

Secretaría Distrital de Planeación

Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica– Dirección
de Formulación y Seguimiento de Políticas PúblicasInforme de Seguimiento Plan de Acción Política Pública de la Bicicleta (2021-
2039) Documento CONPES D.C. No. 15

Corte: junio 30 de 2022

Noviembre 2022

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe de seguimiento corresponde a los avances en la implementación de la Política Pública de la Bicicleta, como parte del ejercicio que desde la Secretaría de Planeación se realiza para generar información acerca de las gestiones que lidera el Distrito en favor de la población de la ciudad sobre estas temáticas. En este sentido, las tareas adelantadas por los sectores, a partir de la fecha de adopción de las diferentes políticas que conforman el Ecosistema de Políticas Públicas del Distrito Capital, se analizan para generar información útil en el control ciudadano y la valoración al interior de la Administración sobre la necesidad de posibles ajustes para favorecer que se alcancen los objetivos propuestos.

Este análisis fue elaborado a partir de la información de los avances suministrada por cada uno de los responsables de la implementación de los productos de la Política Pública de la Bicicleta. Los avances de los objetivos se obtienen haciendo la medición respecto a la meta de la vigencia, es decir, se obtiene el avance acumulado al corte de la vigencia y se hace un ajuste de los avances alcanzados para aquellos productos que exceden un avance de 100%, con el fin de que ningún producto por sí solo tenga un peso relativo mayor al definido en el plan de acción de la política.



De forma general, para el cálculo de los avances de los productos se hace una suma ponderada de los avances acumulados, de acuerdo con el nivel de prioridad que les fue asignado al momento de adoptar el plan de acción de la política, y que para este informe se encuentran en ejecución a corte de junio 30 de 2022.

Las brechas para la política, los objetivos y los productos, se calcula restando la trayectoria ideal con el avance. Dado lo anteriormente expuesto, la brecha de la política (acumulada) puede ser positiva mientras que la de los objetivos específicos (vigencia) es negativa o inexistente.

2. JUSTIFICACIÓN

La Política Pública de la Bicicleta, aprobada en el marco del Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (Documento CONPES D.C. No. 15) el 23 de marzo de 2021, busca mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta, donde se han obtenido resultados que ratifican la importancia de su implementación.

En el cumplimiento de los objetivos de la política pública la Secretaría Distrital de Movilidad promoverá los proyectos que fortalezcan las actividades en Bogotá para el uso de la bicicleta como uno de los principales medios de transporte de la movilidad sostenible de la ciudad.



