
Marco técnico y normativo 27
Ciclo-Infraestructura 27
Intermodalidad 28
Seguridad vial 30
Seguridad personal 31
Cultura de la bicicleta 33
Institucionalidad 33
Estrategia, proceso y resultados de la participación 36
Diagnóstico e identificación de factores estratégicos 43
Caracterización de los viajes y la población 44
Puntos críticos 49
Visión Cero 49
Seguridad personal 51
Diversidad e inclusión 53
Cultura de la bicicleta 55
Participación ciudadana 59
Infraestructura 60
Intermodalidad de la bicicleta 62
Productividad 64
Institucionalidad 66
Actores 67
Factores estratégicos 69
Formulación de la Política 76
Objetivo general 76

Objetivos específicos 76

Descripción de la cadena de valor de la política 81

1. *"Más seguridad personal"* - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá. 84

2. *"Mejor seguridad vial"* - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta. 86

3. *"Más y mejores viajes en bicicleta"* - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá 87

4. "Bici para todas y todos": Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta 94

5. *"Bogotá polo productor de la bicicleta"* - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la biciclea. 101

Principios 103

Sectores y entidades corresponsables 105

Seguimiento y evaluación 106

Financiamiento 108

Glosario 113

Bibliografía 115

Anexos 118

Índice de Tablas

Tabla 1. Encuentros Territoriales. Fase formulación 37
Tabla 2. Encuentros Poblacionales con enfoque diferencial y poblacional 37
Tabla 3. Viajes en bicicleta, por estrato de la vivienda del ciclista 45
Tabla 4. Viajes en bicicleta, por motivo del viaje del ciclista..... 45
Tabla 5. Participación de viajes en bicicleta en la distribución modal para motivos ir a trabajar e ir a estudiar..... 46
Tabla 6. Viajes en bicicleta, por sexo del ciclista..... 47
Tabla 7. Viajes en bicicleta, por rango etario del ciclista 48
Tabla 8. Hurto a Ciclistas 2015 - 2020 53
Tabla 9 Comparendos impuestos a ciclistas 2019 56
Tabla 10 Comparendos impuestos a ciclistas 2020 con corte al 30 de septiembre 57
Tabla 11. Matriz Vester de Factores Estratégicos 69
Tabla 12 Estructura de la Política Pública (Objetivo - Resultado - Producto)..... 77
Tabla 13 Costos estimados por objetivo específico (millones de pesos constantes 2020) 109
Tabla 14 Costos estimados por sector administrativo (millones de pesos constantes 2020) 111

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Ciclistas fallecidos 2015-2020 *octubre 2020..... 50
Ilustración 2. Distribución de ciclistas según vehículo involucrado 2019..... 51
Ilustración 3. Comportamiento de hurtos de bicicletas 2019 - 2020 52
Ilustración 4 Requerimiento para certificación de Cicloparqueaderos 63
Ilustración 5 Resultados Factores Estratégicos..... 71
Ilustración 6 Costos de la Política por Objetivo (millones de pesos constantes 2020) 108
Ilustración 7 Presupuesto de la PPB por Sectores Administrativos (millones de pesos Constantes) 110

Siglas y abreviaciones

ACB: Programa "Al Colegio en Bici"
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
BCV: Bogotá Cómo Vamos
CNTT: Código Nacional de Tránsito Terrestre
DADEP: Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
EMB: Empresa Metro de Bogotá S.A.
IDECA: Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Bogotá
IDPAC: Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal
IDPC: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
IDRD: Instituto Distrital de Recreación y Deporte
IDT: Instituto Distrital de Turismo
JBB: Jardín Botánico de Bogotá
INMLCF: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
MT: Ministerio de Transporte
ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONU: Organización de las Naciones Unidas
OSV: Oficina de Seguridad Vial
PDD: Plan Distrital de Desarrollo
PGA: Plan de Gestión Ambiental
PIMS: Planes Integrales de Movilidad Sostenible
PM: Material Particulado
PMM: Plan Maestro de Movilidad
POT: Plan de Ordenamiento Territorial
RAP-E: Región Administrativa y de Planeación Especial
SBP: Sistema de Bicicletas Públicas

SDA: Secretaría Distrital de Ambiente

SCRD: Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

SDDE: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

SDG: Secretaría Distrital de Gobierno

SDHT: Secretaría Distrital de Hábitat

SDM: Secretaría Distrital de Movilidad

SDP: Secretaría Distrital de Planeación

SDS: Secretaría Distrital de Salud

SDSCJ: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

SDMujer: Secretaría Distrital de la Mujer

SED: Secretaría de Educación Distrital

SIGAT: Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

TM: Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S.A.

UAESP: Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos

WHO: World Health Organization

Introducción

Bogotá se ha convertido en un referente para que otras ciudades se inspiren a promover el uso de la bicicleta con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y la equidad social en las mismas.

El reconocimiento como referente se sustenta en que entre el 2011 y 2015, los bogotanos incrementaron en un 44% los viajes que se realizaron en bicicleta en un día hábil, mientras que del 2015 al 2019 se dio un incremento del 38.5%, reportando 635,431 viajes en 2015 y 880,367 para 2019, de acuerdo a la Encuesta de Movilidad de 2019. Este aumento también se reflejó en la distribución modal de los viajes, que creció entre 2011 y 2015 en 1%, pasando de 3.8% a 4.8%; y en 1.8% entre 2015 y 2019, al pasar del 4.8% al 6.6%.

Adicionalmente, de acuerdo a la Encuesta de Percepción Ciudadana 2019 realizada por Bogotá Cómo Vamos, el porcentaje de personas que manifestaron usar la bicicleta como principal modo de transporte pasó del 8% en 2016 al 11% en 2019, evidenciando así un aumento en el número de ciclistas de la ciudad.

De acuerdo con los crecimientos que presenta el uso de la bicicleta, el Concejo de la ciudad, las entidades distritales, los y las ciclistas y demás actores viales han llamado la atención acerca de una problemática relacionada con la falta de condiciones necesarias para responder a la demanda del uso de la bicicleta y la oferta de servicios complementarios; razón por la cual el Concejo Distrital estableció los lineamientos para la elaboración de la Política Pública de la Bicicleta a través del Acuerdo Distrital 708 de 2018.

Partiendo del trabajo de participación ciudadana y recolección de información diagnóstica realizado en la Fase de Agenda Pública, esta política plantea el siguiente problema:

> ***"Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida"*.**

Frente a esta situación el Distrito viene generando condiciones físicas, como la construcción e implementación de 553[5] km de ciclorrutas, el mantenimiento de la señalización de las ciclorrutas, la conservación de la cicloinfraestructura, construcción de cicloparqueaderos, y desarrolla campañas para promover del uso de la bicicleta, con énfasis en la seguridad vial.

No obstante, los esfuerzos hechos por las distintas entidades distritales no son suficientes por sí solas para cambiar las condiciones existentes y ajustarlas a las necesidades actuales del uso de la bicicleta. Por esto, la Política Pública busca organizar la oferta distrital en relación con el uso de la bicicleta, aunar esfuerzos para alcanzar un mayor uso de la misma, así como atender asuntos que no han logrado los resultados esperados o que son situaciones emergentes relacionadas con el creciente uso de la bicicleta.

Por consiguiente, esta Política Pública plantea como resultados optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta; proteger a los y las ciclistas frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta; mejorar la experiencia de viaje de las y los ciclistas*;* fortalecer la cultura en torno a la bicicleta para que haya más bici para todas y todos, buscando mejorar la calidad de vida de la ciudadanía; fortalecer el sector económico de la bici, promover la equidad de género; y atender otro tipo de temáticas (salud, recreación, ambiente y calidad del aire entre otras) que afectan a todos los ciudadanos.

Para alcanzar dichos resultados, la Política Pública de la Bicicleta plantea una visión a 2039, tiempo para consolidar a Bogotá como una ciudad en la que el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano sea uno de los modos principales de movilización ciudadana, viable y segura; una verdadera Capital Mundial de la Bici, donde se le da prioridad a la protección de la vida de las y los ciclistas mientras se mejora la experiencia de los viajes en relación con las dimensiones de tiempo, calidad y costo.

La presente Política se encuentra armonizada con las metas y planteamientos del Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024. Además, comparte y desarrolla los planteamientos del Plan Maestro de Movilidad

[5] IDU corte 30 de junio de 2020.

(PMM) y del Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Este documento se compone de cuatro secciones, la primera corresponde a los antecedentes y justificación de política pública donde se encuentra el marco conceptual, técnico y normativo, junto con los resultados de la participación ciudadana en la Fase de Formulación. La segunda sección presenta el diagnóstico de la Política, presentando las diferentes dimensiones constitutivas del problema. La tercera sección plantea la formulación de la política pública, desarrollando la cadena de valor de la política. Por último, la cuarta sección corresponde al financiamiento de la política, presentando la inversión requerida por sectores y entidades relacionadas.

Antecedentes y justificación

El uso de la bicicleta en Bogotá ha sido impulsado por la ciudadanía, a través de diferentes organizaciones y colectivos que desde los años 70 promovieron la creación de espacios exclusivos para el uso y disfrute de la bicicleta.

> "El 15 de diciembre de 1974 se realizó el primer ensayo de lo que conocemos hoy como "Ciclovía", fue la primera vez que los bogotanos se lanzaron a las calles para apropiarse de un espacio exclusivo de los vehículos motorizados.
>
> Para el año de 1976, la Alcaldía de Bogotá toma la decisión de destinar vías estratégicamente situadas para el tráfico exclusivo de ciclistas y peatones.
>
> El 7 de junio de 1976 se expiden los Decretos 566 y 567 por medio de los cuales se crean "Las Ciclovías"."[6]

Producto de la movilización ciudadana se generaron las primeras normas que permitieron la consolidación de los escenarios para el uso recreativo de la bicicleta, lo que hizo que en 1983 la Ciclovía contara con 82 km, y ya en 2020 dispusiera de un circuito de 128 km para el disfrute de la ciudadanía.

Paralelo a lo anterior, "entre 1998 y 2000, la red de ciclorrutas empezó a ser una realidad, dando un salto de 10 km a aproximadamente 314 km de longitud. Esto fue gracias a que la ciclorruta se incluyó en los grandes proyectos de renovación vial a través de las troncales de Transmilenio y otros tramos estratégicos para conectar la ciudad. Desde entonces, administraciones posteriores contribuyeron a la construcción de una red de ciclorrutas llegando a 448 km a inicios de 2016" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019, p.26).

En 2020, a la red de ciclo-infraestructura de 553 kilómetros[7] se adicionaron temporalmente 84 kilómetros denominados "ciclovías

[6] https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovia-bogotana
[7] IDU corte 30 de junio de 2020.

temporales" (carriles segregados con elementos de canalización) establecidos en el marco de la Emergencia Sanitaria por el COVID-19[8]. Es importante anotar que parte de estos kilómetros de "ciclovías temporales" se están convirtiendo en ciclorrutas permanentes en calzada a través de la redistribución del espacio vial realizada por la SDM.

Así mismo, se realizan actividades de promoción del uso de la movilidad sostenible como el Día sin Carro[9] y la Semana de la Bicicleta[10] que en el 2020 llevó a cabo su decimotercera versión.

Gracias a lo anterior, la ciudadanía ha ido modificando sus hábitos y ha ido migrando al uso de la bicicleta. De acuerdo a la Encuesta de Movilidad de 2019, diariamente se presentan 880,367 viajes en bicicleta en la ciudad, lo que corresponde al 6.6% del total los viajes diarios que realizan los bogotanos, mientras que en 2011 se registraron 441,135 viajes en bicicleta al día y en 2015 se registraron 635,431 viajes.

Al respecto del crecimiento en el uso de la bicicleta se debe resaltar que:

> "En la última década, la ciudadanía ha jugado un papel fundamental en visibilizar la bicicleta como medio de transporte a través de los denominados colectivos de la bicicleta, que han influido en el aumento de los viajes mediante la promoción y participación ciudadana. Esto lo han hecho principalmente, mediante eventos lúdicos y culturales como los ciclopaseos, eventos en los cuales centenares de personas rompen su rutina y salen a recorrer la ciudad. Todos estos avances en infraestructura y participación han

[8] Dispuesta mediante el Decreto 121 de 2020 "Por medio del cual se establecen medidas transitorias con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte, la movilidad en la ciudad de Bogotá D.C. y el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19, durante el estado de calamidad pública declarado en el distrito capital y se toman otras determinaciones"

[9] A través del Decreto Distrital 1098 de 2000 decretó "Prohibir la circulación de Vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 6:30 a.m., y las 7:30 pm", en el año 2017 la administración de Enrique Peñalosa actualizó dicha norma a través del Decreto Distrital 054 de 2017 que plantea en su artículo primero como objeto "Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 am y las 7:30 pm." en la actualidad la norma vigente es el Decreto distrital 045 de 2020 que se pronuncia en el mismo sentido en relación con la movilidad sostenible.

[10] El Acuerdo Distrital 668 de 2017, a través del artículo cuarto, institucionalizó en el distrito la realización de la Semana de la Bicicleta, para la última semana de septiembre de cada año, buscando apoyar de esta manera el esfuerzo realizado por la ciudadanía para la organización de dicho evento.

> venido acompañados de cambios normativos que gradualmente reconocen al ciclista como un actor importante en la ciudad." (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019, p.25).

Se destaca el aumento del número de viajes realizados por mujeres así: en el 2011 se registró un número de viajes diarios de 102,818, en el 2015 se registraron 132,599 viajes y en el 2019 se registraron 212,660 viajes en bicicleta realizados por mujeres.

El aumento en el número de viajes y en el uso de la bicicleta genera nuevos retos para la ciudad que requieren una actuación coordinada y con un horizonte compartido. Por lo tanto, temas como el incremento de la siniestralidad vial, los delitos que afectan la seguridad personal y el patrimonio, el mantenimiento y ampliación de la red de cicloinfraestructura, y el fortalecimiento de una cultura de la bicicleta con participación ciudadana se vuelven el centro de la acción coordinada de las instituciones distritales, lo que hace necesaria una mejor y mayor coordinación institucional para la ejecución de acciones públicas en pro de la promoción del uso de la bicicleta.

Con base en lo anterior y a la relevancia que ha adquirido el uso de la bicicleta en la ciudad, el Concejo de Bogotá estableció el Acuerdo Distrital 708 de 2018, ***"Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones"*** con el objetivo de *"establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital, mediante los cuales se busca garantizar el derecho que tienen los bogotanos a elegir la bicicleta como medio de transporte"* el cual se debe cumplir a través del proceso establecido en el Artículo 5 del Acuerdo Distrital 668 de 2017, ***"Por medio del cual se reglamentan los artículos 127 y 128 del Acuerdo 645 de 2016 y se dictan otras disposiciones***".

Marco Conceptual

Para poder caracterizar de manera adecuada las problemáticas asociadas a la bicicleta en la ciudad, se requiere una serie de conceptos que permitan identificar la manera en que la ausencia o carencia de ciertos elementos se terminan convirtiendo en restricciones asociadas a la limitación del derecho a usar la bicicleta y la consecuente afectación para la calidad de vida de los ciudadanos.

A continuación, se presentan los conceptos generales, que giran en torno al desarrollo y la movilidad sostenible, para después dar paso a aquellos relacionados de manera directa con la incorporación de la bicicleta en la vida cotidiana de las ciudades.

El primero de estos conceptos es el de **Desarrollo Sostenible**, el cual hace referencia a la necesidad de contar con un enfoque de desarrollo que permita el crecimiento económico y material de las naciones, a la vez que protege el medio ambiente y busca la superación de las condiciones de desigualdad y pobreza existentes.

Lo anterior ha hecho que la ONU proponga a sus estados miembros un nuevo concepto de desarrollo, el cual ha sido revisado de manera permanente a partir de la aproximación dada en 1987 por la Comisión Brundtland en su informe "Nuestro Futuro Común":

> *"Está en manos de la humanidad asegurar que el desarrollo sea sostenible, es decir, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias. El concepto de desarrollo sostenible implica límites, no límites absolutos sino limitaciones que imponen a los recursos del medio ambiente impuestas por el estado actual de la tecnología y de la organización social y por la habilidad de la biosfera para absorber los efectos de las actividades humanas."* (Organización de las Naciones Unidas - Comisión Brundtland, 1987, pág. 23)

Un abordaje del concepto actualizado a la necesidades e intereses contemporáneos se dio en 2012 a través de la resolución A/RES/66/288 "El futuro que queremos" de la ONU en la que se establecieron los Objetivos de Desarrollo Sostenible (en adelante ODS). En su numeral 4 se plantea que los gobiernos firmantes:

> *"Reconocemos que la erradicación de la pobreza, la modificación de las modalidades insostenibles y la promoción de modalidades de consumo y producción sostenibles, y la protección y ordenación de la base de recursos naturales del desarrollo económico y social son objetivos generales y requisitos indispensables del desarrollo sostenible. Reafirmamos también que es necesario lograr el desarrollo sostenible promoviendo un crecimiento sostenido, inclusivo y equitativo, creando mayores oportunidades para todos, reduciendo las desigualdades, mejorando los niveles de vida básicos, fomentando el desarrollo social equitativo y la inclusión, y promoviendo la ordenación integrada y sostenible de los recursos naturales y los ecosistemas, que contribuye, entre otras cosas, al desarrollo económico, social y humano y facilita al mismo tiempo la conservación, la regeneración, el restablecimiento y la resiliencia de los ecosistemas frente a los problemas nuevos y en ciernes."* (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2012)

En consecuencia, la Asamblea General de la ONU adoptó en 2015 la Agenda de Desarrollo 2030: ODS, compuesta por 17 objetivos y 169 metas. Se destaca para los efectos de la Política Pública Distrital de la Bicicleta, el objetivo 11 *"Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*" junto con la meta 11.1 *"Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, (…) prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad*" (ONU, 2016), ya que brindan un horizonte de acción a esta Política Pública.

En el marco de este objetivo el uso de la bicicleta se vuelve fundamental, ya que es un elemento clave para garantizar el acceso a un sistema de transporte inclusivo, seguro y sostenible, por cuanto su uso no discrimina condición etaria, económica o situación poblacional, y permite la provisión de soluciones de bajo costo (en comparación con las soluciones para

vehículos automotores) con un impacto positivo en la calidad de vida de la ciudadanía.

Otro concepto clave es el de **Movilidad Sostenible**, que tiene como referencia el concepto de desarrollo sostenible, el cual se encuentra vinculado al cumplimiento de los ODS en relación con la generación de sistemas de transporte seguros.

A partir de lo anterior, se ha desarrollado el concepto de movilidad sostenible, buscando profundizar la comprensión de la manera en que los sistemas de transporte contribuyen a mejorar la calidad de vida enmarcados en los principios del desarrollo sostenible.

Al respecto, el PMM de Bogotá, define la movilidad sostenible como: *"un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida"* (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006). De una manera concisa se puede definir como: *"la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costes asociados."* (Lizárraga Mollinedo, 2006, pág. 20).

Adicionalmente, se puede señalar que la movilidad sostenible *"supone el uso de un modelo de transporte que mitigue los impactos negativos en el medio ambiente y procure una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, a partir de estrategias como el uso de sistemas integrados de transporte público, el uso de la bicicleta y otros vehículos que utilicen energías renovables, en reemplazo del carro particular."* (Bustos, 2018)

La movilidad sostenible se encuentra en el corazón del logro de las ciudades sostenibles. Como lo señala la Iniciativa "Sustainable Mobility for All" propuesta por el Banco Mundial, el alcanzar una movilidad sostenible tiene *"(…) el potencial de mejorar las vidas y los modos de vida de miles de millones de personas, -su salud, su ambiente, y su calidad de vida- y ayudar a minimizar los efectos del cambio climático".* (Sustainable Mobility for All, 2017, pág. 6).

Esta iniciativa propone cuatro pilares a través de los cuales se puede alcanzar una movilidad sostenible: Equidad, Eficiencia, Seguridad y Responsabilidad con el Medio Ambiente. Estos pilares, pese a que se

encuentran incorporados en la mirada que el Distrito Capital ha venido implementando para la movilidad por casi 15 años a través del PMM, requieren incorporar y reforzar dimensiones y enfoques específicos para potenciar los resultados y consolidar la movilidad sostenible. Enfoques como la Seguridad, Género, Diversidad e Inclusión, que requieren el apoyo y participación de entidades de la administración distrital cuyo trabajo y competencia se centran en ellos. Así mismo, la necesidad de trabajar en nuevos enfoques y lineamientos está definida en lo establecido en los principios[11] incluidos en el Artículo 2 del Acuerdo Distrital 708 de 2018. Estos pilares guían la construcción de la Política Pública Distrital de la Bicicleta.

