

Secretaría Distrital de Planeación

Subsecretaría de Planeación Socioeconómica – Dirección de Políticas Sectoriales

Informe de Seguimiento Plan de Acción Política Pública de la Bicicleta (2021-2039) Documento CONPES D.C. No. 15

Corte: Diciembre 31 de 2021

Mayo 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 Diciembre 31 de 2021.

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.

Con el cumplimiento de los objetivos de la política pública en una labor interinstitucional junto a la Secretaría Distrital de Movilidad se promoverán los proyectos enmarcados a fortalecer las actividades en Bogotá para el uso de la bici convirtiéndola en la protagonista de la movilidad sostenible de la ciudad.



3. AVANCE ACUMULADO DE LA POLÍTICA

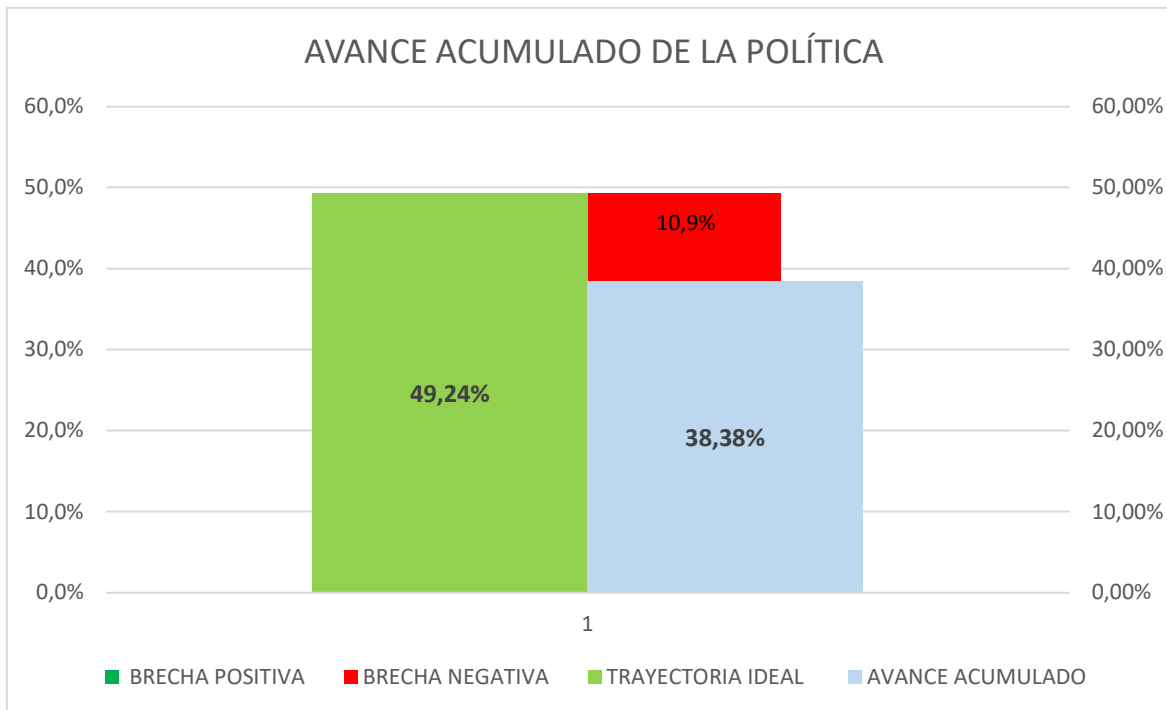
Esta sección presenta el informe de seguimiento de la política para el año 2021 y el avance acumulado con corte a Diciembre 31 de 2021 del plan de acción vigente. Los avances se presentan teniendo en cuenta los objetivos específicos y productos definidos como aporte para el cumplimiento de dichos objetivos 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 Diciembre 31 de 2021, el avance acumulado de la política alcanzó un 38,38%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 49,24% de avance, actualmente tiene una brecha negativa de 10,9%. Este comportamiento se explica principalmente por el avance del Objetivo 4. “Más bici para todas y todos” - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.



