

Artículo 4°.- El presente nombramiento cuenta con recursos de apropiación presupuestal disponibles de acuerdo con lo estipulado en el Decreto Distrital 328 del 29 de diciembre de 2020.

Artículo 5°.- Dar por terminado el nombramiento provisional efectuado a la señora MARTHA ALEJANDRA SÁNCHEZ BELTRÁN, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.026.255.045, en el empleo de TÉCNICO OPERATIVO Código 314 Grado 20 de la planta de empleos de esta Secretaría Jurídico Distrital, a partir de la fecha de posesión de la persona que en este mismo acto administrativo se nombra en período de prueba, lo cual será comunicado por la Dirección de Gestión Corporativa.

Artículo 6°.- Comunicar a los interesados el contenido de la presente Resolución, a través de la Dirección de Gestión Corporativa para los trámites pertinentes.

Artículo 7°.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá D. C., a los diecinueve (19) días del mes de marzo de dos mil veintiuno (2021).

WILLIAM MENDIETA MONTEALEGRE
Secretario Jurídico Distrital

DOCUMENTO DE 2021

CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL DISTRITO CAPITAL

DOCUMENTO CONPES D.C. 15

“POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021 - 2039”



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

Documento

CONPES D.C.

Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital

15

“POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039”

Secretaría Distrital de Movilidad

Sector: Movilidad

Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad

Publicado en el Registro Distrital No. ____ de fecha ____ de 2021.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

bicicleta para la inclusión de dichos enfoques³.

- 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 pesos⁴, 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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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
<i>Puntos críticos</i>	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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

Objetivos específicos	76
Descripción de la cadena de valor de la política	81
1. “ <i>Más seguridad personal</i> ” - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.	84
2. “ <i>Mejor seguridad vial</i> ” - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.	86
3. “ <i>Más y mejores viajes en bicicleta</i> ” - 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. “ <i>Bogotá polo productor de la bicicleta</i> ” - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	101
Principios	103
Sectores y entidades corresponsables	105
Seguimiento y evaluación	106
Financiamiento	108
Glosario	113
Bibliografía	115
Anexos	118



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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
<i>Ilustración 4 Requerimiento para certificación de Cicloparqueaderos.....</i>	<i>63</i>
<i>Ilustración 5 Resultados Factores Estratégicos.....</i>	<i>71</i>
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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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".



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

Frente a esta situación el Distrito viene generando condiciones físicas, como la construcción e implementación de 553⁵ 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

(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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 kilómetros⁷ se adicionaron temporalmente 84 kilómetros denominados “ciclovías

⁶ <https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana>

⁷ IDU corte 30 de junio de 2020.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

temporales” (carriles segregados con elementos de canalización) establecidos en el marco de la Emergencia Sanitaria por el COVID-19⁸. 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 Carro⁹ y la Semana de la Bicicleta¹⁰ 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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”**.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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)



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 principios¹¹ 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:

- o Cultura y Promoción

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

- o Diseño e Infraestructura
- o 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

“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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 alternativo 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 Sostenible¹⁵ establece como una meta del PDD¹⁵ 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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, 2002, art. 2).

El artículo 95¹⁶ 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 Bogotá¹⁷"***, 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>



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 SCR D 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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."



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 Pública²⁰ 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 metros²¹
- 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."



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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

5. Institucionalidad

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

6. Género

- o Promoción en medios masivos de comunicación para romper barreras de género
- o Redes de apoyo para denunciar situaciones de acoso
- o Estimular las frecuencias de los viajes en bicicleta de mujeres cuidadoras
- o Integración de la población LGBTI
- o Programas de formación para lograr el 50/50²²

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

- 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

- recuperación de la misma
- o Crear una norma técnica de calidad para la venta de las bicicletas
- o Militarizar las ciclorrutas oscuras y con alto índice de hurto de bicicletas
- o 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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 ciclorrutas²³ 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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%



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

2019²⁵. 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 crítico 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 Bogotá²⁶. 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.*

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

hurto 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.

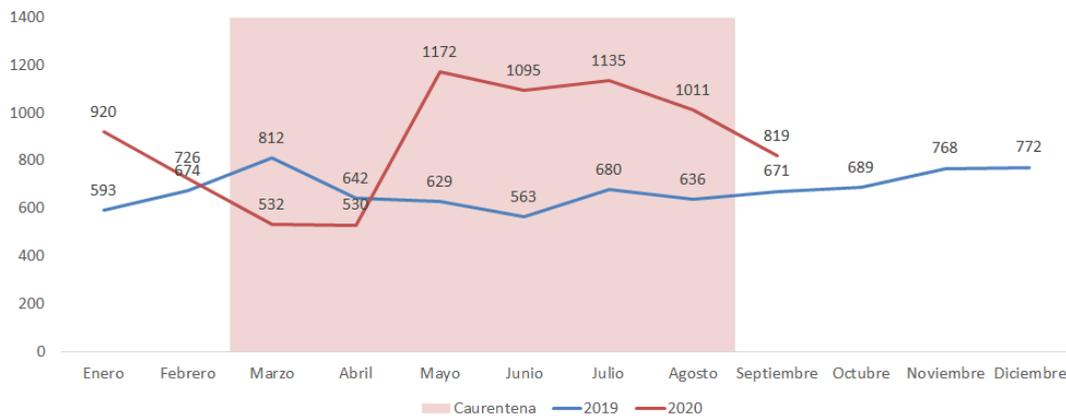


Ilustración 3. Comportamiento de hurtos de bicicletas 2019 - 2020

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. Por otro lado, el total de hurtos a ciclistas reportado para las vigencias 2015 a 2020 con corte a octubre es el siguiente:



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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).



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 refleje 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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 refleje 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 o ponga 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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 PM_{2,5} inhalada por los y las ciclistas en dicho sector.

En relación con la inhalación de PM_{2,5}, el estudio encontró que ***"La dosis de PM_{2,5} 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 kilómetros²⁷ 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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



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

Para 2020²⁸ 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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".



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 65²⁹ 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 insumos³⁰ 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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

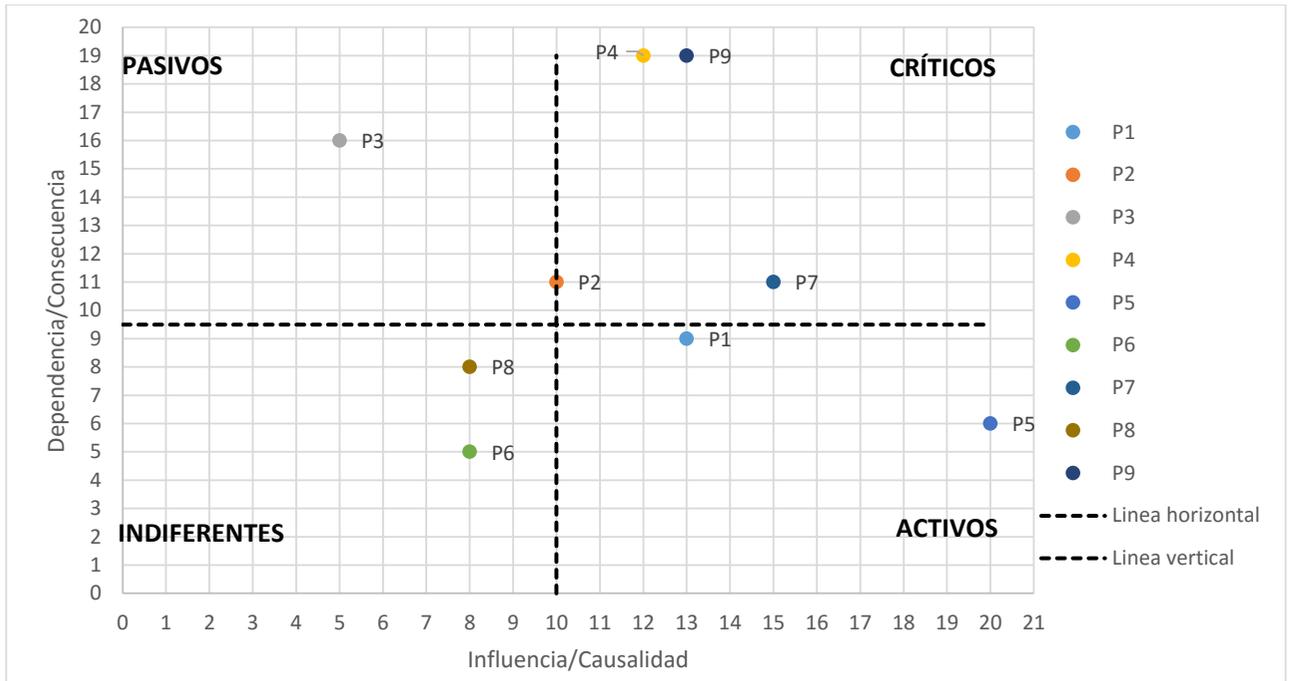


Ilustración 5 Resultados Factores Estratégicos
Fuente Elaboración SBP - SDM

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 es 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 – 2038³¹; 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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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:



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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	<i>1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas</i>	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.	<i>2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales</i>	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	<i>3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura</i>	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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

OBJETIVOS	RESULTADOS	PRODUCTOS	
Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta	<i>relación con la bicicleta</i>	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	
		<i>4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.</i>	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.
<i>4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "trabajar" según la Encuesta de Movilidad</i>	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		



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.
	<i>4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad</i>	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.	<i>5.1 Aumento de la productividad e innovación para el sector económico de la Bicicleta</i>	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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 ciclistas³². 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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)



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 Nuevo 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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

- (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 IDRDR ha definido tres líneas estratégicas: Bici Programas³⁴, 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 SCR D 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 SCR D, 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 2018³⁵, 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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

- Sector de Hacienda: UAECD.
- Sector de Desarrollo Económico Industria y Turismo: SDDE, IDT.
- Sector de Educación: SED.
- Sector de Cultura Recreación y Deporte: SCRDR, IDPC, IDRDR.
- 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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

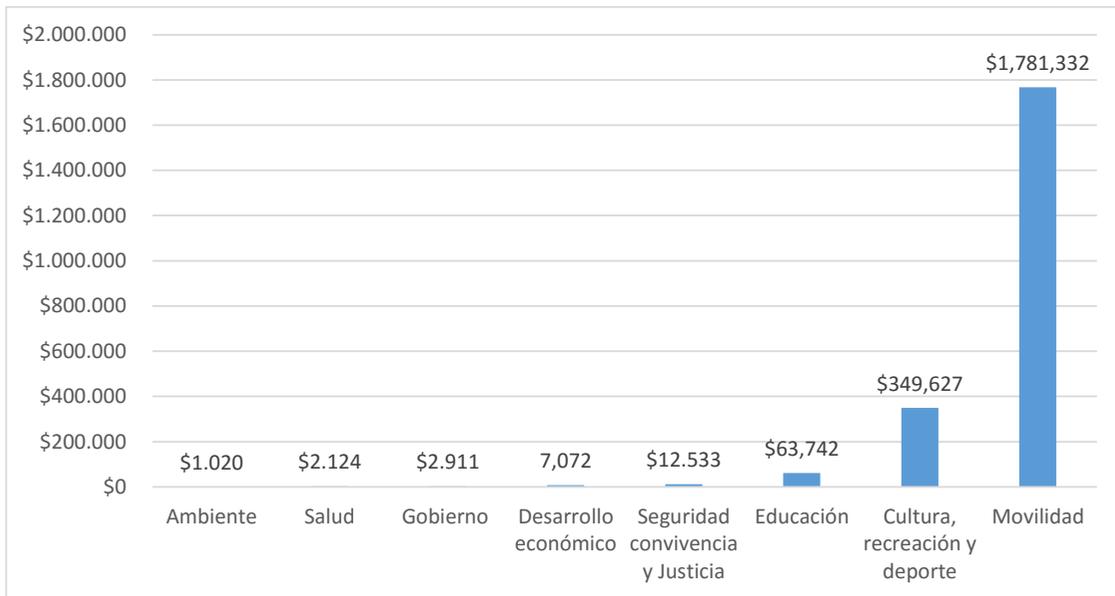
Fuente: Elaboración propia. Plan de acción política pública de Bicicleta 2021 - 2039. SDM



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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*



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 convivenc a 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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

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 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.

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



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

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 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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

- <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/Ciclovía/>
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***



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

- 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.secretariassenado.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.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

Anexos

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

Anexo 2. Metodología para la definición de factores estratégicos

FORMATO DE PLAN DE ACCIÓN POLÍTICAS PÚBLICAS									
Política Pública de la Bicicleta									
Documento COMPEs Distrital No. 15									
Fecha de aprobación:									
Fecha de actualización:									
Fecha de corte de seguimiento:									
Sector líder:					Movilidad				
Sector responsable 1:					Entidad 1:				
Sector responsable 2:					Entidad 2:				
Entidad líder:			Entidad 1:			Entidad 2:			Secretaría Distrital de Movilidad
Instituto de Desarrollo Urbano			IDU						
Objetivo General de la Política Pública: Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.									
Objetivo específico	Importancia relativa del objetivo específico (%)	Resultado esperado	Importancia relativa del resultado (0-100%)	Nombre del indicador de resultado	Formula del indicador de resultado	Enfoque	Tipo de actualización	Valor	Linea
1. "Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.	20%	1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas	20,00%	Número de hurtos de bicicletas	Número de hurtos de bicicleta reportados por SIEDCO - PONAL	Territorial	Decreciente	8.129	
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		Número de hurtos de bicicletas	Número de hurtos de bicicleta reportados por SIEDCO - PONAL	Territorial	Decreciente	8.129	
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		Número de hurtos de bicicletas	Número de hurtos de bicicleta reportados por SIEDCO - PONAL	Territorial	Decreciente	8.129	
2. "Mayor seguridad vial" - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta...	20%	2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales	20,00%	Reducción porcentual de ciclistas víctimas de siniestros viales	1 - (Año de seguimiento/68)*100	Derechos Humanos	Crecente	ND	

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		Reducción porcentual de ciclistas víctimas de siniestros viales	1 - (Año de seguimiento/68)*100	Derechos Humanos	Creciente	ND
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.	20%	3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura	7,00%	Número de km de cicloinfraestructura	Sumatoria de Kilómetros de infraestructura implementados y construidos	Territorial	Creciente	550
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		Número de km de cicloinfraestructura	Sumatoria de Kilómetros de infraestructura implementados y construidos	Territorial	Creciente	550
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		Número de km de cicloinfraestructura	Sumatoria de Kilómetros de infraestructura implementados y construidos	Territorial	Creciente	550
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		Número de km de cicloinfraestructura	Sumatoria de Kilómetros de infraestructura implementados y construidos	Territorial	Creciente	550
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		Número de km de cicloinfraestructura	Sumatoria de Kilómetros de infraestructura implementados y construidos	Territorial	Creciente	550

3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.	7,00%	Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367

3. "Más y mejores viajes en bicicleta". Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta". Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta". Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.		Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá	Sumatoria de número de viajes en bicicleta en la ciudad reportados en la Encuesta de Movilidad	Derechos Humanos; Territorial	Creciente	880.367
3. "Más y mejores viajes en bicicleta". Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres	6.00%	Porcentaje de los viajes realizados por mujeres en bicicleta	(Número de viajes en bicicleta en Bogotá realizados por mujeres / Número total de viajes en bicicleta en Bogotá) *100%	Género	Creciente	24%
3. "Más y mejores viajes en bicicleta". Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.		3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres		Porcentaje de los viajes realizados por mujeres en bicicleta	(Número de viajes en bicicleta en Bogotá realizados por mujeres / Número total de viajes en bicicleta en Bogotá) *100%	Género	Creciente	24%

4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.	20%	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta	5.00%	Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3.9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3.9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3.9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3.9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3.9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3.9

4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3,9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta	Calificación de la experiencia de la viaje en la encuesta de movilidad	Derechos Humanos; poblacional.	Creciente	3,9
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.	5,00%	Porcentaje de organizaciones de bicicleta fortalecidas conforme al IFOS y a la estrategia de fortalecimiento de organizaciones sociales.	(Número de organizaciones de bicicleta que se encuentran en etapa de estructuración y consolidación / Número de organizaciones de bicicleta registradas) x 100	Poblacional	Creciente	25%
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.		Porcentaje de organizaciones de bicicleta fortalecidas conforme al IFOS y a la estrategia de fortalecimiento de organizaciones sociales.	(Número de organizaciones de bicicleta que se encuentran en etapa de estructuración y consolidación / Número de organizaciones de bicicleta registradas) x 100	Poblacional	Creciente	25%
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "Trabajar" según la Encuesta de Movilidad	5,00%	Porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "Trabajar" según la Encuesta de Movilidad	(Número de viajes con motivo Trabajar/Número de viajes en bicicleta)*100	Derechos Humanos	Creciente	22,19%
4- "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "Trabajar" según la Encuesta de Movilidad		Porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "Trabajar" según la Encuesta de Movilidad	(Número de viajes con motivo Trabajar/Número de viajes en bicicleta)*100	Derechos Humanos	Creciente	22,19%

4.-"Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.3 Aumento en el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "Trabajar" según la Encuesta de Movilidad		Porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "Trabajar" según la Encuesta de Movilidad	(Número de viajes con motivo Trabajar/Número de viajes en bicicleta)*100	Derechos Humanos	Creciente	22,19%
4.-"Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad	5,00%	Porcentaje de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la PP de la bicicleta que consideran que la información institucional es suficiente y de utilidad para la toma de decisiones de la gestión pública.	(Sumatoria de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la Política Pública de la bicicleta y que consideran que la información sobre la bicicleta es de utilidad para la toma de decisiones. / Sumatoria de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la Política Pública de la bicicleta encuestadas)*100	Derechos Humanos	Creciente	ND
4.-"Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad		Porcentaje de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la PP de la bicicleta que consideran que la información institucional es suficiente y de utilidad para la toma de decisiones de la gestión pública.	(Sumatoria de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la Política Pública de la bicicleta y que consideran que la información sobre la bicicleta es de utilidad para la toma de decisiones. / Sumatoria de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la Política Pública de la bicicleta encuestadas)*100	Derechos Humanos	Creciente	ND
4.-"Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.		4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad		Porcentaje de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la PP de la bicicleta que consideran que la información institucional es suficiente y de utilidad para la toma de decisiones de la gestión pública.	(Sumatoria de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la Política Pública de la bicicleta y que consideran que la información sobre la bicicleta es de utilidad para la toma de decisiones. / Sumatoria de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la Política Pública de la bicicleta encuestadas)*100	Derechos Humanos	Creciente	ND
5.- "Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	20%	5.1 Aumento de la productividad e innovación para el sector económico de la Bicicleta	20,00%	Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción	(No de productos y servicios producidos por las empresas de la Bicicletas / No de recursos o insumos utilizados)*100	Territorial	Creciente	ND
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.		Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción	(No de productos y servicios producidos por las empresas de la Bicicletas / No de recursos o insumos utilizados)*100	Territorial	Creciente	ND

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		Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción	(No de productos y servicios producidos por las empresas de la Bicicletas / No de recursos o insumos utilizados)*100	Territorial	Creciente	ND
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		Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción	(No de productos y servicios producidos por las empresas de la Bicicletas / No de recursos o insumos utilizados)*100	Territorial	Creciente	ND
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 de la Bici		Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción	(No de productos y servicios producidos por las empresas de la Bicicletas / No de recursos o insumos utilizados)*100	Territorial	Creciente	ND
5. "Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	100%	5. 1 Aumento de la productividad e innovación para el sector económico de la Bicicleta	100.00%	Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción	(No de productos y servicios producidos por las empresas de la Bicicletas / No de recursos o insumos utilizados)*100	Territorial	Creciente	ND

1.639,095	1.639,095	1.639,095	1.639,095	1.639,095	1.639,095	1.639,095
1.457,165	1.457,165	1.457,165	1.457,165	1.457,165	1.457,165	1.457,165
1.320,551	1.320,551	1.320,551	1.320,551	1.320,551	1.320,551	1.320,551
1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39
1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23
2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019

4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2
4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39
1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23	1/12/23
2019	2019	2019	2019	2019	2019

2019			43%	43%		
			42%	42%		
			41%	41%		
4.5	4.5		40%	40%	28%	28%
			39%	39%		
			38%	38%		
			37%	37%		
4.2	4.2		36%	36%	26%	26%
			35%	35%		
			34%	34%		
			33%	33%		
4.0	4.0		32%	32%	24%	24%
			31%	31%		
			30%	30%		
1/12/39	1/12/39		1/12/39	1/12/39	1/12/39	1/12/39
1/12/23	1/12/23		1/03/21	1/03/21	1/12/23	1/12/23
2019	2019		2019	2019	2019	2019

ND	1/03/21	1/12/39	5%	8%	11%	14%	17%	20%	23%	26%	29%	32%	35%	38%	41%	44%
ND	30/06/21	1/12/39	5%	8%	11%	14%	17%	20%	23%	26%	29%	32%	35%	38%	41%	44%
ND	30/06/21	1/12/39	5%	8%	11%	14%	17%	20%	23%	26%	29%	32%	35%	38%	41%	44%
ND	30/06/21	1/12/39	5%	8%	11%	14%	17%	20%	23%	26%	29%	32%	35%	38%	41%	44%