3. AVANCE ACUMULADO DE LA POLÍTICA

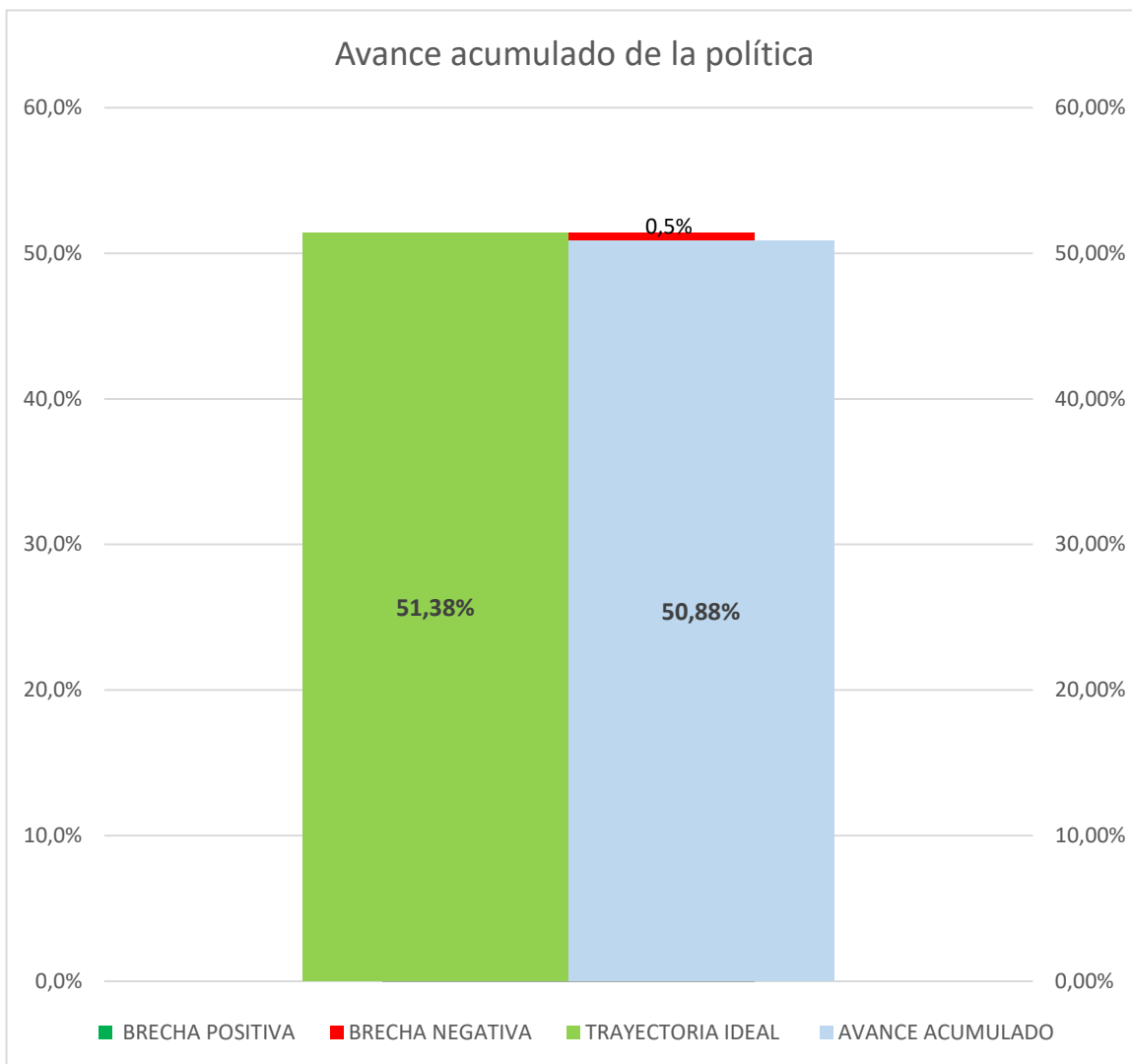
Esta sección presenta el informe de seguimiento de la para el primer semestre del año 2022 y el avance acumulado con corte a junio 30 de 2022 del plan de acción vigente. Los avances se presentan teniendo en cuenta los objetivos específicos y productos definidos como aporte para el cumplimiento de dichos objetivos según la cadena de resultados. Así, la información cuantitativa y cualitativa con la cual se realiza este informe de seguimiento fue consolidada para el reporte por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Para promover el cumplimiento de los objetivos propuestos, la Secretaría Distrital de Movilidad ha sido designada como líder de esta política en la que participan además otras entidades como corresponsables. Estas entidades distritales y del nivel nacional que se articulan en el desarrollo de los objetivos específicos son igualmente responsables según lo establecido en el plan de acción.

Para el corte a junio 30 de 2022, el avance acumulado frente a la meta final de la política alcanzó un 50,88%, entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería corresponder a 51,38% de avance, actualmente se identifica una brecha negativa de 0,5%. *(gráfico 1)*