El tercer concepto es el de **Ciclo-Inclusión**, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) indica que: "*Una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta en la red de transporte con condiciones seguras y eficientes*." (Ríos, Taddia, Pardo, & Lleras, 2015, pág. 1)

Otra mirada sobre la ciclo-inclusión se puede encontrar en la *"Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe - ¡A Todo Pedal!"* publicada por el BID y el Estudio Gehl, la cual señala que el objetivo de las ciudades ciclo-inclusivas es:

> *"integrar a la bicicleta en el sistema de la movilidad urbana para que cada vez sean más las personas que la elijan como modo de transporte para ir a sus trabajos, centros educativos u otros destinos. Para ello necesitamos verdaderas ciudades ciclo-inclusivas, que brinden condiciones adecuadas para que las personas de todas las edades y niveles de ingreso puedan desplazarse en bicicleta por la ciudad de manera segura y agradable."* (Lew, y otros, 2016)

La guía en mención propone tres criterios para construir ciudades ciclo-inclusivas:

- Cultura y Promoción

[11] Accesibilidad, corresponsabilidad, crecimiento sostenible, humanización, igualdad, diversidad e inclusión, ciudad saludable, integración multimodal, libertad, participación, planificación y, transversalidad y concurrencia.

- Diseño e Infraestructura
- Instituciones.

De manera complementaria, el BID (2015) plantea cuatro áreas temáticas sobre las cuales debe girar toda política ciclo-inclusiva: *Infraestructura y Servicios, Participación Ciudadana, Aspectos normativos y regulación, y Operación*.

Ambos documentos coinciden en señalar que la aplicación coherente y articulada de dichos criterios o áreas temáticas es la que permite aumentar el grado de inclusión de la bicicleta, debido a que estos elementos de manera aislada no logran responder a las necesidades y objetivos de la ciclo-inclusión.

Para esta política, las tres dimensiones que menciona el texto de Gehl, complementadas por las cuatro que señala el BID, se convierten en un reto importante a atender, en tanto su desarrollo articulado permite aumentar el grado de inclusión de la bicicleta en la ciudad, garantizando así que la bicicleta sea un medio que permita la construcción de una ciudad sostenible.

Como complemento al concepto de Ciclo-Inclusión en un marco de movilidad sostenible se encuentra la **Intermodalidad,** que se entiende como la combinación e integración efectiva de varios modos de transporte para que las personas lleguen a su destino de manera segura, eficiente, rápida y agradable.

El Decreto Distrital 319 de 2006,[12] *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones"*, en el artículo 7, numeral 6, indica que Bogotá debe propender por la integración modal, entendida de la siguiente manera: *"Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional*". (Decreto Distrital 319, 2006).

Por otra parte, el documento *"Revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C."* – Tomo I, señala que:

[12] Modificado por los Decretos Distritales 394 y 484 de 2019.

> "Fortalecer el intercambio modal permite viajar de manera segura, cómoda y eficiente ya que aprovecha las potencialidades de los medios de transporte disponibles en la ciudad generando una movilidad eficiente y de calidad para el usuario que a su vez permite acceder a todas las oportunidades que brinda la ciudad" (Steer & Secretaría Distrital de Movilidad, 2019, pág. 116).

Lo anterior, desde la mirada de la política de la bicicleta, implica que esta pueda integrarse en los viajes cotidianos de la ciudadanía, ya sea como vehículo principal, o como vehículo complementario, ayudando con los viajes de primera y última milla.

El quinto concepto es el de **Seguridad Vial** que permite identificar estrategias y acciones para garantizar la protección de la vida de las y los ciclistas, a través de la disminución de los siniestros viales.

A través del Decreto Distrital 813 de 2017 el Distrito adoptó el *"Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá 2017 - 2026"* que define la seguridad vial como:

> *"(…) el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas."* (Decreto Distrital 813, 2017, art. 7).

Con este Decreto se estableció que:

> *"Bogotá privilegia el desarrollo sostenible y considera a la seguridad vial como un aspecto fundamental del sistema de movilidad. La ciudad adopta la política de la Visión Cero a través de diferentes programas y acciones, reconociendo que la pérdida de vidas en el*

> *sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad."* (Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles & SDM, 2017, pág. 3).

La Visión Cero comprende cuatro principios: las fatalidades y lesiones graves son prevenibles; el sistema de transporte debe ser seguro; cometer errores es de humanos; y, a mayor velocidad mayor es la gravedad del siniestro. La implementación de dichos principios permite comprender el problema de la seguridad vial desde otro punto de vista, en el cual se *"atribuye la responsabilidad de los siniestros viales a las partes involucradas en la planeación, el diseño y la operación del sistema de transporte pues todos son responsables de un desempeño seguro."* (Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles & SDM, 2017, pág. 2).

Por último, se encuentra el concepto de **Seguridad Personal,** relacionado con la seguridad sobre los bienes y la vida de las personas. Uno de los principales elementos disuasorios para el uso cotidiano de la bicicleta es la inseguridad; teniendo en cuenta esto, es importante retomar el concepto de seguridad ciudadana, el cual es definido a través del Decreto Distrital 657 de 2011 como:

> *"Es un Derecho y una finalidad primordial del Estado, que en su condición de bien público propicia la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros, en contra de la integridad física, el patrimonio y otros derechos individuales y colectivos de todas las personas; así como las condiciones necesarias para la vida digna y el goce pleno de los derechos humanos, libertades públicas, y la convivencia pacífica, en un ambiente de solidaridad, tolerancia, respeto y desarrollo armónico con sujeción a la Constitución, las Leyes y los Tratados Internacionales ratificados por el Estado Colombiano."* (Decreto Distrital 657, 2011, Art. 10).

En el marco de la política se establecen acciones integrales tendientes a disminuir la percepción de inseguridad a la vez que se atacan las causas de la inseguridad para las personas que usan la bicicleta en Bogotá.

Marco técnico y normativo

A continuación, se presenta una descripción técnica y normativa para cada una de las condiciones del problema.

En lo concerniente a la condición de infraestructura, las variables que se desarrollan son: intermodalidad y ciclo-infraestructura.

Ciclo-Infraestructura

En relación con la ciclo-infraestructura, se encuentra el Decreto Nacional 798 de 2010, *"Por medio del cual se reglamenta parcialmente la ley 1083 de 2006"* en el cual se definen los estándares técnicos para la planeación, diseño, construcción y/o adaptación de las ciclorrutas en la ciudad.

Allí se indica que la ciclorruta debe hacer parte integral del perfil vial de las vías que se encuentren dentro del plan de movilidad, señalando que el ancho mínimo de estas debe ser de 1.2 metros por cada sentido y esta debe estar aislada de la calzada vehicular como mínimo a 0.6 metros de distancia.

Igualmente establece que la ciclorruta que se proyecte a nivel del andén debe garantizar una distancia mínima de 0.6 metros, libre de obstáculos sobre la franja de amoblamiento.

En cuanto a las normas emanadas por el Concejo de Bogotá, el *"Código de Policía de Bogotá"*[13] en su capítulo 6 define el concepto de ciclorruta como *"un corredor vial alterno a la calzada, en forma adyacente al andén, en los separadores viales o en las alamedas, destinado para el uso exclusivo de ciclistas, que permiten a las personas que deseen desplazarse de un lugar a otro en bicicleta, patinetas, patines o similares y hacerlo en forma segura, contribuyen a la preservación del ambiente y permiten un desarrollo armónico y organizado de los diferentes sistemas de transporte en el Distrito Capital de Bogotá."*(Acuerdo 079, 2003, art. 100).

En este capítulo el Código también describe cómo debe ser el comportamiento de los y las ciclistas para su protección física, señalando

[13] Modificado por el Decreto Distrital 795 de 2019

que estos deben:

- *En la noche, hacer uso de las luces de la bicicleta y del chaleco o banderín reflectivos.*
- *Solamente los adultos podrán transportar menores de 6 años como pasajeros en las bicicletas y para ello deberán utilizar una silla especial que proteja la integridad del niño.*
- *Respetar la señalización, realizar siempre el cruce seguro, tomando medidas de precaución y cuidando que la vía esté libre para ello y respetar los semáforos. En las esquinas tiene prelación el peatón.*
- *Utilizar siempre la ciclorruta en los sitios donde está habilitada y respetar el espacio asignado. Hacer uso correcto de la ciclorruta, conservando siempre su derecha.*
- *Portar siempre rodilleras, manillas, frenos que funcionen correctamente, y todas las demás medidas de seguridad necesarias, cuando se haga uso de las ciclorrutas en patines, patinetas o similares. (Acuerdo 079, 2003, art. 100).*

Además, se encuentra el Acuerdo Distrital 236 de 2006, *"Por el cual se adecúan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital"* con el que exige a las entidades públicas del Distrito Capital la adecuación de un espacio dentro de sus instalaciones para el parqueo de bicicletas y solicita a la Secretaría Distrital de Gobierno hacer el seguimiento del cumplimiento de dicha disposición.

Por último, en cuanto a la infraestructura se destaca la Ley 1801 de 2016,[14] *"Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia"* que señala que las entidades territoriales deben proveer de infraestructura a sus municipios para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Intermodalidad

Las primeras referencias normativas a la intermodalidad se presentan en los Decretos Distritales 566 y 567 de 1976 donde se crean "Las Ciclovías" y se prevé los diferentes tipos de ciclovía dependiendo de su uso

[14] Modificada por la Ley 2000 de 2019

específico. De esta manera se propició por primera vez un espacio de integración modal entre modos no motorizados, como la bicicleta y el peatón, en un espacio público destinado a la circulación de vehículos motorizados.

Por otra parte, mediante el Acuerdo Distrital 087 de 2003, *"Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital"* se busca brindar y mantener la conectividad de las ciclorrutas en virtud del uso y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte.

Además, se destaca el Decreto Distrital 080 de 2016, *"Por medio del cual se actualizan y unifican las normas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal y se dictan otras disposiciones",* que hace referencia a que por cada dos estacionamientos exigidos (privados y de visitantes) se deberá prever un cupo para estacionamiento de bicicletas.

También se resalta el Decreto Distrital 596 de 2014, *"Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital"* que tiene como objetivo, promover el uso de la bicicleta como un mecanismo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

Dicho decreto se alinea con el Acuerdo Distrital 761 de 2020, *"Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"* que, en su Artículo 107 *"Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá"*, señala que la Administración Distrital realizará las gestiones, procedimientos y mecanismos para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, definidos en el artículo 13 del Decreto Distrital 596 de 2014; asimismo, como parte del Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible" establece como una meta del PDD[15] la implementación del SBP.

En el nivel nacional se encuentra la Ley 1811 de 2016, *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio*

[15] Corresponde a la Meta 91

nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito", la cual tiene como objeto *"incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad."* (Ley 1811, 2016, artículo 1).

Esta Ley obliga a las entidades territoriales a regular y brindar condiciones para que se den beneficios por uso intermodal del transporte público en relación con la bicicleta dentro de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional.

Adicionalmente, obliga a las entidades públicas a dar a los funcionarios públicos medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifique haber llegado a trabajar en bicicleta. Por otro lado, promueve que las instituciones educativas implementen programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Seguridad vial

Dentro de la norma nacional relacionada con la seguridad vial se resalta la Ley 769 de 2002, "Código Nacional de Tránsito Terrestre" (CNTT) que define a la bicicleta como un "vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales." (Ley 769, 2020, art. 2).

El artículo 95[16] del CNTT indica lo siguiente:

> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:
>
> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
> 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

[16] Modificado por el artículo 9° de la Ley 1811 de 2016

3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

El artículo 94 del CNTT establece que "(…) Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. (..)" La reglamentación de dicho artículo se realizó por medio de la Resolución 3600 de 2004, la cual fue derogada por la Resolución 160 de 2017, la cual indica lo siguiente:

"Artículo 18. Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida. Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el Uso del Casco.

Parágrafo 1. En todo caso el casco deberá usarse obligatoriamente en los siguientes eventos:

- *Cuando el conductor sea un menor de edad.*
- *Cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. Se entiende como entrenamiento cualquier preparación o adiestramiento en vías de uso público con el propósito de mejorar el rendimiento físico y técnico para el desarrollo de las capacidades de un ciclista."*

Seguridad personal

En relación con este tema se destaca el Acuerdo Distrital 674 de 2017, *"Por medio del cual se establece el sistema único distrital de registro administrativo voluntario de control y marcación de bicicletas en Bogotá D.C.*" el cual le ordena a la Administración Distrital y específicamente, a la SDM, la SDSCJ y a la SDG, reglamentar y promocionar el Sistema Único

Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para mejorar la seguridad de los y las ciclistas en la ciudad.

Teniendo como antecedente el Acuerdo Distrital 674 de 2017, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 790 de 2018, *"Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 674 de 2017 Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas en el Distrito Capital."* En dicho decreto se establecieron los objetivos del Registro Bici Bogotá, así como el tipo y forma de ingreso de la información con la que debe contar el registro y las características del mismo.

El Decreto Distrital mencionado reglamenta también las entidades responsables de la administración y actualización del registro y el modo de marcación de las bicicletas registradas

Sumado a lo anterior, el artículo 108 del PDD 2020 – 2024, Acuerdo Distrital 761 de 2020, señala que *"Con el fin de que las autoridades cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bogotá, el registro del que trata el artículo 1 del Decreto 790 del 2018 será de carácter obligatorio."*

Aunado a lo anterior, y con el fin de apoyar las acciones de articulación institucional, se expidió la Resolución 750 de 2020, "*Por medio de la cual se crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá 'La Bici nos Mueve con Seguridad'"* como una instancia de seguimiento del cumplimiento y evaluación de las acciones adelantadas en los componentes de seguridad para ciclistas en el Distrito.

Por otro lado, se encuentra el "*Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público de Bogotá*[17]*"*, el cual se configura como un instrumento interinstitucional orientado a abordar las violencias contra las mujeres en el ámbito público, buscando que las mujeres puedan disfrutar de un espacio y transporte público libre de violencias. El uso de la bicicleta en este protocolo se desarrolla en la fase No. 4, "Otras modalidades de transporte (movilidad a pie o en bicicleta)".

[17] Ubicado en http://www.sdmujer.gov.co/content/protocolo-me-muevo-segura

Cultura de la bicicleta

En torno a la cultura de la bicicleta se destaca el Acuerdo Distrital 386 de 2009,[18] *"Por medio del cual se declara de interés social, recreativo, deportivo, cívico y cultural, la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones* .estableciendo que la ciclovía en Bogotá se realizará semanalmente con carácter permanente en los días y horarios que disponga el Alcalde Distrital a través de la SCRD o la entidad que haga sus veces.

Adicionalmente, el Acuerdo Distrital 668 de 2017, *"Por medio del cual se crea el programa Parquea tu bici, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*, señala que se deberán realizar acciones pedagógicas e informativas orientadas al cumplimiento del establecimiento de estacionamientos públicos y privados para las bicicletas.

Además, el Acuerdo Distrital 346 de 2008, *"Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital"* estipula que el distrito debe adelantar campañas para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y para ello debe brindar componentes instalaciones, servicios, señalización y red vial para el uso de la bicicleta.

Por último, a través del Decreto Distrital 594 de 2015, *"Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones"* se fomenta la promoción y uso de la bicicleta entre los estudiantes de bachillerato, educación técnica, tecnológica y universitaria.

Institucionalidad

En cuanto a las normas vinculadas con los temas institucionales relacionados con la bicicleta, se encuentra el Decreto Distrital 319 de

[18] Modificado por el Acuerdo Distrital 779 de 2020

2006,[19] PMM, con el que se brindan orientaciones dirigidas a la priorización de los subsistemas de transporte sostenibles, del uso adecuado de las ciclorrutas y la optimización de las ciclorrutas.

Adicionalmente, en el Decreto Distrital 045 de 2020, *"Por medio del cual se establecen medidas para la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años y se deroga el Decreto Distrital 054 de 2017"* se busca concientizar a la ciudadanía de la necesidad de reducir los niveles de contaminación generados por los vehículos motorizados y promover el uso de medios alternativos de transporte.

Por otra parte, el Decreto Distrital 037 de 2019, *"Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones"* busca promover estrategias de movilidad sostenible como el uso de la bicicleta, la caminata y el transporte público al trabajo y estudio.

También sobresale el Acuerdo Distrital 660 de 2016, *"Por medio del cual se establece el programa institucional 'al trabajo en bici' y se dictan otras disposiciones"* mediante el cual se ordena a las entidades públicas el diseño e implementación de programas que promuevan el uso de la bicicleta, los cuales deben adecuar espacios para el uso de la bicicleta, fomentar jornadas que promuevan la bicicleta como medio de transporte y plantear estímulos para el desplazamiento al trabajo en bicicleta.

En el Acuerdo Distrital 708 de 2018, *"Por medio del cual se adoptan lineamiento de la política pública de la bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"* el Concejo de Bogotá le ordena a la Administración Distrital elaborar una Política Pública de la Bicicleta bajo los principios de accesibilidad, corresponsabilidad, sostenibilidad, humanización, igualdad, diversidad e inclusión, ciudad saludable, integración multimodal, libertad, participación, planificación, transversalidad y concurrencia. Así como con base en los lineamientos de:

[19] "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones."

fomento y promoción; multimodalidad; garantía de infraestructura; pedagogía y cultura ciudadana; seguridad vial; y seguridad personal.

Por último, en cuanto al desarrollo institucional se cuenta con el Decreto Distrital 495 de 2019, *"Por medio del cual se crea el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta"* con el que se busca:

> *1. Fomentar y promover la aplicación de la normatividad vigente relacionada con el uso de la bicicleta.*
> *2. Proponer y fomentar acciones que incentiven el uso equitativo y seguro de la bicicleta por parte de las mujeres en sus diferencias y diversidades.*
> *3. Promover y proponer acciones para fomentar el uso responsable de la bicicleta conforme al concepto de "Visión Cero", política distrital de seguridad vial adoptada mediante Decreto Distrital 813 de 2017 y la normatividad vigente.*
> *4. Promover la articulación entre la Administración Distrital y la ciudadanía con relación al uso de la bicicleta.*
> *5. Promover y proponer acciones de cultura ciudadana para generar el cumplimiento de normas y transformación de comportamiento orientadas al cumplimiento del Manual del Buen Ciclista.*
> *6. Promover y proponer acciones afirmativas de manera corresponsable ante problemáticas recurrentes a nivel local, distrital y regional asociadas al uso de la bicicleta.*
> *7. Fomentar la participación ciudadana en torno a la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad.*

Para dar vía libre al proceso de elección de los Consejos Locales de la Bicicleta, el IDPAC emitió en febrero de 2020 la Resolución 084 de 2020, *"Por medio de la cual se reglamenta el proceso de elección de los (las) Consejeros (as) Locales de la Bicicleta creados mediante el Decreto 495 de 2019".* Dicha Resolución fue modificada parcialmente por la Resolución 120 de 2020, donde se ajustaron algunas condiciones relacionadas con el proceso de elección. A la fecha, se encuentran instalados y en sesiones los diecinueve (19) Consejos Locales de la Bicicleta y el Consejo Distrital de la Bicicleta.

Estrategia, proceso y resultados de la participación

Teniendo en cuenta la relevancia de la participación ciudadana para la construcción e implementación de la política pública, se desarrolló una estrategia de participación con la cual se buscaba que la ciudadanía expresara su opinión con respecto a la estructura de la política propuesta en el Diagnóstico para la Política Pública[20] y que contribuyera con acciones o actividades para poder dar cumplimiento a los objetivos propuestos para la política.

Soportados en el Documento *"Lineamientos para la participación ciudadana en el ciclo de política pública en el Distrito Capital"* la SDM construyó la estrategia en mención, en la cual se planteó que el alcance de la participación ciudadana iba a ser del nivel consulta. Para esto se realizó la presentación de la política, sus objetivos, general y específicos, y sus resultados, revisando con los asistentes las diferentes posibilidades para poder llevarlos a cabo.

En la implementación de dicha estrategia se recibieron de parte de la ciudadanía y las organizaciones con las que se trabajó, aportes en relación con dicha estructura, y en particular, en relación con las actividades y las maneras en las cuales las y los participantes concebían el desarrollo de ciertas actividades para poder dar cumplimiento a los objetivos.

Esta información fue empleada en la construcción del Plan de Acción de la política pública de la bicicleta y se ve reflejada también en el desarrollo de este documento.

Se realizaron cuatro (4) encuentros territoriales de la siguiente manera:

[20] El Diagnóstico de la PPB fue aprobado en enero de 2020 por la SDP

Tabla 1. Encuentros Territoriales. Fase formulación

Localidad	Fecha	Total de asistentes	Mujeres	Hombres
Tunjuelito, San Cristóbal, Ciudad Bolívar, Usme, Antonio Nariño	9 de octubre de 2019	24	16	8
Usaquén, Suba, Barrios Unidos, Engativá	15 de octubre de 2019	15	7	8
Chapinero, Teusaquillo, Santa Fe, Candelaria y Mártires	28 de octubre de 2019	14	3	11
Bosa, Puente Aranda, Kennedy y Fontibón	10 de octubre de 2019	23	10	13

Fuente: SDM

Además, se realizaron tres (3) encuentros poblacionales con enfoque diferencial y poblacional.