Seguridad, Convivencia y Justicia		Sector corresponsable 3: Gobierno		Entidad 6: Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC		Entidad 7: Secretaría Distrital de Gobierno	
		Meta de resultado Final		Producto esperado		Indicadores de	
Meta	Meta	Meta	Meta	Importancia relativa del producto (%)	Nombre indicador de producto	Formula del indicador de producto	
Meta 2035	Meta 2036	Meta 2037	Meta 2038	Meta 2039	1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido.	Sumatoria de bicicletas registradas	
5.689	5.527	5.364	5.202	5.039		Numero de bicicletas registradas a través del sistema 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	(N° Acciones implementadas en cumplimiento del plan de acción de la estrategia de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad / N° Acciones programadas en el plan de acción de la estrategia de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad) *100	
5.689	5.527	5.364	5.202	5.039		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	
					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.	(N° Acciones implementadas de la intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas/ N° acciones programadas de la estrategia de intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas)*100	
5.689	5.527	5.364	5.202	5.039		Porcentaje de implementación de la estrategia intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas	
					2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá	(Número de lineamientos de seguridad vial revisados y actualizados / número de lineamientos de seguridad vial programados para revisión y actualización) *100	
36.36%	57.14%	100.00%	100.00%	100.00%		Porcentaje de avance en la revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial	

36.36%	1101.60	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.	12.50%	Número de personas sensibilizadas sobre conductas de protección y autoprotección de los ciclistas, normas y comportamientos de movilidad segura.	Sumatoria del número de personas que participan de las diferentes actividades pedagógicas y de educación vial.
1101.60	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	1197.60	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	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.	1.60%	Número de Km de ciclobutas construidas en calzada y/o a nivel de andén	Sumatoria de km de ciclobutas construidas
1101.60	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	1197.60	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	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.	1.60%	Número de Km de ciclobutas implementadas en calzada y/o a nivel de andén	Sumatoria de km de ciclobutas implementadas en calzada y/o a nivel de andén
1101.60	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	1197.60	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura	1.60%	Porcentaje de avance en la construcción del diagnóstico sobre el estado de ciclobutas.	(Fases del diagnóstico del estado de ciclobuta ejecutadas / Fases del diagnóstico del estado de ciclobuta programadas) * 100
1101.60	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	1197.60	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad.	1.60%	Número de km conservados de la cicloinfraestructura de la ciudad.	Sumatoria de km conservados de la cicloinfraestructura de la ciudad
1101.60	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	1197.60	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	3.1.5. Mantenimiento de la señalización de la cicloinfraestructura	1.60%	Número de km con señalización de la cicloinfraestructura de la ciudad mantenidos.	Sumatoria de los km con señalización mantenida de cicloinfraestructura

1.822.838					3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad.	1,00%	Número de kilómetros implementados para el desarrollo completo del sistema navegación ciclista.	Sumatoria de KM implementados para el desarrollo del sistema navegación ciclista.
1.822.838					3.2.2. Aumento de cupos de Ciclo parqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable	1,00%	Número de cicloparqueaderos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad	Sumatoria de cicloparqueaderos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad
1.822.838					3.2.3 Cupos de Cicloparqueaderos certificados con sellos de calidad oro y plata en Bogotá	1,00%	Aumento porcentual de cupos de Cicloparqueaderos certificados con sello oro y sello plata.	(Número de cupos de parqueaderos certificados con sello de oro y plata en Bogotá en el periodo n/ Número de cupos de parqueaderos certificados con sello de oro y plata en Bogotá en el periodo n-1) * 100%
1.822.838					3.2.4. Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (Compartidas) para la ciudad.	1,00%	Porcentaje de avance en la construcción del sistema de bicicletas públicas compartidas para Bogotá	(Número de fases ejecutadas para la construcción del sistema de bicicletas compartidas para Bogotá /Número total de fases definidas para la construcción del sistema de bicicletas compartidas para Bogotá) *100
1.822.838					3.2.5. Cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones.	1,00%	Número de cupos de cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones...	Sumatoria de cupos de cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones implementados
1.822.838					3.2.6 Reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad.	1,00%	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	(Número de actividades ejecutadas para la reglamentación para el uso temporal del antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad/número de actividades formuladas) *100
1.822.838					3.2.7. Lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público	1,00%	Porcentaje de avance en la reglamentación de lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público.	(Número de actividades desarrolladas para la reglamentación de lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público/cónumero de actividades formuladas) *100

1.822.838				2.116.959	2.116.959	2.116.959	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	1,00%	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, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas en el marco del plan de reactivación económica establecido en el Acuerdo 780 de 2020	(Número de actividades desarrolladas para la elaboración 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/número de actividades formuladas) *100
1.822.838				2.116.959	2.116.959	2.116.959	3.2.9 Implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas	1,00%	Porcentaje de avance de la implementación de nuevo mobiliario urbano para ciclistas	(Número de actividades desarrolladas para la implementación de un nuevo mobiliario urbano para ciclistas/número de actividades formuladas) *100
1.822.838				2.116.959	2.116.959	2.116.959	3.2.10 Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta.	0,90%	Porcentaje de implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta.	(Número de fases desarrolladas para la implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta/número de fases programadas para la implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta) *100
50%				50%			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.	4,00%	Porcentaje del número instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, con inclusión de enfoque de género	(N° instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, con inclusión de enfoque de género /N° instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura totales) *100
50,0%				50,0%			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	4,00%	Porcentaje de implementación del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos	(Número de fases ejecutadas del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos /número fases programadas del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos) *100

4.7	4.7	4.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista entocadas en factores de riesgo y comportamiento en el marco de la Política Pública de la Bicicleta	1,25%	Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y cultura ciudadana, para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista	(Número de estrategias de comunicación y cultura ciudadana, para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista implementadas / número de estrategias de comunicación y cultura ciudadana, para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclistaprogramadas) * 100
4.7	4.7	4.1.2. Proyecto al Colegio en Bici (ACB)	1,25%	Número de estudiantes beneficiados con las actividades del programa al Colegio en Bici	Sumatoria de estudiantes beneficiados con las actividades del programa al Colegio en Bici.
4.7	4.7	4.1.3. Protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la bicicleta.	1,25%	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	(Sumatoria de fases de diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo para estrategias de transformación cultural ejecutada / Sumatoria de fases de diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo para estrategias de transformación cultural)
4.7	4.7	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.	1,25%	Actividades recreativas realizadas en tomo al uso de la bicicleta	Sumatoria de actividades recreativas en tomo al uso de la bicicleta realizadas
4.7	4.7	4.1.5. Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.	1,25%	Ciclistas vinculados en acciones de prevención del riesgo ambiental y cuidado de la salud	Sumatoria de ciclistas vinculados en acciones de prevención del riesgo ambiental y cuidado de la salud
4.7	4.7	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.	1,25%	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.	(N° Fases ejecutadas de la estrategia para la disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta / N° fases programadas de la estrategia para la disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta) * 100

4.7				4.7	4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado.	1,25%	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	(N° Actividades ejecutadas la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado compartidas/ N° Actividades programadas para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado compartidas)*100
4.7				4.7	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	1,25%	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	(N° de 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/ N° de actividades programadas para la gestión 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)*100
4.4				4.8	4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas	2,50%	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 Deporte	(Número de estímulos entregados/número de estímulos programados)*100.
4.4				4.8	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.	2,50%	Porcentaje de los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta asesorados técnicamente a través de acciones de formación, fortalecimiento y evaluación.	(Sumatoria de Consejos Locales de la bicicleta asesorados/ Total de Consejos Locales de la Bicicleta que requirieron la asesoría)*100
30%				30%	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	1,00%	Aumento de viajes en bicicleta durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible	(N° viajes totales durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible año de medición- N° viajes totales durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible año anterior)*100
30%				30%	4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos	1,00%	Porcentaje de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo 5 de la ley 1811/Número de entidades distritales y nacionales con sede en Bogotá)*100	(Número de entidades distritales y nacionales de la ciudad que reciben el programa de incentivos y dan cumplimiento el artículo 5 de la ley 1811/Número de entidades distritales y nacionales con sede en Bogotá)*100

30%	100%	100%	100%	100%	30%	30%	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.	1,60%	Porcentaje logrado de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo 6 de la Ley 1811 (Número de entidades distritales y nacionales con sede en Bogotá) * 100	(Número de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo 6 de la Ley 1811 (Número de entidades distritales y nacionales con sede en Bogotá) * 100
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad	1,00%	Porcentaje de indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta actualizados en el marco del Observatorio de Movilidad de Bogotá.	(Número de indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta actualizados/ Número de indicadores de la Política Pública de la Bicicleta incluidos) * 100
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	4.4.2 Programa y red de monitoreo de la calidad del aire con sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas	1,00%	Porcentaje de implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas	(N° de Acciones ejecutadas implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas/ n° acciones programadas implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas) * 100
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	4.4.3. Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta.	0,50%	Porcentaje de avance de la creación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta	(N° Fases ejecutadas para la creación de la comisión intersectorial de la bicicleta/ N° Fases programadas para la creación de la comisión intersectorial de la bicicleta) * 100
47%	50%	53%	56%	59%	59%	59%	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	0,50%	Porcentaje de empresas asociadas a la actividad económica de la bici asesoradas en implementación de procesos de innovación	(No Empresas asociadas a la actividad económica de la bici asesoradas en implementación de procesos de innovación/ No Empresas productoras asociadas a la actividad económica de la bici) * 100
47%	50%	53%	56%	59%	59%	59%	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.	0,50%	Porcentaje de empresas que implementan herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación.	(No. de empresas asociadas a la actividad de la bici que implementan herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación/ No. de empresas asociadas a la actividad de la economía de la bici) * 100

47%	50%	53%	56%	59%	59%	59%	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.	0.50%	Porcentaje de ferias de servicios, empleo y/o brigadas de empleabilidad con la participación del sector económico asociado a la bicicleta realizadas	(No. de ferias de servicios, empleo y brigadas de empleabilidad realizadas con la participación del sector económico asociado a la Bici / No. de ferias de servicios, empleo y brigadas de empleabilidad programadas con la participación del sector económico asociado. la Bici)*100
47%	50%	53%	56%	59%	59%	59%	5.1.4. Estrategia para mejorar la oferta de Biciclitismo en Bogotá Región	0.50%	Porcentaje de avance en la implementación de la Estrategia para mejorar la oferta de Biciclitismo en Bogotá Región	(Sumatoria de actividades ejecutadas para mejorar la oferta de Biciclitismo en Bogotá Región / Sumatoria de actividades programadas) * 100
47%	50%	53%	56%	59%	59%	59%	5.1.5. Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial Implementado en el Colegio Técnico de la Bici.	0.50%	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 proceso de articulación.	Número de Programas Técnicos de Mecánica de la Bicicleta y Promoción del Cultura Vial en el Centro Técnico de la Bici
47%	50%	53%	56%	59%	59%	59%	5.1.6. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla.	0.50%	Número de empresas de distribución logística con entregas de última milla en bicicleta vinculadas a la Red de Logística Urbana	Sumatoria de empresas de distribución logística con entregas de última milla en bicicleta vinculadas a la Red de Logística Urbana
								100.00%		

Sector responsable 4:		Entidad 8: Unidad Administrativa Especial Sector Corres.			Entidad 9: Desarrollo Económico Industrial y Turismo		Entidad 10: Secretaría Distrital de Desarrollo		Entidad 11: Inilito Distrital de Turismo		Sector correos		Educación	
Hacienda		Entidad 8: Unidad Administrativa Especial Sector Corres.			Entidad 9: Desarrollo Económico Industrial y Turismo		Entidad 10: Secretaría Distrital de Desarrollo		Entidad 11: Inilito Distrital de Turismo		Sector correos		Educación	
ODS	Meta ODS	Enfoque	Tipo de anualización	Indicador del PDD	Codigo Meta PDD	Linea base		Tiempos de ejecución		Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023	Meta 2024	
						Valor	Año	Fecha de inicio	Fecha de finalización					
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Poblacional	Creciente	No	No	32752	2019	1/03/21	31/12/39	58549	85943	115033	145924	
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%	
Igualdad de género	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Género, Territorial	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%	
Salud y bienestar	Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Derechos Humanos	Constante	No	No	100%	2019	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%	

Salud y bienestar	Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Derechos Humanos:	Suma	No	No	39292	2019	1/03/21	31/12/39	20000	40000	40000	40000
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Suma	Si	381	560	2019	1/03/21	31/12/39	57,01	92,78	30,37	28,69
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Suma	Si	381	40,4	2019	1/03/21	31/12/39	35,5	8,7	6,8	5,6
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Constante	No	No	100%	2014	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Suma	Si	377	499	2019	1/03/21	31/12/39	23,50	48,0	48,0	32,0
Ciudades y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Suma	No	No	5,25	2019	1/03/21	31/12/39	5,0	5,0	5,0	5,0

Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Creciente	No	No	60	2019	1/03/21	31/12/39	60	60	60	93
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Suma	Si	388	6059	2019	1/03/21	31/12/39	5000			
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Suma	No	No	ND	ND	1/01/23	31/12/39	5%	5%	6%	
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Creciente	Si	266	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100%	60%	100%	100%
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Suma	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/24	6641	5850	30877	
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Suma	No	No	ND	ND	1/03/21	31/05/21		100%		
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con	Territorial	Suma	No	No	ND	ND	1/03/21	31/05/21		100%		

Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Suma	No	No	ND	1/03/21	31/05/21	100%			
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Creciente	No	No	ND	1/03/21	31/12/29	10%	20%	30%	40%
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Creciente	No	No	ND	1/03/21	31/12/24	50%	100%	100%	100%
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Genero	Suma	No	No	ND	1/03/21	31/12/25	20%	20%	20%	20%
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Genero	Creciente	No	No	ND	1/03/21	31/12/39	50%	100%	100%	100%

Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Territorial	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional	Creciente	No	No	5.955	2019	1/03/21	31/12/39	2.500	8.000	9.000	10.000
Ciudad y comunidades sostenibles	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional	creciente	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/22	50%	50%		
Salud y bienestar	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional	Suma	Si	Aumentar a 48% el porcentaje de personas que realizan actividad física en	2136	2019	1/03/21	31/12/39	1.314	3.533	4.324	4.831
Salud y bienestar	De aquí a 2030, reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la contaminación del aire, el agua y el suelo	Ambiental	Suma	No	No	5770	2018	1/03/21	31/12/39	5.000	5.000	5.000	6.000
Ciudad y comunidades sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y	Derechos Humanos	Creciente	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	10%	30%	50%	100%

Ciudad y comunidad de sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Diferencial	Constante	No	No	ND	1/03/21	31/12/22	100%	100%	0	0
Ciudad y comunidad de sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Derechos Humanos	Creciente	No	No	ND	1/04/21	31/12/24	15%	40%	70%	100%
Ciudad y comunidad de sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional	Constante	No	No	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%
Ciudad y comunidad de sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional: Territorial	Constante	No	No	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%
Ciudad y comunidad de sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional	Constante	No	No	ND	1/03/21	31/12/39	5%	5%	5%	5%
Ciudad y comunidad de sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	Poblacional	Constante	No	No	87%	2019	31/12/39	100%	100%	100%	100%

Ciudades y comunidades sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y	Poblacional	Constante	No	No	97%	2019	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%
Ciudades y comunidades sostenibles	Lograr optimizar los viajes en la última milla, mediante la adopción de modos sostenibles como la bicicleta y con ello reducir la huella de carbono de las empresas; así como, reducir el impacto en la comunidad.	Derechos Humanos;	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	100%
Ciudades y comunidades sostenibles	Generación de programas institucionales e integrales de movilidad sostenible, que permitan que no solo el sector público sino también el privado puedan dar cumplimiento a la normativa nacional de movilidad sostenible (ley 1811). Todo ello a través de los IMS (Decreto 037 de 2019) el cual tiene un impacto directo sobre una población de alrededor de 70.000 funcionarios públicos.	Territorial	Creciente	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/26	35%	45%	60%	70%
Ciudades y comunidades sostenibles	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y	Derechos Humanos;	Creciente	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/23	30%	70%	100%	
Trabajadores y crecimiento económico	De aquí a 2030, reducir al menos a la mitad la proporción de hombres, mujeres y niños de todas las edades que viven en la pobreza en todas sus dimensiones con arreglo a las definiciones nacionales	Territorial	Creciente	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	30%	35%	40%	45%
Trabajadores y crecimiento económico	De aquí a 2030, reducir al menos a la mitad la proporción de hombres, mujeres y niños de todas las edades que viven en la pobreza en todas sus dimensiones con arreglo a las definiciones nacionales	Territorial	Creciente	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	30%	35%	40%	45%

Trabajodecenteycrecimientoeconómico	Lograr el empleo pleno y productivo y garantizar un trabajo decente para todos los hombres y mujeres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, y la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor	Territorial	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100.00%	100.00%	100.00%	
Trabajodecenteycrecimientoeconómico	De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.	Territorial	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	100%	100%	100%	
Trabajodecenteycrecimientoeconómico	Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra.	Poblacional	Constante	No	No	ND	ND	1/03/21	31/12/39	1	1	1	
Ciudadesycomunidades sostenibles	Lograr optimizar los viajes en la última milla, mediante la adopción de modos sostenibles como la bicicleta y con ello reducir la huella de carbono de las empresas; así como, reducir el impacto en la comunidad.	Poblacional	Creciente	No	No	1	2019	1/03/21	31/12/39	10	20	25	30

40000	15,15	2	100%	18,0	5,0
40000	15	8	100%	52,0	5,0
40000	35	12	100%	52,0	5,0
40000	14	18	100%	52,0	5,0
40000	17	2	100%	52,0	5,0
40000	16	8	100%	52,0	5,0
40000	14	12	100%	52,0	5,0
40000	13	18	100%	47,0	5,0
40000	17	2	100%	47,0	5,0
40000	18	8	100%	47,0	5,0
40000	19	12	100%	43,0	5,0
40000	12	18	100%	43,0	5,0
40000	14	2	100%	43,0	5,0
40000	14	8	100%	43,0	5,0
20000	16	12	100%	43,0	5,0

126		7%	100%			
159		5%	100%			
192	13000	5%	100%			
225		5%	100%			
258		5%	100%			
291		5%	100%			
324	3250	5%	100%			
357		5%	100%			
390		5%	100%			
423		5%	100%			
463	3250	5%	100%			
513		5%	100%			
513		5%	100%			
513		5%	100%			
513	3250	5%	100%			

				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
				100%
	100%			100%
	80%			100%
	70%			100%
	60%			100%
	50%		20%	100%

100%	10.000		4.498	5.000	100%
100%	10.589		4.633	5.000	100%
100%	11.178		4.772	5.000	100%
100%	11.767		4.915	6.000	100%
100%	11.767		5.063	5.000	100%
100%	12.356		5.214	5.000	100%
100%	12.945		5.371	5.000	100%
100%	13.534		5.532	6.000	100%
100%	13.534		5.698	5.000	100%
100%	14.123		5.869	5.000	100%
100%	14.712		6.045	5.000	100%
100%	15.301		6.226	6.000	100%
100%	15.301		6.413	5.000	100%
100%	15.890		6.605	5.000	100%
100%	16.479		6.804	6.000	100%

100%	100%			100%	100%
100%	100%			100%	100%
100%	100%			100%	100%
100%	100%			100%	100%
100%	100%			100%	100%
100%	100%			95%	95%
100%	100%			90%	90%
100%	100%			85%	85%
100%	100%			80%	80%
100%	100%			75%	75%
100%	100%			70%	70%
100%	100%			65%	65%
100%	100%			60%	60%
100%	100%	100%		55%	55%
100%	100%	80%		50%	50%

100.00%	100%	1	40	100.00%	100%	1	40	100.00%	100%	1	40
100.00%	100%	1	45	100.00%	100%	1	45	100.00%	100%	1	45
100.00%	100%	1	50	100.00%	100%	1	50	100.00%	100%	1	50
100.00%	100%	1	55	100.00%	100%	1	55	100.00%	100%	1	55
100.00%	100%	1	60	100.00%	100%	1	60	100.00%	100%	1	60
100.00%	100%	1	65	100.00%	100%	1	65	100.00%	100%	1	65
100.00%	100%	1	70	100.00%	100%	1	70	100.00%	100%	1	70
100.00%	100%	1	75	100.00%	100%	1	75	100.00%	100%	1	75
100.00%	100%	1	80	100.00%	100%	1	80	100.00%	100%	1	80
100.00%	100%	1	85	100.00%	100%	1	85	100.00%	100%	1	85
100.00%	100%	1	90	100.00%	100%	1	90	100.00%	100%	1	90
100.00%	100%	1	95	100.00%	100%	1	95	100.00%	100%	1	95
100.00%	100%	1	100	100.00%	100%	1	100	100.00%	100%	1	100
100.00%	100%	1	105	100.00%	100%	1	105	100.00%	100%	1	105

Meta de producto Final	corresponsable 9: Salud				Secretaría de salud				corresponsable 10: Mujer				Entidad 17: Secretaría Distrital de la Mujer							
	2021		2022		2023		2021		2022		2023		2021		2022		2023			
	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de Inversión	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de Inversión	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de Inversión	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de Inversión	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de Inversión
920594	\$ 319	\$ 319	Inversión	7583	\$ 394	\$ 394	Inversión	7583	\$ 406	\$ 406	Inversión	7583	\$ 406	\$ 406	Inversión	7583	\$ 406	\$ 406	Inversión	7583
100%	\$ 499	\$132	Inversión	7695	\$ 514	\$ 514	Inversión	7695	\$ 529	\$ 529	Inversión	7695	\$ 529	\$ 529	Inversión	7695	\$ 529	\$ 529	Inversión	7695
100%	\$ 322	\$ 322	Inversión	7583	\$ 331	\$ 331	Inversión	7583	\$ 341	\$ 341	Inversión	7583	\$ 341	\$ 341	Inversión	7583	\$ 341	\$ 341	Inversión	7583
100%	\$ 87	\$87	Inversión	7581	\$ 90	\$ 90	Inversión	7581	\$ 93	\$ 93	Inversión	7581	\$ 93	\$ 93	Inversión	7581	\$ 93	\$ 93	Inversión	7581