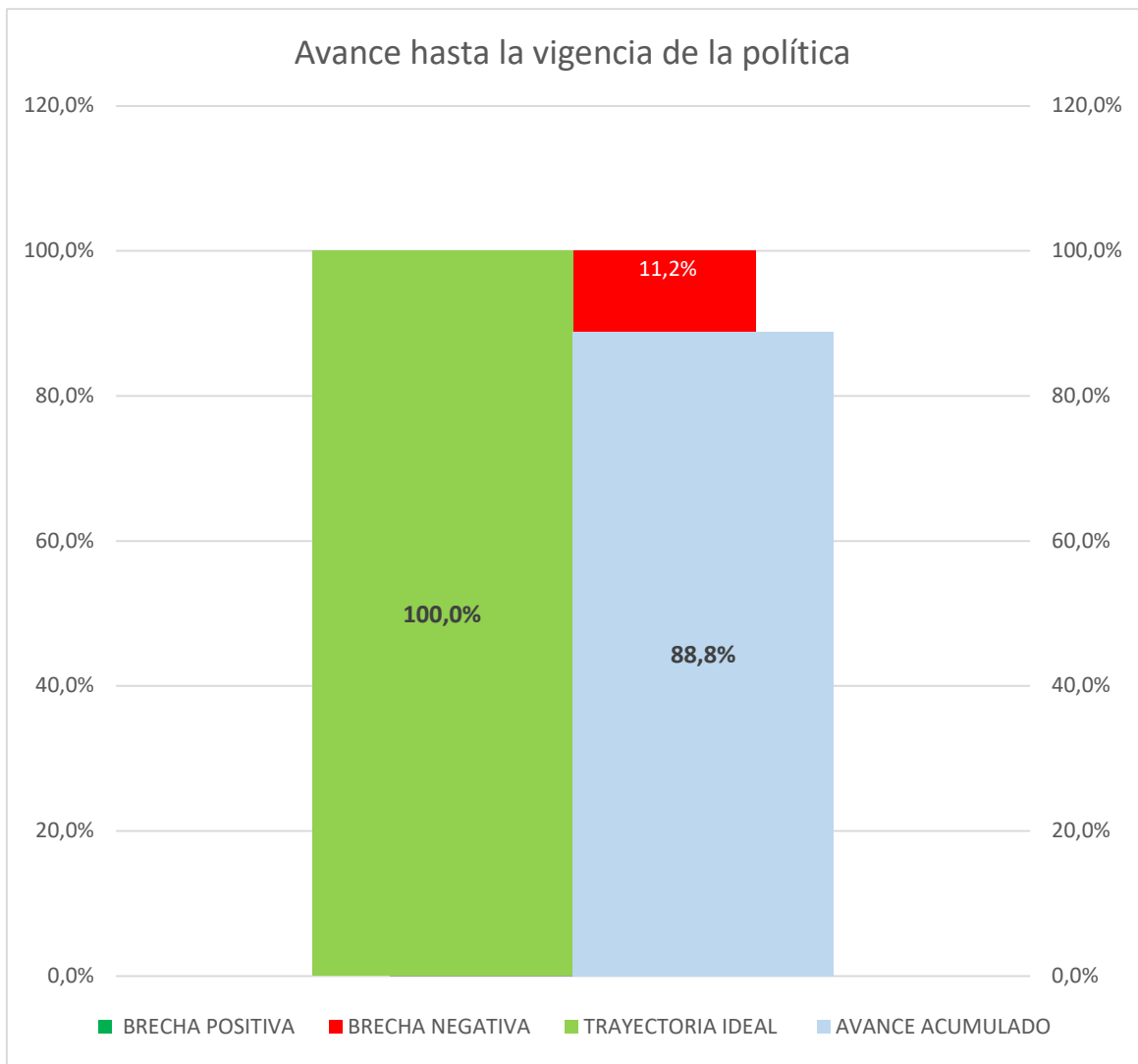
Gráfico 1. Avance acumulado de la Política Pública



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2022-1 Política Pública

De igual forma, se calculó el avance hasta la vigencia, el cual toma en cuenta la gestión realizada y las metas programadas desde el inicio de la Política hasta el corte junio 2022. La política alcanzó un avance acumulado de 88,8%, entendiendo que la trayectoria ideal de implementación corresponderá siempre al 100%, se identifica una brecha negativa de 11,2%. (gráfica 2)

Gráfico 2. Avance acumulado hasta la vigencia de la Política Pública



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2022-1 Política Pública

Para los cálculos de avance de la política se utilizan los reportes cuantitativos acumulados de los productos, divididos por la meta final, dicho valor es multiplicado por el ponderador correspondiente a cada producto, y finalmente los resultados se suman para calcular el avance de ejecución de la política.

Por otro lado, la trayectoria ideal de la política es calculada dividiendo la meta acumulada hasta la vigencia sobre la meta final y terminando igualmente con la suma de este resultado multiplicado por las ponderaciones de los productos.