Tabla 2. Encuentros Poblacionales con enfoque diferencial y poblacional

Tipo de encuentro	Fecha	Total de asistentes	Mujeres	Hombres
Enfoque de género	24 de octubre de 2019	11	6	5
Encuentro personas con discapacidad	6 de noviembre de 2019	12	2	10
Encuentro con colectivos de la bicicleta	6 de noviembre de 2019	33	10	23

Fuente: SDM

La metodología de trabajo que se desarrolló en las mesas de trabajo fue la siguiente: se desarrollaron dos momentos, un primer momento consistió en una presentación del proceso de diagnóstico, identificando la

problemática que se iba a atender desde la política, así como la propuesta de objetivos (general y específico) y los factores estratégicos a trabajar.

El segundo momento abrió la participación a las personas asistentes, dividiendo temáticamente los aspectos de la política así:

- Ambiente y Salud
- Infraestructura
- Seguridad Vial
- Promoción del uso de la bicicleta.
- Institucionalidad
- Género
- Participación
- Seguridad Personal.

Para cada uno de estos temas a tratar se recogieron los aportes de los participantes con respecto a cuál sería la manera de realizar acciones que permitieran alcanzar los objetivos señalados o superar los problemas y necesidades que los participantes reconocían para cada tema. Según el tamaño de la audiencia, se trató de alcanzar consensos al respecto de algunos de los aspectos, o se procedió a registrar algunos de los disensos y se recogió la información.

A continuación, se presenta una selección de las propuestas recogidas en las diferentes mesas de trabajo:

1. ***Ambiente y Salud***
    - Información sobre calidad del aire
    - Manejo de residuos de bicicletas (repuestos, aceites, llantas etc.)
    - Reducir el uso de vehículos automotores
    - Control de gases a vehículos pesados
    - Cuantificar los beneficios del uso de la bicicleta
    - Campañas de hábitos y estilos de vida saludable
    - Siembra de árboles en las ciclorrutas
    - Promover el uso de la bicicleta teniendo en cuenta ergonomía en la misma.
    - Áreas de exclusión motorizada en la ciudad
    - Programas de reducción de impuestos para las empresas privadas que estimulen el uso de la bicicleta en sus

empleados.

2. Infraestructura

- Creación de paraderos públicos para difusión de información relacionada con la ciclorruta
- Mantenimiento, reparación, señalización e iluminación de ciclorrutas
- Construcción de nuevas ciclorrutas
- Hacer conexiones faltantes en las ciclorrutas
- Intermodalidad (cicloparqueaderos públicos y privados)
- Eliminar espacios compartidos con peatones
- Generar conectividad en los puentes y en las ciclorrutas
- Adecuación de los vehículos del transporte público para llevar bicicletas
- Crear puntos de hidratación, descanso y mecánica de la bicicleta
- Intervenciones integrales para las nuevas ciclorrutas
- Apoyo a las veedurías ciudadanas para el seguimiento a las obras de infraestructura.

3. Seguridad Vial

- Cursos de seguridad vial para el uso de la bicicleta
- Capacitar a los actores viales en lo relacionado con la Ley 1811 de 2016, *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito"*
- Promoción del 1.50 metros[21]
- Control en el uso de la ciclorruta por parte de los ciclistas
- Mayor presencia de la policía de tránsito
- Promoción del uso adecuado de los implementos de seguridad de los ciclistas
- Pedagogía.

4. Promoción del uso de la bicicleta

- Ferias, programas y festivales para promocionar a la bicicleta

[21] Los 1.50 metros mencionados en esta propuesta ciudadana corresponden a lo indicado en el parágrafo 3° del Artículo 60 de la Ley 1811 de 2016 que indica: "Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo."

como medio de transporte
- Aumentar los puntos de la escuela de la bicicleta
- Promoción de respeto entre los actores viales
- Proveer servicios relacionados con la bicicleta las 24 horas del día
- Campañas de promoción del uso de la bicicleta
- Divulgar y promover la Ley 1811 de 2016
- Educación en los colegios del uso de la bicicleta
- Implementar bicicletas públicas gratuitas
- Creación de una app para recorridos, cicloparqueaderos, zonas seguras y demás temas relacionados con el uso de la bicicleta
- Institucionalizar los estímulos de la Secretaría de Cultura como una estrategia de la Alcaldía
- Más recursos para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

5. Institucionalidad

- Establecer un Comité sectorial de la bicicleta
- Protocolo para el reporte de los siniestros viales
- Planificar y publicar datos relacionados con la bicicleta
- Garantizar económicamente la estrategia de bicicletas públicas
- Apoyo de las Alcaldías Locales en el fomento de los viajes
- Coordinar acciones de la Alcaldía de Bogotá con las del Gobierno Nacional
- Publicar promoción de la bicicleta en medios de comunicación en horario triple A.

6. Género

- Promoción en medios masivos de comunicación para romper barreras de género
- Redes de apoyo para denunciar situaciones de acoso
- Estimular las frecuencias de los viajes en bicicleta de mujeres cuidadoras
- Integración de la población LGBTI
- Programas de formación para lograr el 50/50[22]

[22] Corresponde a la distribución de viajes en bicicleta realizados por mujeres y hombres

- Sanción social para el acoso callejero
- Mapa de puntos inseguros para mujeres
- Diseño de ciclorrutas con enfoque de género
- Crear una ruta de denuncia para el acoso hacia las mujeres
- Exaltar el papel del hombre como protector de las mujeres en las vías.

7. Participación

- Promoción y formación para veedurías ciudadanas
- Crear espacios de encuentro y convivencia entre los actores viales
- Casas de la Bicicleta por localidad
- Promoción de colectivos por localidad
- Inclusión de la comunidad en la creación de infraestructura
- Campañas del uso de la bicicleta como alternativa en momentos de bloqueos y paros ciudadanos
- Apoyar y recoger las iniciativas de los ciclistas para tener mayor alcance
- Realizar foros distritales y locales alrededor de la bicicleta
- Fortalecer la participación de las personas con discapacidad que hace uso de la bicicleta.

8. Seguridad Personal

- Presencia de la policía en las ciclorrutas
- Mayor vigilancia para las ciclorrutas
- Más iluminación en las ciclorrutas
- Creación de una red de apoyo a los ciclistas en las ciclorrutas
- Controlar el comercio ilegal de bicicletas
- Campañas para promocionar la denuncia de hurto de bicicletas
- Tipificar el delito de hurto a bicicletas
- Crear e implantar corredores y rutas seguras
- Controlar el comercio virtual de bicicletas
- Resignificación de espacios inseguros para los ciclistas - experimentos sociales para los colectivos de ciclistas
- Promover soluciones tecnológicas para el registro de las bicicletas
- Promover mecanismos de identificación de las bicicletas
- Protocolos para denunciar el hurto de la bicicleta y la

recuperación de la misma
- Crear una norma técnica de calidad para la venta de las bicicletas
- Militarizar las ciclorrutas oscuras y con alto índice de hurto de bicicletas
- Mayor atención a los horarios de antes de las 6 am y después de las 8 pm en los que se han presentado víctimas fatales por hurto.

La información recogida fue utilizada para alimentar las propuestas de productos que se consignan en el Plan de Acción y que son desarrolladas más adelante en el apartado "Formulación de la Política".

Adicionalmente, se realizaron mesas de trabajo para revisar la propuesta de la SDM y así concertar los productos de la Política Pública con las siguientes entidades Distritales: SDP, SDIS, SED, SDS, SDA, SCRD, SDSCJ, SDHT, IDT, SDMujer, SDHT, IDU, UAEMRV, TM, DADEP, JBB y UAESP.

Con respecto a la participación ciudadana en relación a las Fases de Seguimiento y Evaluación, es importante decir que la ciudad cuenta con los Consejos Locales, Distrital y Consultivo de la Bicicleta, los cuales son los canales establecidos para canalizar la participación ciudadana en el marco de las fases indicadas. La estrategia será construida y dialogada con estas instancias de participación, en el marco de la implementación de la política.

Diagnóstico e identificación de factores estratégicos

El desarrollo de las Fases Preparatoria y de Agenda Pública de la Guía de Formulación de Política Pública, permitió identificar la siguiente situación como el problema a atender por parte del distrito a través de la Política Pública de la Bicicleta:

"Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida".

Para comprender esta situación problemática se definieron como dimensiones estratégicas los siguientes temas:

- *Seguridad Vial*: Desarrolla los temas asociados a la siniestralidad vial que involucra al ciclista.
- *Seguridad Personal*: Aborda los asuntos relacionados con los hurtos y delitos que atentan contra la vida y patrimonio del ciclista
- *Diversidad e inclusión*: Incluye los temas relacionados con el enfoque diferencial-poblacional y de género, identificando sus particularidades frente al uso de la bicicleta.
- *Salud y Ambiente*: Explora los aspectos que vinculan el uso de la bicicleta con la situación ambiental y la salud pública de la ciudad.
- *Cultura de la Bicicleta*: Desarrolla los elementos asociados a la cultura de la bicicleta que permiten la construcción de una comunidad de ciclistas en la ciudad.
- *Infraestructura*: Hace referencia a la infraestructura física asociada al uso de la bicicleta.
- *Intermodalidad de la bicicleta*: Desglosa los componentes que denotan la inclusión de la bicicleta en el intercambio modal del sistema de movilidad de la ciudad.
- *Productividad*: Explora las actividades económicas alrededor de la bicicleta
- *Institucionalidad*: Relaciona todas las tareas y responsabilidades que desde el sector público del distrito se deben llevar a cabo en relación con la bicicleta.

A continuación, se presenta la información diagnóstica de la problemática, sus condiciones, la población objetivo de la PPB, se identifican los actores de la misma y se presenta la definición de los factores estratégicos.

Caracterización de los viajes y la población

Entre 2011 y 2015, los bogotanos incrementaron en un 44% los viajes que se realizaron en bicicleta en un día hábil en la ciudad, pasando de 441,135 viajes en 2011 a 635,431 viajes en 2015. Mientras que del 2015 al 2019 se dio un incremento del 38.5%, registrando 635,431 viajes en 2015 a 880,367 viajes en un día hábil, de acuerdo a la Encuesta de Movilidad 2019.

Este aumento también se reflejó en la distribución modal de los viajes de los bogotanos, que creció entre 2011 y 2015 en 1%, pasando de 3.8% a 4.8%. Al comparar el 2015 con el 2019, se presentó un incremento de 1.8% al pasar del 4.8% al 6.6%.

Sumado a esto se encuentra que la ciudad tiene 553 kilómetros de ciclorrutas[23] y ha sumado 84 kilómetros de "ciclovías temporales"[24] que sirven como soporte al aumento considerable de número de viajes en bicicleta.

Por otro lado, según la Encuestas de Movilidad de 2011, 2015 y 2019, la mayor cantidad de viajes se concentran en los estratos socioeconómicos 2 y 3, alcanzando un 58% de la distribución de viajes para 2019 (ver Tabla 3).

Se destaca la participación de los viajes de quienes viven en estrato 4, que pasaron de una distribución del 1.9% en 2011 a un 7% en 2019 presentando el mayor crecimiento en el periodo entre los distintos estratos.

[23] IDU corte 30 de junio de 2020
[24] Carriles segregados con elementos de canalización establecidos en el marco de la Emergencia Sanitaria por el COVID-19

Tabla 3. Viajes en bicicleta, por estrato de la vivienda del ciclista

ESTRATO DE LA VIVIENDA	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015	Viajes 2019	Distribución 2019
Estrato 1	24,398	5.50%	57,251	9.00%	70,000	8%
Estrato 2	268,219	60.80%	301,600	47.50%	439,124	50%
Estrato 3	136,860	31.00%	199,749	31.40%	287,228	33%
Estrato 4	8,518	1.90%	66,409	10.50%	65,405	7%
Estrato 5	1,134	0.30%	7,300	1.10%	11,682	1%
Estrato 6	2,006	0.50%	3,121	0.50%	6,928	1%
TOTAL Bogotá	441,135	100%	635,431	100%	880,367	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011, 2015 y 2019.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad – SDM

Con relación al motivo del viaje de los y las ciclistas, fuera del motivo regreso a casa, se registra que tanto en 2015 como en 2019 los principales motivos de viaje fueron: ir a trabajar e ir a estudiar, concentrando el 38% en 2015 y el 31% en 2019 de todos los motivos de viaje (ver Tabla 4).

Tabla 4. Viajes en bicicleta, por motivo del viaje del ciclista

Motivo	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015	Viajes 2019	Distribución 2019
Regreso a casa	200,628	45.50%	302,897	47.70%	391,638	44%
Trabajar	97,087	22.00%	193,033	30.40%	195,406	22%
Estudiar	31,736	7.20%	48,294	7.60%	79,042	9%
Buscar / Dejar alguien bajo su cuidado	31,528	7.10%	14,625	2.30%	56,455	6%

Motivo	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015	Viajes 2019	Distribución 2019
Compras	19,389	4.40%	11,742	1.80%	23,171	3%
Trámites	7,993	1.80%	9,259	1.50%	28,401	3%
Ir a ver a alguien	11,804	2.70%	9,063	1.40%	24,877	3%
Asuntos de Trabajo	9,039	2.00%	8,501	1.30%	18,069	2%
Recreación	16,996	3.90%	7,796	1.20%	7,882	1%
Otros motivos	14,934	3.40%	30,223	5%	55,426	7%
Total Bogotá	**441,135**	**100%**	**635,431**	**100%**	**880,367**	**100%**

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011, 2015 y 2019.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad – SDM

En la distribución modal de todos los viajes en bicicleta, para los motivos ir a trabajar e ir a estudiar se registra un incremento entre las encuestas. Entre los viajes para ir a trabajar, la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal pasó de 7.2% en 2015 a 8.3% en 2019; mientras que, entre los viajes para ir a estudiar, la participación de la bicicleta pasó del 3.9% en 2015 a 6.4% en 2019 (ver Tabla 5).

Tabla 5. Participación de viajes en bicicleta en la distribución modal para motivos ir a trabajar e ir a estudiar

Motivo	2011	2015	2019
Trabajar	5.30%	7.20%	8.3%
Estudiar	2.70%	3.90%	6.4%
Total todos los motivos	3.80%	4.80%	**6.6%**

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011, 2015 y 2019.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Respecto a los viajes en bicicleta según el sexo del ciclista, se evidencia que cerca del 80% de los viajes son realizados por hombres, sin mayor variación en el tiempo (ver Tabla 6). Es importante destacar que la bicicleta es uno de los modos con mayor diferencia en el uso entre hombres y mujeres, superado solo por la motocicleta. Se destaca que, en el caso de los hombres, el total de viajes en bicicleta registró un aumento del 32.8% mientras que en el caso de las mujeres este ascendió un 60.3%.

Tabla 6. Viajes en bicicleta, por sexo del ciclista

Sexo	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015	Viajes 2019	Distribución 2019
Hombre	338,317	76.7%	502,832	79.1%	667,708	76%
Mujer	102,818	23.3%	132,599	20.9%	212,660	24%
Total Bogotá	441,135	100%	635,431	100%	880,367	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011, 2015 y 2019.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Finalmente, con respecto a la edad de los y las ciclistas, se dio un incremento importante de los viajes en el rango entre los 26 y 35 años de edad con respecto al 2011, convirtiéndose en el principal grupo etario en 2015 al concentrar el 32.3% y para el 2019 el 26% de todos los viajes, ver Tabla 7.

Tabla 7. Viajes en bicicleta, por rango etario del ciclista

Rango etario	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015	Viajes 2019	Distribución 2019
de 5 a 10 años	30,896	7.0%	19,776	3.1%	65,451	7.4%
de 11 a 18 años	51,260	11.6%	44,277	7.0%	90,388	10.27%
de 19 a 25 años	82,413	18.7%	93,908	14.8%	178,927	20.3%
de 26 a 35 años	78,228	17.7%	205,271	32.3%	228,810	26%
de 36 a 45 años	89,128	20.2%	122,204	19.2%	128,150	14.6%
de 46 a 55 años	71,232	16.1%	81,956	12.9%	105,024	11.93%
de 56 a 65 años	28,113	6.4%	39,802	6.3%	59,885	6.8%
más de 65 años	9,866	2.2%	28,236	4.4%	23,733	2.7%
Total Bogotá	441,135	100%	635,431	100%	880,368	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011, 2015 y 2019.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad – SDM

Con relación a la cantidad de usuarios de bicicleta, la Encuesta de Percepción Ciudadana 2019, realizada por Bogotá Cómo Vamos (BCV), indica que el porcentaje de personas que manifestaron usar la bicicleta como principal modo de transporte pasó del 8% en 2016 al 11% en

2019[25]. En la misma encuesta, el porcentaje de personas que manifestaron utilizar el vehículo particular es del 14%, tan solo tres puntos porcentuales por encima de la bicicleta.

Al comparar esta cifra con los datos de la misma encuesta en otros años, se muestra cómo el uso de la bicicleta en Bogotá ha venido en aumento. Por ejemplo, en 1998 correspondía al 1%, en 2002 al 4%, en 2006 al 4%, en 2010 al 5% y en 2014 al 6%.

Por otro lado, BCV en su encuesta de percepción virtual "Mi Voz Mi ciudad" realizada entre el 21 de julio y el 18 de agosto de 2020, buscó conocer los impactos del COVID-19 sobre cinco temas grandes de ciudad, entre los cuales se abordó la movilidad. En relación con el uso de la bicicleta, la encuesta arrojó que el 8% de los encuestados realizaban viajes en bicicleta para ir al trabajo, estudio u otras actividades cotidianas antes de la cuarentena; mientras que después de la cuarentena, para los mismos motivos de viaje ese mismo valor se duplicó, llegando al 16%.

Puntos críticos

En el marco de la metodología para la formulación de las políticas públicas establecida en la "Guía de formulación e implementación de políticas públicas del Distrito" de la SDP, se define como punto crítico "los aspectos positivos o negativos que inciden y caracterizan la situación en estudio, así mismo son aquellos temas sobre los cuales es necesario y critico intervenir a través de la política pública." (SDP, 2017. Pág. 34).

Siguiendo dicha definición, se realiza a continuación una caracterización de los puntos críticos identificados en la realización de la fase de agenda pública de la PPB.

Visión Cero

Seguridad Vial

Punto Crítico: Siniestralidad de ciclistas

En el mundo, la mitad de las víctimas mortales ocasionadas por siniestros

[25] Encuesta de Percepción Ciudadana 2019- Bogotá Cómo Vamos.

de tránsito son peatones y ciclistas, con una participación del 4% para ciclistas (WHO, 2015).

La siniestralidad vial es una problemática de salud pública que causa más muertes que enfermedades como el EPOC, el cáncer de cuello uterino, la diabetes y el cáncer de mama. Así mismo, supera el número de víctimas mortales por conflicto armado, suicidio y muertes accidentales en Bogotá[26]. Por lo tanto, la siniestralidad vial es una de las primeras causas de muertes en el mundo, que afecta principalmente a los actores viales más vulnerables.

En cuanto a siniestralidad, en 2015 se registraron 64 ciclistas fallecidos; cifra que aumentó en 2016 a 71 ciclistas fallecidos; en 2017 la ciudad reportó 59 fallecidos, 12 menos que los registrados para el año inmediatamente anterior.

En el 2018 se dio un aumento, presentando 64 ciclistas fallecidos; continuando con la tendencia de crecimiento en 2019 se reportaron 71 ciclistas fallecidos. Con corte a octubre de 2020, se registran 54 ciclistas fallecidos. (Ver ilustración No. 1).

*Ilustración 1 Ciclistas fallecidos 2015-2020 *octubre 2020*
Elaboración: SDM-SBP
Fuente: SDM -DIM.

[26]http://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_de_Siniestralidad_Vial_de_Bogota_2018.pdf

Al revisar las cifras de siniestralidad asociadas a los actores involucrados en los siniestros de tránsito, en relación con ciclistas muertos, el transporte de carga estuvo involucrado en 23 fallecimientos de ciclistas, mientras que se presentaron 17 fallecidos en siniestros con buses de transporte de pasajeros, mientras que no se presentaron fallecimientos en siniestros con peatones o entre ciclistas. (Ver ilustración 2).

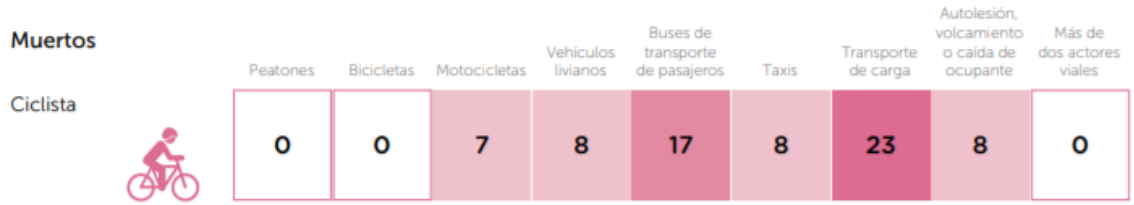

Ilustración 2. Distribución de ciclistas según vehículo involucrado 2019
Elaboración. SDM – OSV
Fuente: SIGAT II 2019

Seguridad personal

Punto Crítico: Alto número de hurtos a ciclistas, con afectación a su integridad y sus bienes.

De la información recogida con la ciudadanía en la Fase de Agenda Pública, las condiciones de seguridad personal fueron recurrentemente mencionadas como desincentivo al uso de la bicicleta en Bogotá, ya que, estas repercuten en la integridad física de los ciclistas.