720000	\$ 76	\$ 76	7581	\$ 78	\$ 78	7581	\$ 81	\$ 81	Inversión	7581
458	\$ 16.018	\$ 247.486	7763	\$ 247.486	\$ 247.486	7763	\$ 64.395	\$ 64.395	Inversión	7763
198,6	\$ 927	\$ 937	7587	\$ 937	\$ 937	7587	\$ 1.069	\$ 1.069	Inversión	7587
100%	\$ 112	\$ 116	7583	\$ 116	\$ 116	7583	\$ 120	\$ 120	Inversión	7583
838,0	\$ 6.778	\$ 65.150	UAERMV - 7858 IDU - 7779	\$ 65.150	\$ 65.150	UAERMV - 7858 IDU - 7779	\$ 65.487	\$ 65.487	Inversión	UAERMV - 7858 IDU - 7779
95,0	\$ 515	\$ 530	7587	\$ 530	\$ 530	7587	\$ 546	\$ 546	Inversión	7587

513	\$ 2	\$ 2	\$ 2	7583	\$ 3	\$ 3	7583	\$ 3	\$ 3	Inversión	7583	\$ 3	\$ 3	Inversión	7583
27750									\$11.000	\$11.000		\$11.000	\$11.000	Inversión	7782
95%	\$ 71	\$ 71	\$ 71	7583	\$ 73	\$ 73	7583	\$ 73	\$ 75	Inversión	7583	\$ 75	\$ 75	Inversión	7583
100%	\$ 396	\$ 396	\$ 396	7583	\$ 1.025	\$ 1.025	7583	\$ 1.025	\$ 407	Inversión	7583	\$ 407	\$ 407	Inversión	7583
45000	\$ 1.638	\$ 1.638	\$ 1.638	7782	\$ 1.859	\$ 1.859	7782	\$ 1.859	\$ 457	Inversión	7782	\$ 456	\$ 456	Inversión	7782
100%	\$ 3	\$ 3	\$ 3	7583			7583			Inversión					
100%	\$ 3	\$ 3	\$ 3	7583			7583			Inversión					

100%	\$ 209	\$ 209	\$ 209	Inversión	7581	\$ 215	\$ 215	\$ 215	\$ 222	Inversión	7581	\$ 222	\$ 222	Inversión	7581
16.479	8.766	8.766	8.766	Inversión	7576 SDM 7736 SED	\$13.243	\$13.243	\$13.243	\$ 10.229	Inversión	7576 SDM	\$ 10.229	\$ 10.229	Inversión	N/A
100%	\$ 21	\$ 21	\$ 21	Inversión	7879	\$ 21	\$ 21	\$ 21	\$ 0	Inversión	7879	\$ 0	\$ 0	Inversión	N/A
97.660	\$ 8.413	\$ 8.413	\$ 8.413	Inversión	1146 7852	\$ 14.569	\$ 14.569	\$ 14.569	\$ 15.447	Inversión	7852	\$ 15.447	\$ 15.447	Inversión	7852
100.000	\$ 106	\$ 106	\$ 106	Inversión	7831	\$ 106	\$ 106	\$ 106	\$ 106	Inversión	7831	\$ 106	\$ 106	Inversión	7831
100%	\$ 424	\$ 424	\$ 424	Inversión	7583	\$ 436	\$ 436	\$ 436	\$ 449	Inversión	7583	\$ 449	\$ 449	Inversión	7583

100%	\$ 100	\$ 100	Inversión	7595	\$ 100	\$ 100	Inversión	7595	\$ 0	Inversión	\$ 0	N/A
100%	\$ 77	\$ 77	Inversión	IDPC - 7639.	\$ 100	\$ 100	Inversión	IDPC - 7639.	\$ 190	Inversión	\$ 190	IDPC - 7639.
100%	\$ 626	\$ 626	Inversión	7583	\$ 645	\$ 645	Inversión	7583	\$ 664	Inversión	\$ 664	7583
100%	\$ 153	\$ 97	Inversión	7583	\$ 153	\$ 153	Inversión	7583	\$ 153	Inversión	\$ 153	7583
5%	\$ 50	\$ 50	Inversión	7588 - 7583	\$ 51	\$ 51	Inversión	7588 - 7583	\$ 52	Inversión	\$ 52	7588 - 7583
100%	\$ 300	\$ 300	Inversión	7588 - 7583	\$ 300	\$ 300	Inversión	7588 - 7583	\$ 300	Inversión	\$ 300	7588 - 7583

100.00%	\$ 5	\$ 5	Inversión	7863	\$ 5	5	Inversión	7863	\$6	6	Inversión	7863
100%	\$ 100	\$ 100	N/A	7705	\$ 105	\$ 105	Inversión	7705	\$ 110	\$ 110	Inversión	7705
1	\$ 126	\$ 126	Inversión	7689	\$ 130	\$ 130	Inversión	7689	\$ 134	\$ 134	Inversión	7689
105	\$ 150	\$ 150	Inversión	7588 - 7583	\$ 150	\$ 150	Inversión	7588 - 7583	\$ 150	\$ 150	Inversión	7588 - 7583
	\$ 48.520	\$ 349.970							\$ 174.246			

Sector responsable 11: Planeación		Entidad 18: Secretaría Distrital de Planeación		Sector responsable 12: Integración social		Entidad 19: Secretaría Distrital de Integración Social	
-----------------------------------	--	--	--	---	--	--	--

2024		2025				2026						
Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado
\$ 418	\$ 418	Inversión	7583	\$ 431	N/A	Inversión	N/A	\$ 443		Inversión	N/A	\$ 457
\$ 545	\$ 545	Inversión	7695	\$ 562	N/A	Inversión	N/A	\$ 578		Inversión	N/A	\$ 596
\$ 352	\$ 352	Inversión	7583	\$ 362	N/A	Inversión	N/A	\$ 373		Inversión	N/A	\$ 384
\$ 96	\$ 96	Inversión	7581	\$ 99	N/A	Inversión	N/A	\$ 102	N/D	Inversión	N/A	\$ 105

\$ 83	\$ 83	Inversión	7581	\$ 86	N/A	Inversión	N/A	\$ 88	N/D	Inversión	N/A	\$ 91
\$ 127.589	\$ 127.589	Inversión	7763	\$23.520	N/A	Inversión	N/A	\$11.250		Inversión	N/A	\$11.250
\$ 1.404	\$ 1.404	Inversión	7587	\$ 5.436	N/A	Inversión	N/A	\$ 6.765		Inversión	N/A	\$ 7.769
\$ 124	\$ 124	Inversión	7583	\$ 128	N/A	Inversión	N/A	\$ 133		Inversión	N/A	\$ 138
\$ 65.748	\$ 65.748	Inversión	UAERMV - 7858 IDU - 7779	\$ 62.060	N/A	Inversión	N/A	\$ 17.038		Inversión	N/A	\$ 17.345
\$ 563	\$ 563	Inversión	7587	\$ 580	N/A	Inversión	N/A	\$ 597		Inversión	N/A	\$ 615

	\$ 163			\$ 77
	N/A			N/A
	Inversión			Inversión
				N/D
	\$ 159			\$ 77
	N/A			N/A
	Inversión			Inversión
	N/A			N/A
	\$ 154			\$ 77
	7583	7583	7595	7595
	Inversión	Inversión	Inversión	Inversión
	\$ 150	\$ 78	\$ 78	\$ 77
	\$ 150	\$ 78	\$ 77	\$ 77

\$ 228	\$ 228	Inversión	7581	\$ 235	N/A	Inversión	N/A	\$ 242	N/D	Inversión	N/A	\$ 250
\$10.753	\$10.753	Inversión	7576 SDM	\$11.396	N/A	Inversión	N/A	\$11.852	N/D	Inversión	N/A	\$12.326
\$ 0	\$ 0	Inversión	N/A	\$ 0	N/A	Inversión	N/A	\$ 0	N/D	Inversión	N/A	\$ 0
\$ 15.619	\$ 15.619	Inversión	7852	\$ 15.868	N/A	Inversión	N/A	\$ 16.344		Inversión	N/A	\$ 16.834
\$ 127	\$ 127	Inversión	7831	\$ 106	N/D	Inversión	N/A	\$ 106	N/D	Inversión	N/A	\$ 106
\$ 463	\$ 463	Inversión	7583	\$ 477	N/D	Inversión	N/A	\$ 491	N/D	Inversión	N/A	\$ 506

\$6	\$6	Inversión	7863	\$7	N/D	Inversión	N/A	\$7	N/D	Inversión	N/A	\$8
\$116	\$116	Inversión	7705	\$121	N/A	Inversión	N/A	\$128		Inversión	N/A	\$134
\$138	\$138	Inversión	7689	\$142		Inversión	N/A	\$147		Inversión	N/A	\$151
\$150	\$150	Inversión	7588-7583	\$150	N/A	Inversión	N/A	\$150	N/D	Inversión	N/A	\$150
\$235.873				\$126.722				\$71.913				\$83.306

Costos estimados y Recursos disponibles														
2027		2028			2029			2030						
Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de
	Inversión	N/A	\$ 470		Inversión	N/A	\$ 485		Inversión	N/A	\$ 499		Inversión	N/A
	Inversión	N/A	\$ 614		Inversión	N/A	\$ 632		Inversión	N/A	\$ 651		Inversión	N/A
	Inversión	N/A	\$ 396		Inversión	N/A	\$ 408		Inversión	N/A	\$ 420		Inversión	N/A
N/D	Inversión	N/A	\$ 108	N/D	Inversión	N/A	\$ 111	N/D	Inversión	N/A	\$ 114	N/D	Inversión	N/A

N/A	Inversión	N/A	\$ 99	N/A	Inversión	N/A	\$ 97	N/A	Inversión	N/D	\$ 94	N/A	Inversión	N/D
N/A	Inversión		\$16.380	N/A	Inversión		\$15.960	N/A	Inversión		\$15.540	N/A	Inversión	
N/A	Inversión		\$ 7.614	N/A	Inversión		\$ 6.119	N/A	Inversión		\$ 9.238	N/A	Inversión	
N/A	Inversión		\$ 152	N/A	Inversión		\$ 147	N/A	Inversión		\$ 142	N/A	Inversión	
N/A	Inversión		\$ 18.329	N/A	Inversión		\$ 17.990	N/A	Inversión		\$ 17.662	N/A	Inversión	
N/A	Inversión		\$ 672	N/A	Inversión		\$ 652	N/A	Inversión		\$ 633	N/A	Inversión	

				N/A
				Inversion
				N/D
				\$ 77
	N/A			N/A
	Inversion			Inversion
				N/D
	\$ 173			\$ 77
	N/A			N/A
	Inversion			Inversion
				N/D
	\$ 168			\$ 77
	N/A			N/A
	Inversion			Inversion
				N/D

N/A	Inversion	N/D	\$ 273	N/A	Inversion	N/D	\$ 268	N/A	Inversion	N/D	\$ 257	N/A	Inversion	N/D
N/A	Inversion	N/D	\$ 13.865	N/A	Inversion	N/D	\$ 13.332	N/A	Inversion	N/D	\$ 12.819	N/A	Inversion	N/D
N/A	Inversion	N/D	\$ 0	N/A	Inversion	N/D	\$ 0	N/A	Inversion	N/D	\$ 0	N/A	Inversion	N/D
N/A	Inversion	N/D	\$ 18.395	N/A	Inversion	N/D	\$ 17.860	N/A	Inversion	N/D	\$ 17.339	N/A	Inversion	N/D
N/A	Inversion	N/D	\$ 106	N/A	Inversion	N/D	\$ 106	N/A	Inversion	N/D	\$ 127	N/A	Inversion	N/D
N/A	Inversion	N/D	\$ 553	N/A	Inversion	N/D	\$ 537	N/A	Inversion	N/D	\$ 521	N/A	Inversion	N/D

N/A	N/A			N/A	N/A
Inversion	Inversion			Inversion	Inversion
N/D	N/D			N/D	N/D
\$ 300	\$ 9			\$ 144	\$ 58
N/A	N/A			N/A	N/A
Inversion	Inversion			Inversion	Inversion
N/D	N/D			N/D	N/D
\$ 300	\$ 9			\$ 140	\$ 56
N/A	N/A			N/A	N/A
Inversion	Inversion			Inversion	Inversion
N/D	N/D			N/D	N/D
\$ 300	\$ 9			\$ 136	\$ 54
N/A	N/A			N/A	N/A
Inversion	Inversion			Inversion	Inversion
N/D	N/D			N/D	N/D

N/A	Inversión	N/A	\$9	N/A	Inversión	N/A	\$9	N/A	Inversión	N/A	\$8	N/A	Inversión	N/A	N/A	N/A	N/A
N/A	Inversión	N/A	\$ 155	N/A	Inversión	N/A	\$ 147	N/A	Inversión	N/A	\$ 141	N/A	Inversión	N/A	N/A	N/A	N/A
N/A	Inversión	N/A	\$ 161	N/A	Inversión	N/A	\$ 160	N/A	Inversión	N/A	\$ 155	N/A	Inversión	N/A	N/A	N/A	N/A
N/A	Inversión	N/A	\$ 150	N/A	Inversión	N/A	\$ 150	N/A	Inversión	N/A	\$ 150	N/A	Inversión	N/A	N/A	N/A	N/A
			\$ 84.046				\$ 80.657				\$ 81.766						

Entidad 3:													
2031			2032			2033			2034				
Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible
\$ 514		Inversión	N/A	\$ 530		Inversión	N/A	\$ 545		Inversión	N/A	\$ 562	
\$ 671		Inversión	N/A	\$ 691		Inversión	N/A	\$ 711		Inversión	N/A	\$ 733	
\$ 433		Inversión	N/A	\$ 446		Inversión	N/A	\$ 459		Inversión	N/A	\$ 473	
\$ 117		Inversión	N/A	\$ 122		Inversión	N/A	\$ 126		Inversión	N/A	\$ 128	

				\$ 77
				N/A
				Inversión
				\$ 77
				N/A
				Inversión
				\$ 77
				N/A
				Inversión
				\$ 77

\$ 0,00	Inversión	N/A	\$ 0	Inversión	N/A	\$ 0	Inversión	N/A	\$ 0		
\$ 842	Inversión	N/A	\$ 867	Inversión	N/A	\$ 893	Inversión	N/A	\$ 920		
\$ 153	Inversión	N/A	\$ 153	Inversión	N/A	\$ 153	Inversión	N/A	\$ 153		
\$ 61	Inversión	N/A	\$ 62	Inversión	N/A	\$ 63	Inversión	N/A	\$ 65		
\$ 300	Inversión	N/A	\$ 200	Inversión	N/A	\$ 200	Inversión	N/A	\$ 200		

\$10	N/D	Inversión	N/A	\$10	N/D	Inversión	N/A	\$11	N/D	Inversión	N/A	\$11	N/D
\$163		Inversión	N/A	\$171		Inversión	N/A	\$180		Inversión	N/A	\$188	
\$170		Inversión	N/A	\$175		Inversión	N/A	\$180		Inversión	N/A	\$186	
\$150		Inversión	N/A	\$100		Inversión	N/A	\$100		Inversión	N/A	\$100	
\$96.312				\$89.613				\$88.278				\$92.215	

Inversión	N/A	\$ 115		Inversión	N/A	\$ 119		Inversión	N/A	\$ 122		Inversión	N/A
N/A	N/A	\$ 18.900		N/A	N/A	\$ 19.740		N/A	N/A	\$ 20.160		N/A	N/A
Inversión	N/A	\$ 9.841		Inversión	N/A	\$ 11.703		Inversión	N/A	\$ 7.751		Inversión	N/A
N/A	N/A	\$ 181		N/A	N/A	\$ 188		N/A	N/A	\$ 194		N/A	N/A
Inversión	N/A	\$ 16.970		Inversión	N/A	\$ 17.285		Inversión	N/A	\$ 17.610		Inversión	N/A
N/A	N/A	\$ 779		N/A	N/A	\$ 802		N/A	N/A	\$ 826		N/A	N/A

				N/A
				Inversión
				\$ 77
				N/A
				Inversión
				\$ 77
				N/A
				Inversión
				\$ 77
				N/A
				Inversión

Inversión		Inversión	Inversión	Inversión	Inversión
N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
\$ 0		\$ 1.005	\$ 153	\$ 69	\$ 200
N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
Inversión		Inversión	Inversión	Inversión	Inversión
\$ 0		\$ 976	\$ 153	\$ 67	\$ 200
N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
Inversión		Inversión	Inversión	Inversión	Inversión
\$ 0		\$ 948	\$ 153	\$ 66	\$ 200
N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
Inversión		Inversión	Inversión	Inversión	Inversión

N/A	N/A			N/A	N/A
Inversión	Inversión			Inversión	Inversión
				N/D	N/D
\$ 200	\$ 12			\$ 172	\$ 72
N/A	N/A			N/A	N/A
Inversión	Inversión			Inversión	Inversión
				N/D	N/D
\$ 200	\$ 12			\$ 168	\$ 70
N/A	N/A			N/A	N/A
Inversión	Inversión			Inversión	Inversión
				N/D	N/D
\$ 200	\$ 11			\$ 164	\$ 68
N/A	N/A			N/A	N/A
Inversión	Inversión			Inversión	Inversión

Inversión	N/A	\$12	N/D	Inversión	N/A	\$12	N/D	Inversión	N/A	\$13	N/D	Inversión	N/A
Inversión	N/A	\$198		Inversión	N/A	\$208		Inversión	N/A	\$218		Inversión	N/A
Inversión	N/A	\$191		Inversión	N/A	\$197		Inversión	N/A	\$203		Inversión	N/A
Inversión	N/A	\$100		Inversión	N/A	\$100		Inversión	N/A	\$100		Inversión	N/A
		\$103.374				\$98.870				\$97.298			

Responsable de la ejecución												
2038						2039						
Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de	Costo Estimado	Recurso disponible	Fuente de financiación	Código Proyecto de inversión	Costo total	Sector	Entidad	Dirección/Subdirección/Grupo/Unidad	Persona de contacto
\$ 632		Inversión	N/A	\$ 651		Inversión	N/A	\$ 9.544	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Deyanira Consuelo Avila Moreno
\$ 825		Inversión	N/A	\$ 849		Inversión	N/A	\$ 12.533	Seguridad, Convivencia y Justicia	Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia	Dirección de Prevención	Isabel Ramirez
\$ 532		Inversión	N/A	\$ 548		Inversión	N/A	\$ 8.085	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Deyanira Consuelo Avila Moreno
\$ 145		Inversión	N/A	\$ 149		Inversión	N/A	\$ 2.203	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Oficina de Seguridad Vial	Claudia Diaz Acosta

\$ 126	Inversión	N/A	\$ 130		Inversión	N/A	\$ 130		Inversión		\$ 1.913	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Antrés Contento
\$20.580	Inversión	N/A	\$21.840		Inversión	1061	\$721.588		Inversión		Movilidad	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.	Subdirección General de Desarrollo Urbano	José Félix Gómez Panloja	
\$ 9.646	Inversión	N/A	\$ 11.076		Inversión	N/A	\$ 131.894		Inversión		Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón Subdirección de Señalización Subdirección de Sematización	Deyanira Consuelo Avila Moreno - Mario Gabriel Carbonell - Sandra Patricia Giraldo Clavijo	
\$ 201	Inversión	N/A	\$ 208		Inversión	N/A	\$ 2.950		Inversión		Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Deyanira Consuelo Avila Moreno	
\$ 17.947	Inversión	N/A	\$ 18.295		Inversión	N/A	\$ 513.553		Inversión		Movilidad	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV	IDU- Subdirección General de Desarrollo Urbano UAERMV: Dirección General	IDU - José Félix Gómez Panloja UAERMV - Pablo Muñoz	
\$ 851	Inversión	N/A	\$ 877		Inversión	N/A	\$ 12.933		Inversión		Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de Señalización	Mario Gabriel Carbonell	

\$ 345	Inversión	N/A	\$ 355		Inversión	N/A	\$ 5.249	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Andrés Contento
\$18.702	Inversión	N/A	\$19.450		Inversión	N/A	\$ 269.720	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de Gestión en Vía	Sergio Tovar
\$ 0	Inversión	N/A	\$ 0		Inversión	N/A	\$ 42	Cultura, Recreación y Deporte	Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	Dirección de Cultura Ciudadana	Henry Murrain
\$ 23.303	Inversión	N/A	\$ 24.002		Inversión	N/A	\$ 349.176	Cultura, Recreación y Deporte	Instituto De Recreación y Deporte - IDR	Subdirección Técnica de Recreación y Deporte	Mario Giovanni Monroy Hernández
\$ 106	Inversión	N/A	\$ 127		Inversión	N/A	\$ 2.119	Salud	Secretaría Distrital de Salud	Subsecretaría de Salud Pública/ Dirección de Acciones en Salud/Subdirección de Determinantes en Salud y Subdirección de Acciones	Katalina Medina - Viviana Martínez
\$ 700	Inversión	N/A	\$ 721		Inversión	N/A	\$ 10.640	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	Alexander Ricardo Andrade