Gráfico 1. Avance de la Política Pública



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2021 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.



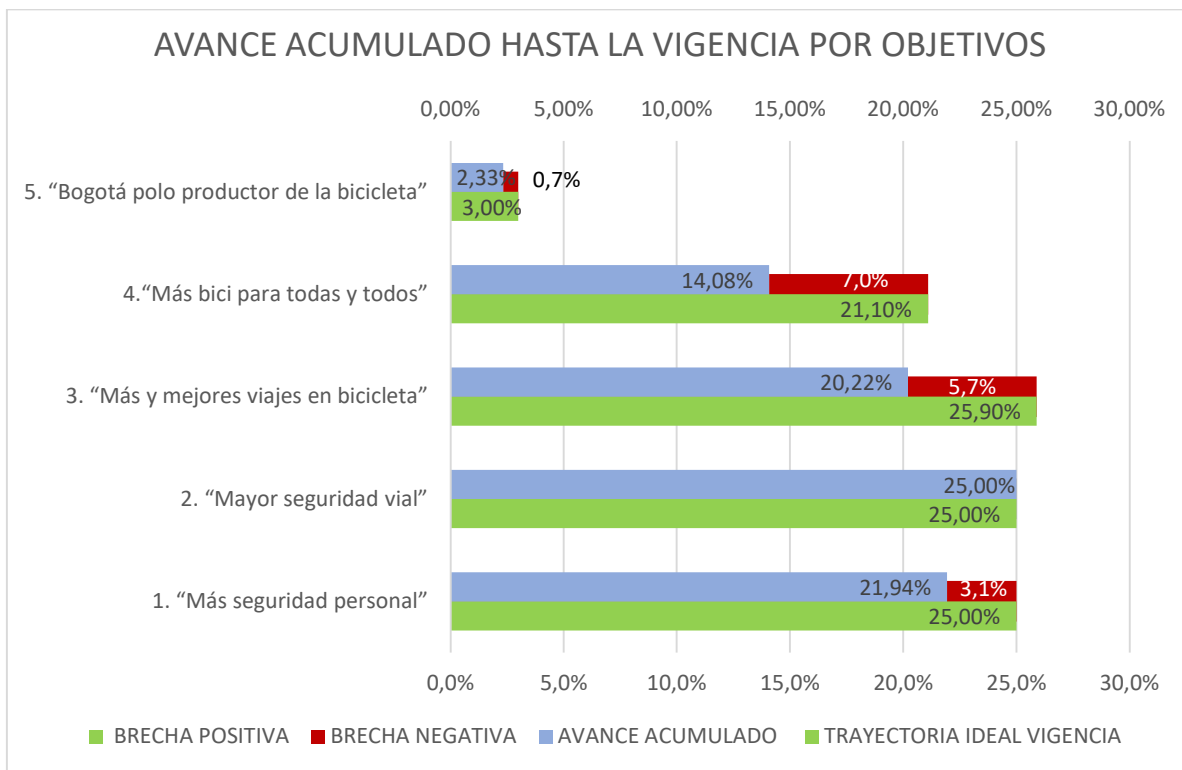
4. AVANCES POR OBJETIVOS EN LA VIGENCIA

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 2. Avance de la política por objetivos



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2021 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 presenta una brecha negativa de 3,1% . El objetivo 2 no presenta brecha negativa. El objetivo 3 presenta una brecha negativa de 5.7%. El objetivo 4 presenta una brecha negativa de 7,0%. El objetivo 5 presenta una brecha negativa de 0.66%.