En materia de hurto de bicicletas, la SDSCJ lleva los registros desde 2015 de este tipo de delitos. Los datos que se presentarán a continuación deben ser interpretados teniendo en consideración el ajuste realizado a la metodología de recolección de información, ya que, en el 2017 la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación unificaron las cifras de criminalidad del país, registradas en el Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Convencional y Operativo (SIEDCO) con el Sistema Penal Acusatorio (SPOA) e implementaron un único canal de denuncia virtual denominado “A denunciar”.

En la siguiente ilustración se presenta el comportamiento del número de

hurtos de bicicleta registrado para las vigencias 2019 y 2020 con corte a septiembre. Teniendo en cuenta el aumento en el uso de la bicicleta durante la cuarentena declarada en la ciudad, se evidencia un crecimiento significativo en mayo y después una baja en junio, julio, agosto y septiembre de 2020. Todos estos valores son muy superiores a lo presentados en los mismos meses del 2019.

Al comparar los datos de septiembre de los dos años últimos años, se registra un aumento del 22% en 2020 en relación con 2019.

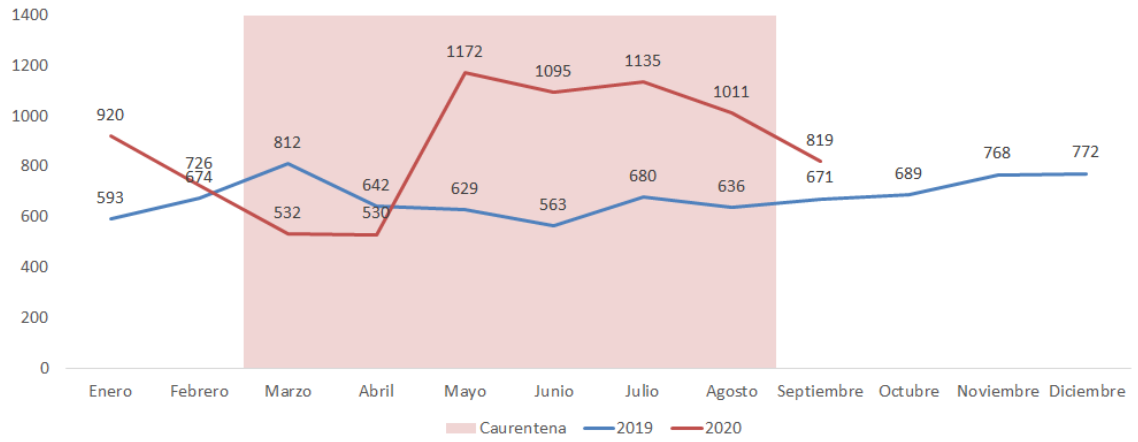

Ilustración 3. Comportamiento de hurtos de bicicletas 2019 - 2020

Adicionalmente, el registro de denuncias de hurto de bicicletas para la vigencia 2019 a septiembre fue de 5,900 y para el 2020 de 7,993 mostrando una diferencia de 2,093 registros y un aumento del 35%.

En relación con la distribución de género, se encuentra que para 2020 el 80% de los hurtos tuvieron como víctimas a hombres y el 20% mujeres.

Al revisar la distribución territorial del hurto, se identifica que las localidades que tuvieron una mayor afectación fueron Kennedy con una participación del 16.5%, Engativá del 16%, Suba con un 13.4%, Bosa 9.3% y Fontibón con un 6.6%; estas cinco localidades concentran el 61.8% de hurtos a bicicletas en la ciudad. ciudad. Por otro lado, el total de hurtos a ciclistas reportado para las vigencias 2015 a 2020 con corte a octubre es el siguiente:

Tabla 8. Hurto a Ciclistas 2015 - 2020

Vigencia	Número de hurtos
2015	1,774
2016	1,977
2017	3,133
2018	7,919
2019	7,995
2020*	9,021

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá.
* Con corte a octubre 2020

Diversidad e inclusión

Perspectiva de Género.

Las mujeres tienen una experiencia del espacio público diferente a los hombres, al respecto el documento "¿Quién cuida la Ciudad" publicado por la CEPAL señala que, en materia de diseño urbano, "la zonificación de funciones (comercio, residencia, oficinas e industrias, entre otras) surge, en gran parte, por pensar la sociedad dividida en ámbitos separados —productivo y reproductivo—, en los que hombres y mujeres tienen roles estereotipados" (Nieves Rico & Segovia, 2017, pág. 61). Lo anterior, genera que la ciudad no tenga en su planeación un enfoque de género que identifique esas diferencias para así facilitar los viajes en bicicleta de las mujeres.

Punto Crítico: Bajo porcentaje de uso de la bicicleta por parte de las mujeres

A través de la Encuesta de Movilidad, se puede revisar el comportamiento de los viajes realizados por las mujeres en la ciudad. La Encuesta de Movilidad de 2011 reportó 441,135 viajes de los cuales 102,818 viajes son realizados por mujeres y corresponden al 23% del total de viajes en contraste con los 338,317 viajes realizados por hombres para el mismo año.

Por otra parte, la Encuesta de Movilidad de 2015 registró 635,431 viajes en bicicleta, donde 132,599 viajes fueron realizados por mujeres y

equivalen al 20% del total de los viajes, mostrando una reducción de 3 puntos porcentuales respecto al año anterior, mientras los hombres reportaron 502,832 viajes en bicicleta.

Así mismo, la Encuesta de Movilidad de 2019, registró 880,367 viajes en bicicleta dentro de los cuales las mujeres tienen una mayor participación del 24% con 212,666 viajes, mostrando un aumento de 4 puntos frente a la medición de 2015.

Además, dentro de la participación modal de los viajes en bicicleta en el 2019 que es del 6.6%, las mujeres tienen una participación del 3.1%, mientras que los hombres el 10.3%.

Por último, las mujeres trabajadoras entre los 15 y los 34 años son las que realizan la mayor cantidad de viajes dentro de los rangos de edad de las mujeres que realizan sus viajes en bicicleta.

Punto Crítico: Creciente percepción de inseguridad de las ciclistas en el espacio público

El "*Informe de Formulación y Estructuración de un Plan Estratégico para Promover el Uso de la Bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos*" concluyó que "las mujeres temen por su seguridad personal cuando se desplazan en las calles y en el transporte público. Los principales riesgos que identificaron las participantes son el acoso sexual, el rozamiento y las violaciones" (Steer Davies Gleave & SDM, 2013).

Con el proyecto "Me muevo segura" de la SDMujer se buscó "Conocer la situación de las mujeres y niñas en el espacio público urbano y los factores que puedan incidir en ella, para prevenir y reducir la violencia y el acoso sexual contra mujeres y niñas mediante el diseño e implementación de intervenciones basadas en la evidencia en los espacios públicos adyacentes a la oferta de transporte". Se valoraron aspectos como: iluminación, ¿qué veo? visibilidad, ¿quién me ve?, cantidad de personas, presencia de seguridad, estado del sendero, cercanía al transporte público y diversidad de género en la red de ciclorrutas de la ciudad, a través de la aplicación Safetipin (2016-2018).

La investigación arrojó que de los 3,843 puntos donde se realizó el estudio, el 83% se encuentran bien iluminados, mientras el 0.34% no tiene ningún tipo de luz. En cuanto a la variable "¿que veo? visibilidad" en el 68% de los puntos las mujeres pueden ver casi en todas las direcciones de los lugares por donde hacen los recorridos.

Para la variable de presencia de seguridad, en el 86% de los puntos no hay guardias de seguridad o policías cerca, lo que acentúa la percepción de inseguridad y convierte en más vulnerables a las mujeres a la hora de hacer uso de la bicicleta como medio de transporte. Por último, el estudio también deja ver que la localidad con condiciones de seguridad más baja es Suba y se suma el Canal Salitre, mientras la más segura es Santa Fe, y las conexiones carrera 10 y carrera 7 estación Museo Nacional.

Esta percepción de inseguridad tiene como una de sus causas el aumento en el hurto a bicicletas a mujeres, ya que, de acuerdo a los datos de la Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la SDSCJ, en el 2017 se presentaron 637 hurtos; en el 2018, 1,490; en el 2019, 1,564; y en el 2020 con corte a octubre, la cifra de reportes es de 1,769.

Cultura de la bicicleta

Punto Crítico: Bajo alcance de la promoción del uso de la Bicicleta

Otra condición que limita el uso de la bicicleta es la poca cultura de la bicicleta. Ésta se compone de distintas variables.

La primera de estas variables hace referencia al enfoque poblacional y su caracterización a la hora de usar la bicicleta como medio de transporte.

Respecto al uso de la bicicleta de la población con movilidad reducida, se encuentra el documento *"Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viaje de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C."* elaborado en 2017 por el Consorcio Movilidad para la SDM, ahí se identifica que el 0.6% de las personas con discapacidad realiza sus viajes en bicicleta.

Al revisar los viajes realizados por personas con cada uno de los siete (7) tipos de discapacidad, se encuentra que las personas con discapacidad

auditiva son las mayores usuarias de la bicicleta para sus viajes cotidianos, con una participación del 2.6% del total de viajes realizados por dicha población, en tanto que para las demás poblaciones dicha participación se encuentra entre el 0.2% y 0.3%.

La segunda variable relacionada con la cultura del uso de la bicicleta hace referencia al cumplimiento de las normas establecidas para su uso.

En relación con el acatamiento de las normas, en 2019 se impusieron 34,414 comparendos. A continuación, se encuentra la tabla con las infracciones que motivaron la imposición de comparendos en 2019, y el número de comparendos impuestos para cada una de ellas.

Tabla 9 Comparendos impuestos a ciclistas 2019

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN INFRACCIÓN	CANTIDAD DE COMPARENDOS
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestadas por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.	18,663
A08	Transitar por zonas prohibidas.	6,090
A05	No respetar las señales de tránsito.	4,884
H10	Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las siguientes infracciones: a) Transitar a una distancia mayor de un (1) metro de la acera u orilla o utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. b) Cuando transiten en grupo, y no lo hagan uno detrás de otro. c) No respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. d) Adelantar a otros vehículos por la derecha o no utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. e) No usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. f) Cuando circulen en horas nocturnas, no llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja. g) No utilizar el casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo. h) Llevar acompañante, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los	3,138

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN INFRACCIÓN	CANTIDAD DE COMPARENDOS
	incomoden en la conducción. i) No vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. j) No respetar las indicaciones del agente de tránsito.	
A06	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos	1,639
Total		**34,414**

Fuente: Subdirección de Contravenciones de la Secretaría de Distrital de Movilidad

Mientras que, en el 2020, con corte al 30 de septiembre, se impusieron un total de 39,665 comparendos dentro de los cuales se mantiene el G02 como el más recurrente para ciclistas con 28,204 comparendos.

Tabla 10 Comparendos impuestos a ciclistas 2020 con corte al 30 de septiembre

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN INFRACCIÓN	CANTIDAD DE COMPARENDOS
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestadas por la autoridad de tránsito competente y deberá asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.	28,204
A05	No respetar las señales de tránsito.	6,478
A08	Transitar por zonas prohibidas.	2,167

INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN INFRACCIÓN	CANTIDAD DE COMPARENDOS
H10	Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las siguientes infracciones: a) Transitar a una distancia mayor de un (1) metro de la acera u orilla o utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. b) Cuando transiten en grupo, y no lo hagan uno detrás de otro. c) No respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. d) Adelantar a otros vehículos por la derecha o no utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. e) No usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. f) Cuando circulen en horas nocturnas, no llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja. g) No utilizar el casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo. h) Llevar acompañante, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción. i) No vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. j) No respetar las indicaciones del agente de tránsito.	1,446
H03	El conductor pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique oponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicadas o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades	1,370
Total general		**39,665**

Fuente: Subdirección de Contravenciones de la Secretaría de Distrital de Movilidad

Punto Crítico: Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a las y los ciclistas por su exposición prolongada:

El material particulado es el principal contaminante de Bogotá y a su vez es, de acuerdo con la información de la red de monitoreo de la calidad del aire, el contaminante que con mayor frecuencia supera los límites establecidos por la normativa ambiental y las recomendaciones de la WHO (Steer Davies Gleave & SDM, 2018, pág. 5).

Uno de los retos más relevantes para las ciudades cicloinclusivas es la contaminación atmosférica a la que se exponen las y los ciclistas por *"la asociación entre la exposición a altas concentraciones de contaminantes del aire y la presencia de síntomas respiratorios negativos y alteración de la función pulmonar."* (Universidad de los Andes & BID, 2017, pág. 7).

En relación con la exposición de las y los ciclistas a material particulado en Bogotá se encuentra poca información, debido a que no se han llevado estudios a gran escala. Uno de los estudios más relevantes sobre el particular fue desarrollado por la Universidad de los Andes y el BID (2017). Dicho estudio tomó como referencia la calle 80, y buscó medir tanto la exposición de los ciudadanos en diferentes modos de transporte al PM, como estimar la dosis de PM2,5 inhalada por los y las ciclistas en dicho sector.

En relación con la inhalación de PM2,5, el estudio encontró que *"La dosis de PM2,5 estimada para los modos activos de transporte fue significativamente más alta para los peatones (0,29 µg.kg-1.día-1.km-1) y ciclistas (0,22 µg.kg-1.día-1.km1) que para los otros modos de transporte considerados."* (Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017) generando repercusiones en la salud de las y los ciclistas.

Participación ciudadana

Punto Crítico: Se deben mejorar los mecanismos de participación ciudadana y los estímulos a la misma.

El gobierno distrital emitió el Decreto Distrital 495 de 2019, a través del cual se crean los Consejos Locales de la Bicicleta, el Consejo Distrital y el

Consejo Consultivo Distrital de la Bicicleta, buscando generar espacios formales para la participación de la ciudadanía, así como escenarios de diálogo y seguimiento en relación con las estrategias y acciones que se deben seguir para fortalecer la cultura de la bicicleta en la ciudad.

Para dar vía libre al proceso de elección de los Consejos Locales de la Bicicleta, el IDPAC emitió en febrero de 2020 la Resolución 084 de 2020, *"Por medio de la cual se reglamenta el proceso de elección de los (las) Consejeros (as) Locales de la Bicicleta creados mediante el Decreto 495 de 2019".*

Con base en lo anterior, se hace necesario fortalecer y formar a los miembros de estas instancias institucionales para robustecer la participación ciudadana alrededor de la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad y así lograr la incidencia de los colectivos de ciclistas con profundidad y conocimiento técnico.

Infraestructura

Ciclo navegación.

Punto Crítico: El sistema de navegación para el ciclista es deficitario, y debe actualizarse para que sea adecuado a las necesidades de las y los ciclistas en la ciudad.

El sistema de navegación en la ciudad no permite a los y las ciclistas planificar de manera adecuada sus rutas, para así poder reducir sus tiempos en los viajes que realizan en la ciudad.

Por esto, la SDM y el Ministerio de Transporte (MT) están llevando a cabo el primer piloto de señalización en ciclorrutas que se encuentran en las Localidades de Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos, en un área que comprende entre la AC 13 y la AC 92, y entre la AK 7 y la AK 50.

Dicho piloto consiste en la implementación de señales que sintetizan en términos apropiados para los usuarios, las direcciones, distancias e hitos de referencia que facilitan la ejecución del recorrido y que incluso permiten prever los movimientos necesarios para mantener su continuidad en situaciones donde se presentan cambios en la configuración de la red. A la fecha el piloto cuenta con 386 señales

permanentes y más 28 transitorias en el área de intervención. Con el desarrollo y abordaje del sistema de navegación se busca que las y los ciclistas tengan una mejor señalización para mejorar sus viajes y su seguridad al delimitar las ciclorrutas para los otros actores viales.

Ciclo-infraestructura

Punto Crítico: Estado y cobertura de la red de infraestructura ciclista en la ciudad

Bogotá cuenta con una red de ciclorrutas de 553 kilómetros[27] sumados a 84 kilómetros de ciclovías temporales establecidas en el marco de la Emergencia Sanitaria por el COVID-19, la red más extensa de Colombia, superando de manera significativa las redes de las demás ciudades colombianas y muchas internacionales.

En 2013, la SDM desarrolló una consultoría cuyo objeto fue: *"Estructurar y formular un plan estratégico de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos".* En los productos de la consultoría se recomendó que, para lograr que los viajeros vean la bicicleta como una alternativa de transporte sería necesario eliminar los miedos e inseguridades que existen frente a su uso.

De manera específica, este informe precisó como necesidades de los usuarios que podrían usar la bicicleta lo siguiente:

> *"Necesidad 2: En el diagnóstico sobre la oferta se ha observado que la red tiene deficiencias en la coherencia y conectividad a nivel macro (en la conformación de la misma) y micro (configuración de las intersecciones), situación en la cual disminuye la eficiencia, aumenta el riesgo de eventualidades que afecten la salud e integridad del viajero y envía el mensaje de que usar la bicicleta es más difícil que las demás opciones. Es imprescindible asegurar que la red esté adecuadamente conectada entre sí y que el usuario pueda usar las intersecciones de manera fácil, ágil y confiable."*

Adicionalmente, la red de ciclorrutas no se encuentra en condiciones óptimas, pues las rampas se encuentran en mal estado, existen

[27] Esta cifra se encuentra actualizada con información del IDU con corte 30 de junio de 2020.

deficiencias en las interconexiones entre las rutas a nivel y el área de circulación de autos. Existen muchos tramos de vías principales de la ciudad sin ciclorrutas, con desconexiones viales, sin señalización o con iluminación insuficiente, que afectan la convivencia entre los diferentes actores viales.

Intermodalidad de la bicicleta

Red de cicloparqueaderos

Punto Crítico: Oferta de cupos en cicloparqueaderos

Los cicloparqueaderos brindan a ciclistas comodidad y seguridad, así como la posibilidad de continuar sus viajes en otro modo, brindando una opción para disminuir los viajes en vehículo particular y conectar viajes con el transporte público. En términos de intermodalidad, los cicloparqueaderos de TM han mejorado las oportunidades de viaje y el alcance de ambos modos de transporte.

Entendiendo la importancia de contar con una red de cicloparqueaderos para mejorar la intermodalidad, la comodidad y la seguridad de las y los ciclistas, así como para atraer nuevos viajes en bicicleta, en el marco de la Ley 1811 de 2016, Bogotá ha hecho un esfuerzo por promover la disponibilidad de parqueaderos para bicicletas que cumplan o excedan los requerimientos de las normas, tanto en establecimientos públicos como privados.

Por lo anterior, a partir de 2016 la SDM viene implementando una estrategia para reconocer con sellos de calidad (Oro y Plata) a aquellos cicloparqueaderos públicos o privados que brindan un mínimo de especificaciones de calidad, disponibilidad y mobiliario, promoviendo así la calidad en el desarrollo de esta cicloinfraestructura.

Los criterios para los reconocimientos con los sellos se presentan en la Ilustración 4.

Ilustración 4 Requerimiento para certificación de Cicloparqueaderos
Fuente: Elaboración propia SBP-SDM

Para 2020[28] se contaba con 197 Cicloparqueaderos públicos y privados certificados que corresponden a 16,173 cupos disponibles en la ciudad.

Bicicleta Compartida

Punto Crítico: *Existencia de programas de Bicicleta Compartida o Pública*

La ciudad no tiene un sistema de bicicletas compartidas que permita brindarle a la ciudadanía un conjunto de elementos y equipos que faciliten la realización de viajes en bicicleta, orientados a atender las necesidades de viajes cortos o espontáneos, que generen intercambio modal y desincentiven el uso ineficiente del automóvil particular.

En la actualidad desde la SDM se avanza en la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, buscando la consolidación de un Sistema de micromovilidad de uso compartido, el cual podrá ser utilizado buscando todos los esquemas y mecanismos legales que

[28] Fecha de corte 1 de diciembre de 2020

considere pertinentes, incluyendo, pero sin limitarse, a las Asociaciones Público Privadas, Concesiones o al Aprovechamiento Económico del Espacio Público. Las definiciones y acciones a realizar para la implementación de un Sistema de Micromovilidad de uso compartido deberán articularse con las políticas públicas distritales pertinentes.

Productividad

Punto Crítico: Baja caracterización y apoyo institucional a actividades económicas en relación con la bicicleta.

En el 2018 la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) elaboró el cuadernillo No. 8 de Desarrollo Económico denominado *"Mercado de la bicicleta en Bogotá"*. En el cuadernillo se hace referencia a la falta de empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas en Bogotá y se señalan las actividades comerciales o industriales relacionadas en la cadena de valor de la bicicleta. (Mosquera, Rojas, Bohórquez, & Guerrero Albarracín, 2018).

El estudio señala que en el año 2017 el número de establecimientos comerciales que estaban registrados ante la Cámara de Comercio de Bogotá con algún tipo de actividad relacionada con la economía de la bicicleta aumentó en un 3.3%, pasando de 15,606 establecimientos en el 2016 a 16,121 en 2017. El estudio también muestra que los establecimientos comerciales se encuentran ubicados en los clústeres de la Calle 13, Venecia y el Siete de Agosto.