\$13	N/D	Inversión	N/A	\$15	N/D	Inversión	N/A	\$177	Desarrollo Económico Industrial y Turismo	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	Dirección de Desarrollo Empresarial y Empleo, Subdirección de Empleo y Formación	Juana Hernández
\$ 230		Inversión	N/A	\$ 242	N/D	Inversión	N/A	\$ 3.055	Desarrollo Económico Industrial y Turismo	Instituto Distrital de Turismo	Subdirección de Gestión de Destino, Dirección General IDT	Andrés Clavijo Luis Miguel Ramírez
\$ 209		Inversión	N/A	\$ 215		Inversión	N/A	\$ 3.170	Educación	Secretaría Distrital de Educación	Dirección de educación media	Jose Maria Roldán Restrepo
\$ 100		Inversión	N/A	\$ 100	N/D	Inversión	N/A	\$ 2.450	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de transporte privado	Valentina Acuña García Ramiro Alfonso Cárdenas
\$ 101.703				\$ 115.599				\$ 2.220.371				

Corresponsables de la ejecución							
Teléfono	Correo electrónico	Sector	Entidad	Dirección/Subdirección/Grupo/Unidad	Persona de contacto	Teléfono	Correo electrónico
364 9400 Ext.: 8202	davila@movilidadbogota.gov.co	1. Seguridad, Convivencia y Justicia. 2. Gobierno	Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Secretaría Distrital de Gobierno	Secretaría Distrital de Gobierno - Oficina A sesora de Planeación y Dirección de Gestión Policial Dirección de Seguridad	Miguel Cardozo, Andrés Márquez	3387000 Ext. 6311 - 4237	miguel.cardozo@gobiernobogota.gov.co Andres.marquez@gobiernobogota.gov.co
377995 ext.: 1214	isabel.ramirez@scl.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	- Subdirección de la Bicicleta y el Pealón	- Devanira Consuelo Avila Moreno	365 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co
365 9400 Ext.: 8202	davila@movilidadbogota.gov.co	Mujer - SDM	Secretaría Distrital de la Mujer - SDM	Subsecretaría de Políticas de Igualdad Social Oficina de Gestión Social	Sara Lucia Pérez Perdomo Adriana Iza	3169001 ext. 330	sperez@sdmujer.gov.co
3 64 94 003 Ext.: 8306	cdiaz@movilidadbogota.gov.co	ND	ND	ND	ND	ND	ND

372 9400 Ext. 4500	accontento@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital Movilidad	Oficina de Seguridad Vial Subdirección de la Bicicleta y Peatón	Claudia Díaz Deyanira Consuelo Avila Moreno	372 9400 3649400	cdiaz@movilidadbogota.gov.co davila@movilidadbogota.gov.co
3386660 ext. 1500	jos.e.gomez@idu.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad Empresa Metro de Bogotá S.A	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón Subdirección de Señalización Gerencia Técnica	Deyanira Consuelo Avila Moreno Mario Carbonell Jorge Mario Tobón González	365 9400 Ext. 8202 3386660 5553333 Ext. 1121	davila@movilidadbogota.gov.co mcarbonell@movilidadbogota.gov.co jorge.tobon@metrodobogota.gov.co
367 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co sgjraldo@movilidadbogota.gov.co mcarbonell@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	UAERMV	Gerencia de Intervención. Dirección General	Ingeniero Alvaro Villate Ingeniero Pablo Muñoz	Celular: 3507810712	pablo.munoz@umv.gov.co
365 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU. Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV	IDU - Dirección Técnica Estratégica UAERMV: Subdirección Técnica de Mejoramiento de la Mala Vial Local	IDU: Joanny Camelo Yápez UAERMV: Silvia del Pilar Forero Bonilla	3386660 Ext. 3502 UAERMV Celular: 3507810726	angelita.lute@idu.gov.co silvia.forero@umv.gov.co
3386660 ext. 1500 UMV: 3779550 ext. 1007	jos.e.gomez@idu.gov.co pablo.munoz@umv.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad - SDM.	Subdirección de Señalización	Mario Carbonell	3386660	mcarbonell@movilidadbogota.gov.co
365 9400 Ext.	mcarbonell@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Deyanira Consuelo Avila Moreno	365 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co

366 9400 Ext. 8202	davilia@movilidadbogota.gov.co mrcarbonal@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. Empresa Metro de Bogotá S.A	Dirección Técnica de Modos Alternativos y Equipamiento Complementario Gerencia Técnica	Nubia Quintero Hernández Jorge Mario Tobón González	220 3000 / Ext. 2800 5553333 Ext. 1121	nubia.quintero@transmilenio.gov.co jorge.tobon@metrobogota.gov.co
369 9400 Ext. 8220	davilia@movilidadbogota.gov.co						
369 9400 Ext. 8202	davilia@movilidadbogota.gov.co	Planeación	Secretaría Distrital de Planeación	Subsecretaría de Planeación Territorial	Liliana Ricardo Betancourt	Ext. 8302	lricardo@sdp.gov.co
	mariaconstanza.garcia@idu.gov.co sully.rojas@idu.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Deyanira Consuelo Avila Moreno	369 9400 Ext. 8220	davilia@movilidadbogota.gov.co
369 9400 Ext. 8220	davilia@movilidadbogota.gov.co	Planeación	Secretaría Distrital de Planeación	Subsecretaría de Planeación Territorial	Liliana Ricardo Betancourt	Ext. 8302	lricardo@sdp.gov.co
369 9400 Ext. 8220	davilia@movilidadbogota.gov.co	Habitat	Secretaría Distrital de Habitat	Subsecretaría de Planeación y Política	Javier Andres Baquero Maldonado	358 16 00 / 1402	javier.baquero@habitatbogota.gov.co

369 9400 Ext. 8220	davila@movilidadbogota.gov.co	Planeación	Secretaría Distrital de Planeación	Subsecretaría de Planeación Territorial	Liliana Ricardo Betancourt	Ext. 8302	lricardo@sdp.gov.co
369 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co	Planeación	Secretaría Distrital de Planeación	Subsecretaría de Planeación Territorial	Liliana Ricardo Betancourt	Ext. 8302	lricardo@sdp.gov.co
369 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co						
369 9400 Ext. 8301	alza@movilidadbogota.gov.co	Mujer	Mujer	Subsecretaría de Políticas de Igualdad	Sara Lucía Pérez Perdomo	3169001 ext. 1006	sperez@sstmujer.gov.co
369 9400 Ext. 8301	alza@movilidadbogota.gov.co	Mujer	Mujer	Subsecretaría de Políticas de Igualdad	Sara Lucía Pérez Perdomo	3169001 ext. 1006	sperez@sstmujer.gov.co

372 9400 Ext. 4500	acontenio@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	Deyanira Consuelo Avila Moreno	369 9400 Ext. 8202	dvavila@movilidadbogota.gov.co
365 9400	stovar@movilidadbogota.gov.co	Educación	Secretaría Distrital de Educación	Dirección de Bienestar Estudiantil	Iván Osjeo Villamil	365 9400	iosejov@educacionbogota.gov.co
327 48 50 Ext. 548	henry.murray@scrd.gov.co	ND	ND	ND	ND	ND	ND
6605400 Ext. 500	giovanni.monroy@idrd.gov.co	ND	1. IDRD	ND	ND	ND	ND
3649090 Ext. 9068	ekmedina@saludcapital.gov.co vmartinez@saludcapital.gov.co	1. Cultura, Recreación y Deporte	1. IDRD	1. Subdirección Técnica de Recreación y Deporte	1. Mario Giovanni Monroy Hernández	6605400	giovanni.monroy@idrd.gov.co
372 9400	aricardo@movilidadbogota.gov.co	1. Cultura, Recreación y Deporte. 2. Hacienda	1. Instituto Distrital de Recreación y Deporte; IDT. 2. Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital	2. Gerencia de Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital. IDECA	Julia Edith Espindola García	2347600 Ext. 7703 o 7751	jespindola@catastrobogota.gov.co

369 9400 Ext. 8301	alza@movilidadbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón.	Deyanira Consuelo Avila Moreno	372 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co
	angelica.medina@idpc.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Deyanira Consuelo Avila Moreno Andrés Contento	372 9400 Ext. 8202 372 9400 Ext. 4500	davila@movilidadbogota.gov.co acontenio@movilidadbogota.gov.co
372 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co	Cultura, Recreación y Deporte.	Secretaría Distrital de Cultura.	SCRD- Dirección de Cultura Ciudadana	Henry Murrain	327 48 50 Ext. 548	henry.murrain@scrcl.gov.co
2417900 ext. 3167 310 7642893	acubillis@participacionbogota.gov.co	Movilidad	Secretaría Distrital de Movilidad	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón.	Deyanira Consuelo Avila Moreno	372 9400 Ext. 8202	davila@movilidadbogota.gov.co
3649400 Ext:8403	vacuna@movilidadbogota.gov.co jfranco@movilidadbogota.gov.co						
3649401 Ext:8403	vacuna@movilidadbogota.gov.co jfranco@movilidadbogota.gov.co						

3649402 Ex.:8403	vacuna@movilidadbogota.gov.co								
	inquiriones@movilidadbogota.gov.co								
3778899 ext.: 8916	hugo.saenz@ambientebogota.gov.co	Ambiente	Secretaría Distrital de Ambiente	Subdirección de Calidad del Aire Auditiva y Visual	Leonardo Quiriones Cantor	3778905	leonardo.quiriones@ambientebogota.gov.co		
372 9400 Ex.: 8202	daafia@movilidadbogota.gov.co								
3693776	puccalain@desarrolloeconomico.gov.co								
3693777	loza@desarrolloeconomico.gov.co	Desarrollo Económico	Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	Subdirección de CTaI	Nicolas Carrizosa Pulido	3693776	puccalain@desarrolloeconomico.gov.co		

3693777	jhernandez@desarrolloeconomico.gov.co	Educación	Servicio Nacional de Aprendizaje SENA regional Bogotá	SENA Centro de Atención Física	José Giovanni Lozano	5461500	jdlozano@sena.edu.co
2170711	andres.ciavijo@idt.gov.co luis.ramirez@idt.gov.co						
contacto 3241000	jroldan@educacionbogota.gov.co						
3649402 Ext:8409	vacuna@movilidadbogota.gov.co rcardenas@movilidadbogota.gov.co						

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 1.1																																																					
Información general	Nombre del indicador	Número de hurtos de bicicleta																																																			
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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 y 1.1.3. Estrategia para la intervención de espacio público y apropiamiento para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias.																																																			
	Indicador del PDD	Si	Código Meta 44																																																		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 3 Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación																																																			
	Programa (PDD)	Programa 45. Espacio público más seguro y construido colectivamente.																																																			
	Sector responsable	Seguridad Convivencia y Justicia	Entidad	Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia																																																	
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad Entidad	Secretaría Distrital de Gobierno Entidad	Departamento de Administración Secretaría Distrital de Hábitat y Movilidad Entidad																																																	
Descripción del indicador	Es un indicador que mide el registro de hurtos de bicicleta del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo de la Policía Nacional (SIEDCO)																																																				
Medición	Enfoque	Territorial																																																			
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? Hurto de Bicicletas	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>																																																	
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="8129"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text" value="Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia"/>																																																	
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																		
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>7.966</td> <td>7.803</td> <td>7.641</td> <td>7.478</td> <td>7.315</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7.152</td> <td>6.990</td> <td>6.827</td> <td>6.665</td> <td>6.502</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.340</td> <td>6.177</td> <td>6.015</td> <td>5.853</td> <td>5.689</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>5.527</td> <td>5.364</td> <td>5.202</td> <td>5.039</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					2021	2022	2023	2024	2025		7.966	7.803	7.641	7.478	7.315		2026	2027	2028	2029	2030		7.152	6.990	6.827	6.665	6.502		2031	2032	2033	2034	2035		6.340	6.177	6.015	5.853	5.689		2036	2037	2038	2039			5.527	5.364	5.202	5.039	
		2021	2022	2023	2024	2025																																															
		7.966	7.803	7.641	7.478	7.315																																															
		2026	2027	2028	2029	2030																																															
		7.152	6.990	6.827	6.665	6.502																																															
	2031	2032	2033	2034	2035																																																
	6.340	6.177	6.015	5.853	5.689																																																
	2036	2037	2038	2039																																																	
	5.527	5.364	5.202	5.039																																																	
Territorialización del indicador	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> cual? <input type="text"/>	En las localidades donde se presenten la mayor cantidad de hurtos de acuerdo a																																																			
Metodología de medición	Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Convencional y Operativo (SIEDCO)																																																				
Fuentes de información	Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos - Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia																																																				
Días de rezago	30																																																				
Serie disponible	Ninguna																																																				
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																																			
	Cargo:	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																																			
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																			
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																			
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																			
Teléfono:	365 9400 Ext. 8202																																																				
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt																																																			
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																			
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																			
Observaciones	Debido a la dificultad de predecir el comportamiento del hurto de bicicletas en las diferentes localidades de la ciudad hasta el año 2013, no se recomienda territorializar el indicador.																																																				

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 2.1																																										
Información general	Nombre del indicador	Reducción porcentual de ciclistas víctimas de siniestros viales																																								
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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 norma y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.																																								
	Indicador del PDD	SI <input type="checkbox"/> Código Meta PDD 63																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible																																								
	Programa (PDD)	Movilidad Segura																																								
	Sector responsable	Movilidad Entidad Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Movilidad Entidad Entidad Entidad																																								
	Descripción del indicador	Mediante estrategias integrales en Seguridad Vial, lograr disminuir el número de ciclistas víctimas de siniestros viales. La siniestralidad vial se debe gestionar mediante un enfoque holístico que incluya acciones en los pilares planteados en el Plan Distrital de Seguridad Vial, institucionalidad y gestión de la seguridad vial, comunicación y cultura vial, infraestructura segura y control para la seguridad vial. Para efectos del indicador se tomará como medida el número de ciclistas fallecidos en siniestros viales con corte a 2019 que fue de 68. También se aclara que la proyección es una reducción creciente en cuanto a que busca la reducción del 100% de los siniestros viales llegando a 0. Es necesario aclarar que los valores de la meta no se expresan en negativo toda vez que se habla de una reducción, en ese sentido si la meta se expresa en números negativos es como si se buscara el crecimiento del número de víctimas.																																								
	Enfoque	Derechos humanos																																								
	Medición	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input checked="" type="checkbox"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Otro <input type="text"/> Cual?																																							
Periodicidad de medición		Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																								
Línea Base (LB)		LB <input type="text"/> Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/>																																								
Año inicio - Año fin		Año inicio <input type="text" value="2021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																								
Metas		<table border="1"> <tbody> <tr> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>5,97%</td> <td>4,76%</td> <td>5,00%</td> <td>5,26%</td> <td>5,56%</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>7,84%</td> <td>8,51%</td> <td>9,30%</td> <td>10,26%</td> <td>11,43%</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>12,90%</td> <td>29,63%</td> <td>21,05%</td> <td>26,67%</td> <td>36,36%</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>57,14%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2021	2022	2023	2024	2025	5,97%	4,76%	5,00%	5,26%	5,56%	2026	2027	2028	2029	2030	7,84%	8,51%	9,30%	10,26%	11,43%	2031	2032	2033	2034	2035	12,90%	29,63%	21,05%	26,67%	36,36%	2036	2037	2038	2039		57,14%	100,00%	100,00%	100,00%	
2021		2022	2023	2024	2025																																					
5,97%		4,76%	5,00%	5,26%	5,56%																																					
2026		2027	2028	2029	2030																																					
7,84%		8,51%	9,30%	10,26%	11,43%																																					
2031		2032	2033	2034	2035																																					
12,90%	29,63%	21,05%	26,67%	36,36%																																						
2036	2037	2038	2039																																							
57,14%	100,00%	100,00%	100,00%																																							
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																									
Metodología de medición	Cuantificación anual del número de ciclistas víctimas fatales de siniestros viales																																									
Fuentes de información	SIGAT: Conjunto de bases de datos y coitejo con Medicina Legal, Secretaría Distrital de Salud, Dirección de Tránsito y Transporte Policía de Bogotá																																									
Días de rezago	360 días																																									
Serie disponible	2019																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Claudia Díaz Acosta																																								
	Cargo:	Jefe Oficina de Seguridad vial																																								
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Dependencia:	Oficina de Seguridad Vial																																								
	Correo electrónico:	cdiaz@movilidad bogota.gov.co																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Teléfono:	3649100-8301																																								
	Nombre funcionario	Julieih Rojas Betancourt																																								
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																								
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																									

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 3.1																																																		
Información general	Nombre del indicador	Número de km de cicloinfraestructura																																																
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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																																																
	Indicador del PDD	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Código Meta 66																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible																																																
	Programa (PDD)	Movilidad Segura																																																
	Sector responsable	Movilidad																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Instituto de Desarrollo Urbano Secretaría Distrital de Movilidad Entidad Secretaría Distrital de Movilidad Entidad																																																
Descripción del indicador	Este indicador da cuenta del avance de la construcción, implementación y ampliación de la red de cicloinfraestructura de forma, directa, con conexiones viales, continua e integrada, permitiendo articular los diferentes sectores de la ciudad. Por construcción se entiende la intervención en el espacio público para la construcción de ciclorrutas según las condiciones que define el IDU; por implementación se entiende la adecuación realizada por la SDM de vías ciclistas, a través de elementos de señalización blanda o dura, para generar carriles segregados para los ciclistas en las calzadas de la ciudad.																																																	
Medición	Enfoque	Territorial																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input checked="" type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> cual?																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="550"/> Fecha de LB <input type="text" value="2019"/> Fuente LB <input type="text" value="Secretaría Distrital de Movilidad"/>																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>652.51</td> <td>689.68</td> <td>791.16</td> <td>832.45</td> <td>842.60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td>865.60</td> <td>893.60</td> <td>925.60</td> <td>968.60</td> <td>994</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td></td> <td>994.60</td> <td>1025.60</td> <td>1044.60</td> <td>1070.60</td> <td>1101.60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1131.60</td> <td>1147.60</td> <td>1169.60</td> <td>1197.60</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025		652.51	689.68	791.16	832.45	842.60		2026	2027	2028	2029	2030		865.60	893.60	925.60	968.60	994		2031	2032	2033	2034	2035		994.60	1025.60	1044.60	1070.60	1101.60		2036	2037	2038	2039			1131.60	1147.60	1169.60	1197.60	
		2021	2022	2023	2024	2025																																												
		652.51	689.68	791.16	832.45	842.60																																												
		2026	2027	2028	2029	2030																																												
		865.60	893.60	925.60	968.60	994																																												
	2031	2032	2033	2034	2035																																													
	994.60	1025.60	1044.60	1070.60	1101.60																																													
	2036	2037	2038	2039																																														
	1131.60	1147.60	1169.60	1197.60																																														
Territorialización del indicador	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text" value="Localidad"/> cual? <input type="checkbox"/> En las que la entidad señale el impacto																																																	
Metodología de medición	Tomando la información arrojada en los indicadores de producto 2.1.1 y 2.1.2 se realiza la suma de la cantidad de kilómetros construidos y la cantidad de kilómetros implementados para cada vigencia																																																	
Fuentes de información	Secretaría Distrital de Movilidad - Instituto de Desarrollo Urbano																																																	
Días de rezago	60																																																	
Serie disponible	N/A																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																																
	Cargo:	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																																
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																
	Teléfono:	365 9400 Ext. 8202																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt																																																
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																
Observaciones																																																		

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 3.2																																										
Información general	Nombre del indicador	Número de viajes realizados en bicicleta en Bogotá																																								
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad 3.2.2. Aumento de cupos de Ciclo parqueaderos 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 del antejardín para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad (bicicletas, patinetas o similares) 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.																																								
	Indicador del PDD	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Código Meta PDD 264																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible																																								
	Programa (PDD)	Sistema de movilidad sostenible																																								
	Sector responsable	Movilidad <input type="checkbox"/> Entidad Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Instituto Distrital de Desarrollo Urbano. <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad																																								
	Descripción del indicador	Este resultado busca determinar cuál es el aumento en el número de los viajes en bicicleta que se realizan en Bogotá, la medición del mismo se hace a través de la Encuesta de Movilidad que realiza la SDM cada 4 años.																																								
	Medición	Enfoque	Derechos Humanos; Territorial																																							
		Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? Viajes en Bicicleta																																							
Periodicidad de medición		Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/> Cuatrimestral <input checked="" type="checkbox"/>																																								
Línea Base (LB)		LB <input type="text" value="880.367"/> Fecha de LB <input type="text" value="2019"/> Fuente LB <input type="text" value="Secretaría Distrital de Movilidad"/>																																								
Año inicio - Año fin		Año inicio <input type="text" value="2.021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																								
Metas		<table border="1"> <tr> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1.320.551</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.457.165</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>1.639.095</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1.822.838</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2.116.959</td> <td></td> </tr> </table>	2021	2022	2023	2024	2025			1.320.551			2026	2027	2028	2029	2030		1.457.165				2031	2032	2033	2034	2035	1.639.095				1.822.838	2036	2037	2038	2039					2.116.959	
2021		2022	2023	2024	2025																																					
			1.320.551																																							
2026		2027	2028	2029	2030																																					
		1.457.165																																								
2031		2032	2033	2034	2035																																					
1.639.095					1.822.838																																					
2036	2037	2038	2039																																							
			2.116.959																																							
Territorialización del indicador	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> cual? <input type="checkbox"/> En las que la entidad señale el impacto																																									
Metodología de medición	La metodología de medición está definida por la que adopte la encuesta de movilidad																																									
Fuentes de información	Encuesta de Movilidad																																									
Días de rezago	90																																									
Serie disponible	0																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Lina Marcela Quiñones Sánchez																																								
	Cargo:	Directora																																								
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Dependencia:	Dirección de Inteligencia para la Movilidad																																								
	Correo electrónico:	lmquinones@movilidadbogota.gov.co																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Teléfono:	365 9400																																								
	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt																																								
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																								
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																									