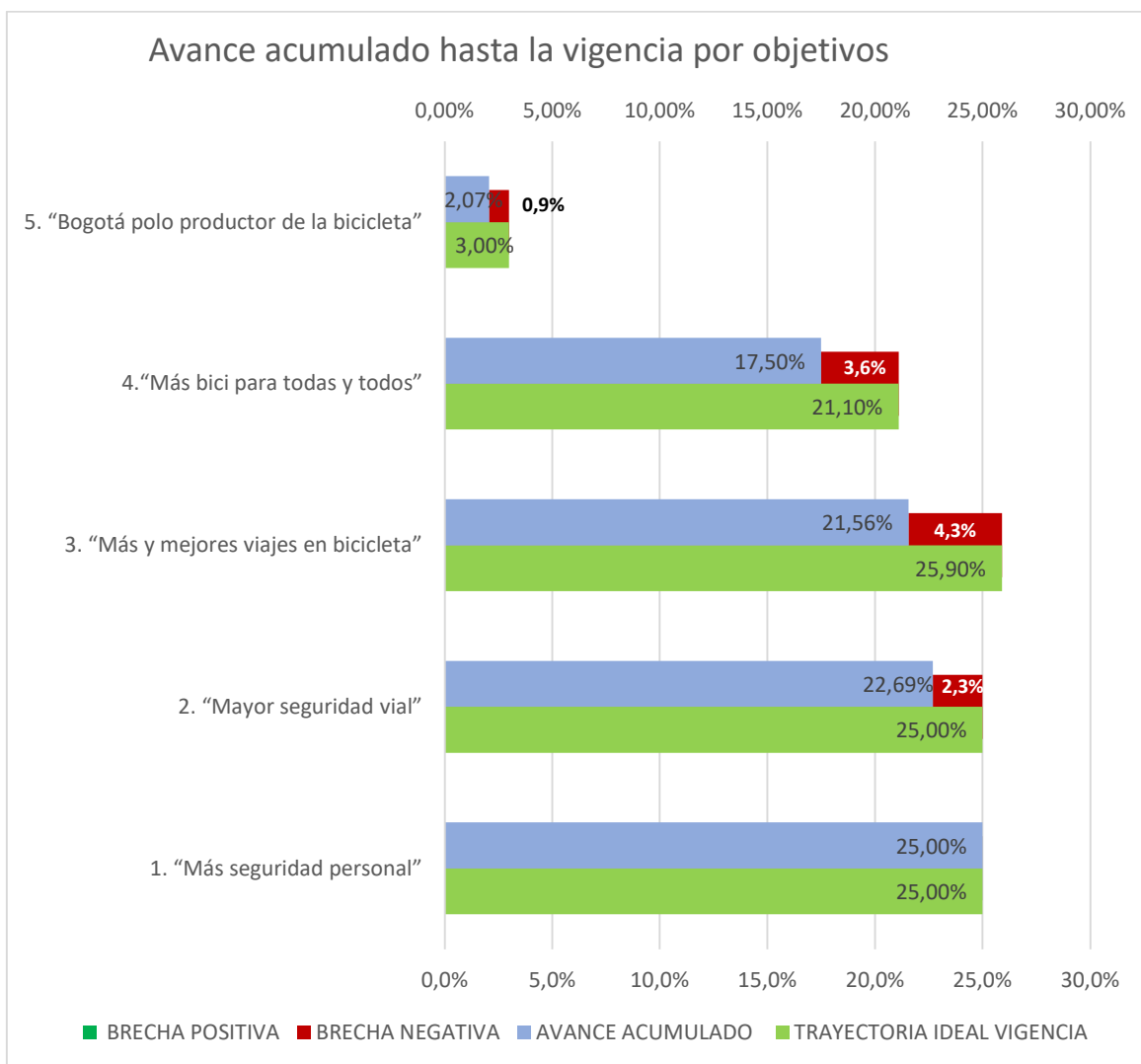
4. AVANCES POR OBJETIVOS EN LA VIGENCIA

La política pública y su plan de acción están compuestos por 5 objetivos específicos y 44 productos. Los objetivos específicos de esta política son:

- Objetivo 1. “Más seguridad personal” - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.
- Objetivo 2. “Mayor seguridad vial” - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.
- Objetivo 3. “Más y mejores viajes en bicicleta” - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.
- Objetivo 4. “Más bici para todas y todos” - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.
- Objetivo 5. “Bogotá polo productor de la bicicleta” - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.