También se encontró que la ciudad presenta una reducción en el número de establecimientos dedicados a la fabricación de bicicletas, en 2014 había 226 establecimientos registrados, mientras que en 2015 con se presentaban tan solo 181; en 2016 la ciudad registró 189 establecimientos y para el 2017 se registraron 203 establecimientos que fabrican bicicletas.

Con relación a la generación de empleo el estudio indica que, "A diciembre de 2017 se encontraban 2,238 personas empleadas en los anteriores establecimientos, de estas personas, 286 laboraban en establecimientos dedicados a la fabricación de bicicletas y 283 en establecimientos de servicios dedicados a alquiler recreativo-deportivo".

Por otro lado, en 2019, el Observatorio de Desarrollo Económico de la SDDE publicó el documento denominado "Caracterización de la economía de la bicicleta en Bogotá" donde se revisan diferentes indicadores en relación con la economía de la bicicleta. Con respecto a la relación con el empleo, la SDDE cita el estudio de Garret Peltier (2019, 44) el cual muestra como en Estados Unidos, la inversión en cicloinfraestructura es efectiva a la hora de generar trabajo, ya que por cada U$ 1 millón invertido en proyectos de cicloinfraestructura se generó 11.4 empleos.

En cuanto al análisis que se realiza para Colombia, el estudio indica que muchas de las partes de la bicicleta son fabricadas en países como China y Taiwán y llegan al país para ser ensambladas y distribuidas en los negocios de comercio de servicios, partes y accesorias de bicicletas del país (2019, 44).

En cuanto a la producción nacional de bicicletas asociada a marcos, tenedores, manubrios y accesorios, el estudio señala que en el 2016 se registró un valor aproximado de 5.4 miles de millones de pesos, dentro del cual el 42% representa la producción local de partes. De acuerdo a Fenalco se estima que dicho año se produjeron 150.000 marcos en el país, que estarían dentro de los códigos asociados a industrias manufactureras. Sin embargo, reitera la dificultad de medir de manera adecuada la contribución de esta industria a la empleabilidad debido a que los códigos CIIU que contienen dichas actividades están agregados con otras actividades manufactureras similares. (2019, 46)

En relación con el mercado de los servicios, el estudio resalta los asociados al transporte (bicitaxismo), a las actividades relacionadas con el trabajo, y al turismo. En relación con el primero indica que para 2019 existían cerca de 2000 vehículos que funcionan como servicios de transporte complementarios con pedaleo manual y que cerca de 150 mil personas los usan a diario en la ciudad. (2019, 48), en relación con su contribución con los servicios de la bicicleta, indican que el uso constante de estos vehículos de los servicios de mantenimiento y reparación de las bicicletas ha contribuido al desarrollo de este sector económico emergente (2019, 49)

Con respecto al segundo componente, el estudio cita una entrevista

realizada a 1672 establecimientos en 19 zonas de la ciudad de los cuales un 71,8% hacían uso de la bicicleta para domicilios o mensajería, contribuyendo también al uso de servicios de mantenimiento y reparación de las bicicletas. Por otra parte, aunque mencionan las plataformas digitales de mensajería, los autores no brindan cifras sobre el tamaño de dicha economía.

Por último, con respecto al componente de turismo y bicicleta, el estudio cita datos del Instituto Distrital de Turismo (IDT) que señalan que para 2018 el gasto turístico realizado por quienes usaron servicios de biciturismo fue cerca de 51,6 millones de dólares, o un 2,1% del gasto total de turismo en dicho año. (2019, 50)

En relación con la exportación e importación de bicicletas el estudio también muestra como los datos reportados por el sistema de información Trade Map, Colombia se ubica en la posición 60 con cerca de 400 mil dólares de exportaciones para el 2017 en la exportación de bicicletas, así como de las respectivas partes y accesorios por debajo de país como Chile, México y Brasil.

En cuanto a Bogotá, el estudio indica que del total de exportaciones de bicicletas que realiza el país que representan $1’245.016 dólares, la ciudad tiene una participación alrededor del 46,5%, tan solo por detrás del Departamento de Caldas que tiene una participación del 49,1%.

Por otro lado, en relación a las importaciones de bicicletas realizadas por la industria de Bogotá, se encontró que los países que tienen mayor participación son China, Taiwán y Estados Unidos con un mercado de más de 15 millones de dólares anuales. (Free On Board).

El documento muestra cómo las exportaciones de bicicletas que realizó Bogotá entre el año 2016 y el 2018 presentaron un incremento de $5.920.130 dólares, pasando de U$16.699 millones en 2016 a U$22.619 millones en 2018.

Institucionalidad

Diseño, implementación y coordinación institucional

Punto Crítico: Articulación institucional entre las entidades vinculadas con

temas de bicicleta para la priorización de acciones e inversiones

Actualmente, Bogotá no cuenta con una instancia interinstitucional formal en la cual se pueda establecer y coordinar una hoja de ruta del Distrito para generar bienes y servicios relacionados con el uso de la bicicleta, ya que el aumento en el número de viajes en bicicleta implica una demanda amplia de bienes y servicios para los y las ciclistas que deben ser atendidos de manera integral por el gobierno distrital.

A pesar de que la Secretaría Distrital de Movilidad fortaleció el Sector Movilidad con la creación de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, creada por el artículo 3° del Decreto Distrital 672 de 2018 esta subdirección tiene unas competencias circunscritas a los temas misionales del sector y de la entidad, razón por la cual no puede ser responsable de todos los aspectos relacionados con el uso y disfrute de la bicicleta, por lo que se hace necesario una instancia que recoja toda la gestión de las entidades del Distrito.

Actores

Este apartado presenta los actores y su relación frente al problema de política pública. Para este análisis se priorizaron los actores que tienen la capacidad de ser responsables de los productos para la política y los que son beneficiarios de los mismos.

Así las cosas, se encuentran actores institucionales como el Concejo de Bogotá y entidades distritales como: Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Transmilenio S.A, Secretaría de Cultura Recreación y Deporte, Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, Instituto Distrital de Turismo, Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia, Secretaría de Educación Distrital , Secretaría Distrital de Integración Social, Secretaría Distrital de Gobierno, Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal, Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, Secretaría Distrital de Planeación, y la Secretaría Distrital de la Mujer. Estas entidades, por su misión y funciones, son responsables o corresponsables de los bienes y servicios en la implementación de la Política Pública de la Bicicleta, teniendo el compromiso de establecer metas y presupuesto para el

desarrollo de los mismos en los que sean responsables.

Así mismo, se encuentran organizaciones ciudadanas que trabajan temas de movilidad y expresan demandas en busca de mejores condiciones en temas de regulación, infraestructura y seguridad vial y personal.

También se identifican los comerciantes de servicios y bienes relacionados con la bicicleta, que buscan consolidar un gremio o clúster de la bicicleta, los cuales han expresado posiciones de respaldo o indiferencia frente a algunas decisiones de la Administración Distrital.

Por otro lado, se encuentran los actores y la población objetivo de los bienes o servicios de esta política: las y los ciclistas de la ciudad, los cuales realizan demandas relacionadas con la inseguridad (vial y personal) y con la mala calidad del aire a la que están expuestos al momento de hacer uso de la bicicleta.

Se debe destacar que son un grupo que se ha consolidado en la ciudad y su participación en la movilidad se ha incrementado positivamente, evidenciado en el número de viajes que se realizan en bicicleta.

Conjuntamente, existen los colectivos de la bicicleta, con presencia local y distrital. En la ciudad se estima que hay más de 65[29] colectivos que promueven la bicicleta como modo de transporte cotidiano, y que logran agrupar a más de 2,000 ciclistas alrededor de intereses comunes en relación con la bicicleta.

Se resaltan agrupaciones con enfoque de género, puntualmente de mujeres y de la comunidad LGBTI y en su mayoría ciclistas urbanas, quienes resaltan la violencia de género en el espacio público como una situación que afecta negativamente el disfrute y uso de la bicicleta en la ciudad.

Con base en los actores y grupo objetivo de la política se realizó un ejercicio de la capacidad de influencia sobre los mismos, que evidenció cómo los actores críticos son entidades y ciclistas, ya que, estos tienen

[29] Información de la Plataforma de la participación de la Organización Social del IDPAC. Con corte a noviembre de 2020

una alta influencia sobre los demás actores y los demás actores tienen una alta dependencia sobre ellos.

En el apartado de "Estrategia, proceso y resultados de la participación" se encuentra descrito el proceso de involucramiento de estos actores en la formulación de la política.

Factores estratégicos

Teniendo en cuenta que la problemática central identificada hace referencia a: "las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida" la SDM recogió insumos[30] para la construcción de un árbol de problemas que sirvió como base para el desarrollo de una matriz Vester, en la cual se incluyeron como variables los problemas centrales de cada una de las dimensiones y fue la metodología mediante la cual se definieron los factores estratégicos de la política pública, (ver tabla 11).

Tabla 11. Matriz Vester de Factores Estratégicos

Situación problemática											
Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida.											
Código	**Variable**	**P 1**	**P 2**	**P 3**	**P 4**	**P 5**	**P 6**	**P 7**	**P 8**	**P9**	**INFLUENCIA**
P1	Espacio urbano no adaptado para el uso masivo de la bicicleta como modo de transporte	0	3	2	3	0	0	2	1	2	13
P2	Carencia de integración modal de la bicicleta con el espacio urbano y los sistemas de transporte	0	0	2	3	0	0	1	3	1	10
P3	Muerte y lesiones de ciclistas en la vía	0	0	0	1	0	0	1	0	3	5
P4	Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas	3	1	3	0	0	0	2	0	3	12

[30] En el anexo 2 se encuentra la metodología para la elaboración de los factores estratégicos.

Situación problemática											
Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida.											
Código	**Variable**	**P 1**	**P 2**	**P 3**	**P 4**	**P 5**	**P 6**	**P 7**	**P 8**	**P9**	**INFLUENCIA**
P5	Desarticulación de las entidades públicas para definir acciones en pro del uso de la bicicleta	3	3	2	3	0	2	2	2	3	20
P6	No existe una conceptualización ni caracterización de la economía de la bicicleta	0	3	0	2	2	0	0	0	1	8
P7	Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad	0	1	2	3	3	3	0	0	3	15
P8	Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a los ciclistas por su exposición prolongada.	2	0	2	1	0	0	0	0	3	8
P9	Carencia en comportamiento y educación vial	1	0	3	3	1	0	3	2	0	13
DEPENDENCIA		9	11	16	19	6	5	11	8	19	77

Fuente Elaboración SBP – SDM

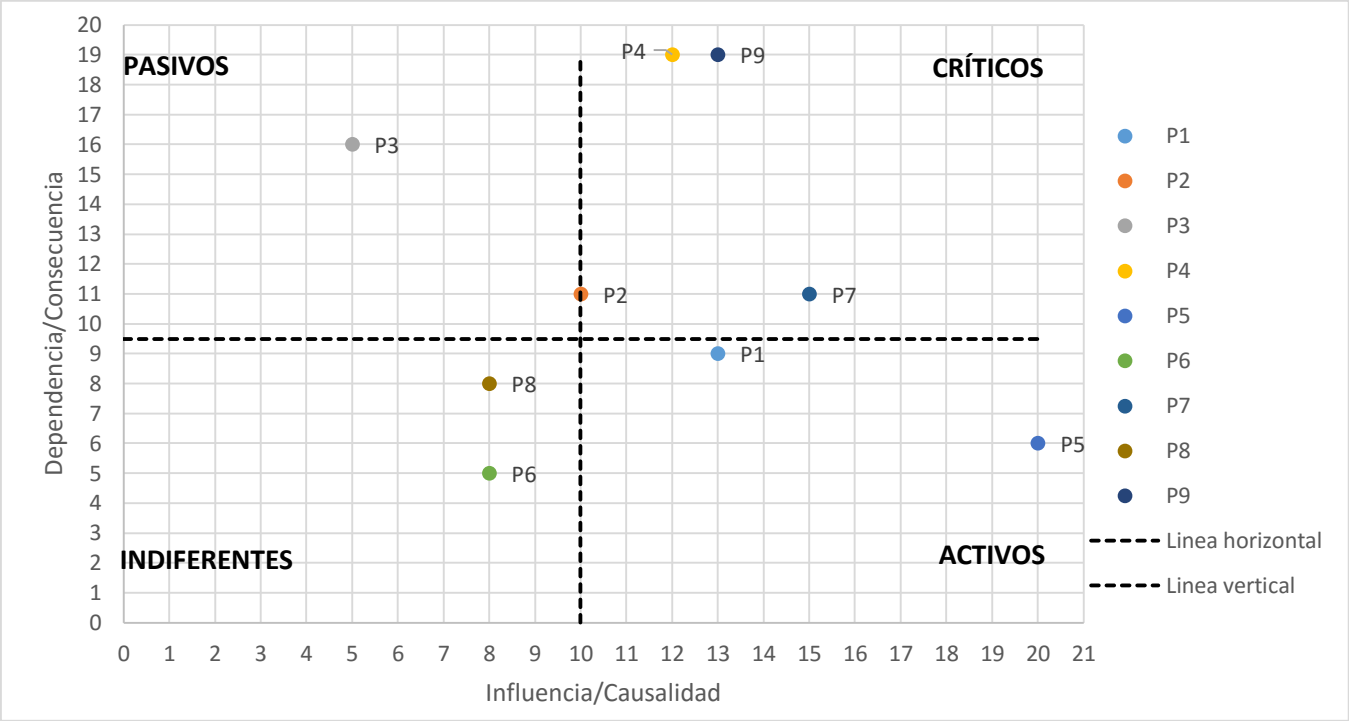

Ilustración 5 Resultados Factores Estratégicos
Fuente Elaboración SBP - SDM

Como puntos críticos se identificaron los siguientes:

- P7: Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad.
- P9: Carencia en comportamiento y educación vial.
- P4: Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas.
- P2: Carencia de integración modal de la bicicleta con el espacio urbano y los sistemas de transporte.

Los puntos activos identificados son:

- P1: Espacio urbano no adaptado para el uso masivo de la bicicleta como modo de transporte
- P5: Desarticulación de las entidades públicas para definir acciones en pro del uso de la bicicleta.

Los puntos pasivos son:

- P3: Muerte y lesiones de ciclistas en la vía

Los puntos indiferentes son:

- P6: No existe una conceptualización ni caracterización de la economía de la bicicleta
- P8: Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a los ciclistas por su exposición prolongada.

Con base en lo anterior, se definen cuatro factores estratégicos entendidos como aquellos temas que tienen la capacidad de transformar la situación actual que se ha identificado como problemática relacionada con la bicicleta:

1. Seguridad personal.
2. Infraestructura.
3. Seguridad Vial – Visión Cero.
4. Promoción de la Cultura de la Bicicleta.

Estos cuatro factores recogen de manera integral las condiciones que componen la problemática definida. De esta forma, a través de la intervención de estas condiciones es posible responder al problema definido para la política. ***Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida.***

En primer lugar, la intervención pública busca mejores condiciones de seguridad personal para las personas que usan la bicicleta, promover un uso más democrático del espacio público, permitiendo el goce y disfrute de la ciudad, así como una movilidad segura y la disminución de la brecha de género en el uso de la bicicleta. Lo anterior, a través de la implementación de campañas de seguridad y la intervención de la fuerza pública en los puntos críticos de seguridad que presenta la ciudad

En segundo lugar, la intervención de la cicloinfraestructura busca adaptar la ciudad al uso de la bicicleta a través de intervenciones físicas que posibiliten viajes más cómodos, seguros y rápidos. Estas intervenciones incluyen, entre otras, la ampliación de la red de cicloinfraestructura, la mejora en la calidad de la señalización para ciclistas, la mejora en la conectividad, la generación de más y mejores espacios para el parqueo de bicicletas, entre otras.

En materia de Seguridad Vial, como ya se ha mencionado la Política de Seguridad Vial de la ciudad define el enfoque de Visión Cero como la visión para Bogotá, buscando reducir a cero el número de ciclistas fallecidos en siniestros viales, para lo cual se deben realizar intervenciones que busquen que los diferentes actores viales respeten a las y los ciclistas, y éstos a su vez sean respeten a los demás actores y las normas de tránsito.

De la misma forma se busca la integración de los principios de la Visión Cero en la cicloinfraestructura existente por construir, para disminuir los riesgos asociados a la infraestructura como factor relacionado con los siniestros viales.

Es importante profundizar en la tipificación y análisis de los siniestros que involucran a ciclistas para desarrollar estrategias de mitigación de riesgos, así como la implementación de estrategias de control sobre comportamientos generadores de riesgo que atentan contra la seguridad vial del ciclista.

Teniendo en cuenta las condiciones identificadas, se propone una intervención pública en lo que se denomina Cultura de la Bicicleta, la cual integra componentes de promoción de su uso, educación para su uso adecuado, fortalecimiento de la participación ciudadana, mejora en la información para los y las ciclistas, entre otras, buscando mejorar la calidad de la experiencia ciclista a través de la generación de habilidades para el uso de la bicicleta y el fortalecimiento de los canales institucionales para apoyar las iniciativas ciudadanas. Es importante notar que este componente integrará el enfoque diferencial-poblacional, adaptando las estrategias y pedagogías a las particularidades de las poblaciones y grupos etarios.

Otro aspecto que se considera de particular relevancia para la solución del problema identificado, es la economía de la bicicleta, pese a que este aspecto no fue priorizado en la aplicación de la matriz Vester, debido a que no es influido de manera directa por los otros factores estratégicos y tampoco influye de manera fuerte a dichos factores.

Es importante notar que el problema de la política hace mención a “las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad”, y mientras los aspectos señalados anteriormente buscan atender estas condiciones sociales, culturales y físicas de la ciudad, las condiciones económicas no

se encuentran atendidas de manera directa en los factores estratégicos definidos por la matriz Vester. Para la administración distrital es de especial importancia que el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad y de su disfrute, se encuentre acompañado del crecimiento de las actividades económicas alrededor de la misma, fortaleciendo los emprendimientos y servicios complementarios de la bicicleta, así como las capacidades productivas de la industria para generar mayores beneficios para la ciudad.

Todos los factores estratégicos se encuentran también proyectados con una visión regional, teniendo en cuenta la relevancia que tiene para el distrito la articulación con la Región Central. Es así que se propenderá por la articulación con las autoridades regionales para conseguir resultados en estos temas.

Adicionalmente, se han determinado tres ejes transversales que acompañan a los factores estratégicos los cuales son:

1. Ambiente y salud.
2. Institucionalidad.
3. Enfoque de Género.

La inclusión de estos tres elementos en necesaria para orientar acciones y estrategias que permitan profundizar aún más las intervenciones que se plantearon anteriormente. De esta manera estos ejes posibilitan una atención diferenciada a las situaciones que han sido factores generadores de situaciones problemáticas para los diferentes ciclistas de la ciudad.

El primero de estos tres ejes ya mencionados, está relacionado con los temas de ambiente y salud. Desde la SDM se reconoce que muchos de los elementos que tanto la ciudadanía, como las entidades del distrito reconocen como situaciones generadoras de riesgo para ciclistas no pueden ser atendidas desde la política en tanto responden a dinámicas que rebasan el alcance de la política (tales como fuentes de gases de invernadero y material particulado, contaminación auditiva, enfermedades asociadas a la exposición prolongada al sol, entre otras) y que por lo tanto deben ser trabajados en articulación con otras políticas, planes y proyectos que se adelanten desde los sectores de Ambiente y Salud.

A pesar de lo anterior, se buscó la inclusión de acciones de promoción de hábitos saludables y de prevención en temas de salud que puedan ayudar a construir acciones de prevención y cuidado por parte de las y los ciclistas ante estos fenómenos.

En temas ambientales, la política se encuentra alineada con el Plan de Gestión Ambiental PGA 2008 – 2038[31]; sin embargo, se busca dar más información a los ciudadanos en relación con la calidad del aire en la ciudad para ser parte de las decisiones de la planeación de sus viajes. De manera complementaria se espera que la mejora de la calidad de la experiencia ciclista, reducción de tiempos, mayor comodidad, infraestructura segura, entre otros, aumente el número y la calidad de los viajes, con lo que se espera se genere un impacto positivo en el medio ambiente en la ciudad.

Desde la política se propone que en cada uno de los factores estratégicos se evidencie la necesidad de trabajar para el fortalecimiento de la institucionalidad relacionada con la bicicleta atendiendo a las dificultades en el diálogo institucional, así como frente a la ausencia de escenarios de diálogo con la ciudadanía, la generación de protocolos o escenarios de trabajo conjunto entre las instituciones que permitan el trabajo articulado, apuntando al cumplimiento de los objetivos aquí propuestos.

Por último, se propone el enfoque de género como un eje transversal de la política para poder garantizar la existencia de resultados y productos orientados a alcanzar la paridad en los viajes en bicicleta entre hombres y mujeres, superando la brecha existente, fomentando el acceso, uso y disfrute de las mujeres al espacio público, en particular en lo relacionado con la infraestructura ciclista.