HOJA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 3.3																																																																																		
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de los viajes realizados por mujeres en bicicleta																																																																																
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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 la inclusión del enfoque de género y derechos de las mujeres.																																																																																
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta N/A																																																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	N/A																																																																																
	Programa (PDD)	N/A																																																																																
	Sector responsable	Movilidad Entidad Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de la Mujer Entidad Entidad Entidad																																																																																
Descripción del indicador	Está dirigido a que las mujeres de la ciudad aumenten el porcentaje de participación en el número de viajes que se realizan en la bicicleta de la ciudad. Esto en busca de lograr la paridad de 50% de viajes entre hombres y mujeres. La medición del mismo se hace en base con la información que arroja la EM																																																																																	
Medición	Enfoque	Género																																																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? <input type="checkbox"/> Porcentaje																																																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/> Cuatrienal <input checked="" type="checkbox"/>																																																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 24% Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021 Año Fin <input type="text"/> 2039																																																																																
	Metas	<table border="1"> <tr> <td>2021</td><td></td><td>2022</td><td></td><td>2023</td><td></td><td>2024</td><td></td><td>2025</td><td></td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>35%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2026</td><td></td><td>2027</td><td></td><td>2028</td><td></td><td>2029</td><td></td><td>2030</td><td></td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>37%</td><td></td><td></td><td></td><td>50%</td><td></td> </tr> <tr> <td>2031</td><td></td><td>2032</td><td></td><td>2033</td><td></td><td>2034</td><td></td><td>2035</td><td></td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>50%</td><td></td> </tr> <tr> <td>2036</td><td></td><td>2037</td><td></td><td>2038</td><td></td><td>2039</td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>50%</td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	2021		2022		2023		2024		2025						35%						2026		2027		2028		2029		2030						37%				50%		2031		2032		2033		2034		2035										50%		2036		2037		2038		2039										50%			
	2021		2022		2023		2024		2025																																																																									
					35%																																																																													
	2026		2027		2028		2029		2030																																																																									
					37%				50%																																																																									
2031		2032		2033		2034		2035																																																																										
								50%																																																																										
2036		2037		2038		2039																																																																												
						50%																																																																												
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Otro <input type="checkbox"/> cual? <input type="text"/>																																																																																	
Metodología de medición	La metodología de medición está definida por la que adopte la encuesta de movilidad																																																																																	
Fuentes de información	Encuesta de Movilidad																																																																																	
Días de rezago	60																																																																																	
Serie disponible	0																																																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Lina Marcela Quiñones Sánchez																																																																																
	Cargo:	Directora																																																																																
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Dependencia:	Dirección de Inteligencia para la Movilidad																																																																																
	Correo electrónico:	lmquiones@movilidadbogota.gov.co																																																																																
	Teléfono:	365 9400																																																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																																																
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																																
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
Observaciones																																																																																		

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 4.1																																												
Información general	Nombre del indicador	Mejorar la experiencia de viaje en bicicleta																																										
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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. 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 a 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																																										
	Indicador del PDD	No	Código Meta	N/A																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	N/A																																										
	Programa (PDD)	N/A																																										
	Sector responsable	Movilidad	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.	Secretaría Distrital de Educación	Secretaría Distrital de Integración																																								
	Descripción del indicador	Con este resultado se busca cuantificar cuál es el grado de percepción de los ciudadanos a la hora de realizar sus viajes en bicicleta																																										
	Enfoque	Derechos Humanos y poblacional.																																										
	Medición	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/> cual? Experiencia de viaje																																									
Periodicidad de medición		Mensual <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>																																								
		Bimestral <input type="text"/>	Semestral <input type="text"/>	Cuatrerial <input checked="" type="checkbox"/>																																								
Línea Base (LB)		LB <input type="text"/> 3,90	Fecha de LB <input type="text"/> 2019	Fuente LB <input type="text"/> Secretaría Distrital de Movilidad																																								
Año inicio - Año fin		Año inicio <input type="text"/> 2021	Año Fin <input type="text"/> 2039																																									
Metas		<table border="1"> <tr> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>4.0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>4.5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.7</td> <td></td> </tr> </table>			2021	2022	2023	2024	2025			4.0			2026	2027	2028	2029	2030		4.2				2031	2032	2033	2034	2035	4.5				4.7	2036	2037	2038	2039					4.7	
2021		2022	2023	2024	2025																																							
			4.0																																									
2026		2027	2028	2029	2030																																							
		4.2																																										
2031	2032	2033	2034	2035																																								
4.5				4.7																																								
2036	2037	2038	2039																																									
			4.7																																									
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> X Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																											
Metodología de medición	La metodología de medición está definida por la que adopte la encuesta de movilidad																																											
Fuentes de información	Encuesta de Movilidad																																											
Días de rezaño	60																																											
Serie disponible	0																																											
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Lina Marcela Quíñones Sánchez																																										
	Cargo:	Directora																																										
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																										
	Dependencia:	Dirección de Inteligencia para la Movilidad																																										
	Correo electrónico:	lquíñones@movilidadbogota.gov.co																																										
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																										
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																										
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																										

HOJA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 4.2.																																																																												
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de organizaciones de bicicleta fortalecidas conforme al IFOS y a la estrategia de fortalecimiento de organizaciones sociales.																																																																										
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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.																																																																										
	Indicador del PHD	Si	Implementar una (1) estrategia p[er] Código Meta																																																																									
	Pilar, Objetivo o Eje del PHD	Propósito: 5 - Construir Bogotá Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente.																																																																										
	Programa (PDD)	51 - Gobierno Abierto																																																																										
	Sector responsable	Gobierno	Entidad:	Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal																																																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte Entidad _____ Entidad _____																																																																										
Descripción del indicador	Porcentaje de aumento en relación con las organizaciones de bicicleta fortalecidas conforme a las etapas de fortalecimiento del IFOS y a la estrategia de fortalecimiento de organizaciones sociales que brinda en IDPAC a través de componentes de formación, asesoría técnica para mejorar los resultados del índice y un banco de herramientas para lograr la incidencia y sostenibilidad de las organizaciones de bicicleta.																																																																											
Medición	Enfoque	Poblacional																																																																										
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? <input type="text"/> Porcentaje de organizaciones de bicicleta																																																																										
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/> Cuatrienal <input checked="" type="text"/>																																																																								
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 25%	Fecha de LB <input type="text"/> 2019	Fuente LB <input type="text"/> IDPAC - Plataforma de Participación																																																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021	Año Fin <input type="text"/> 2039																																																																									
	Metas	<table border="1"> <tr><td>2021</td><td></td><td>2022</td><td></td><td>2023</td><td></td><td>2024</td><td></td><td>2025</td></tr> <tr><td>30%</td><td></td><td>31%</td><td></td><td>32%</td><td></td><td>33%</td><td></td><td>34%</td></tr> <tr><td>2026</td><td></td><td>2027</td><td></td><td>2028</td><td></td><td>2029</td><td></td><td>2030</td></tr> <tr><td>35%</td><td></td><td>36%</td><td></td><td>37%</td><td></td><td>38%</td><td></td><td>39%</td></tr> <tr><td>2031</td><td></td><td>2032</td><td></td><td>2033</td><td></td><td>2034</td><td></td><td>2035</td></tr> <tr><td>40%</td><td></td><td>41%</td><td></td><td>42%</td><td></td><td>43%</td><td></td><td>44%</td></tr> <tr><td>2036</td><td></td><td>2037</td><td></td><td>2038</td><td></td><td>2039</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>45%</td><td></td><td>46%</td><td></td><td>47%</td><td></td><td>48%</td><td></td><td></td></tr> </table>			2021		2022		2023		2024		2025	30%		31%		32%		33%		34%	2026		2027		2028		2029		2030	35%		36%		37%		38%		39%	2031		2032		2033		2034		2035	40%		41%		42%		43%		44%	2036		2037		2038		2039			45%		46%		47%		48%		
	2021		2022		2023		2024		2025																																																																			
	30%		31%		32%		33%		34%																																																																			
	2026		2027		2028		2029		2030																																																																			
	35%		36%		37%		38%		39%																																																																			
2031		2032		2033		2034		2035																																																																				
40%		41%		42%		43%		44%																																																																				
2036		2037		2038		2039																																																																						
45%		46%		47%		48%																																																																						
Territorialización del indicador	Sí <input type="text"/> No <input checked="" type="text"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																											
Metodología de medición	Para emitir un porcentaje se revisará el número de organizaciones de bicicleta que se encuentran en etapa de estructuración y consolidación comparadas con el total de organizaciones de bicicleta registradas, multiplicadas por x 100																																																																											
Fuentes de información	Plataforma de la participación del IDPAC http://plataforma.participacionbogota.gov.co/OrgSocial																																																																											
Días de rezago	15																																																																											
Serie disponible	NA																																																																											
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																																																										
	Cargo:	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																																																										
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																										
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																																										
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																																										
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Teléfono:	365 9400 Ext. 8202																																																																										
	Nombre funcionario	Juleth Rojas Betancourt																																																																										
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																										
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																										
	Observaciones																																																																											

HOJA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 4.3																																																																																							
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de viajes realizados en bicicleta con motivo "trabajar" según la Encuesta de Movilidad																																																																																					
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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. 4.3.3 Esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad.																																																																																					
	Indicador del PDD	No		Código Meta	N/A																																																																																		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	N/A																																																																																					
	Programa (PDD)	N/A																																																																																					
	Sector responsable	Movilidad				Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> </tr> </table>							Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad																																																																							
	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad																																																																															
	Descripción del indicador	Este indicador mide el aumento del número de viajes que tienen como motivo trabajar																																																																																					
	Enfoque	Derechos Humanos																																																																																					
Unidad de medida	<table border="1"> <tr> <td>Kilómetros</td> <td></td> <td>Toneladas</td> <td></td> <td>Programas</td> <td></td> <td>Personas</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hectáreas</td> <td></td> <td>Habitantes</td> <td></td> <td>Acuerdos</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Documento</td> <td></td> <td>Estrategia</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otro</td> <td>X</td> <td>cual?</td> <td></td> <td>Porcentaje</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Kilómetros		Toneladas		Programas		Personas		Hectáreas		Habitantes		Acuerdos				Documento		Estrategia						Otro	X	cual?		Porcentaje																																																			
Kilómetros		Toneladas		Programas		Personas																																																																																	
Hectáreas		Habitantes		Acuerdos																																																																																			
Documento		Estrategia																																																																																					
Otro	X	cual?		Porcentaje																																																																																			
Periodicidad de medición	<table border="1"> <tr> <td>Mensual</td> <td></td> <td>Trimestral</td> <td></td> <td>Anual</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bimestral</td> <td></td> <td>Semestral</td> <td></td> <td>Cuatrenal</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Mensual		Trimestral		Anual				Bimestral		Semestral		Cuatrenal	X																																																																		
Mensual		Trimestral		Anual																																																																																			
Bimestral		Semestral		Cuatrenal	X																																																																																		
Línea Base (LB)	LB 22.19%		Fecha de LB 2019		Fuente LB Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																		
Año inicio - Año fin	Año inicio 2.021		Año Fin 2039																																																																																				
Metas	<table border="1"> <tr> <td>2021</td> <td></td> <td>2022</td> <td></td> <td>2023</td> <td></td> <td>2024</td> <td></td> <td>2025</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>24%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td></td> <td>2029</td> <td></td> <td>2030</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>26%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td></td> <td>2034</td> <td></td> <td>2035</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td></td> <td>2039</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							2021		2022		2023		2024		2025						24%						2026		2027		2028		2029		2030				26%								2031		2032		2033		2034		2035										30%		2036		2037		2038		2039										30%			
2021		2022		2023		2024		2025																																																																															
				24%																																																																																			
2026		2027		2028		2029		2030																																																																															
		26%																																																																																					
2031		2032		2033		2034		2035																																																																															
								30%																																																																															
2036		2037		2038		2039																																																																																	
						30%																																																																																	
Territorialización del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Nivel:</td> <td></td> <td>cual?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Sí	No	Nivel:		cual?					X																																																																						
Sí	No	Nivel:		cual?																																																																																			
	X																																																																																						
Metodología de medición	La metodología de medición está definida por la que adopte la encuesta de movilidad																																																																																						
Fuentes de información	Encuesta de Movilidad																																																																																						
Días de rezago	60																																																																																						
Serie disponible	0																																																																																						
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Lina Marcela Quiñones Sánchez																																																																																					
	Cargo:	Directora																																																																																					
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																					
	Dependencia:	Dirección de Inteligencia para la Movilidad																																																																																					
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Correo electrónico:	lmquiones@movilidadbogota.gov.co																																																																																					
	Teléfono:	365 9400																																																																																					
	Nombre funcionario	Julieih Rojas Betancourt																																																																																					
Observaciones	Cargo:	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																																					
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																					
		Se debe tener previsto que de acuerdo a la emergencia sanitaria por la que vive el país los viajes con el motivo "trabajar" pueden variar en su programación y en su ejecución.																																																																																					

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 4.4																																										
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de entidades que intervienen en la toma de decisiones sobre la PP de la bicicleta que consideran que la información institucional es suficiente y utilidad para la toma de decisiones de la gestión pública																																								
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto	Este indicador de resultado se relaciona con los siguientes indicadores de producto: 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.																																								
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta N/A <input type="checkbox"/>																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	N/A																																								
	Programa (PDD)	N/A																																								
	Sector responsable	Movilidad Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																								
Descripción del indicador	Este resultado busca que la administración Distrital tenga las herramientas y el conocimiento institucional para realizar la promoción del uso de la bicicleta																																									
Medición	Enfoque	Derechos Humanos																																								
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Porcentaje <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual?																																								
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																								
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> - Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/> Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021 Año Fin <input type="text"/> 2039																																								
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>60%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2022	2023	2024	2025		60%	100%	100%		2026	2027	2028	2029	2030	100%	100%	100%	100%	100%	2031	2032	2033	2034	2035	100%	100%	100%	100%	100%	2036	2037	2038	2039		100%	100%	100%	100%	
		2022	2023	2024	2025																																					
		60%	100%	100%																																						
	2026	2027	2028	2029	2030																																					
	100%	100%	100%	100%	100%																																					
2031	2032	2033	2034	2035																																						
100%	100%	100%	100%	100%																																						
2036	2037	2038	2039																																							
100%	100%	100%	100%																																							
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																									
Metodología de medición	Este indicador se medirá en las sesiones de la comisión intersectorial y en el momento en que esta inicie																																									
Fuentes de información	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																									
Días de rezago	60																																									
Serie disponible	NA																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																								
	Cargo:	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																								
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Dependencia:	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																								
	Teléfono:	365 9400 Ext. 8202																																								
	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt																																								
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																								
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																									
Observaciones																																										

FECHA TÉCNICA INDICADOR DE RESULTADO 5.1																																									
Información general	Nombre del indicador Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción Este indicador de resultado se relaciona con el siguiente indicador de proceso:																																								
	Relación entre el indicador de resultado e indicadores de producto 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. Acompañamiento en la 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																																								
	Indicador del PDD N/A Código Meta PDD N/A																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD N/A																																								
	Programa (PDD) N/A																																								
	Sector responsable Sector Desarrollo Económico e Indu Entidad Secretaria Distrital de Desarrollo Económico																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador SDDE Entidad Entidad Entidad																																								
Descripción del indicador Se parte de una línea base de medición en la producción de bici actual en la ciudad. Esta medición se determinará con el análisis de los KPI de las empresas. No de productos, tipo de productos, calidad de los productos y tiempos de fabricación y de esta manera determinar los procesos efectivos de producción, No de productos producidos y puestos en el mercado. El resultado del porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici se irá midiendo de acuerdo a la implementación de programas y proyectos TIC's, la realización de asesorías y acciones de seguimiento a los empresarios que tengan alguna actividad económica asociada a la Bici, la facilitación de herramientas que contribuyan a aumentar los niveles de competitividad y de internacionalización de las empresas y herramientas que aporten al aumento la capacidad de producción exportadora. Así mismo la vinculación de las empresas en actividades como: ferias de empleo, servicios y/o brigadas de atención atender la formalización y la calidad en la empleabilidad se atenderá la formalización y formación de los empresarios de la Bici. Una vez las empresas vayan realizando la implementación de cada uno de los productos ofrecidos, la Dirección de estudios socioeconómicos de la SDDE irá aplicando el instrumento para medir el crecimiento porcentual en la producción. Se toma como base el reporte de 119																																									
Medición	Entorno Territorial																																								
	Unidad de medida Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Porcentaje <input type="text"/>																																								
	Periodicidad de medición Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																								
	Línea Base (LB) LB <input type="text"/> Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/> Dirección de estudios económicos de la																																								
	Año inicio - Año fin Año inicio <input type="text"/> 2021 Año Fin <input type="text"/> 2039																																								
	Metas <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>60,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> <td>100,00%</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024		60,00%	100,00%	100,00%	100,00%	2025	2026	2027	2028	2029	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	2030	2031	2032	2033	2034	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	2035	2036	2037	2038	2039	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		2021	2022	2023	2024																																				
		60,00%	100,00%	100,00%	100,00%																																				
	2025	2026	2027	2028	2029																																				
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%																																				
2030	2031	2032	2033	2034																																					
100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%																																					
2035	2036	2037	2038	2039																																					
100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%																																					
Territorialización del indicador Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> X Nivel: <input type="text"/> Local <input type="text"/> Cual? <input type="text"/> Por definir en la implementación																																									
Metodología de medición La información para obtener el cálculo del indicador será obtenida a través de la aplicación de las siguientes herramientas: Listados de asistencia, encuestas de caracterización, encuestas de satisfacción. Informes presentados por las empresas ejecutoras de los componentes contratadas para tal fin. A través de la Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE se adelantará el análisis de datos y bases de la información y de manera final entregar un Informe detallado en el cumplimiento y avance de los resultados. Estas herramientas sean aplicadas a través de visitas de campo o por envíos a través de medios digitales para que los participantes en el proceso puedan responder a la información que es requerida para el levantamiento de la información y de la medición.																																									
Fuentes de información Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE																																									
Días de rezago 1 mes																																									
Serie disponible ND																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario: Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																								
	Cargo: Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																								
	Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Dependencia: Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Correo electrónico: davila@movilidadbogota.gov.co																																								
	Teléfono: 365 9400 Ext. 8202																																								
	Nombre funcionario Julieth Rojas Belancourt																																								
	Cargo Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																								
Entidad Secretaria Distrital de Movilidad																																									

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 1.1.1																																												
Información general	Nombre del indicador	Número de bicicletas registradas a través del sistema registro Bici Bogotá																																										
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas																																										
	Indicador del PDD	No	Código Meta																																									
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																										
	Programa (PDD)	No																																										
	Sector responsable	Movilidad	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Seguridad , Convivencia y Justicia Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																										
	Descripción del indicador	El indicador busca medir el aumento en el número de bicicletas registradas en el aplicativo de registro bici																																										
	Descripción del producto	El Registro Bici Bogotá crea una identidad para las mismas y una base de datos que ayuda a la Policía Nacional a hacer controles en la vía y en establecimientos de comercio a través de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia y la Secretaría Distrital de Gobierno con el fin de identificar posibles bicicletas robadas y proceder a su incautación a la vez que estas entidades puedan contactar al dueño de la bicicleta y proceder con su devolución. Las alcaldías locales tendrán un papel preponderante, ya que serán una entidad importante a la hora de realizar los registros de las bicicletas en las diferentes localidades. Por otro lado, se tendrá un subregistro presente en función de conocer cuál es la cantidad de mujeres ciclistas que hacen el registro bici. Este producto va dirigido exclusivamente a la población ciclista de la ciudad. Dentro de las actividades a desarrollar, la estrategia de Registro Bici 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																																										
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	1.1.Reducción del número de hurtos de bicicletas																																										
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																									
Medición	Enfoque	Poblacional - Este producto impacta puntualmente a los ciclistas en busca de transformar su seguridad personal																																										
	Formula de cálculo	Sumatoria de bicicletas registradas																																										
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> Biciquetas Programas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																										
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="text"/> Anual <input type="text"/>																																										
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="32.752"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text" value="Subdirección de la Bicicleta y el Peatón -SDM"/>																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																									
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>58549</td> <td>85943</td> <td>115033</td> <td>145924</td> <td>178727</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>213561</td> <td>250551</td> <td>289831</td> <td>331542</td> <td>375835</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>422870</td> <td>472816</td> <td>525854</td> <td>582175</td> <td>641982</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>705491</td> <td>772931</td> <td>844546</td> <td>920594</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			2021	2022	2023	2024	2025	58549	85943	115033	145924	178727	2026	2027	2028	2029	2030	213561	250551	289831	331542	375835	2031	2032	2033	2034	2035	422870	472816	525854	582175	641982	2036	2037	2038	2039		705491	772931	844546	920594	
	2021	2022	2023	2024	2025																																							
	58549	85943	115033	145924	178727																																							
	2026	2027	2028	2029	2030																																							
213561	250551	289831	331542	375835																																								
2031	2032	2033	2034	2035																																								
422870	472816	525854	582175	641982																																								
2036	2037	2038	2039																																									
705491	772931	844546	920594																																									
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																											
Metodología de medición	La medición de este producto se realiza desde los resultados registrados en el aplicativo "registro bici" y se toma el número de registro completos																																											
Fuentes de información	SDM - OTIC/SBP - Base de datos Registro Bici Bogotá																																											
Días de rezago	15																																											
Serie disponible	0																																											
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																										
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																										
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																										
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																										
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																										
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Nombre funcionario	Julieth Rojas Belancourt																																										
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																										
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																										
Observaciones																																												