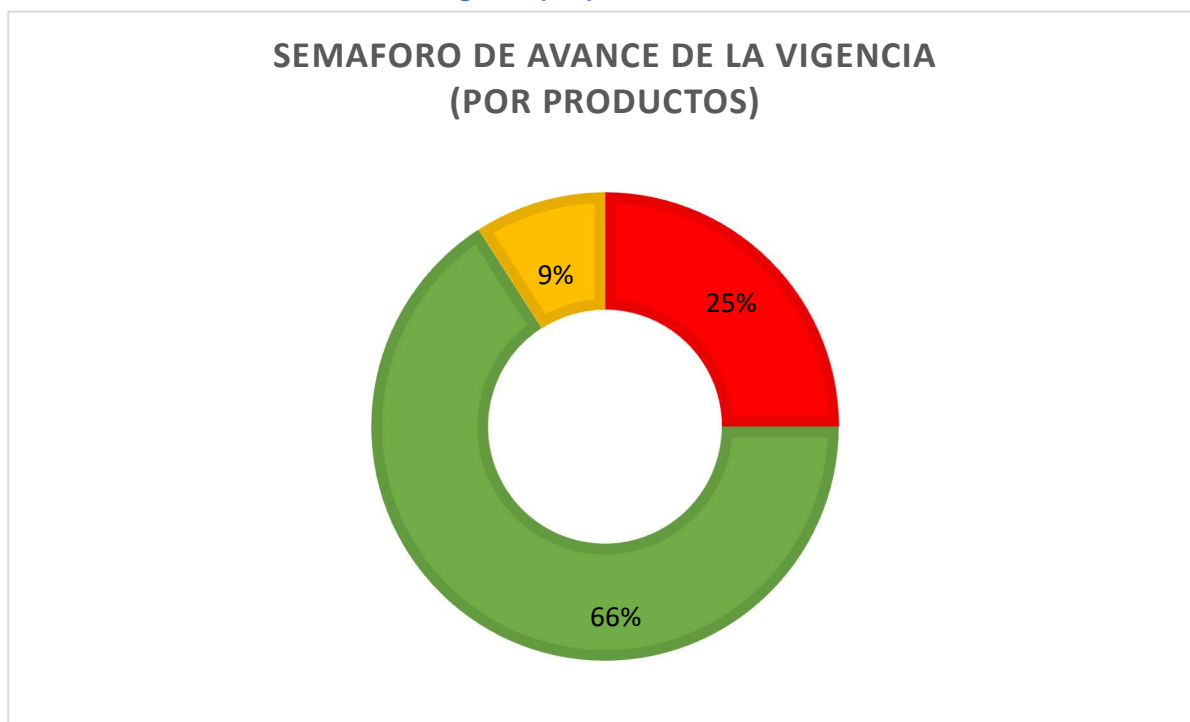


5. SEMÁFORO DE LA POLÍTICA

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 3. Semáforo de avance de la Vigencia por productos