Gráfico 3. Avance de la política por objetivos



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2022-1 Política Pública

En la gráfica anterior se presenta la trayectoria ideal de los objetivos que conforman la política (barras en verde) y que se acompañan del avance efectivamente evidenciado para dichos propósitos específicos (en azul). Al hacer la resta del



avance real con la trayectoria ideal se puede encontrar una brecha negativa (en rojo). De no haber brecha se puede interpretar que el objetivo cumplió con la meta programada para la vigencia

El objetivo 1 no presenta brecha. El objetivo 2 presenta una brecha negativa de 2,3%. El objetivo 3 presenta una brecha negativa de 4.3%. El objetivo 4 presenta una brecha negativa de 3,6%. El objetivo 5 presenta una brecha negativa de 0.9%.

(gráfico 3)

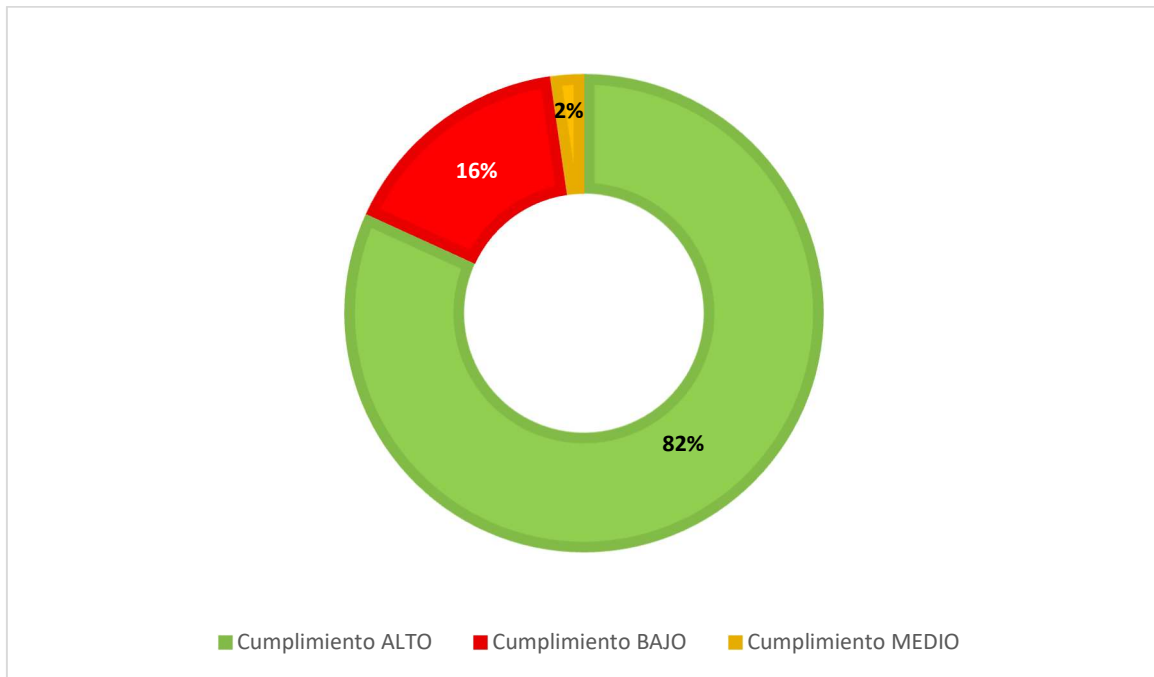
5. ESTADO DE AVANCE DE LA POLÍTICA

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

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



Gráfico 4. Estado de avance de productos hasta la Vigencia



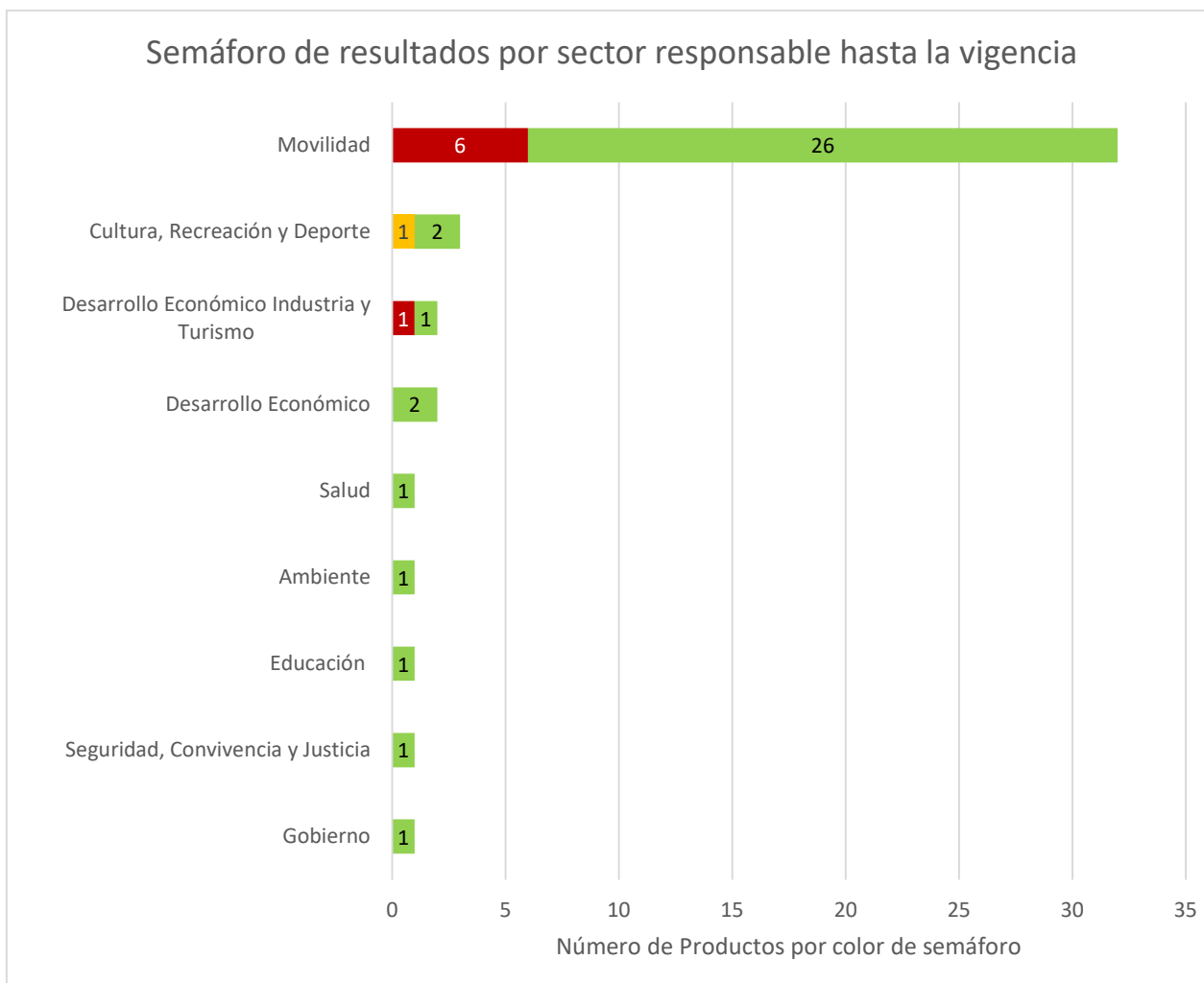
Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2022-1 Política Pública