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 1.1.2																																									
Nombre del indicador	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 priorizados																																								
Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas																																								
Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta <input type="checkbox"/>																																								
Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/>																																								
Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																																								
Sector responsable	SeguridadConvivienciaJusticia Entidad <input type="checkbox"/> Secretaria Distrital de Seguridad, Conviviencia y Justicia																																								
Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Secretaría Distrital de Movilidad</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> </tr> </table>	Secretaría Distrital de Movilidad			Entidad	Entidad	Entidad																																		
Secretaría Distrital de Movilidad																																									
Entidad	Entidad	Entidad																																							
Descripción del indicador	El indicador registra el avance en la implementación del plan de acción de cada vigencia a ejecutar en los corredores de ciclistas priorizados por las dinámicas del delito de hurto. En dicho plan de acción se programa cada vigencia las acciones de prevención y de control que debe adelantarse para mitigar los factores de riesgo de la ocurrencia de delitos. El plan de acción mencionado contempla las actividades del diseño, implementación y seguimiento de la estrategia.																																								
Descripción del producto	<p>Consiste en la ejecución de actividades de prevención llevadas a cabo en los territorios que se han identificado a través del análisis de las dinámicas de ocurrencia de hurtos. Serán concertadas con usuarios y entidades.</p> <p>Las acciones a adelantar serán útiles para mejorar la apropiación del territorio, subsanar situaciones que pueden generar riesgos a la seguridad, y crear una atmósfera positiva de percepción frente a la seguridad y la convivencia. A esto se suma el desarrollo de operativos de seguridad en los territorios, a través de la coordinación interinstitucional para el desmantelamiento de grupos dedicados a la comisión de delitos en especial lo relacionado con el patrimonio de los ciudadanos. En el marco del desarrollo de la Mesa Técnica de monitoreo y seguimiento al plan de seguridad ciudadana para los ciclistas de Bogotá, se comparará la información sobre las luminarias en mal estado a la UAESP para que contribuya con su adecuación.</p> <p>Por otra parte en el marco de la Mesa Técnica de monitoreo y seguimiento al plan de seguridad ciudadana para los ciclistas de Bogotá la SD Mujer 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.</p>																																								
Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas																																								
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	<table border="1"> <tr> <td>Ciudadesycomunidades sostenibles</td> <td>Meta ODS</td> <td>De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.</td> </tr> </table>	Ciudadesycomunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																					
Ciudadesycomunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																							
Enfoque	Territorial																																								
Fórmula de cálculo	(N° Acciones implementadas en cumplimiento del plan de acción de la estrategia de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad / N° Acciones programadas en el plan de acción de la estrategia de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad) * 100																																								
Unidad de medida	<table border="1"> <tr> <td>Kilómetros <input type="text"/></td> <td>Toneladas <input type="text"/></td> <td>Programas <input type="text"/></td> <td>Personas <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Hectáreas <input type="text"/></td> <td>Habitantes <input type="text"/></td> <td>Acuerdos <input type="text"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Documento <input type="text"/></td> <td>Estrategia <input type="text"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otro <input type="text"/></td> <td>cual? <input type="text"/></td> <td>Porcentaje <input type="text"/></td> <td></td> </tr> </table>	Kilómetros <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/>	Programas <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>	Hectáreas <input type="text"/>	Habitantes <input type="text"/>	Acuerdos <input type="text"/>		Documento <input type="text"/>	Estrategia <input type="text"/>			Otro <input type="text"/>	cual? <input type="text"/>	Porcentaje <input type="text"/>																									
Kilómetros <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/>	Programas <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>																																						
Hectáreas <input type="text"/>	Habitantes <input type="text"/>	Acuerdos <input type="text"/>																																							
Documento <input type="text"/>	Estrategia <input type="text"/>																																								
Otro <input type="text"/>	cual? <input type="text"/>	Porcentaje <input type="text"/>																																							
Periodicidad de medición	<table border="1"> <tr> <td>Mensual <input type="checkbox"/></td> <td>Trimestral <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Anual <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Bimestral <input type="checkbox"/></td> <td>Semestral <input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </table>	Mensual <input type="checkbox"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/>	Anual <input type="checkbox"/>	Bimestral <input type="checkbox"/>	Semestral <input type="checkbox"/>																																			
Mensual <input type="checkbox"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/>	Anual <input type="checkbox"/>																																							
Bimestral <input type="checkbox"/>	Semestral <input type="checkbox"/>																																								
Línea Base (LB)	<table border="1"> <tr> <td>LB <input type="text"/></td> <td>Fecha de LB <input type="text"/></td> <td>Fuente LB <input type="text"/></td> </tr> </table>	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>																																					
LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>																																							
Año inicio - Año fin	<table border="1"> <tr> <td>Año inicio <input type="text" value="2021"/></td> <td>Año Fin <input type="text" value="2039"/></td> </tr> </table>	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																						
Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																								
Metas	<table border="1"> <tr> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </table>	2021	2022	2023	2024	2025	100%	100%	100%	100%	100%	2026	2027	2028	2029	2030	100%	100%	100%	100%	100%	2031	2032	2033	2034	2035	100%	100%	100%	100%	100%	2036	2037	2038	2039		100%	100%	100%	100%	
2021	2022	2023	2024	2025																																					
100%	100%	100%	100%	100%																																					
2026	2027	2028	2029	2030																																					
100%	100%	100%	100%	100%																																					
2031	2032	2033	2034	2035																																					
100%	100%	100%	100%	100%																																					
2036	2037	2038	2039																																						
100%	100%	100%	100%																																						
Territorialización del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Sí <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>No <input type="checkbox"/></td> <td>Nivel: <input type="text" value="Localidad"/></td> <td>Cual? <input type="checkbox"/></td> <td>El indicador registra las acciones adelantadas de acuerdo a la priorización por mapas de calor del</td> </tr> </table>	Sí <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text" value="Localidad"/>	Cual? <input type="checkbox"/>	El indicador registra las acciones adelantadas de acuerdo a la priorización por mapas de calor del																																			
Sí <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text" value="Localidad"/>	Cual? <input type="checkbox"/>	El indicador registra las acciones adelantadas de acuerdo a la priorización por mapas de calor del																																					
Metodología de medición	Se registrarán y contarán las actividades de prevención y de control que debe adelantarse para mitigar los factores de riesgo de la ocurrencia de delitos.																																								
Fuentes de información	Subsecretaría de Seguridad y Conviviencia - Progressus																																								
Días de rezaço	30																																								
Serie disponible	NA																																								
Datos del responsable del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Nombre funcionario:</td> <td>Isabel Ramirez</td> </tr> <tr> <td>Cargo:</td> <td>Directora de Prevención y Cultura Ciudadana</td> </tr> <tr> <td>Entidad:</td> <td>Secretaría Distrital de Seguridad Conviviencia y Justicia</td> </tr> <tr> <td>Dependencia:</td> <td>Dirección de Prevención y Cultura Ciudadana</td> </tr> <tr> <td>Correo electrónico:</td> <td>isabel.ramirez@sdcj.gov.co</td> </tr> <tr> <td>Teléfono:</td> <td>3779595 ext.: 1214</td> </tr> </table>	Nombre funcionario:	Isabel Ramirez	Cargo:	Directora de Prevención y Cultura Ciudadana	Entidad:	Secretaría Distrital de Seguridad Conviviencia y Justicia	Dependencia:	Dirección de Prevención y Cultura Ciudadana	Correo electrónico:	isabel.ramirez@sdcj.gov.co	Teléfono:	3779595 ext.: 1214																												
Nombre funcionario:	Isabel Ramirez																																								
Cargo:	Directora de Prevención y Cultura Ciudadana																																								
Entidad:	Secretaría Distrital de Seguridad Conviviencia y Justicia																																								
Dependencia:	Dirección de Prevención y Cultura Ciudadana																																								
Correo electrónico:	isabel.ramirez@sdcj.gov.co																																								
Teléfono:	3779595 ext.: 1214																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	<table border="1"> <tr> <td>Nombre funcionario</td> <td>Andrés Preciado</td> </tr> <tr> <td>Cargo</td> <td>Jefe de la Oficina Asesora de Planeación</td> </tr> <tr> <td>Entidad</td> <td>Secretaría de Seguridad, Conviviencia y Justicia</td> </tr> </table>	Nombre funcionario	Andrés Preciado	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación	Entidad	Secretaría de Seguridad, Conviviencia y Justicia																																		
Nombre funcionario	Andrés Preciado																																								
Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																								
Entidad	Secretaría de Seguridad, Conviviencia y Justicia																																								
Observaciones	Los recursos disponibles para la implementación de las acciones en seguridad de la política pública para la bicicleta salieron de un cálculo correspondiente al costo total de los equipos territoriales encargados de la implementación, más los equipos de nivel central, más otros gastos asociados a logística y material didáctico y comunicativo. Este total se divide para que así tengamos el costo real y proporcional del costo estrictamente asociado de la implementación de la política pública de la bici.																																								

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 1.1.3																																																																																			
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de implementación de la estrategia intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas																																																																																	
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas																																																																																	
	Indicador del PDD	No	<input type="checkbox"/> Código Meta																																																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																																	
	Programa (PDD)	No																																																																																	
	Sector responsable	Movilidad	Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Secretaría Distrital de Movilidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> </tr> </table>		Secretaría Distrital de Movilidad	Entidad	Entidad	Entidad																																																																												
	Secretaría Distrital de Movilidad	Entidad	Entidad	Entidad																																																																															
Descripción del indicador	Este indicador mide el porcentaje de implementación de la estrategia en la que se intervendrán espacios para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas																																																																																		
Medición	Descripción del producto	Ejecución de las acciones de intervención de espacios público en zonas consideradas inseguras para las mujeres ciclistas de la ciudad, con la intención de reducir el riesgo al que están expuestas a la hora de realizar sus viajes. En el marco de la Mesa Técnica de monitoreo y seguimiento al plan de seguridad ciudadana para los ciclistas de Bogotá la SD Mujer 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.																																																																																	
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.																																																																																		
	Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Igualdad de género	Meta ODS	5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación																																																																															
Medición	Enfoque	Género-Territorial																																																																																	
	Fórmula de cálculo	(N° Acciones implementadas de la intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas / N° acciones programadas de la estrategia de intervención y apropiación del espacio público para mejorar la seguridad de las mujeres ciclistas) * 100																																																																																	
	Unidad de medida	<table border="1"> <tr> <td>Kilómetros</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Toneladas</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Programas</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Personas</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Hectáreas</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Habitantes</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Acuerdos</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Documento</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Estrategia</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otro</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>cual?</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Kilómetros	<input type="checkbox"/>	Toneladas	<input type="checkbox"/>	Programas	<input type="checkbox"/>	Personas	<input type="checkbox"/>	Hectáreas	<input type="checkbox"/>	Habitantes	<input type="checkbox"/>	Acuerdos	<input type="checkbox"/>			Documento	<input type="checkbox"/>	Estrategia	<input checked="" type="checkbox"/>					Otro	<input type="checkbox"/>	cual?																																																					
	Kilómetros	<input type="checkbox"/>	Toneladas	<input type="checkbox"/>	Programas	<input type="checkbox"/>	Personas	<input type="checkbox"/>																																																																											
	Hectáreas	<input type="checkbox"/>	Habitantes	<input type="checkbox"/>	Acuerdos	<input type="checkbox"/>																																																																													
	Documento	<input type="checkbox"/>	Estrategia	<input checked="" type="checkbox"/>																																																																															
	Otro	<input type="checkbox"/>	cual?																																																																																
	Periodicidad de medición	<table border="1"> <tr> <td>Mensual</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Trimestral</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Anual</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Bimestral</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>Semestral</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Mensual	<input type="checkbox"/>	Trimestral	<input checked="" type="checkbox"/>	Anual	<input type="checkbox"/>	Bimestral	<input type="checkbox"/>	Semestral	<input type="checkbox"/>																																																																						
	Mensual	<input type="checkbox"/>	Trimestral	<input checked="" type="checkbox"/>	Anual	<input type="checkbox"/>																																																																													
	Bimestral	<input type="checkbox"/>	Semestral	<input type="checkbox"/>																																																																															
Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="0"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text"/>																																																																																
Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																																																	
Metas	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>2021</td> <td></td> <td>2022</td> <td></td> <td>2023</td> <td></td> <td>2024</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td></td> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td></td> <td>2029</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td></td> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td></td> <td>2034</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td></td> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td></td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </table>					2021		2022		2023		2024				100%		100%		100%		100%		2025		2026		2027		2028		2029		100%		100%		100%		100%		100%		2030		2031		2032		2033		2034		100%		100%		100%		100%		100%		2035		2036		2037		2038		2039		100%		100%		100%		100%		100%	
		2021		2022		2023		2024																																																																											
		100%		100%		100%		100%																																																																											
2025		2026		2027		2028		2029																																																																											
100%		100%		100%		100%		100%																																																																											
2030		2031		2032		2033		2034																																																																											
100%		100%		100%		100%		100%																																																																											
2035		2036		2037		2038		2039																																																																											
100%		100%		100%		100%		100%																																																																											
Territorialización del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Nivel:</td> <td>Localidad</td> <td>Cuál?</td> <td>En las localidades que se encuentren los espacios inseguros para las mujeres</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Sí	No	Nivel:	Localidad	Cuál?	En las localidades que se encuentren los espacios inseguros para las mujeres	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																								
Sí	No	Nivel:	Localidad	Cuál?	En las localidades que se encuentren los espacios inseguros para las mujeres																																																																														
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																		
Metodología de medición	La Subdirección de la Bicicleta y el Peatón será la encargada de construir e implementar la estrategia para intervenir los espacios públicos en los cuales se mejorará la seguridad para las mujeres, la recolección de la información que dé cuenta del % de implementación estará a cargo de los servidores públicos que determine la Subdirección y se recolectarán de acuerdo al avance de la implementación y ejecución de las acciones.																																																																																		
Fuentes de información	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																																																		
Días de rezago	30																																																																																		
Serie disponible	0																																																																																		
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Avila Moreno																																																																																	
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																																																																	
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																	
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																																																	
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																																																	
	Teléfono:	364 9400 Ext. 8202																																																																																	
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt																																																																																	
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																																	
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																	
Observaciones																																																																																			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 2.1.1																																																																											
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance en la revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial																																																																									
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales																																																																									
	Indicador del PDD	No	Código Meta PDD																																																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																									
	Programa (PDD)	No																																																																									
	Sector responsable	Movilidad	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																							
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad <input type="text"/> Entidad <input type="text"/> Entidad <input type="text"/>																																																																									
	Descripción del indicador	Porcentaje de avance en la revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial																																																																									
	Descripción del producto	La Oficina de Seguridad Vial, mediante datos y solicitudes realizadas por las demás dependencias de la Entidad y de acuerdo a la evolución de los factores de riesgo y de la movilidad en general de la ciudad realizará la actualización de los lineamientos de seguridad vial, de modo que favorezcan la seguridad vial para los ciclistas y los demás actores viales: Estos lineamiento se producen con el fin de crear pautas para que las demás dependencias de la Entidad incluya la Visión Cero y el enfoque en seguridad vial en sus tareas particulares. Se debe tener en cuenta que la Oficina como dependencia Asesora del Despacho genera las estrategias pero su implementación debe ser ejecutada por otras dependencias con funciones operativas dentro de la Entidad.																																																																									
	Meta(s) de resultado a la que el	2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales																																																																									
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Salud y bienestar	Meta ODS	Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en																																																																								
Medición	Enfoque	Derechos Humanos																																																																									
	Fórmula de cálculo	(Número de lineamientos de seguridad vial revisados y actualizados/número de lineamientos de seguridad vial programados para revisión y actualización)*100																																																																									
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input checked="" type="checkbox"/> Estrategia <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																									
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																																																									
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> ND Fecha de LB <input type="text"/> ND Fuente LB <input type="text"/> ND																																																																									
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021 Año Fin <input type="text"/> 2039																																																																									
	Metas	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>2021</td> <td></td> <td>2022</td> <td></td> <td>2023</td> <td></td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td></td> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td></td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td></td> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td></td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td></td> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td></td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> </table>				2021		2022		2023		2024			100%		100%		100%		100%	2025		2026		2027		2028		2029	100%		100%		100%		100%		100%	2030		2031		2032		2033		2034	100%		100%		100%		100%		100%	2035		2036		2037		2038		2039	100%		100%		100%		100%		100%
			2021		2022		2023		2024																																																																		
			100%		100%		100%		100%																																																																		
	2025		2026		2027		2028		2029																																																																		
	100%		100%		100%		100%		100%																																																																		
	2030		2031		2032		2033		2034																																																																		
	100%		100%		100%		100%		100%																																																																		
2035		2036		2037		2038		2039																																																																			
100%		100%		100%		100%		100%																																																																			
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cuál? <input type="text"/>																																																																										
Metodología de medición	Reporte administrativo de cumplimiento																																																																										
Fuentes de información	Oficina de Seguridad Vial																																																																										
Días de rezago	1 año																																																																										
Serie disponible	2019																																																																										
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Claudia Diaz Acosta																																																																									
	Cargo:	Jefe de la Oficina de Seguridad Vial																																																																									
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																									
	Dependencia:	Oficina de Seguridad Vial																																																																									
	Correo electrónico:	cdiaz@movilidadbogota.gov.co																																																																									
	Teléfono:	372 9400																																																																									
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																																									
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																									
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																									
Observaciones																																																																											

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 2.1.2.																																												
Información general	Nombre del indicador	Número de personas sensibilizadas sobre conductas de protección y autoprotección de los ciclistas, normas y comportamientos de movilidad segura.																																										
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales																																										
	Indicador del PDD	No	Código Meta PDD	N/A																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																										
	Programa (PDD)	No																																										
	Sector responsable	Movilidad	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																										
	Descripción del indicador	Este indicador mide el número de personas sensibilizadas sobre conductas de protección y autoprotección de los ciclistas, normas y comportamientos de movilidad segura																																										
	Descripción del producto	Se busca la implementación de acciones de cultura vial enfocadas en mejorar la seguridad vial de los ciclistas y se desarrolla una sensibilización a los diferentes actores viales sobre la norma y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.																																										
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	2.1. Reducción del número de ciclistas víctimas de siniestros viales																																										
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Saludybienestar	Meta ODS	3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo																																									
Medición	Enfoque	Derechos Humanos																																										
	Fórmula de cálculo	Sumatoria del número de personas que participan de las diferentes actividades pedagógicas y de educación vial.																																										
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Personas <input checked="" type="checkbox"/>																																										
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="text"/> Anual <input type="text"/>																																										
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="39292"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text" value="Oficina Asesora de Comunicaciones"/>																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																									
	Metas	<table border="1"> <tr> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>20.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>40.000</td> <td>20.000</td> <td></td> </tr> </table>			2021	2022	2023	2024	2025	20.000	40.000	40.000	40.000	40.000	2026	2027	2028	2029	2030	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	2031	2032	2033	2034	2035	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	2036	2037	2038	2039		40.000	40.000	40.000	20.000	
	2021	2022	2023	2024	2025																																							
	20.000	40.000	40.000	40.000	40.000																																							
	2026	2027	2028	2029	2030																																							
	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000																																							
	2031	2032	2033	2034	2035																																							
	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000																																							
2036	2037	2038	2039																																									
40.000	40.000	40.000	20.000																																									
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																											
Metodología de medición	Listados de registro de personas vinculadas e impactadas en las actividades																																											
Fuentes de información	Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad																																											
Días de rezago	30																																											
Serie disponible	0																																											
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Andrés Fabián Contento Muñoz																																										
	Cargo:	Jefe de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad																																										
	Entidad:	Secretaría de Movilidad																																										
	Dependencia:	Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad																																										
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Correo electrónico:	acontento@movilidadbogota.gov.co																																										
	Teléfono:	372 9400 Ext. 4500																																										
	Nombre funcionario	Julieth Rojas Belancourt																																										
Observaciones	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																										
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																										