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2021 Política Pública

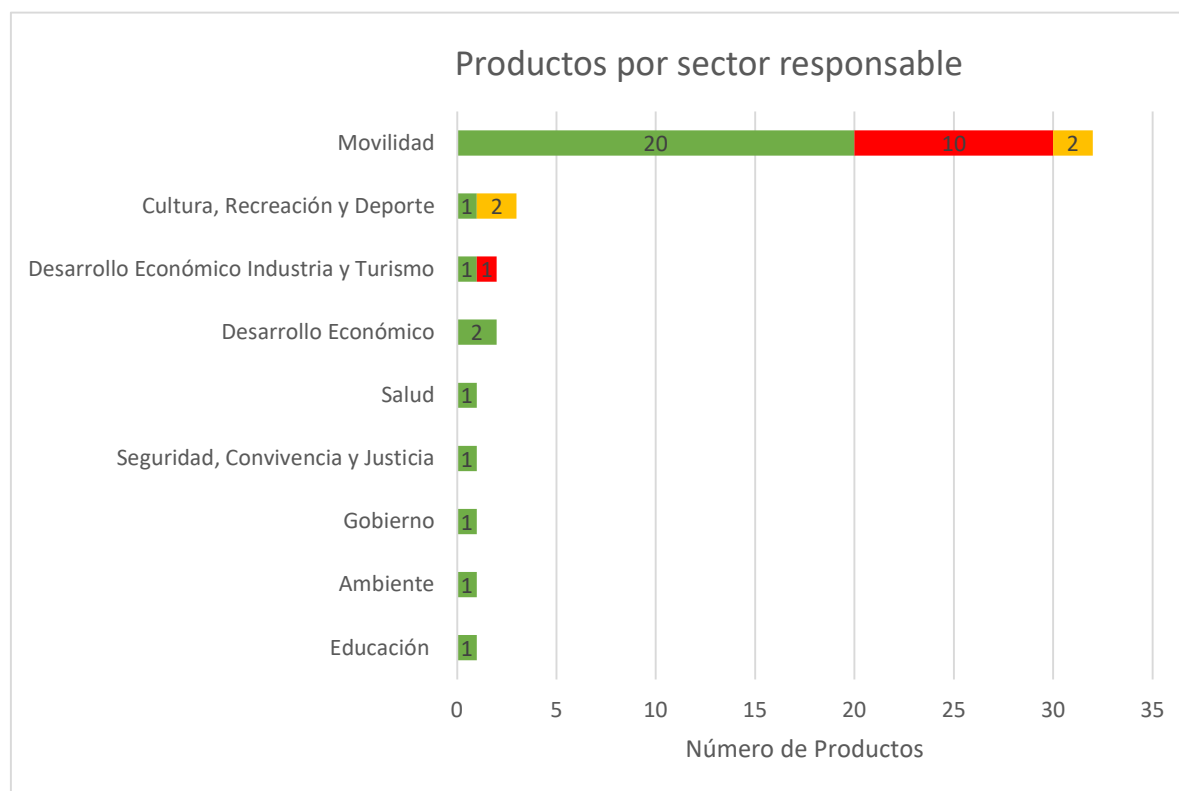


La gráfica anterior muestra el porcentaje de productos que se encuentran en los respectivos rangos de avance mencionados anteriormente. Para esta política, un 66% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento alto, el 9% se encuentra con un nivel de cumplimiento medio y el 25% se encuentran en riesgo de no alcanzar a ejecutarse según la meta planeada para la presente vigencia.

6. PRODUCTOS POR SECTOR RESPONSABLE

Gráfico 4. Productos por sector responsable

Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2021 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 Desarrollo económico presenta mayores niveles de ejecución de los productos en el plan de acción de la política, mientras que el sector Movilidad presenta el menor nivel de ejecución. El sector con más productos a su cargo es Movilidad y tiene 10 productos en riesgo de incumplimiento.

7. LOGROS Y ALERTAS

Logro: A un año de la política pública de la bicicleta adoptada mediante el CONPES 015 de 2021, Bogotá ha mejorado 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.

Alertas: Con relación a la información de seguimiento que es reportada se recomienda ampliar los logros que ha tenido la política en el informe cualitativo y discriminar el informe cuantitativo. Así mismo se recomienda detallar la relación con la implementación de los enfoques establecidos para cada uno de los productos y registrar de manera más amplia las dificultades que puedan presentarse y afecten la consecución de las metas establecidas.











































8. ANEXO

Grafica 5. Semaforo por Indicadores de producto

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Semáforo Hasta la Vigencia	Semáforo Acumulado
1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido.	Número de bicicletas registradas a través del sistema registro Bici Bogotá	127%	4%
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	97%	97%
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	5%	5%
2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá	Porcentaje de avance en la revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial	100%	100%
2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.	Número de personas sensibilizadas sobre conductas de protección y autoprotección de los ciclistas, normas y comportamientos de movilidad segura.	115%	3%
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.	Número de Km de ciclorrutas construidas en calzada y/o a nivel de andén	13%	2%
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.	Número de Km de ciclorrutas implementadas en calzada y/o a nivel de andén	46%	8%
3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura	Porcentaje de avance en la construcción del diagnóstico sobre el estado de ciclorrutas.	100%	100%
3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad.	Número de km conservados de la cicloinfraestructura de la ciudad.	117%	3%
3.1.5. Mantenimiento de la señalización de la cicloinfraestructura	Número de km con señalización de la cicloinfraestructura de la ciudad mantenidos.	73%	4%