La gráfica anterior muestra el porcentaje de productos que se encuentran en los respectivos rangos de avance mencionados anteriormente. Para esta política, un 82% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento alto, el 2% se encuentra con un nivel de cumplimiento medio y el 16% se encuentran en riesgo de no alcanzar a ejecutarse según la meta planeada para la presente vigencia. [\(gráfico 4\)](#)

6.PRODUCTOS POR SECTOR RESPONSABLE



Gráfico 5. Productos por sector responsable



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2022-1 Política Pública

La gráfica anterior muestra la cantidad de productos a cargo de cada sector responsable que participa en la política desde el Gobierno Distrital, indicando el número de productos a su cargo. Con relación a la ejecución por sectores, se identifica que el sector Salud, Ambiente, Educación, Gobierno, Seguridad, Convivencia y Justicia presenta mayores niveles de ejecución de los productos en el plan de acción de la política, mientras que el sector Desarrollo Económico y



Movilidad presenta el menor nivel de ejecución. El sector con más productos a su cargo es Movilidad y tiene 6 productos en riesgo de incumplimiento. [\(gráfico 5\)](#)

7.LOGROS Y ALERTAS

Logros:

Durante el primer semestre de 2022, la ejecución del plan de acción alcanzó un avance acumulado de 50,88%. 33 productos tuvieron un cumplimiento alto. Se destaca que el objetivo No. 1. Más seguridad personal, el cual se encuentra al día de acuerdo con su trayectoria ideal.