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.1.1																																																											
Información general	Nombre del indicador	Número de Km de ciclorrutas construido en calzada y/o a nivel de andén																																																									
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																																									
	Indicador del PDD	Si	Código Meta	381																																																							
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 4. Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.																																																									
	Programa (PDD)	Movilidad segura, sostenible y accesible																																																									
	Sector responsable	Movilidad	Entidad : IDU																																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad Entidad	Instituto de Desarrollo Urbano IDU Entidad	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación Entidad																																																							
	Descripción del indicador	Este indicador mide el aumento en el número de Km de ciclorruta que construye el IDU en calzada y/o a nivel de andén.																																																									
	Descripción del producto	Construcción de km de ciclorruta en calzada y/o a nivel de andén, para generar conectividad y ampliación de la red de ciclorrutas en la ciudad. Está se hace a través de los requerimientos que realiza la Secretaría Distrital de Movilidad al IDU. Las metas establecidas reflejan el crecimiento esperado en relación con los planes de desarrollo, para el periodo 2021 - 2024, reflejan la propuesta incluida en el Acuerdo 761 de 2020. Para los años siguientes se hace la proyección teniendo en cuenta las metas de las administraciones anteriores y el promedio del cumplimiento año a año. En el 2026 se contempla la entrega de 19 kilómetros de ciclorrutas en el marco de la construcción del Metro de Bogotá, los cuales no tienen en este momento ajustada en el PA la financiación a la espera de la finalización de las fases correspondientes por parte de las partes responsables, cuando se tenga dicha información se actualizará el PA para reflejar dicha cifra.																																																									
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																																									
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para																																																								
Medición	Enfoque	Territorial																																																									
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de km de ciclorrutas construidas																																																									
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> cual?	<input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Acuerdos	<input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/>																																																						
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/>	Trimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/>																																																							
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="560"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text" value="IDU-SDM"/>																																																							
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																								
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>57.01</td> <td></td> <td>30.37</td> <td></td> <td>92.78</td> <td>28.69</td> <td>15.15</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td></td> <td>35</td> <td></td> <td>14</td> <td>17</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td></td> <td>13</td> <td></td> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12</td> <td></td> <td>14</td> <td></td> <td>14</td> <td>16</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				2021	2022	2023	2024	2025	57.01		30.37		92.78	28.69	15.15	2026		2027		2028	2029	2030	15		35		14	17	16	2031		2032		2033	2034	2035	14		13		17	18	19	2036		2037		2038	2039		12		14		14	16	
		2021	2022	2023	2024	2025																																																					
	57.01		30.37		92.78	28.69	15.15																																																				
	2026		2027		2028	2029	2030																																																				
15		35		14	17	16																																																					
2031		2032		2033	2034	2035																																																					
14		13		17	18	19																																																					
2036		2037		2038	2039																																																						
12		14		14	16																																																						
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text" value="Localidad"/>	Cual? <input type="text"/>	Las que se prioricen por la entidad <input type="text"/>																																																							
Metodología de medición	El reporte será brindado por el IDU a través de la Subdirección General de Desarrollo Urbano, que actualizará la información en la medida en que avance en la construcción de nuevas ciclorrutas.																																																										
Fuentes de información	Subdirector General de Desarrollo urbano																																																										
Días de rezaço	30																																																										
Serie disponible	0																																																										
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	José Félix Gómez Pantoja																																																									
	Cargo:	Subdirección General de Desarrollo Urbano																																																									
	Entidad:	Instituto de Desarrollo Urbano																																																									
	Dependencia:	Subdirección General de Desarrollo Urbano																																																									
	Correo electrónico:	jose.gomez@idu.gov.co																																																									
Teléfono:	ext. 1500																																																										
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Isauro Cabrera Vega																																																									
	Cargo	Oficina Asesora de Planeación																																																									
	Entidad	Instituto de Desarrollo Urbano																																																									

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.1.2																																																		
Información general	Nombre del indicador	Número de Km de ciclorrutas implementadas en calzada y/o a nivel de andén																																																
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																																
	Indicador del PDD	Si <input type="checkbox"/> Código Meta 381																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 4. Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.																																																
	Programa (PDD)	Movilidad segura, sostenible y accesible																																																
	Sector responsable	Movilidad Entidad : Secretaría Distrital de Movilidad																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																																
	Descripción del indicador	Este indicador mide el aumento en el Número de Km de ciclorrutas implementados en calzada y/o a nivel de andén																																																
	Descripción del producto	Implementar nuevos km de ciclorruta en calzada y/o a nivel de andén, para generar conectividad y ampliación de la red de ciclorrutas en la ciudad. La implementación hace referencia a la segregación de ciclorrutas a través de señalización, realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad. Este producto será trabajado en conjunto con las Subdirecciones de Señalización y Semaforización de la SDM.																																																
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																																
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																																	
Medición	Enfoque	Territorial																																																
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de km de ciclorrutas implementadas en calzada y/o a nivel de andén																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input checked="" type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> cual?																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="40.4"/> Fecha de LB <input type="text" value="2019"/> Fuente LB <input type="text" value="SDM"/>																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>35.5</td> <td>35.5</td> <td>6.8</td> <td>8.7</td> <td>5.6</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>8</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>12</td> <td>18</td> <td>2</td> <td>8</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>18</td> <td>2</td> <td>8</td> <td>12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>2</td> <td>8%</td> <td>12</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	35.5	35.5	6.8	8.7	5.6	2	2026	8	2027	2028	2029	2030	8	12	18	2	8	12	2031	2032	2033	2034	2035		12	18	2	8	12		2036	2037	2038	2039			18	2	8%	12		
		2021	2022	2023	2024	2025																																												
	35.5	35.5	6.8	8.7	5.6	2																																												
	2026	8	2027	2028	2029	2030																																												
8	12	18	2	8	12																																													
2031	2032	2033	2034	2035																																														
12	18	2	8	12																																														
2036	2037	2038	2039																																															
18	2	8%	12																																															
Territorialización del indicador	<table border="0"> <tr> <td>Si <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>No <input type="checkbox"/></td> <td>Nivel: <input type="text"/></td> <td>Localidad <input type="text"/></td> <td>Cuál? <input type="text"/></td> <td>Las que se prioricen por la entidad <input type="text"/></td> </tr> </table>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/>	Localidad <input type="text"/>	Cuál? <input type="text"/>	Las que se prioricen por la entidad <input type="text"/>																																											
Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/>	Localidad <input type="text"/>	Cuál? <input type="text"/>	Las que se prioricen por la entidad <input type="text"/>																																													
Metodología de medición	La medición se realizará con base en los km de ciclorruta que se implementen, de acuerdo al reporte de las Subdirecciones de Señalización y Semaforización, los cuales tendrán como base lo señalado por la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón.																																																	
Fuentes de información	Subdirecciones de la Bicicleta y el Peatón, Señalización y Semaforización de la SDM																																																	
Días de rezago	90																																																	
Serie disponible	0																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																																
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																																
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																
	Observaciones																																																	
	Observaciones																																																	

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO																																					
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance en la construcción del diagnóstico sobre el estado de ciclorrutas, por año																																			
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																			
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta <input type="checkbox"/>																																			
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/>																																			
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																																			
	Sector responsable	Movilidad <input type="checkbox"/> Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																																			
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Instituto de Desarrollo Urbano <input type="checkbox"/> Unidad Administrativa de <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/>																																			
	Descripción del indicador	Este indicador mide el avance en el desarrollo del diagnóstico del estado de las ciclorrutas que sirve como un instrumento gestión para las entidades del sector de movilidad.																																			
	Descripción del producto	El diagnóstico del estado de las ciclorrutas busca contar con información actualizada acerca del estado de la cicloinfraestructura en la ciudad para poder planificar intervenciones de mantenimiento y rehabilitación por parte de las entidades correspondientes (Según su misión). Esta información incluye el estado de la red de cicloinfraestructura de manera integral, asfaltos, luminarias, material segregador, mobiliario, entre otros.																																			
	Meta(s) de resultado a la que el producto	3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																			
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles <input type="checkbox"/>	Meta ODS De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																			
Medición	Enfoque	Territorial <input type="checkbox"/>																																			
	Fórmula de cálculo	(Fases del diagnóstico del estado de ciclorruta ejecutadas / Fases del diagnóstico del estado de ciclorruta programadas) * 100																																			
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? Porcentaje																																			
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																			
	Línea Base (LB)	LB <input type="checkbox"/> 100% Fecha de LB <input type="checkbox"/> 2014 Fuente LB <input type="checkbox"/> SDM																																			
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="checkbox"/> 2.021 Año Fin <input type="checkbox"/> 2039																																			
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	100%	100%	100%	100%	2030	100%	100%	100%	100%	100%	2026	2027	2028	2029	100%	2031	2032	2033	2034	100%	2036	2037	2038	2039	100%	100%	100%	100%	100%
		2021	2022	2023	2024																																
	2025	100%	100%	100%	100%																																
	2030	100%	100%	100%	100%																																
100%	2026	2027	2028	2029																																	
100%	2031	2032	2033	2034																																	
100%	2036	2037	2038	2039																																	
100%	100%	100%	100%	100%																																	
Territorialización del indicador	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="checkbox"/> Localidad <input type="checkbox"/> Cual? <input type="checkbox"/> <small>en las que se determinen a la hora de la implementación.</small>																																				
Metodología de medición	Este indicador se medirá con base en la información brindada por las entidades corresponsables y la cual se consolida por parte de la SBP																																				
Fuentes de información	La fuente de información son las subdirecciones de la Bicicleta y el Peatón, Señalización y Semaforización.																																				
Días de rezago	30																																				
Serie disponible	0																																				
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Avila Moreno																																			
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																			
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																			
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																			
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																			
	Teléfono:	364 9400 Ext. 8202																																			
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																			
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																			
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.1.4.																																										
Información general	Nombre del indicador	Número de km conservados de la cicloinfraestructura de la ciudad.																																								
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																								
	Indicador del PDD	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Código Meta 377																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																								
	Programa (PDD)	No																																								
	Sector responsable	Movilidad Entidad: IDU UAERMV SDM																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Instituto Distrital de Desarrollo Urbano Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial Secretaría Distrital de Movilidad Entidad Entidad Entidad																																								
	Descripción del indicador	Este indicador busca medir el número de km de cicloinfraestructura conservados en la ciudad																																								
	Descripción del producto	Este producto consiste en la conservación y el mantenimiento de las ciclorutas para mejorar el estado de la cicloinfraestructura. Estos dos procesos corresponden al tipo de intervención que determina la UAERMV que se debe hacer según el diagnóstico existente de las ciclorutas que sean susceptibles de ser intervenidas.																																								
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta	3.1. Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura																																								
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																									
Medición	Enfoque	Territorial																																								
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de km conservados de la cicloinfraestructura de la ciudad																																								
	Unidad de medida	Kilómetros <input checked="" type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> cual?																																								
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/>																																								
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="499"/> Fecha de LB <input type="text" value="2019"/> Fuente LB <input type="text" value="Secretaría Distrital de Movilidad"/>																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																								
	Metas	<table border="1"> <tr><td></td><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td></tr> <tr><td></td><td>23.5</td><td>48.0</td><td>48.0</td><td>32.0</td></tr> <tr><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td></tr> <tr><td>18.5</td><td>52.0</td><td>52.0</td><td>52.0</td><td>52.0</td></tr> <tr><td>2030</td><td>2031</td><td>2032</td><td>2033</td><td>2034</td></tr> <tr><td>52.0</td><td>52.0</td><td>47.0</td><td>47.0</td><td>47.0</td></tr> <tr><td>2035</td><td>2036</td><td>2037</td><td>2038</td><td>2039</td></tr> <tr><td>43.0</td><td>43.0</td><td>43.0</td><td>43.0</td><td>43.0</td></tr> </table>		2021	2022	2023	2024		23.5	48.0	48.0	32.0	2025	2026	2027	2028	2029	18.5	52.0	52.0	52.0	52.0	2030	2031	2032	2033	2034	52.0	52.0	47.0	47.0	47.0	2035	2036	2037	2038	2039	43.0	43.0	43.0	43.0	43.0
		2021	2022	2023	2024																																					
		23.5	48.0	48.0	32.0																																					
	2025	2026	2027	2028	2029																																					
18.5	52.0	52.0	52.0	52.0																																						
2030	2031	2032	2033	2034																																						
52.0	52.0	47.0	47.0	47.0																																						
2035	2036	2037	2038	2039																																						
43.0	43.0	43.0	43.0	43.0																																						
Territorialización del indicador	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> Cual? <input type="text"/> Las que se prioricen por la entidad																																									
Metodología de medición	La información será recolectada y consolidada por el IDU y la UAERMV																																									
Fuentes de información	La fuente de información es el Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento Vial y el IDU																																									
Días de rezago	30																																									
Serie disponible	0																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	José Félix Gómez Pantoja IDU - UAERMV - Pablo Muñoz																																								
	Cargo:	Subdirector General de Desarrollo urbano - UAERMV: Dirección General																																								
	Entidad:	Instituto de Desarrollo Urbano																																								
	Dependencia:	Subdirección General de Desarrollo Urbano																																								
	Correo electrónico:	jose.gomez@idu.gov.co pablo.munoz@umv.gov.co																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Sandra Milena del Pilar Rueda Ochoa - Marcela del Pilar Reyes Toledo																																								
	Cargo	Jefa de la Oficina Asesora de Planeación del IDU - Jefa de la Oficina Asesora de Planeación UAERMV																																								
	Entidad	Instituto de Desarrollo Urbano																																								

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.1.																																										
Información general	Nombre del indicador	Número de kilómetros implementados para el desarrollo completo del sistema de navegación ciclista.																																								
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																								
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta <input type="checkbox"/>																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDC	No <input type="checkbox"/>																																								
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																																								
	Sector responsable	Movilidad Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad <input type="text"/> Entidad <input type="text"/> Entidad <input type="text"/>																																								
	Descripción del indicador	Este indicador mide los kilómetros de cicloinfraestructura en los cuales se implemente el sistema de navegación ciclista																																								
	Descripción del producto	El sistema de navegación es una herramienta que le permite a los ciclistas tomar decisiones a la hora de trazar una ruta, a través de la señalización de los iconos relevantes de la ciudad que se encuentran cerca de las ciclorutas.																																								
	Meta(s) de resultado a la que el producto	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																								
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																									
Medición	Enfoque	Territorial																																								
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de KM implementados para el desarrollo del sistema navegación ciclista																																								
	Unidad de medida	Kilómetros <input checked="" type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input type="text"/> cual?																																								
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																								
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="60"/> Fecha de LB <input type="text" value="2019"/> Fuente LB <input type="text" value="Secretaría Distrital de Movilidad"/>																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																								
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>93</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>126</td> <td>159</td> <td>192</td> <td>225</td> <td>258</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>291</td> <td>324</td> <td>357</td> <td>390</td> <td>423</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>463</td> <td>513</td> <td>513</td> <td>513</td> <td>513</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024		60	60	60	93	2025	2026	2027	2028	2029	126	159	192	225	258	2030	2031	2032	2033	2034	291	324	357	390	423	2035	2036	2037	2038	2039	463	513	513	513	513
		2021	2022	2023	2024																																					
		60	60	60	93																																					
	2025	2026	2027	2028	2029																																					
	126	159	192	225	258																																					
	2030	2031	2032	2033	2034																																					
	291	324	357	390	423																																					
2035	2036	2037	2038	2039																																						
463	513	513	513	513																																						
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cuál? <input type="text"/>																																									
Metodología de medición	Se medirá con respecto a la implementación de nuevos km de corredores señalizados en el marco del sistema de información ciclist:																																									
Fuentes de información	Subdirecciones de la Bicicleta y el Peatón y de Señalización - SDM																																									
Días de rezago	30																																									
Serie disponible	0																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																								
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																								
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																								
	Teléfono:	364 9400 Ext. 8202																																								
	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																								
Observaciones	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																								
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																								

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.2.																																																					
Información general	Nombre del indicador	Número de cicloparqueaderos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad																																																			
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																																			
	Indicador del PDD	SI	Código Meta 388																																																		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDL	Propósito 4: Hacer de																																																			
	Programa (PDD)	Programa 49. Movilidad																																																			
	Sector responsable	Movilidad Entidad: IDU																																																			
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. 2. Empresa Metro de Bogotá. 3. Terminal de Transporte de Bogotá																																																			
	Descripción del indicador	Este indicador mide el aumento del Número de Cicloparqueaderos en la ciudad asociados Sistema Integrado de Transporte Público																																																			
	Descripción del producto	A través de este producto se busca brindar cupos de cicloparqueaderos en el SITP, los cuales serán construidos por IDU, los cuales serán construidos por IDU. Como corresponsable, TRANSMILENIO S.A. apoyará al IDU, en la definición de necesidades y/o oportunidades de nuevos cupos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público, según lo requiera el IDU. Posteriormente, una vez finalizada la construcción de los nuevos cupos por parte del IDU, TRANSMILENIO S.A. recibirá, operará y mantendrá los cicloparqueaderos de tipo intermodal (con el componente troncal del Sistema). En el 2026 se contempla la entrega de 9,750 cicloparqueaderos en el marco del Metro de Bogotá, los cuales no tienen en este momento ajustada en el PA la financiación a la espera de la finalización de las fases correspondientes por parte de las partes responsables, cuando se tenga dicha información se actualizará el PA para reflejar dicha cifra.																																																			
	Meta(s) de resultado a la que el producto	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																																			
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																																			
Medición	Enfoque	Territorial																																																			
	Formula de cálculo	Sumatoria de cicloparqueaderos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad																																																			
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/>	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>																																																	
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="6059"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text" value="IDU"/>																																																	
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																		
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>13.000</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3.250</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.250</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3250</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					2021	2022	2023	2024	2025				5.000				2026	2027	2028	2029	2030			13.000					2031	2032	2033	2034	2035		3.250				3.250		2036	2037	2038	2039						3250	
		2021	2022	2023	2024	2025																																															
				5.000																																																	
		2026	2027	2028	2029	2030																																															
		13.000																																																			
	2031	2032	2033	2034	2035																																																
	3.250				3.250																																																
	2036	2037	2038	2039																																																	
				3250																																																	
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/>	Localidad <input type="text"/>	Cual? <input type="text"/>	Las que se prioricen por la entidad <input type="text"/>																																																
Metodología de medición	Sumatoria de cupos de cicloparqueaderos implementados asociados al Sistema Integrado de transporte público realizados por el IDU																																																				
Fuentes de información	La fuente de información es el Instituto de Desarrollo Urbano																																																				
Días de rezago	30																																																				
Serie disponible	0																																																				
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	José Félix Gómez Pantoja																																																			
	Cargo:	Subdirector General de Desarrollo urbano																																																			
	Entidad:	Instituto de Desarrollo Urbano																																																			
	Dependencia:	Subdirección General de Desarrollo Urbano																																																			
	Correo electrónico:	jose.gomez@idu.gov.co																																																			
Teléfono:	ext. 1500																																																				
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Sandra Milena del Pilar Rueda Ochoa																																																			
	Cargo	Oficina Asesora de Planeación																																																			
	Entidad	Instituto de Desarrollo Urbano																																																			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.4.																																																		
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance en la construcción del sistema de bicicletas públicas (compartidas) para Bogotá																																																
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																																
	Indicador del PDD	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Código Meta 266 Gestionar la																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible																																																
	Programa (PDD)	13: Sistema de movilidad																																																
	Sector responsable	Movilidad Entidad: Secretaría																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad Entidad Entidad Entidad																																																
	Descripción del indicador	Este indicador mide el % de avance en la implementación del sistema de bicicletas públicas compartidas de la ciudad. Medido a través del desarrollo de un Documento técnico y financiero, y el soporte legal (40%), una Licitación (estudios-pre pliegos-ajustes-se publica - propuestas evaluación) (20%) e implementación del sistema (5 -10 años) con un (40%). La Secretaría Distrital de Planeación será corresponsable en la primera fase de este producto con las siguientes acciones: 1. 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 2. Lineamientos para establecer las condiciones de ubicación de los elementos que conforman el sistema de bicicletas públicas (compartidas). 3. Acompañamiento de la Mesa interinstitucional para la identificación de escenarios de solución y agilización de los trámites asociados con el SBP.																																																
	Descripción del producto	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																																																
	Meta(s) de resultado a la que el producto	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																																
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																																	
Medición	Enfoque	Territorial																																																
	Fórmula de cálculo	(Número de fases ejecutadas para la construcción del sistema de bicicletas compartidas para Bogotá / Número total de fases definidas para la construcción del sistema de bicicletas compartidas para Bogotá) *100																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? % de avance de construcción Otro <input checked="" type="checkbox"/>																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/>																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40%</td> <td></td> <td>60%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	40%		60%	100%	100%	100%	2026		2027	2028	2029	2030	100%		100%	100%	100%	100%	2031		2032	2033	2034	2035	100%		100%	100%	100%	100%	2036		2037	2038	2039		100%		100%	100%	100%	
		2021	2022	2023	2024	2025																																												
	40%		60%	100%	100%	100%																																												
	2026		2027	2028	2029	2030																																												
	100%		100%	100%	100%	100%																																												
	2031		2032	2033	2034	2035																																												
	100%		100%	100%	100%	100%																																												
2036		2037	2038	2039																																														
100%		100%	100%	100%																																														
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																																	
Metodología de medición	Se sumarán los % de avance de cada definida Documento técnico y financiero, y el soporte legal (40%), una Licitación (estudios-pre pliegos-ajustes-se publica - propuestas evaluación) (20%) e implementación del sistema con un (40%) y la posterior operación constante del mismo.																																																	
Fuentes de información	La fuente de información es la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón.																																																	
Días de rezago	30																																																	
Serie disponible	0																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																																
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																																
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																
	Teléfono:	364 9400 Ext. 8202																																																
Observaciones	Nombre funcionario	Julieith Rojas Belancourt																																																
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.5.																										
Nombre del indicador	Número de cupos de cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones.																									
Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																									
Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Código Meta																									
Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																									
Programa (PDD)	No																									
Sector responsable	Movilidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Instituto de Desarrollo Urbano IDU																									
Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	SDM <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/>																									
Descripción del indicador	El indicador busca medir el aumento en el número de cupos de 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, predios remanentes y otras intervenciones. Se busca articular la iniciativa privada con la intervención pública, para ampliar los cupos existentes.																									
Descripción del producto	El producto cuenta con las siguientes fases relacionadas con la iniciativa pública. Fases: - Identificación y priorización de suelo potencial para la generación de nuevos cupos asociados en zonas bajo puente, predios remanentes y otras intervenciones. - Ejecución y habilitación de nuevos cupos de cicloparqueaderos asociados a zonas bajo puente predios remanentes y otras intervenciones.																									
Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																									
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles <input type="checkbox"/> Meta ODS <input type="checkbox"/> De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																									
Enfoque	Territorial																									
Fórmula de cálculo	Sumatoria de cupos de cicloparqueaderos (cicloestaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones implementados																									
Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> Cupos de cicloparqueaderos																									
Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input checked="" type="checkbox"/>																									
Línea Base (LB)	LB <input type="checkbox"/> Fecha de LB <input type="checkbox"/> Fuente LB <input type="checkbox"/>																									
Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2022"/> Año Fin <input type="text" value="2024"/>																									
Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5850</td> <td>6641</td> <td>1632</td> <td>30877</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2021	2022	2023	2024	2025	5850	6641	1632	30877		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	
2021	2022	2023	2024	2025																						
5850	6641	1632	30877																							
2026	2027	2028	2029	2030																						
2031	2032	2033	2034	2035																						
2036	2037	2038	2039																							
Territorialización del indicador	Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidades <input type="text"/> Cuál? <input type="text"/> Las que se prioricen por la entidad																									
Metodología de medición	Se aportará el seguimiento por parte del IDU al desarrollo de las fases establecidas para el cumplimiento del producto																									
Fuentes de información	IDU - Dirección Técnica de Proyectos y Dirección Técnica estratégica																									
Días de rezago	45																									
Serie disponible	0																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario: María Constanza García - Sully Rojas Cargo: Directora técnica de proyectos - Directora técnica estratégica Entidad: IDU Dependencia: Dirección técnica de proyectos y Dirección técnica estratégica Correo electrónico: mariaconstanza.garcia@idu.gov.co - sully.rojas@idu.gov.co																									
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Teléfono: 364 9400 Ext. 8202 Nombre funcionario: José Félix Gómez Parítoja Cargo: Subdirección General de Desarrollo Urbano Entidad: IDU																									
Observaciones	La programación de la meta para las vigencias 2022 -2023 y 2024 del producto podrá tener modificaciones de acuerdo a los estudios técnicos que se realicen. Adicionalmente, los costos estimados para las vigencias del producto tuvieron como base un estudio de mercado realizado en diciembre de 2020 por lo tanto, estos valores aproximados podrán tener futuras modificaciones para las vigencias asignadas de acuerdo a nuevas condiciones del mercado y al resultado de los estudios técnicos mencionados.																									