En conclusión, los cuatro (4) factores estratégicos y los tres (3) ejes transversales que se describieron en este capítulo, sumado a la economía de la bicicleta como factor relevante, dan paso a la formulación de cinco (5) objetivos específicos que se consolidan como factores de transformación de las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales existentes que servirán para que la ciudadanía ejerza su derecho a usar la bicicleta en pro de mejorar su calidad de vida.

[31] Decreto 456 de 2008 PGA.

Formulación de la Política

Teniendo en cuenta que el problema que se identificó en el diagnóstico fue el siguiente: "***Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida***", a partir del trabajo elaborado en la Fase de Formulación con la participación de la ciudadanía, las entidades responsables y corresponsables y el equipo de la SDM, se construyó la siguiente estructura de la política buscando atender los distintos elementos que constituyen la problemática mencionada.

Objetivo general

Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

Objetivos específicos

- *"Más seguridad personal"* - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.
- *"Mayor seguridad vial"* - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.
- *"Más y mejores viajes en bicicleta"* - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.
- *"Más bici para todas y todos"* - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.
- *"Bogotá polo productor de la bicicleta"* - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.

El cumplimiento de los cinco (5) objetivos específicos se llevará a cabo a través del logro de los resultados que los componen, de la siguiente manera:

Tabla 12 Estructura de la Política Pública (Objetivo - Resultado - Producto)

OBJETIVOS	RESULTADOS	PRODUCTOS
1.*"Más seguridad personal"* - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá	*1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas*	1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido.
		1.1.2. Estrategia integral de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad, focalizada en los corredores de ciclistas priorizados.
		1.1.3. Estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias.
2.*"Mayor seguridad vial"* - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.	*2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales*	2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá
		2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.
3. *"Más y mejores viajes en bicicleta"* - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá	*3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura*	3.1.1 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura construidos en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere.
		3.1.2 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura implementados en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere.
		3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura
		3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad.
		3.1.5. Mantenimiento de la señalización de la cicloinfraestructura

OBJETIVOS	RESULTADOS	PRODUCTOS
	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.	3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad.
		3.2.2. Aumento de cupos de Cicloparqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable
		3.2.3 Cupos de Cicloparqueaderos certificados con sellos de calidad oro y plata en Bogotá
		3.2.4. Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad.
		3.2.5. Cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones.
		3.2.6 Reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad.
		3.2.7 Lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público.
		3.2.8 Reglamento para la implementación de cicloparqueaderos para contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas en el marco del plan de reactivación económica establecido en el Acuerdo 780 de 2020
		3.2.9. Implementación de nuevo mobiliario urbano para ciclistas
		3.2.10 Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta.
	3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres	3.3.1. Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura.
		3.3.2. Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para incluir el enfoque de género y derechos de las mujeres
4. *"Más bici para todas y todos" –*	*4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en*	4.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista enfocadas

OBJETIVOS	RESULTADOS	PRODUCTOS
Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta	*relación con la bicicleta*	en factores de riesgo y comportamiento en el marco de la Política Pública de la Bicicleta.
		4.1.2. Programa Al Colegio en Bici (ACB)
		4.1.3 Protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la bicicleta.
		4.1.4. Actividades recreativas que promuevan el goce del tiempo libre y la apropiación de hábitos saludables a través del uso de la bicicleta.
		4.1.5. Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.
		4.1.6 Disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta y la toma de decisiones por parte de aquellos usuarios que la consideran como alternativa de transporte y movilidad sostenible.
		4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado.
		4.1.8 Declaratoria de salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad
	4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.	4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas
		4.2.2. Programas de formación, fortalecimiento y evaluación alrededor de la participación ciudadana en los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta.
	4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "trabajar" según la Encuesta de Movilidad	4.3.1. Asesorías para el incremento en el uso de la bicicleta en entidades públicas, empresas privadas y universidades a través de jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible
		4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos

OBJETIVOS	RESULTADOS	PRODUCTOS
		4.3.3 Esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad.
	4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad	4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad
		4.4.2 Programa y red de monitoreo de la calidad del aire con sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas
		4.4.3. Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta.
5. *"Bogotá polo productor de la bicicleta"* - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	*5.1 Aumento de la productividad e innovación para el sector económico de la Bicicleta*	5.1.1. Asesorías para la implementación de procesos de innovación a través de las TIC para las empresas asociadas a la actividad económica de la Bici
		5.1.2. Implementación de herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación en empresas del sector económico de la bicicleta.
		5.1.3 Ferias de servicios, empleo, y/o brigadas de empleabilidad realizadas en la ciudad, con la participación del sector asociado a la Bicicleta.
		5.1.4. Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici.
		5.1.5. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla.
		5.1.6. Estrategia para mejorar la oferta de biciturismo en Bogotá-Región

Fuente: Plan de Acción PPB – SDM

Descripción de la cadena de valor de la política

En el marco de la formulación de la política pública de la bicicleta se identificaron cinco factores estratégicos y tres ejes transversales que permitirán atender las diferentes dimensiones de la problemática identificada. Los factores estratégicos son:

1. Seguridad personal.
2. Seguridad Vial – Visión Cero.
3. Infraestructura.
4. Promoción de la Cultura de la Bicicleta.
5. Economía de la Bicicleta

Y los ejes transversales identificados son los siguientes:

1. Ambiente y salud.
2. Institucionalidad
3. Enfoque de Género.

Para efectos de la estructuración de la política, siguiendo los lineamientos establecidos por la SDP, se definieron resultados y productos para cada uno de los factores estratégicos, buscando garantizar que los ejes transversales se encontraran presentes en el desarrollo y la mirada de los productos establecidos y los resultados a obtener.

Es necesario señalar que, así como en la identificación de los problemas realizada con la comunidad, expertos y las áreas técnicas de la SDM, las soluciones que se dan a esta situación problemática se encuentran relacionadas entre sí.

Es así que no es posible pensar una mejora en la seguridad personal de los y las ciclistas de Bogotá, sin una mejor infraestructura que reduzca factores asociados al robo de las bicicletas y a las agresiones a los y las ciclistas[32]. Por otra parte, sin unas condiciones adecuadas de seguridad vial, se van a seguir presentando situaciones de oportunidad que vulneren

[32] Por ejemplo, puntos con baja o nula iluminación, falta de conectividad que obliga a bajarse de la bicicleta o cruzar por puntos inseguros, lugares que pueden ser usados como escondites por parte de los agresores, entre otros.

los derechos de los y las ciclistas.

Por otra parte, el uso eficiente de la infraestructura y la mejora en la experiencia de viaje hacen necesaria la existencia de vías seguras, tanto en términos de los bienes, como de la integridad física de todas las personas que deseen usar la bicicleta. Y se requieren de estrategias de promoción de la bicicleta que acerquen a más ciudadanos para hacer uso de las infraestructuras, así como de campañas que fomenten el respeto y la armonía entre los actores viales.

De la misma manera, con respecto a la seguridad vial, que ha sido una de las prioridades de la ciudadanía, los expertos y la administración distrital, no puede ser mejorada, alcanzando el objetivo de visión cero "cero muertes producidas por siniestro viales", si no se llevan a cabo acciones para mejorar las habilidades de las y los ciclistas, se promueve el crecimiento en el uso de la bicicleta que permitan alcanzar la deseada "seguridad por números"[33] a través nuevas y mejores infraestructuras, con mayor conectividad y un mobiliario urbano que favorezca el uso de la bicicleta y la intermodalidad.

Y todo lo anterior se debe complementar con el establecimiento de una cultura de la bicicleta, que promueva el respeto por el ciclista, fortalezca la participación ciudadana y los colectivos y organizaciones que tratan los temas de la bicicleta en Bogotá, se garantice la adecuación de la institucionalidad de la ciudad en términos de gestión del conocimiento y la creación de herramientas para manejar de manera adecuada los retos que trae el crecimiento en el uso de la bicicleta en la ciudad, promueva la inclusión de jóvenes, niños y otros grupos poblacionales en condiciones de equidad, entre otros.

Sumados a los anteriores objetivos, y tomando en cuenta las oportunidad y necesidades que genera el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad, se busca fortalecer el sector económico de la bicicleta, brindando mejores condiciones de empleabilidad para satisfacer la demanda en la cadena productiva de la bicicleta, así como en actividades relacionadas como el turismo, el empleo y el mantenimiento de las bicicletas; también

[33] La hipótesis de la seguridad por números señala lo siguiente "donde, o cuando, más personas caminan o usan bicicleta, es menos probable que cualquiera de los usuarios sea lesionado por conductores (de vehículos automotores) "(Jacobsen, 2003) (Traducción propia)

se busca fortalecer la capacidad productiva de las empresas productoras de bienes y servicios asociados a la bicicleta, mejorar su competitividad, y vincularlas a mercados internacionales para fomentar su crecimiento.

Para hacer realidad la transversalización del enfoque de género se propone el desarrollo de productos específicos para poder hacer efectivo el desarrollo de los enfoques para las mujeres, de esta manera la PPB propone la realización de intervenciones en espacios públicos en relación con la seguridad personal de las mujeres, atendiendo a la particularidad como las mujeres se relacionan con el espacio urbano y a la percepción diferenciada de miedo e inseguridad que viven las ciclistas, proponiendo acciones específicas para superar temas como el acoso y la violencia de género.

Por otra parte, en temas relacionados con infraestructura se propone la inclusión efectiva del enfoque de género en la planificación y construcción de la infraestructura ciclista, teniendo como principio la accesibilidad universal para reducir las inequidades en el acceso y uso de la infraestructura ciclista que afecta de manera diferenciada a las mujeres.

Con respecto a la cultura de la bicicleta, se considera fortalecer la promoción del uso en mujeres a través de estrategias dirigidas particularmente a esta población, atendiendo a las diferencias asociadas a su transcurrir vital, sus diferencias poblacionales y sus intereses, en donde se priorizan aspectos como la escuela de la bicicleta con un componente de inclusión de género, para permitir la superación de mitos del uso de la bicicleta por parte de las mujeres que han mantenido brechas en el uso por parte de esta población, así como el desarrollo de intervenciones dedicadas a mejorar las condiciones de los viajes asociados al cuidado, realizados principalmente por mujeres, buscando mejorar la seguridad vial y personal de las viajeras y sus pasajeros (principalmente niñas y niños).

De igual forma es necesario notar que para que la PPB logre sus objetivos de promoción de la bicicleta en la Región Central se requiere de la integración con las herramientas e instancias regionales. De esta manera la PPB propenderá por su articulación con el Sistema Regional de uso de la Bicicleta propuesto por la RAP-E y en articulación con la Gobernación de Cundinamarca, para así generar sinergias en los factores estratégicos de la política, priorizando temas tales como: Cicloparqueaderos, Registro

Bici - Región, promoción de la bicicleta, circuitos regionales y biciturismo.

Tomando como punto de partida los productos y resultados que componen cada objetivo, esta sección presentará el desarrollo de los productos y los resultados asociados a cada objetivo de la política.

1. *"Más seguridad personal"* - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.

El primer objetivo de la política: "Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá" responde a las siguientes variables identificadas en relación con la situación problemática:

- Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas.
- Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad.

Los cuales son parte del factor estratégico Seguridad Personal, así como del eje transversal Enfoque de Género.

A través de este objetivo se busca mejorar de manera sustancial la seguridad de las y los ciclistas de la ciudad con una perspectiva de género, ya que tanto en la Fase de Agenda Pública, como en la Fase de Formulación fue uno de los aspectos más reiterados en los talleres con la ciudadanía. Los resultados asociados son:

1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas. Este resultado se define teniendo en cuenta que ha sido un flagelo creciente para la ciudadanía, y que desde la SDSCJ en articulación con la SDM se vienen coordinando esfuerzos con la Fiscalía, la Policía y otras entidades en el marco del Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá "*La Bici nos Mueve con Seguridad*" para adelantar acciones de prevención y protección.

Se escogió este resultado porque constituye un tema representativo y

relevante en la actualidad, que permite hacer seguimiento a la efectividad de las acciones y estrategias desarrolladas.

En el marco de este resultado se buscarán generar la integración con las estrategias regionales, en particular aquellas relacionadas con el registro de bicicletas, tendiendo a la consolidación de una solución regional que integre los esfuerzos adelantados por el distrito al respecto.

Este resultado contiene los siguientes productos:

1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido

Este producto apunta a la consolidación del Registro Bici Bogotá creado por el Acuerdo Distrital 674 de 2017 y reglamentado a través del Decreto Distrital 790 de 2018. De esta manera se busca contar con un registro de las bicicletas de la ciudad que permita identificar bicicletas robadas para desincentivar su comercialización y facilitar la devolución a sus dueños cuando sean recuperadas.

Dentro de las actividades a desarrollar, se busca que las unidades productivas que se encuentren en el clúster de la bicicleta incluyan en sus procesos de ventas el programa de registro bici, como un requisito para la venta de bicicleta, para garantizar que en adelante las bicicletas nuevas se encuentren registradas automáticamente en Registro Bici Bogotá

1.1.2. Estrategia integral de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad, focalizada en los corredores de ciclistas priorizados.

A través de esta estrategia la SDSCJ busca identificar y actuar en los puntos que más presenten delitos que afectan a ciclistas, así como articular estrategias para reducir el hurto y la comercialización de bicicletas robadas en la ciudad. En el marco del desarrollo de la Mesa Técnica de monitoreo y seguimiento al plan de seguridad ciudadana para los ciclistas de Bogotá, se compartirá la información sobre las luminarias en mal estado a la UAESP para que contribuya con su adecuación.

1.1.3. Estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias

Para esta estrategia, con apoyo de la SDMujer, la SDM busca implementar

acciones de apropiación del espacio público en zonas que se identifiquen como críticas en relación con temas de violencia de género contra mujeres ciclistas, también se articularán acciones de recuperación de espacios públicos inseguros con condiciones de riesgo para las mujeres tomando como referencia los estudios de SafetiPin y Me Muevo Segura.
En el marco de la Mesa Técnica de monitoreo y seguimiento al plan de seguridad ciudadana para los ciclistas de Bogotá la SDMujer compartirá la información sobre zonas y rutas origen destino prevalentes de usuarias del sistema distrital del Cuidado para ser priorizadas como zonas seguras en el marco de este producto.

2. *"Mayor seguridad vial"* - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.

Este objetivo busca atender las siguientes variables sobre la situación problemática:

- Muerte y lesiones de ciclistas en la vía
- Carencia en comportamiento y educación vial.

Los cuales aparecen como parte del factor estratégico Seguridad Vial.
Este objetivo plantea el siguiente resultado y productos:

2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales.

De manera consecuente con la política de seguridad vial del distrito (Visión Cero), se plantea que no deben morir ciclistas por causa de siniestros viales. Este objetivo va de la mano con los objetivos de Mejorar la Experiencia de Viaje (en particular con la ampliación de la cicloinfraestructura que se debe dar cumpliendo con todos los criterios de seguridad vial) y con el objetivo de Fortalecer la Cultura Ciudadana en torno a la Bicicleta (con el fortalecimiento de capacidades y la mejora de la relación entre actores viales).

2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial

respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá

Este producto apunta a la actualización constante de los lineamientos de seguridad vial para ciclistas, con base en el análisis de la información de siniestralidad del distrito. Esto con el fin de que los equipos que proyectan el crecimiento de la infraestructura cuenten con lineamientos actualizados de seguridad vial, para generar condiciones más seguras para los ciclistas.

2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.

Por otra parte, y atendiendo a la necesidad de una formación más asertiva en relación con normatividad y seguridad vial, se propone el desarrollo de una estrategia de sensibilización tanto a ciclistas como a los demás actores viales, para reducir los conflictos entre actores, y fomentar el respeto por la integridad de los demás.

3. *"Más y mejores viajes en bicicleta"* - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá

Este objetivo busca atender las siguientes variables sobre la situación problemática:

- Espacio urbano no adaptado para el uso masivo de la bicicleta como modo de transporte
- Carencia de integración modal de la bicicleta con el espacio urbano y los sistemas de transporte.

Las cuales aparecen como parte del factor estratégico Infraestructura. Así como a los ejes transversales de Institucionalidad y Enfoque de Género.

Este objetivo plantea los siguientes resultados y productos:

3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura

Este resultado busca medir el crecimiento de la infraestructura ciclista de la ciudad, para mejorar la conectividad de las rutas para ciclistas en la ciudad, con condiciones de seguridad. Se toma como base del resultado la cicloinfraestructura instalada en la ciudad, teniendo en cuenta los reportes que genera el sector movilidad. Se buscará la articulación con la

SDHT para la generación de criterios de adecuación de infraestructura en las zonas de mejoramiento integral para garantizar la conexión a la red de transporte y de cicloinfraestructura del distrito.
Para el cumplimiento de este resultado se formularon los siguientes productos de la mano de las instituciones del sector movilidad:

3.1.1 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura construidos en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere.

La construcción de nueva infraestructura por parte del IDU hace parte de este producto, la nueva infraestructura que se plantea construir corresponde a los estudios de necesidades identificados por la administración distrital, en herramientas como el POT y los PDD. Se buscará priorizar la construcción de infraestructura que proporcione niveles de seguridad altos para ciclistas, y la reducción de los conflictos con otros actores viales, siempre en atención a las recomendaciones de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas.

3.1.2 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura implementados en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere.

En este producto se encuentran articulados los proyectos de cicloinfraestructura que implementa la SDM a partir de la redistribución y segregación del espacio vial, buscando satisfacer la demanda en corredores de alto flujo vehicular. Esta implementación implica la redistribución del espacio vial, y siempre viene acompañada de acciones de información y consulta a la ciudadanía, para dar a conocer los beneficios de las obras realizadas. Sumado con las metas del producto anterior, constituye la medición de las metas de crecimiento de la infraestructura ciclista en la ciudad.

3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura

Teniendo en cuenta la importancia de contar con una infraestructura en buen estado para garantizar un viaje seguro y cómodo para las y los ciclistas, se propone la elaboración y actualización de un diagnóstico de la cicloinfraestructura que permita la identificación de los tramos que necesitan una intervención debido a su mal estado, o para realizar intervenciones preventivas que aseguren la continuidad del servicio a las y los ciclistas de la ciudad.

La actualización de esta herramienta requiere de las entidades que tienen a su cargo la planeación y mantenimiento de la cicloinfraestructura de la ciudad, en un esfuerzo por contar con información actualizada y unificada al respecto. Esta información incluye el estado de la red de cicloinfraestructura de manera integral, asfaltos, luminarias, material segregador, mobiliario, entre otros.

3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad

Este producto toma como base el diagnóstico mencionado en el anterior producto, y busca la elaboración de intervenciones para conservar la infraestructura ciclista de la ciudad, lideradas por la UAERMV y el IDU con el apoyo técnico de la SDM, para garantizar el buen estado de las vías por las cuales circulan las y los ciclistas en la ciudad.

3.1.5. Mantenimiento de la señalización de la cicloinfraestructura

De manera complementaria con los productos anteriores, desde la SDM se realizarán acciones de mantenimiento de la señalización vertical y horizontal de las ciclorrutas, buscando evitar conflictos entre actores viales, y que los y las ciclistas cuenten con la información adecuada para poderse guiar en la red de ciclorrutas.

3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá

Como parte de este resultado se busca continuar con el crecimiento de los viajes en bicicleta en la ciudad, buscando un crecimiento a 2039 de casi un 100% de los viajes que se realizan en la actualidad.

Esto implica dotar a los y las ciclistas de herramientas para una mejora en sus viajes a través de información, ampliación de la oferta pública y privada de cicloparqueaderos, oferta de bicicletas públicas y nuevo mobiliario urbano, que complementan los objetivos de mejora en infraestructura y seguridad mencionados anteriormente, así como los de promoción y seguridad vial que se presentan más adelante.

Para el cumplimiento de este resultado se proponen los siguientes productos:

3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad

Este producto busca mantener y ampliar la propuesta desarrollada por la

administración distrital en relación con una señalización orientada exclusivamente para ciclistas, que les permita mejorar sus viajes con información clara y visible en la cicloinfraestructura, conectada a las herramientas de distribución de información con las que cuenta el distrito. Se busca que se pueda finalizar satisfactoriamente el piloto del sistema, analizar sus fortalezas y opciones de mejora para proceder a la ampliación de esta señalización informativa en toda la ciudad.

3.2.2. Aumento de cupos de Ciclo parqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable

Teniendo en cuenta la importancia de integrar la bicicleta con el Sistema Integrado de Transporte Público, se busca ampliar el número de cupos para bicicleta en los parqueaderos de Transmilenio y de Transmicable y la construcción de parqueaderos de bicicleta en las líneas del Metro de la ciudad.

3.2.3 Cupos de Cicloparqueaderos certificados con Sellos de Calidad Oro y Plata en Bogotá

Complementando el producto anterior, se busca expandir la estrategia de Sellos de Calidad de cicloparqueaderos, garantizando que los cicloparqueaderos en instituciones públicas, centros comerciales, universidades y demás establecimientos públicos y privadas cuenten con unos mínimos de seguridad y calidad, incentivando que se generen nuevos cupos de calidad para ciclistas.