En cuanto a los sectores que tuvieron un cumplimiento en la gestión de sus productos: Desarrollo Económico; Salud; Ambiente; Educación y Seguridad Convivencia y Justicia.




Alertas:

Para la vigencia, los cálculos del avance de los productos por responsable, se evidencia que seis (6) productos se encuentran en semáforo en rojo y cinco (5) se encuentran con un comportamiento medio. Es importante fortalecer la implementación del objetivo 3. Más y mejores viajes en bicicleta con una brecha negativa del 4.3% y 4. Más bici para todas y todos con una brecha negativa del 3.6%

Se recomienda que los sectores implementen estrategias que les permitan avanzar y alcanzar la programación propuesta para el 2022.



Anexo 1: Semáforo por indicadores de producto

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Porcentaje de Avance Hasta la Vigencia
1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido.	Número de bicicletas registradas a través del sistema registro Bici Bogotá	 100%
1.1.2. Estrategia integral de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad, focalizada en los corredores de ciclistas priorizados	Porcentaje de implementación del plan de acción de la estrategia de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad, focalizada en los corredores de ciclistas	 100%
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.	Porcentaje de implementación de la estrategia intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas	 100%

<p>2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá</p>	<p>Porcentaje de avance en la revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial</p>	<p>● 100%</p>
<p>2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre las normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.</p>	<p>Número de personas sensibilizadas sobre conductas de protección y autoprotección de los ciclistas, normas y comportamientos de movilidad segura.</p>	<p>● 82%</p>
<p>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.</p>	<p>Número de Km de ciclorrutas construidas en calzada y/o a nivel de andén</p>	<p>● 23%</p>
<p>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.</p>	<p>Número de Km de ciclorrutas implementadas en calzada y/o a nivel de andén</p>	<p>● 48%</p>

<p>3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura</p>	<p>Porcentaje de avance en la construcción del diagnóstico sobre el estado de ciclorrutas.</p>	<p>● 100%</p>
<p>3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad.</p>	<p>Número de km conservados de la cicloinfraestructura de la ciudad.</p>	<p>● 83%</p>
<p>3.1.5. Mantenimiento de la señalización de la cicloinfraestructura</p>	<p>Número de km con señalización de la cicloinfraestructura de la ciudad mantenidos.</p>	<p>● 100%</p>
<p>3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad.</p>	<p>Número de kilómetros implementados para el desarrollo completo del sistema de navegación ciclista.</p>	<p>● 100%</p>











<p>3.2.10 Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta.</p>	<p>Porcentaje de implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta.</p>	<p>● 100%</p>
<p>3.2.2. Aumento de cupos de Ciclo parqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable</p>	<p>Número de cicloparqueaderos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad</p>	
<p>3.2.3 Cupos de Cicloparqueaderos certificados con sellos de calidad oro y plata en Bogotá</p>	<p>Aumento porcentual de cupos de Cicloparqueaderos certificados con sello oro y sello plata.</p>	<p>● 100%</p>
<p>3.2.4. Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad.</p>	<p>Porcentaje de avance en la construcción del sistema de bicicletas públicas compartidas para Bogotá</p>	<p>● 100%</p>



<p>3.2.5. Cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones.</p>	<p>Número de cupos de cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones..</p>	<p>● 0%</p>
<p>3.2.6 Reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad.</p>	<p>Porcentaje de avance para la reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad</p>	<p>● 100%</p>
<p>3.2.7 Lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público</p>	<p>Porcentaje de avance en la reglamentación de lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público.</p>	<p>● 100%</p>
<p>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</p>	<p>Porcentaje de avance del reglamento para la implementación de cicloparqueaderos para contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para</p>	<p>● 100%</p>