3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad.	Número de kilómetros implementados para el desarrollo completo del sistema navegación ciclista.	0%	0%
3.2.10 Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta.	Porcentaje de implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta.	100%	1%
3.2.2. Aumento de cupos de Ciclo parqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable	Número de cicloparqueaderos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad	0%	0%
3.2.3 Cupos de Cicloparqueaderos certificados con sellos de calidad oro y plata en Bogotá	Aumento porcentual de cupos de Cicloparqueaderos certificados con sello oro y sello plata.	100%	2%
3.2.4. Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad.	Porcentaje de avance en la construcción del sistema de bicicletas públicas compartidas para Bogotá	100%	40%
3.2.5. Cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones.	Número de cupos de cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones..	0%	0%
3.2.6 Reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad.	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.	100%	100%
3.2.7 Lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público	Porcentaje de avance en la reglamentación de lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público.	100%	100%
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 (parqueaderos)	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 automóviles	100%	100%
3.2.9. Implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas	Porcentaje de avance de la implementación de nuevo mobiliario urbano para ciclistas	100%	10%
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.	Porcentaje del número instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, con inclusión de enfoque de género	100%	20%
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	Porcentaje de implementación del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos	100%	50%
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	Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y cultura ciudadana. para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista	100%	100%

4.1.2. Proyecto al Colegio en Bici (ACB)	Número de estudiantes beneficiados con las actividades del programa al Colegio en Bici	 100%	 15%
4.1.3 Protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la bicicleta.	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 bicicleta.	 60%	 30%
4.1.4. Actividades recreativas que promuevan el goce del tiempo libre y a apropiación de hábitos saludables a través del uso de la bicicleta.	Actividades recreativas realizadas en torno al uso de la bicicleta	 180%	 2%
4.1.5. Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.	Ciclistas vinculados en acciones de prevención del riesgo ambiental y cuidado de la salud	 104%	 5%
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.	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 y movilidad sostenible.	 100%	 10%
4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado.	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	 100%	 100%
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	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	 67%	 10%
4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas	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	 0%	 0%
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.	Porcentaje de los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta asesorados técnicamente a través de acciones de formación, fortalecimiento y evaluación.	 100%	 100%
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	Aumento de viajes en bicicleta durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible	 1869%	 1869%
4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos	Porcentaje de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.5 de la Ley 1811.	 0%	 0%
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	Porcentaje logrado de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.6 de la Ley 1811.	 0%	 0%

4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad	Porcentaje de indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta actualizados en el marco del Observatorio de Movilidad de Bogotá.	 0%	 0%
4.4.2 Programa y red de monitoreo de la calidad del aire con sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas	Porcentaje de implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas	 100%	 35%
4.4.3. Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta.	Porcentaje de avance de la creación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta	 333%	 100%
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	Porcentaje de empresas asociadas a la actividad económica de la bici asesoradas para la implementación de procesos de innovación	 333%	 100%
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.	Porcentaje de empresas que implementan herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación.	 333%	 100%
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.	Porcentaje de ferias de servicios, empleo y/o brigadas de empleabilidad con la participación del sector económico asociado a la bicicleta realizadas	 0%	 0%
5.1.4. Estrategia para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región	Porcentaje de avance en la implementación de la Estrategia para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región	 100%	 100%
5.1.5. Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici.	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 el	 100%	 100%
5.1.6. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla.	Número de empresas de distribución logística con entregas de última milla en bicicleta vinculadas a la Red de Logística Urbana	 67%	 6%