3.2.4. Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad.

Con este producto se busca dotar de un sistema de bicicleta pública/compartida a la ciudad, el cual hará parte del "Sistema de Micromovilidad de uso compartido" y busca atender los viajes de "última milla" que conecten con los paraderos o estaciones del transporte público, así como los viajes cortos o espontáneos, que generen intercambio modal y desincentiven el uso ineficiente del automóvil particular.

Además, el sistema aportará varios beneficios como: ahorros de tiempo, mitigación de la congestión del tráfico, promoción de estilos de vida más saludables, reducción de contaminación del aire y del ruido, entre otros beneficios.

El "Sistema de Micromovilidad de uso compartido" se implementará sujeto al Decreto Distrital 552 de 2018, "Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones", razón por la cual los operadores de este sistema deberán retribuir a la ciudad por el aprovechamiento económico del espacio público. Debido a la importancia que tiene para la ciudad el generar opciones seguras y cómodas para dejar la bicicleta, se ha determinado que dicha retribución se dé en especie mediante cicloparqueaderos.

La SDP apoyará la realización de este producto con los siguientes aspectos:

- Aprobaciones del diseño de mobiliario urbano que hace parte del sistema de bicicletas públicas (compartidas) y su inclusión en la cartilla de mobiliario urbano de la ciudad
- Lineamientos para establecer las condiciones de ubicación de los elementos que conforman el sistema de bicicletas públicas (compartidas)
- Acompañamiento de la Mesa interinstitucional para la identificación de escenarios de solución y agilización de los trámites asociados con el SBP

3.2.5. Cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones.

A través de este producto se busca la ampliación de la oferta de cupos de cicloparqueaderos mediante la definición de lineamientos estratégicos y de planeación urbana para el aprovechamiento del espacio público y el desarrollo de las actividades orientadas para la construcción y puesta en funcionamiento de cicloparqueaderos en las zonas que sean priorizadas.

3.2.6. Reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad.

Se busca reglamentar el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad (bicicletas, patinetas o similares), con el objetivo de ampliar la oferta de cicloparqueaderos, logrando de esta manera una mayor permeabilidad del servicio.

3.2.7. Lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público

Con este producto la SDM definirá lineamientos para la implementación de mobiliario urbano destinado para el parqueo de bicicletas (cicloparqueaderos) en el marco de los proyectos que se desarrollen en el espacio público de la ciudad que deberán ser acogidos por las entidades públicas que desarrollen ese tipo de proyectos. El producto plantea la elaboración de normatividad para que las entidades distritales apliquen lineamientos para la implementación de cicloparqueaderos en los proyectos que desarrollen en el espacio público

Por otro lado, la SDHT y la SDP elaborarán, en el marco de sus competencias y en articulación con la SDM, la reglamentación general para determinar el número mínimo de cicloparqueaderos en zonas comerciales y residencial en proyectos nuevos en la ciudad (Planes Parciales y Renovación Urbana).

3.2.8. Reglamento para la implementación de cicloparqueaderos para contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas en el marco del plan de reactivación económica establecido en el Acuerdo 780 de 2020

Con este producto se busca reglamentar que los establecimientos privados que deseen ofrecer cicloparqueaderos en sus establecimientos puedan acceder a los beneficios tributarios contemplados en el Acuerdo Distrital 780 de 2020.

3.2.9. Implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas

Reconociendo la necesidad de contar con nuevo mobiliario urbano que permita a los usuarios de la bicicleta acceder a parqueo temporal, resguardarse de la lluvia, y contar con una oferta de servicios asociados (talleres, accesorios, etc.) se plantea la elaboración de un estudio para definir cuál sería el mobiliario apropiado teniendo en cuenta las condiciones de la ciudad y la demanda existente, para que sus resultados sean integrados dentro de las cartillas de mobiliario urbano de la SDP y el DADEP. La SDP apoyará su desarrollo a través del establecimiento de los "Lineamientos para generar las condiciones de ubicación e instalación

de mobiliarios en la ciudad".

3.2.10. Implementación del Sistema Regional de Uso de la Bicicleta. Con este producto liderado por la RAPE, se busca generar para los y las ciclistas una integración con la región a través de una oferta que integre la infraestructura y los servicios complementarios, impulse el turismo y la movilidad sostenible y fomente actividades recreativas y deportivas. Todo lo anterior, enmarcado en la articulación ciudad-región, la seguridad vial, y el desarrollo económico de la región.

3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres

Teniendo en cuenta que uno de los grandes retos identificados para la ciudad es lograr que más mujeres usen la bicicleta, aspirando a que un 50% de los viajes en bicicleta realizados en la ciudad sean hechos por mujeres en sus diferentes diversidades, se incluyó este resultado para poder realizar seguimiento a los resultados de las diferentes intervenciones que se realizan con este propósito en el marco de la Política.

3.3.1. Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura.

Para que la infraestructura construida sea incluyente y verdaderamente universal se propone la inclusión de criterios de género, de derechos de las mujeres y de enfoque diferencial en los instrumentos de planeación, evaluación y diseño de la cicloinfraestructura.

3.3.2. Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para la inclusión del enfoque de género y derechos de las mujeres

Para complementar el producto anterior se propone la realización de programas de sensibilización a los equipos encargados de transporte en bicicleta para garantizar que sus acercamientos tengan siempre como criterio el enfoque de género y de derechos de las mujeres.

4. "Más Bici para todas y todos": Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta

Este objetivo busca atender las siguientes variables sobre la situación problemática:

- Carencia en comportamiento y educación vial
- Desarticulación de las entidades públicas para definir acciones en pro del uso de la bicicleta
- No existe una conceptualización ni caracterización de la economía de la bicicleta
- Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a ciclistas por su exposición prolongada.

Los cuales aparecen como parte del factor estratégico Promoción de la Cultura de la Bicicleta y de los ejes transversales de Institucionalidad, Enfoque de Género, y Ambiente y Salud.

Este objetivo plantea los siguientes resultados y productos:

4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta

Para la administración distrital es muy importante reconocer el grado de aceptación que tiene el uso de la bicicleta en la ciudad, así como los distintos componentes de dicho uso, como la infraestructura, la seguridad vial y personal, la oferta institucional, entre otros. Por eso es relevante realizar seguimiento a cómo la ciudadanía percibe su experiencia de viaje en bicicleta, teniendo en cuenta la medición realizada por la Encuesta de Movilidad.

En el marco de este resultado, las entidades distritales buscarán desarrollar estrategias conjuntas con las autoridades regionales para la promoción del uso de la bicicleta, enmarcadas en la propuesta del Sistema Regional de usos de la bicicleta que propone la RAP-E.

Para cumplir este resultado se plantean los siguientes productos:

4.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista

enfocadas en factores de riesgo y comportamiento en el marco de la Política Pública de la Bicicleta.

Con este producto se busca promover el uso de la bicicleta desarrollando acciones de comunicación y pedagogía en temas como seguridad vial, cultura ciudadana, pautas de protección y autocuidado, así como las ventajas que tienen el uso de la bicicleta para las y los ciudadanos. Estas estrategias de promoción se realizarán con enfoque poblacional diferencial, buscando adaptarse a las necesidades e intereses de los diferentes grupos poblacionales y etarios.

4.1.2. Programa Al Colegio en Bici (ACB)

A través de este producto se busca continuar y ampliar el programa ACB, buscando inculcar la bicicleta como medio de transporte sano y sostenible en las niñas y los niños de instituciones educativas públicas.

4.1.3 Protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la bicicleta.

Este protocolo tiene como propósito principal ofrecer pautas y herramientas que aporten insumos para identificar y diagnosticar factores culturales que guíen el diseño, la implementación, el monitoreo, la evaluación y el ajuste de las estrategias contempladas en la Política, en cuya definición se involucren acciones dirigidas a promover cambios en favor del uso de la bicicleta.

El protocolo se puede entender como una caja de herramientas construida bajo el enfoque de cultura ciudadana que le permitirá a la SDM fortalecer sus capacidades para diseñar, ejecutar, monitorear, evaluar y ajustar estrategias de transformación de factores culturales asociados con el uso de la bicicleta en la ciudad. En el diseño de la estrategia se evaluará la aplicabilidad de otros enfoques de política pública de ser requerido. El enfoque de cultura ciudadana enfatiza en la capacidad de auto transformación y transformación ciudadana, resaltando cuatro aspectos fundamentales:

(i) La construcción individual y colectiva de la armonía entre las tres regulaciones: legal, moral y cultural para lograr la convivencia

(ii) La educación y la cultura tienen un papel fundamental tanto para explicar la realidad que vivimos como para transformarla
(iii) Las personas tienen la capacidad de cooperar en la consecución de bienes colectivos y,
(iv) El gobierno puede asumir un rol pedagógico proponiendo la participación voluntaria de la ciudadanía en la transformación de ciertos rasgos culturales que afectan el bienestar social, para lo cual se fundamenta en la gobernanza colaborativa enfocada en la responsabilidad de todos en la construcción de ciudad a través de la participación social y decisoria.

4.1.4. Actividades recreativas que promuevan el goce del tiempo libre y la apropiación de hábitos saludables a través del uso de la bicicleta.

Para la implementación de este producto el IDRD ha definido tres líneas estratégicas: Bici Programas[34], Bici Experiencias, y Bici Servicios. Se han construido metas e indicadores que se vislumbran desde la base de la cualificación de la estrategia y permiten que cada una de estas líneas genere un impacto significativo en la población. Este impacto contribuye con la promoción de uso de la bicicleta como estrategia que promueve la actividad física y la movilidad activa en las localidades de la ciudad.

4.1.5. Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.

A través de este producto la SDS busca difundir información relevante para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud, como la siguiente:

- Calidad del aire y bicicleta: planeación de horas y mejores rutas para evitar exposición a contaminación del aire; socialización del IBOCA (Índice Bogotano de Calidad del Aire) como herramienta para planificar trayectos en bicicleta
- Exposición a radiación solar ultravioleta y bicicleta: radiación UV y

[34] Dentro de las actividades asociadas al programa Al Trabajo en Bici, y para el establecimiento de rutas seguras se trabajará en articulación con la UAESP y la Mesa Técnica de monitoreo y seguimiento al plan de seguridad ciudadana para los ciclistas de Bogotá para la identificación de luminarias que generen condiciones de inseguridad en el marco de esta actividad.

cáncer de piel, divulgación de pautas de auto tamizaje de lesiones de piel (cada 3 meses) para pieles sensibles, planificación horaria para trayectos

- Posibles afectaciones osteomusculares y bicicleta: orientación de signos de alarma para consultar en caso de afectaciones osteomusculares en ciclistas
- Beneficios en salud por uso de bicicleta: educación en salud sobre beneficios del transporte activo y otros medios de transporte no motorizados; efectos frente a la ausencia de actividad física, sedentarismo o incumplimiento de las recomendaciones de actividad física para la salud.

4.1.6 Disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta y la toma de decisiones por parte de aquellos usuarios que la consideran como alternativa de transporte y movilidad sostenible.

Con este producto se busca brindar a las y los ciclistas la información necesaria para realizar viajes o tomar decisiones sobre el uso de la bicicleta. Para ello, desde la UAECD, como coordinador de IDECA, se busca aportar de la siguiente manera:

- Brindar apoyo técnico a la SDM mediante la orientación y/o articulación del componente geográfico en aquellas estrategias enfocadas en los usuarios de la bicicleta
- Permitir la disposición, integración o articulación de los productos generados a través de las diferentes plataformas, aplicaciones y demás medios disponibles en IDECA
- Disponer nuevos recursos o robustecer los ya existentes (ej. aplicación web de Mapas Bogotá, aplicación móvil de Mapas Bogotá Bici) para promover el uso de la bicicleta y satisfacer las necesidades de la ciudadanía a través de nuevas funcionalidades, servicios, componentes, entre otros
- Ampliar capacidades técnicas y fortalecer la disponibilidad y rendimiento de los recursos existentes para garantizar una mejor experiencia por parte de los usuarios de la bicicleta
- Monitorear y emitir los reportes a que haya lugar en relación con el comportamiento, consumo, uso y aprovechamiento de los servicios y

funcionalidades dispuestos desde las plataformas o aplicaciones administradas por IDECA
- Promover y generar difusión desde IDECA de los resultados obtenidos en el marco de este producto o de aquellos que se consideren relevantes de cara a los usuarios de la bicicleta.

4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado.

Este producto plantea la realización de un programa piloto en una localidad de Bogotá en donde se identifique un alto número de viajes en bicicleta relacionados con transporte de niños y niñas al colegio. Se busca mejorar las condiciones de seguridad vial, participación ciudadana, y de los vehículos para mejorar la calidad de los viajes de cuidado en bicicleta y evaluar su realización en otras zonas de la ciudad.

4.1.8. Declaratoria de salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad

A través de este producto, el IDPC y la SDM buscan realizar el proceso de salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad. Dicho proceso, siguiendo la reglamentación establecida (Decreto Nacional 2358 de 2019 y Resolución 408 de 2019) se desarrollará en tres fases:

1. Postulación
2. Elaboración Participativa del Plan Especial de Salvaguarda (PES)
3. Implementación del PES

Es necesario anotar que el desarrollo de las fases 2 y 3 se encuentra vinculado a la aprobación de las instancias correspondientes para proceder al desarrollo de las mismas. Es así que para avanzar a la fase 2 se requiere de la aprobación del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural CDPC; y posteriormente para el inicio de la fase 3, se requiere que el mismo CDPC apruebe el PES que se presente, lo que conlleva a la expedición de un Acto Administrativo por parte de la Secretaría De Cultura, con la inclusión de la manifestación cultural en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital.

4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.

Se busca fortalecer las organizaciones relacionadas con la bicicleta en la ciudad, midiendo el proceso de fortalecimiento de las organizaciones a través de la oferta institucional, buscando la construcción de capacidades para su trabajo autónomo en pro de sus objetivos propios.
Este resultado se realiza a partir de los siguientes productos:

4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas

La SDM y la SCRD realizarán convocatorias de estímulos para el fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas que trabajan los temas de la bicicleta. En el marco de los programas de estímulos que desarrolla las SCRD, anualmente se definirán los objetivos y enfoques para apoyar organizaciones establecidas y nuevas.

4.2.2. Programas de formación, fortalecimiento y evaluación alrededor de la participación ciudadana en los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta.

El IDPAC, en compañía de la SDM, llevarán a cabo un proceso continuo de fortalecimiento a los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta para que cumplan con los objetivos definidos por el Acuerdo que los constituye.

4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "trabajar" según la Encuesta de Movilidad

Este resultado busca la consolidación de una cultura del uso de la bicicleta para ir al trabajo.

4.3.1. Asesorías para el incremento en el uso de la bicicleta en entidades públicas, empresas privadas y universidades a través de jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible

Se buscará el desarrollo de acciones que promuevan el uso de la bicicleta en entidades públicas y privadas, así como en universidades, a través de la promoción la jornada mensual de la movilidad sostenible.

4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos

Este producto busca la generación de programas institucionales de

movilidad sostenible para el sector público y el privado, puedan dar cumplimiento a la Ley 1811 de 2016 "*por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*" Esto a través de los Planes Integrales de Movilidad Sostenibles (PIMS) definidos en el Decreto Distrital 037 de 2019.

4.3.3 Esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad.

Este producto busca implementar cicloparqueaderos, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, en las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad.

4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad

Este resultado busca la consolidación de información institucional sobre el uso de la bicicleta, así como el fortalecimiento de la capacidad de gestión y articulación institucional para garantizar la toma efectiva de decisiones basadas en información actualizada.

4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad

Este producto se compone de información cuantitativa y cualitativa de algunos indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad, los cuales deberán ser establecidos por las áreas pertinentes ya que, el registro de los mismos se debe consensuar.

4.4.2 Programa y red de monitoreo de la calidad del aire con sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas

El proyecto se desarrollará en dos fases, la primera corresponde al desarrollo de la red piloto y la segunda fase corresponde al fortalecimiento y expansión de la red con base en las proyecciones definidas en el programa.

4.4.3. Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el

Consejo Distrital de la Bicicleta.
Establecer una Comisión Intersectorial de la Bicicleta para fortalecer la gestión del Distrito, en pro de fomentar el uso de la bicicleta y la economía centrada en ella. Esta Comisión tiene como finalidad realizar el seguimiento institucional de la política, y se articulará con las instancias definidas por el Decreto Distrital 495 de 2019 que reglamentan la participación ciudadana en dichos temas.

5. *"Bogotá polo productor de la bicicleta"* - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.

Este objetivo responde a la necesidad de darle relevancia al sector económico de la bicicleta, no sólo en términos de generar más estudios para conocerlo y atender mejor sus necesidades, sino también para que las empresas y emprendimientos de la ciudad puedan aprovechar las oportunidades generadas por el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad.

5.1. Aumento de la productividad e innovación para el sector económico de la Bicicleta
El sector económico de la bicicleta (la economía de la bicicleta) que se quiere fortalecer consta de diversos tipos de unidades productivas con dinámicas y necesidades diversas.

Está comprendido por grandes importadores y distribuidores, medianos y pequeños comerciantes, empresas de biciturismo, de movilidad sostenible, bicimensajeros, empresas de mecánica y mantenimiento, y por emprendedores que fabrican localmente prendas y accesorios.

Por este motivo a través de la política pública de la bicicleta se llevarán a cabo acciones para fortalecer las diferentes unidades productivas a través de herramientas diseñadas para mejorar la innovación, la productividad y sus capacidades para relacionarse con mercados extranjeros, así como fomentar la empleabilidad a lo largo de las empresas del sector y fomentando la oferta de biciturismo de la ciudad.

5.1.1. Asesorías para la implementación de procesos de innovación a través de las TIC para las empresas asociadas a la actividad

económica de la Bici

De acuerdo al estudio de mercado de la bicicleta realizado por la Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE se identificarán las empresas de productos y/o servicios que pueden ser orientadas, informadas e intervenidas en iniciativas para aumentar su capacidad de producción, teniendo en cuenta los datos de ubicación, tipo de producto o servicio y capacidad tecnológica. De esta manera se dirigirán acciones como implementación de procesos de innovación, nuevas tecnologías, alianzas con proveedores de materia prima que den paso a unas empresas más productivas y competitivas en el mercado de la Bici

5.1.2. Acompañamiento en la implementación de herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación en empresas del sector económico de la bicicleta.

Acompañamiento en la implementación de procesos de transformación digital, adopción de tecnologías, generación de encadenamientos para la sofisticación de productos y servicios, acceso a líneas de financiación y oportunidades de conexión con el mercado para incrementar la competitividad de las empresas. Para la atención a estos puntos la SDDE desarrollará acciones tales como: Intercambio de experiencias, visitas a los puntos de fabricación con expertos para realizar los diagnósticos *in situ*, también se desarrollarán ruedas de negocios que permitan hacer el encadenamiento entre los fabricantes y productores de servicios.

5.1.3 Ferias de servicios, empleo, y/o brigadas de empleabilidad realizadas en la ciudad, con la participación del sector asociado a la Bicicleta.

El desarrollo de ferias de servicios y empleo, y/o brigadas de empleabilidad se constituyen en una estrategia de acercamiento institucional que permite y facilita el acceso a la oferta de la entidad por parte del sector de la Bici. En estos espacios se desarrollan actividades de socialización de los servicios de la ruta de empleabilidad (registro, orientación, formación, preselección y remisión). A través de estos espacios la SDDE busca acercar perfiles especializados al sector con el fin de accionar en el aumento de los índices de productividad de las empresas.

5.1.4. Estrategia para mejorar la oferta de Bici turismo en Bogotá Región

Estrategia de fortalecimiento y/o acompañamiento a prestadores de servicios turísticos, iniciativas y/u organizaciones asociadas a la cadena de valor del biciturismo en el desarrollo de capacitaciones y nuevos productos, a través de la ejecución de actividades para el mejoramiento de la oferta de bici turismo en Bogotá-Región.

5.1.5. Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici.

La implementación del Programa Técnico de Mecánica de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial que se ofertará en convenio con el SENA en el Colegio Técnico de la Bici en la localidad de Bosa, permitirá ofrecer doble titulación a los estudiantes que opten por esta formación técnica desde el grado 10 en adelante. De igual forma, permitirá contribuir a disminuir la brecha de estudiantes que se gradúan de colegios oficiales y no ingresan a ningún tipo de formación para el trabajo, así como a población en general, contribuyendo a mejorar la formación y fomentar el emprendimiento.

5.1.6. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla.

Este producto busca que las empresas de la ciudad que pueden realizar en su cadena productiva distribución logística de última milla en bicicleta lo realicen.

Principios

Los principios que orientan la Política Pública de la Bicicleta, se encuentran en concordancia con los dispuestos por el Concejo de la ciudad a partir del Acuerdo 708 de 2018[35], a saber:

[35] Acuerdo Distrital 708 de 2018. “Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”. Artículo 2. Principios.

Accesibilidad. Garantizar a toda la población, con o sin limitaciones cognitivas o físicas, el uso de la bicicleta y toda su infraestructura.

Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre Administración Distrital, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de la bicicleta.

Crecimiento Sostenible. Garantizar el uso de la bicicleta en relación recíproca con el desarrollo, la estructura económica de la ciudad y el disfrute del medio ambiente.

Humanización. Tener al usuario de la bicicleta como fin último de toda decisión, comprendiéndolo como ser humano en relación con los demás y con el medio ambiente y su bienestar general.

Igualdad. Garantizar que el ciclista tenga las mismas condiciones que los usuarios de otros medios de transporte.

Diversidad e inclusión. Mejorar la capacidad, la oportunidad y la identidad de los diversos ciudadanos.

Ciudad Saludable. Lograr un entorno urbano que genere un impacto directo en la salud de los habitantes, además de ayudar en la movilidad urbana.

Integración multimodal. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transportes que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.

Libertad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de elegir la bicicleta como modo de transporte.

Participación. Reconocer a los ciclistas como actores activos en el desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta.

Planificación. Adoptar toda decisión en el marco de la Política Pública de la Bicicleta con fundamento en criterios de planeación y organización, siguiendo el ritmo de crecimiento demográfico y territorial de la ciudad.

Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada la Política Pública de la Bicicleta entre las entidades de la Administración Distrital, sectores: Central, descentralizado y localidades, en el marco de sus respectivas competencias, y dando cumplimiento a la misma de manera eficiente y eficaz, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos del Distrito, de manera que el uso de la bicicleta haga parte de la agenda pública de manera integral.

Sectores y entidades corresponsables

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

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

- Sector Movilidad: SDM, IDU, UAERMV, TM, EMB.
- Sector de Seguridad, Convivencia y Justicia: SDSCJ.
- Sector de Gobierno: SDG, IDPAC.

- Sector de Hacienda: UAECD.
- Sector de Desarrollo Económico Industria y Turismo: SDDE, IDT.
- Sector de Educación: SED.
- Sector de Cultura Recreación y Deporte: SCRD, IDPC, IDRD.
- Sector de Ambiente: SDA.
- Sector de Salud: SDS.
- Sector de Mujer: SDMujer.
- Sector Integración Social: SDIS.
- Sector Planeación: SDP.

Seguimiento y evaluación

El seguimiento de la Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039 se realizará según lo dispuesto en la *"Guía para el Seguimiento y Evaluación de las Políticas Públicas",* elaborada por la SDP. De esta manera se establecerá un seguimiento trimestral para la mayoría de las metas producto; sin embargo, algunos de los indicadores tienen una periodicidad diferente que se encuentra consignada en la matriz del Plan de Acción de la Política Pública de la Bicicleta, (Anexo 1).

Además del seguimiento indicado en la Guía para el cumplimiento de las metas institucionales, a través de las instancias de participación y

coordinación institucional dispuestas en el Plan de Acción (Consejos Locales, Distrital y Consultivo de la Bicicleta, y Comisión Intersectorial de la Bicicleta) se hará seguimiento al cumplimiento de los compromisos, recomendaciones para la realización de ajustes al funcionamiento de la política, y revisión del avance de la misma, teniendo en cuenta la información compilada en el aplicativo dispuesto por la SDP para el seguimiento a las políticas públicas.

En relación con la evaluación de la Política, se sugiere realizar una a corto plazo, coincidiendo con el inicio de la administración que gobernará la ciudad desde 2024; un segundo corte de evaluación en 2030, y una evaluación final que empiece el último año de la política.

En relación con la modalidad de evaluación, se propone que las evaluaciones de 2024 y 2030 sean de resultados, y la que se realice como evaluación final corresponda a una evaluación de impacto. Sin embargo, es necesario notar que la SDM (o la entidad que cumpla sus funciones) deberá ser la que tome la decisión de cuál es la modalidad de evaluación más adecuada a los intereses de la política, así como si debe ser una evaluación interna, o realizada por externos y el nivel de incidencia de la participación de la ciudadanía en las mismas.

Financiamiento

Según los costos estimados, para el cumplimiento de las acciones es necesario destinar un total de $2.22 billones de pesos constantes de 2020 para la vigencia de la política pública (2021 – 2039). A través de las consultas realizadas con las entidades y sectores que participan de la política, se identificó que la fuente de financiamiento que se usará para financiar los 44 productos detallados en el Plan de Acción son los recursos de inversión de las diferentes entidades, en tanto no se proponen fuentes de financiamiento asociadas a cooperación internacional, alianzas público-privadas u otras.

En el Plan de Acción se detallan los resultados y productos esperados con sus costos.

A continuación, se presenta el costo global de la política discriminado por objetivo específico, así como el resumen de los mismos por cuatrienio de gobierno.

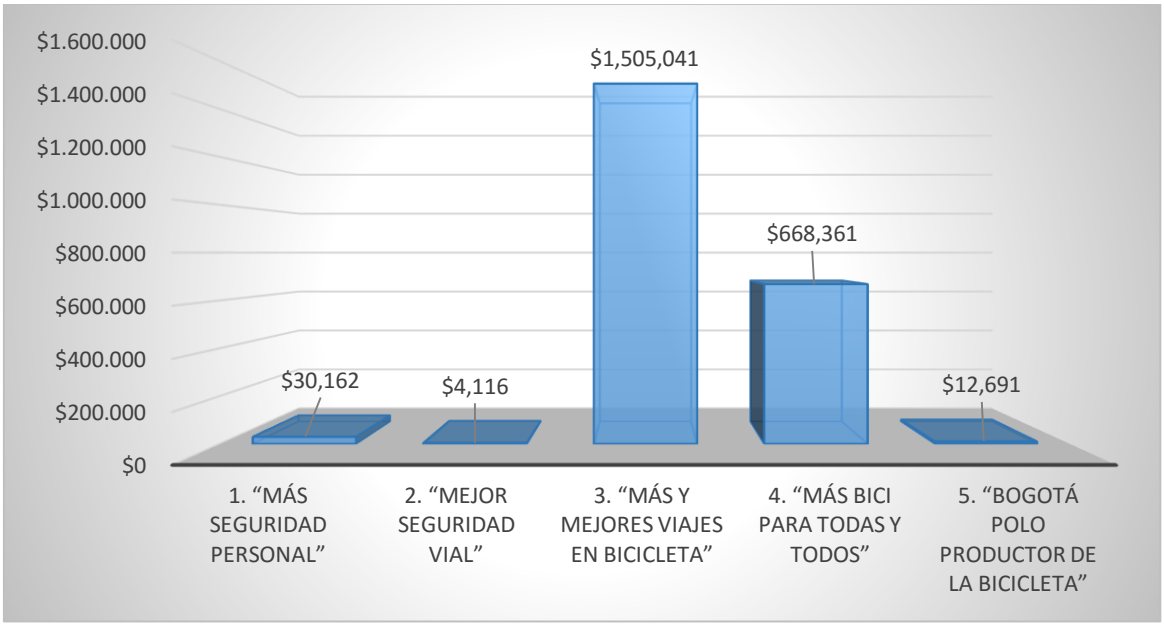

Ilustración 6 Costos de la Política por Objetivo (millones de pesos constantes 2020)
Fuente: Elaboración propia. *Plan de acción Política Pública de* la *Bicicleta 2021 - 2039. SDM*

Tabla 13 Costos estimados por objetivo específico (millones de pesos constantes 2020)

Objetivo específico	2021-2024	2025-2028	2029-2032	2033-2036	2037-2039	Total Objetivo
1. "Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.	$4,971	$5,665	$6,378	$7,179	$5,969	$ 30,162
2. "Mayor seguridad vial" - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.	$686	$772	$868	$977	$813	$ 4,116
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá	$693,297	$230,227	$199,221	$211,448	$170,848	$ 1,505,041
4. "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta	$107,457	$124,662	$141,445	$160,245	$134,552	$ 668,361
5. "Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	$2,210	$2,473	$2,711	$2,891	$2,406	$12,691
Total, por período	**$808,621**	**$363,799**	**$350,623**	**$382,740**	**$314,588**	**$ 2,220,371**

Fuente: Elaboración propia. Plan de acción política pública de Bicicleta 2021 - 2039. SDM

Por otra parte, al realizar el análisis de los costos en la financiación de productos entregados por la Política por sector administrativo, se observa que de los ocho (8) sectores administrativos, el Sector Movilidad es el que tiene una mayor participación con un 80.2%, equivalente a 1.78 billones de pesos. Después de Movilidad, el sector que más invertirá es el de Cultura, Recreación y Deporte, con una inversión correspondiente al 15.76% del costo total de la Política, equivalente a 349 mil millones de pesos, y en tercer lugar se encuentra el Sector Educación, con una inversión correspondiente al 2.87% de los costos de la Política, aproximadamente 63 mil millones de pesos.

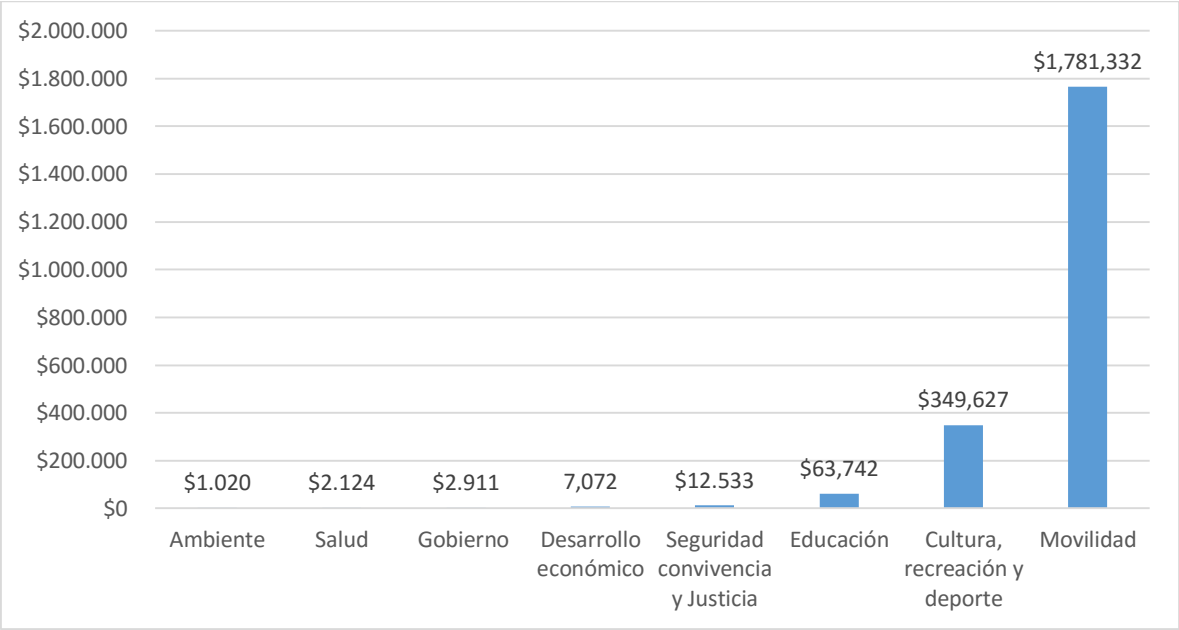

Ilustración 7 Presupuesto de la PPB por Sectores Administrativos (millones de pesos Constantes)
Fuente: Elaboración propia. Plan de acción Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039. SDM

En la siguiente tabla se encuentra la información detallada por sector y por cuatrienio.

Tabla 14 Costos estimados por sector administrativo (millones de pesos constantes 2020)

Sector	2021-2024	2025-2028	2029-2032	2033-2036	2037-2039	Total, por sector	%
Cultura, recreación y deporte	$ 54,499	$ 66,385	$ 74,717	$ 84,095	$ 69,928	$ 349,627	*15.76*
Desarrollo económico	$ 1,082	$ 1,278	$ 1,495	$ 1,737	$ 1,478	$ 7,072	*0.32*
Educación	$ 12,456	$ 11,042	$ 12,887	$ 14,906	$ 12,449	$ 63,742	*2.87*
Gobierno	$ 612	$ 612	$ 612	$ 612	$ 459	$ 2,911	*0.13*
Movilidad	$ 736,522	$ 281,459	$ 257,833	$ 277,978	$ 227,747	$ 1,781,417	*80.23*
Salud	$ 446	$ 446	$ 446	$ 446	$ 446	$ 2,124	*0.10*
Seguridad convivencia y Justicia	$ 2,087	$ 2,349	$ 2,644	$ 2,976	$ 3,252	$ 12,533	*0.56*
Ambiente	$ 780	$ 240	$ 0	$ 0	$ 0	$ 1,020	*0.05*
Total, por cuatrienio	**$808,621**	**$363,799**	**$350,623**	**$382,740**	**$314,588**	**$ 2,220,371**	**100%**

Fuente: Plan de acción política pública de Bicicleta 2021 - 2039. SDM.

Al realizar la revisión de los costos por entidad se encuentra que la entidad que proyecta una mayor inversión a lo largo de la Política es el IDU, con una inversión que ronda los $1.12 billones de pesos, toda vez que esta entidad es la encargada de la construcción de infraestructura y de parte del mantenimiento asociado. Le sigue la SDM, con una inversión de $486 mil millones de pesos, y que tiene a cargo la implementación de productos para dar cumplimiento a todos los objetivos, resaltando aquellos asociados a seguridad vial, promoción de la bicicleta e implementación de ciclorrutas. Otra entidad que proyecta una importante inversión es el IDRD, que plantea una inversión de $349 mil millones de pesos, asociados

al desarrollo de actividades para promover las actividades recreativas y deportivas en bicicleta.

Glosario

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva

Cicloinfraestructura: Infraestructura adecuada para el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad

SITP: El artículo 1° del Decreto Distrital 309 de 2009 adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá D.C, buscando mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad; racionalizar la oferta de servicios de transporte público; promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema, entre otros objetivos, definidos en el artículo 5° del decreto mencionado.

Seguridad Personal: En el marco de la política se entiende como todos aquellos hechos relacionados con la protección de la vida y bienes de los y las ciclistas.

Seguridad Vial: Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde et diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Viaje: Desplazamiento realizado por una persona con un motivo específico, una hora de inicio y fin definida, un modo de transporte empleado y una duración mayor a 3 minutos, o un desplazamiento con motivo trabajo o estudio de cualquier duración. Por ejemplo: (1) ir al trabajo a pie o utilizando uno o varios medios de transporte. (2) ir a una cita médica. (3) ir de compras.

El concepto de viaje (o desplazamiento) utilizado en la encuesta

corresponde a un sólo trayecto, es decir sólo ida o sólo vuelta. Por ejemplo: una persona que salió de su casa al trabajo, después en la tarde salió del trabajo hacia una cita médica, luego salió de la cita médica a realizar compras y finalmente, regresó al hogar. Esta persona realizó 4 viajes en total en su día, cada uno de ellos con un motivo o propósito específico.

Visión Cero: Es una política internacional que rechaza la pérdida de vidas en el tráfico y se alinea con la movilidad sostenible en medidas concretas como el diseño de calles seguras para las personas, con pasos y andenes amplios para peatones.

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (23 de noviembre de 2018). *Decreto 672 de 2018 Alcalde Mayor*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81463&dt=S

Alcaldía Mayor de Bogotá. (18 de agosto de 2006). *Decreto 319 de 2006 Alcalde Mayor*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de Régimen Legal de Bogotá D.C.: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21066

Alcaldía Mayor de Bogotá. (1 de enero de 2012). *Decreto 657 de 2011 Alcalde Mayor*. Recuperado el 16 de agosto de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45167

Alcaldía Mayor de Bogotá. (05 de febrero de 2020). *Decreto 045 de 2020 Alcaldesa Mayor*. Obtenido de https://bogota.gov.co/mi-ciudad/dia-sin-carro-y-sin-moto-decreto-045-del-5-de-febrero-del-2020#:~:text=La%20alcaldesa%20Claudia%20L%C3%B3pez%20firm%C3%B3,las%209%3A00%20pm%E2%80%9D.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (19 de noviembre de 2020). *Decreto 813 de 2017 Alcalde Mayor*. Recuperado el 15 de agosto de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=73425#26

Alcaldía Mayor de Bogotá. (21 de agosto de 2018). *Decreto 456 de 2018 Alcalde Mayor*. Recuperado el 19 de septiembre de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=80486&dt=S

Asamblea General de las Naciones Unidas. (11 de 09 de 2012). *Página Web de las Naciones Unidas.* Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de Documentos: https://undocs.org/es/A/RES/66/288

Bogotá Cómo Vamos. (2018). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2018.* Bogotá: Punto Aparte.

Bogotá Cómo Vamos. (2019). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2018.* Bogotá: Punto Aparte.

Bogotá Cómo Vamos. (2020). Encuesta Virtual, Mi Voz Mi Ciudad Bogotá. Recuperado el 30 de noviembre de 2020, de https://bogotacomovamos.org/encuesta-virtual-mi-voz-mi-ciudad-bogota/

Bustos, G. (17 de 05 de 2018). *Instituto de Estudios Urbanos.* Recuperado el 18 de agosto de 2019, de ¿Cómo lograr una movilidad sostenible?: http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/como-lograr-una-movilidad-sostenible

Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles & Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). *Plan Distrital de Seguridad Vial 2017 - 2026.* Bogotá.

Concejo de Bogotá. (20 de enero de 2003). Acuerdo 079 de 2003. *Concejo de Bogotá D.C.* Recuperado el 17 de marzo de 2020, de

https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6671

Concejo de Bogotá. (09 de junio de 2016). *Acuerdo 645 de 2016 Concejo de Bogotá D.C.* Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66271

Concejo de Bogotá. (15 de junio de 2018) Acuerdo Distrital 708 de 2018. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754&dt=S

Concejo de Bogotá. (19 de junio de 2018). *Acuerdo 708 de 2018 Concejo de Bogotá D.C*. Recuperado el 5 de agosto de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754&dt=S

Concejo de Bogotá. (11 de junio de 2020). Acuerdo 761 de 2020 Concejo de Bogotá D.C. Recuperado el 15 de octubre de 2020, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=93649

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (28 de noviembre de 2020). *Ciclovía Bogotá*. Obtenido de Página Web del Instituto Distrital de Recreación y Deporte: https://idrd.gov.co/Ciclovia/

Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention 2003;9:205-209.

Lew, S., Madriz, M., Uniman, D., Westermark, E., Ye, Q., Jones, T. Ríos Flores, R. A. (2016). *¡A todo pedal!: Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe.* Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de https://publications.iadb.org/es/todo-pedal-guia-para-construir-ciudades-ciclo-inclusivas-en-america-latina-y-el-caribe

Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio, VI (22)*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=111/11162202

Ministerio de Transporte (2018). *Resolución 3258 de 2018 "Por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades"*

Mosquera, J. L., Rojas, J. E., Bohórquez, C. L., & Guerrero Albarracín, A. M. (2018). *Cuadernillos de Desarrollo Económico. N° 8: Mercado de la Bicicleta en Bogotá.* Bogotá.

Organización de las Naciones Unidas - Comisión Bruntland. (1987). *Nuestro Futuro Común.* Nueva York: ONU.

Organización de las Naciones Unidas. (2016). *Página Web de las Naciones Unidas*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de Objetivos de Desarrollo Sostenible: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/

Ríos, R. A., Taddia, A., Pardo, C. F., & Lleras, N. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta.* Banco Interamericano de Desarrollo.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2015). *Encuesta de Movilidad 2015.* Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Bogotá: Capital Mundial de*

la Bici. Una visión de Ciudad. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). *Encuesta de Movilidad 2019.* Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020a). *Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2019*. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad

Secretaría Distrital de Planeación. (2017). *Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito.* Bogotá: Arrkimax Internacional Ltda.

Secretaría Distrital de Planeación. (28 de junio de 2019). *https://drive.google.com/drive/folders/13tYQpi2EIPdEXFSnDH5T-7ZDAnplk6Lm.* Recuperado el 15 de septiembre de 2019, de http://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/politicas-sectoriales/guia-de-politica-publica.

Senado de la República. (13 de septiembre de 2002). *Ley 796 de 2002. Por el cual se expide el código nacional de tránsito terrestre.* Recuperado el 16 de septiembre de 2019, de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

Steer & Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). Revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá. Tomo 1. Bogotá.

Steer Davies Gleave & Secretaría distrital de Movilidad. (2013). Formulación y estructuración de un plan estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos. Bogotá.

Steer Davies Gleave & Secretaría Distrital de Movilidad. (2018). Revisar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C. Componente Ambiental - Producto III. Bogotá.

Sustainable Mobility for All. (2017). *Global Mobility Report 2017. Tracking Sector Performance.* Washington D.C. Obtenido de https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28542/120500.pdf?sequence=6

Universidad de los Andes. (2015). *¿Nos movemos hacia ciudades más saludables? Evidencias sobre transporte activo en Bogotá y Colombia.* Bogotá.

Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). *Cómo promover el buen uso de la bicicleta. Exposición del ciclista en ámbito urbano. Diagnóstico y Recomendaciones.* Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.

Anexos

Anexo 1. Plan de Acción de la Política Pública de la Bicicleta

Anexo 2. Metodología para la definición de factores estratégicos