<p>3.2.9. Implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas</p>	<p>Porcentaje de avance de la implementación de nuevo mobiliario urbano para ciclistas</p>	<p>● 100%</p>
<p>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.</p>	<p>Porcentaje del número instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, con inclusión de enfoque de género</p>	<p>● 100%</p>
<p>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</p>	<p>Porcentaje de implementación del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos</p>	<p>● 100%</p>
<p>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</p>	<p>Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y cultura ciudadana. para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista</p>	<p>● 100%</p>





<p>4.1.2. Proyecto al Colegio en Bici (ACB)</p>	<p>Número de estudiantes beneficiados con las actividades del programa al Colegio en Bici</p>	<p> 100%</p>
<p>4.1.3 Protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la bicicleta.</p>	<p>Porcentaje de avance en el diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la</p>	<p> 60%</p>
<p>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.</p>	<p>Actividades recreativas realizadas en torno al uso de la bicicleta</p>	<p> 100%</p>
<p>4.1.5. Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.</p>	<p>Ciclistas vinculados en acciones de prevención del riesgo ambiental y cuidado de la salud</p>	<p> 100%</p>

<p>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</p>	<p>Porcentaje de avance de la estrategia para la 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</p>	<p> 100%</p>
<p>4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado.</p>	<p>Porcentaje de avance de la estrategia para la realización de viajes seguros focalizadas hacia personas que usan la bicicleta como medio de transporte asociado a actividades de cuidado compartidas</p>	<p> 100%</p>
<p>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</p>	<p>Porcentaje de avance de las acciones necesarias para la salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad</p>	<p> 100%</p>
<p>4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas</p>	<p>Porcentaje de estímulos entregados a la ciudadanía a través del Portafolio Distrital de Estímulos a la Cultura Ciudadana, bajo marco del Programa Distrital de Estímulos de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y</p>	<p> 80%</p>

<p>4.2.2. Programas de formación, fortalecimiento y evaluación con respecto a participación ciudadana en los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta.</p>	<p>Porcentaje de los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta asesorados técnicamente a través de acciones de formación, fortalecimiento y evaluación.</p>	<p>● 100%</p>
<p>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</p>	<p>Aumento de viajes en bicicleta durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible</p>	<p>● 100%</p>
<p>4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos</p>	<p>Porcentaje de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.5 de la Ley 1811.</p>	<p>● 0%</p>
<p>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</p>	<p>Porcentaje logrado de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.6 de la Ley 1811.</p>	<p>● 0%</p>



<p>4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad</p>	<p>Porcentaje de indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta actualizados en el marco del Observatorio de Movilidad de Bogotá.</p>	<p>● 100%</p>
<p>4.4.2 Programa y red de monitoreo de la calidad del aire con sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas</p>	<p>Porcentaje de implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas</p>	<p>● 100%</p>
<p>4.4.3. Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta.</p>	<p>Porcentaje de avance de la creación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta</p>	<p>● 100%</p>
<p>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</p>	<p>Porcentaje de empresas asociadas a la actividad económica de la bici asesoradas para la implementación de procesos de innovación</p>	<p>● 100%</p>

<p>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.</p>	<p>Porcentaje de empresas que implementan herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación.</p>	<p> 100%</p>
<p>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.</p>	<p>Porcentaje de ferias de servicios, empleo y/o brigadas de empleabilidad con la participación del sector económico asociado a la bicicleta realizadas</p>	<p> 0%</p>
<p>5.1.4. Estrategia para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región</p>	<p>Porcentaje de avance en la implementación de la Estrategia para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región</p>	<p> 100%</p>
<p>5.1.5. Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici.</p>	<p>Implementación del Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la cultura vial en el Colegio Técnico de la Bici por parte del SENA y acompañamiento de la Dirección de Educación Media, a la IED y estudiantes de media en</p>	<p> 100%</p>

<p>5.1.6. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla.</p>	<p>Número de empresas de distribución logística con entregas de última milla en bicicleta vinculadas a la Red de Logística Urbana</p>	<p>● 14%</p>
---	---	--------------

Revisado: Andrea María Navarrete Mogollón - SBP