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.6.							
Información general	Nombre del indicador	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					
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.					
	Indicador del PDD	No	Codigo Meta PDD				
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No					
	Programa (PDD)	No					
	Sector responsable	Movilidad					
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad					
		SDM		Entidad		Entidad	
		Entidad		Entidad		Entidad	
	Descripción del indicador	Este indicador busca medir el avance realizado en la reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad.					
Descripción del producto	El acto administrativo que reglamentará el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad, con el objetivo de ampliar la oferta de cicloparqueaderos, buscando una mayor permeabilidad del servicio. Para esto se desarrollan dos fases 1. Construcción de la propuesta de acto administrativo entre la SDP y la SDM con un porcentaje de 80% 2. La adopción de la reglamentación con un 20%.						
Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.						
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.				
Medición	Enfoque	Territorial					
	Fórmula de cálculo	(Número de actividades ejecutadas para la reglamentación para el uso temporal del antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad/número de actividades formuladas) *100					
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/>	Programas <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>		
		Hectáreas <input type="text"/>	Habitantes <input type="text"/>	Acuerdos <input type="text"/>			
		Documento <input type="text"/>	Estrategia <input type="text"/>				
		Otro <input checked="" type="checkbox"/>	cual? <input type="text"/>	Actividades <input type="text"/>			
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/>	Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/>	Semestral <input checked="" type="text"/>	Anual <input type="text"/>	
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>			
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/>	Año Fin <input type="text"/>				
	Metas		2021	2022	2023	2024	
		100%					
	2025	2026	2027	2028	2029		
	2030	2031	2032	2033	2034		
	2035	2036	2037	2038	2039		
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/>	Localidades <input type="text"/>	Cual? <input type="text"/>	Las que se prioricen por la entidad	
Metodología de medición	La Subdirección de la Bicicleta y el Peatón medirá y reportará el avance de las actividades programadas para generar el Decreto Distrital						
Fuentes de información	Subdirección de la bicicleta y el Peatón						
Días de recago	30						
Serie disponible	0						
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Devyanira Consuelo Ayala Moreno					
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón					
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad					
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón					
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Como electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co					
	Teléfono:	364 9400 Ext. 6202					
	Nombre funcionario	Julieih Rojas Belancourt					
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación					
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad						

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.7.						
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance en la reglamentación de lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público.				
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.				
	Indicador del PDD	No	Código Meta PDD			
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No				
	Programa (PDD)	No				
	Sector responsable	Movilidad	Entidad			
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	SDM Entidad	SDP Entidad	SDHT Entidad		
	Descripción del indicador	Este indicador busca medir el porcentaje de avance para la reglamentación de lineamientos que definen e implementen el mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público.				
	Descripción del producto	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. La SDM adelantará los lineamientos relativos a las entidades pertenecientes al sector. 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). El cumplimiento de este producto se divide porcentualmente así: un 80% en la elaboración y construcción de los lineamientos y un 20% en la adopción de la normatividad.				
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.				
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.			
Medición	Enfoque	Territorial				
	Fórmula de cálculo	(Número de actividades desarrolladas para la reglamentación de lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público/número de actividades formuladas) *100				
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cuál? <input type="text"/>	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>	
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>		
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>		
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>			
	Metas					
			2021	2022	2023	2024
		2025	2026	2027	2028	2029
		2030	2031	2032	2033	2034
		2035	2036	2037	2038	2039
	Territorialización del indicador	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	Nivel: <input type="text"/>	Localidades <input type="text"/>	Cuál? <input type="text"/>	<input type="text" value="Las que se prioricen por la entidad"/>
	Metodología de medición	La subdirección de la bicicleta y el peatón medirá y reportará el avance de las actividades programadas para generar los lineamientos				
Fuentes de información	Subdirección de la bicicleta y el Peatón					
Días de rezago	30					
Serie disponible	0					
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno				
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón				
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad				
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón				
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Carnet electrónico:	davilas@movilidadbogota.gov.co				
	Teléfono:	364 9400 Ext: 8202				
	Nombre funcionario:	Julieith Rojas Belancourt				
	Cargo:	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación				
Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad					

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.8.																																																	
Información general	Nombre del indicador	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, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas en el marco del plan de reactivación económica establecido en el Acuerdo 780 de 2020																																															
	Relación entre el indicador de producto y el resultado asociado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.																																															
	Indicador del PDD	No	Código Meta PDD																																														
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																															
	Programa (PDD)	No																																															
	Sector responsable	Movilidad			Entidad																																												
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	<table border="1"> <tr> <td>SDM</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> <td>Entidad</td> </tr> </table>				SDM				Entidad	Entidad	Entidad	Entidad																																				
	SDM																																																
	Entidad	Entidad	Entidad	Entidad																																													
	Descripción del indicador	Este indicador busca medir el avance en la construcción 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, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas en el marco del plan de reactivación económica establecido en el Acuerdo 780 de 2020																																															
Descripción del producto	El producto consiste en generar el acto administrativo para la reglamentación y la implementación de cicloparqueaderos para contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio (ICA) 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. El cumplimiento del producto se distribuye en un 80% orientado al diseño del acto administrativo y un 20% a la adopción del mismo.																																																
Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación. Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	<p>3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.</p> <table border="1"> <tr> <td>Ciudades y comunidades sostenibles</td> <td>Meta ODS</td> <td colspan="2">De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.</td> </tr> </table>				Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																										
Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																															
Medición	Enfoque	Territorial																																															
	Fórmula de cálculo	(Número de actividades desarrolladas para la elaboración 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/número de actividades formuladas) * 100																																															
	Unidad de medida	<table border="1"> <tr> <td>Kilómetros</td> <td><input type="text"/></td> <td>Toneladas</td> <td><input type="text"/></td> <td>Programas</td> <td><input type="text"/></td> <td>Personas</td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Hectáreas</td> <td><input type="text"/></td> <td>Habitantes</td> <td><input type="text"/></td> <td>Acuerdos</td> <td><input type="text"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Documento</td> <td><input type="text"/></td> <td>Estrategia</td> <td><input type="text"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otro</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>cuál?</td> <td colspan="4">Actividades</td> </tr> </table>				Kilómetros	<input type="text"/>	Toneladas	<input type="text"/>	Programas	<input type="text"/>	Personas	<input type="text"/>	Hectáreas	<input type="text"/>	Habitantes	<input type="text"/>	Acuerdos	<input type="text"/>			Documento	<input type="text"/>	Estrategia	<input type="text"/>					Otro	<input checked="" type="checkbox"/>	cuál?	Actividades																
	Kilómetros	<input type="text"/>	Toneladas	<input type="text"/>	Programas	<input type="text"/>	Personas	<input type="text"/>																																									
	Hectáreas	<input type="text"/>	Habitantes	<input type="text"/>	Acuerdos	<input type="text"/>																																											
	Documento	<input type="text"/>	Estrategia	<input type="text"/>																																													
	Otro	<input checked="" type="checkbox"/>	cuál?	Actividades																																													
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																															
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/>																																															
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																															
Metas	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>2021</td> <td></td> <td>2022</td> <td></td> <td>2023</td> <td></td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td></td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2030</td> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td></td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2035</td> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td></td> <td>2039</td> </tr> </table>						2021		2022		2023		2024			100%								2025	2026		2027		2028		2029		2030	2031		2032		2033		2034		2035	2036		2037		2038		2039
		2021		2022		2023		2024																																									
		100%																																															
	2025	2026		2027		2028		2029																																									
	2030	2031		2032		2033		2034																																									
	2035	2036		2037		2038		2039																																									
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidades <input type="text"/> Cuál? <input type="text"/> Las que se prioricen por la entidad																																																
Metodología de medición	La subdirección de la bicicleta y el peatón medirá y reportará el avance de las actividades para la construcción de la reglamentación.																																																
Fuentes de información	Subdirección de la bicicleta y el Peatón																																																
Días de rezago	30																																																
Serie disponible	0																																																
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																															
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																															
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																															
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																															
	Correo electrónico:	davilas@movilidadbogota.gov.co																																															
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario:	Julieith Rojas Belancourt																																															
	Cargo:	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																															
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																															

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.9						
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance de la implementación de nuevo mobiliario urbano para ciclistas				
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.				
	Indicador del PDD	No	Código Meta PDD	No		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No				
	Programa (PDD)	No				
	Sector responsable	Movilidad	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad		
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad	Secretaría Distrital de Planeación			
	Descripción del indicador	Este indicador mide el % de avance en el estudio, la gestión contractual y la implementación de un mobiliario urbano para ciclistas. La Secretaría Distrital de Planeación será corresponsable en este producto, ya que brindará los "Lineamientos para generar las condiciones de ubicación e instalación de mobiliarios en la ciudad"				
	Descripción del producto	Este producto consiste en la realización de estudios e implementación de un mobiliario para los ciclistas de la ciudad para mejorar su experiencia de viaje y contribuir con el aumento de viajes en la ciudad.				
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.				
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.			
Medición	Enfoque	Territorial				
	Fórmula de cálculo	(Número de actividades desarrolladas para la implementación de un nuevo mobiliario urbano para ciclistas/número de actividades formuladas) *100				
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/>	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>	
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>		
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>		
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2038"/>			
	Metas		2021	2022	2023	2024
			10%	20%	30%	40%
		2025	2026	2027	2028	2029
		50%	60%	70%	80%	100%
	2030	2031	2032	2033	2034	
	0	0	0	0	0	
	2035	2036	2037	2038	2039	
	0	0	0	0		
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/>	Localidad <input type="text"/>	Cúal? <input type="text"/>	Las que se prioricen por la entidad <input type="text"/>	
Metodología de medición	La medición de este indicador se basa en el cumplimiento de las fases de: estudio, gestión contractual e implementación del mobiliario					
Fuentes de información	La fuente de información son las subdirecciones de la Bicicleta y el Peatón.					
Días de rezago	30					
Serie disponible	0					
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno				
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón				
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad				
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón				
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co				
Teléfono:	364 9400 Ext. 8202					
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt				
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación				
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad				
Observaciones						

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.2.10.

<p>Información general</p>	<p>Porcentaje de implementación del sistema regional de uso de la bicicleta.</p>			
<p>Nombre del indicador</p>	<p>Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.</p>			
<p>Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado</p>	<p>No</p>	<p>Código Meta PDD</p>	<p>No</p>	
<p>Indicador del PDD</p>	<p>No</p>			
<p>Pilar, Objetivo o Eje del PDD</p>	<p>No</p>			
<p>Programa (PDD)</p>	<p>No</p>			
<p>Sector responsable</p>	<p>Movilidad</p>		<p>Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad</p>	<p>Secretaría Distrital de Movilidad</p>
<p>Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador</p>	<p>Secretaría Distrital de Movilidad - Región Administrativa y de Planeación Especial</p>			
	<p>Entidad</p>		<p>Entidad</p>	<p>Entidad</p>

<p>Este indicador mide el % de avance en la implementación del sistema regional de uso de la bicicleta.</p>	
<p>Este producto generara una integración ciudad-región a través de una oferta de servicios en torno a la infraestructura, la integración modal y los servicios complementarios, como una herramienta para el impulso del turismo, la movilidad sostenible y el fomento de las actividades recreodeportivas. Todo lo anterior, enmarcados en la articulación ciudad-región, la seguridad vial, la vida sana y el desarrollo económico de la región. La implementación tiene las siguientes fases:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fase: Administrativa se compone de la instalación de la mesa regional y su agenda regional. 2. Fase: Definición de elementos técnicos de cióninfraestructura para la implementación. 	
<p>Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.</p>	<p>3.2. Aumento del número de viajes en bicicleta en Bogotá.</p>

	Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
Medición	Enfoque	Territorial		

	<p>Fórmula de cálculo</p> <p>(Número de fases desarrolladas para la implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta/número de fases programadas para la implementación del sistema de regional de uso de la bicicleta) *100</p>
<p>Unidad de medida</p>	<p> <input type="text"/> Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro x </p> <p> <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? Porcentaje </p> <p> <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Acuerdos </p> <p> <input type="text"/> Personas </p>
<p>Periodicidad de medición</p>	<p> <input type="text"/> Mensual <input type="text"/> Bimestral </p> <p> <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/> Semestral </p> <p> <input type="text"/> Anual </p>
<p>Línea Base (LB)</p>	<p> <input type="text"/> LB </p> <p> <input type="text"/> Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB </p>
<p>Año inicio - Año fin</p>	<p> <input type="text"/> Año inicio <input type="text"/> 2.021 </p> <p> <input type="text"/> Año Fin <input type="text"/> 2039 </p>

Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co
	Teléfono:	364 9400 Ext. 8202
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad
Observaciones		

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.3.1				
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, con inclusión de enfoque de género		
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres		
	Indicador del PDL	No	Código Meta	
	Pilar, Objetivo o Eje del PDL	No		
	Programa (PDD)	No		
	Sector responsable	Movilidad	Entidad:	Secretaría
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de la Mujer		
	Descripción del indicador	Porcentaje de instrumentos que tiene dentro de sus procesos el enfoque de género		
	Descripción del producto	Se requiere que los instrumentos de Planeación, diseño y evaluación de cicloinfraestructura contengan el enfoque de género, para lograr una infraestructura incluyente, que permita aumentar el viaje en bicicleta de las mujeres, reconociendo sus diversidades, e incluyendo a las mujeres transgénero. La puesta en marcha del enfoque en los instrumentos de Planeación estará acompañado por la Oficina de Gestión Social y la Secretaría Distrital de la Mujer - Se conformará una mesa técnica con las áreas de Inteligencia para la Movilidad, SBP, Seguridad Vial, Gestión Social, Transporte Privado, SDMUJER y Consejo Consultivo de Mujer y se definirá una ruta de variables a indagar y la forma en que se incorporará a los instrumentos. Se compone de 3 fases: 1. Creación de estrategia, 2. Implementación y 3. Socialización		
	Meta(s) de resultado a la que el producto	3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres		
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	
Medición	Enfoque	Género		
	Fórmula de cálculo	(N° instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura, con inclusión de enfoque de género / N° instrumentos de planeación, evaluación y diseño de		
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? <input type="text"/>	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Personas <input type="text"/>
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input checked="" type="checkbox"/>
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>	
	Metas			
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>			
Metodología de medición	Este producto se medirá de acuerdo al Número de instrumentos de Planeación, diseño y evaluación de cicloinfraestructura que incluyan el enfoque de género			
Fuentes de información	La fuente de información es la Oficina de Gestión Social			
Días de rezago	30			
Serie disponible	0			
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Adriana Iza		
	Cargo:	Jefe de la Oficina de Gestión Social		
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad		
	Dependencia:	Oficina de Gestión Social		
	Correo electrónico:	aiza@movilidadbogota.gov.co		
Teléfono:	369 9400 Ext. 8301			
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt		
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación		
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad		

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.3.2					
Información general	Nombre del indicador	Programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos implementado.			
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres			
	Indicador del PDD	No	Código Meta		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No			
	Programa (PDD)	No			
	Sector responsable	Movilidad	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad	
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de la Mujer			
		Entidad	Entidad	Entidad	
	Descripción del indicador	Con este indicador se busca brindar un programa de sensibilización con enfoque de género a los equipos técnico encargados de la planeación de transporte en bicicleta			
	Descripción del producto	Este producto consiste en brindar capacitación o sensibilización relacionada con el enfoque de género, derechos de las mujeres y enfoque diferencial por identidad de género (mujeres trans) a los funcionarios que componen los equipos técnicos encargados de la Planeación del transporte en bicicleta y el enfoque sea incluido a la hora de prestar servicios. Las fases sería: Formulación, implementación y evaluación el programa de sensibilización en enfoque de género para los equipos técnico.			
meta(s) de resultado a la que el producto contribuye, modificando su implementación	3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizado por mujeres				
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.		
Medición	Enfoque	Género			
	Fórmula de cálculo	(Número de fases ejecutadas del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos / número fases programadas del programa de sensibilización en enfoque de género a los equipos técnicos) * 100			
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia cual? <input type="text"/>	Programas <input checked="" type="checkbox"/> <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>	
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>	
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>		
	Metas				
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/>	Cual? <input type="text"/>		
Metodología de medición	El área encargada de realizar el producto, mostrará las evidencias del desarrollo del programa de sensibilización.				
Fuentes de información	La fuente de información son las subdirecciones de la Bicicleta y el Peaton y la oficina de gestión social.				
Días de rezago	30				
Serie disponible	0				
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Adriana Iza			
	Cargo:	Jefe de la Oficina de Gestión Social			
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad			
	Dependencia:	Oficina de Gestión Social			
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Carrero electrónico:	aliza@movilidadbogota.gov.co			
	Teléfono:	369 9400 Ext. 8301			
	Nombre funcionario	Julieith Rojas Belancourt			
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación			
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad				

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.1.								
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de implementación de estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista.						
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta						
	Indicador del PDD	No	Código Meta					
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No						
	Programa (PDD)	No						
	Sector responsable	Movilidad	Entidad:		Secretaría			
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador							
		Entidad		Entidad		Entidad		
	Descripción del indicador	Este indicador busca determinar la cantidad de estrategias de comunicación y cultura ciudadana que la SDM realiza promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial						
	Descripción del producto	Estrategias de comunicación y cultura ciudadana enfocadas en la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad vial del ciclista, generando conocimiento y recordación en la ciudadanía y en los ciclistas de la ciudad frente a los factores de riesgo a los que están expuestos o se exponen. Estas estrategias incluyen campañas para la divulgación de los diferentes planes y programas realizados por la Secretaría de Movilidad en pro de facilitar los viajes de los ciclistas, invitar a más ciudadanos a que usen la bicicleta y en evidenciar las ventajas de este medio de transporte.						
Meta(s) de resultado a la que el producto aporta	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta							
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad					
Medición	Enfoque	Territorial						
	Fórmula de cálculo	(Número de estrategias implementadas / número de estrategias programadas) * 100						
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/>	Programas <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>			
		Hectáreas <input type="text"/>	Habitantes <input type="text"/>	Acuerdos <input type="text"/>				
		Documento <input type="text"/>	Estrategia <input type="text"/>					
		Otro x <input type="text"/>	cual? <input type="text"/>	Porcentaje				
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/>	Anual <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/>				
		Bimestral <input type="text"/>	Semestral <input type="text"/>					
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>				
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>					
Metas			2021	2022	2023	2024		
			100%	100%	100%	100%		
	2025		2026	2027	2028	2029		
	100%		100%	100%	100%	100%		
	2030		2031	2032	2033	2034		
	100%		100%	100%	100%	100%		
	2035		2036	2037	2038	2039		
	100%		100%	100%	100%	100%		
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> X		Nivel:	<input type="text"/>		Cual?	<input type="text"/>	
Metodología de medición	Seguimiento anual al cumplimiento de acciones definidas							
Fuentes de información	Informe de acciones realizadas en el marco de la estrategia							
Días de rezago	Un mes después de cumplida la vigencia							
Serie disponible	0							
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Andrés Fabián Contento Muñoz						
	Cargo:	Jefe de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad						
	Entidad:	Secretaría de Movilidad						
	Dependencia:	Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad						
	Correo electrónico:	acontento@movilidadbogota.gov.co						
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Teléfono:	372 9400 Ext.4500						
	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt						
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación						
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad						
	Observaciones							

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.2																																																				
Información general	Nombre del indicador	Número de estudiantes beneficiados con las actividades del programa al Colegio en Bici																																																		
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																																		
	Indicador del PDD	No	Código Meta																																																	
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																		
	Programa (PDD)	No																																																		
	Sector responsable	Movilidad	Entidad: Secretaría																																																	
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad Entidad Entidad																																																		
	Descripción del indicador	Este indicador busca medir el aumento en el número de estudiantes beneficiados por la promoción del uso de la bicicleta, que incluya enseñanza en el uso, la señalización y seguridad vial entre otras, por medio del programa al colegio en Bici.																																																		
	Descripción del producto	Se busca continuar y ampliar el proyecto ACB, buscando vincular a más niños, niñas, adolescentes y jóvenes, fortaleciendo sus competencias y habilidades para el uso de la bicicleta como medio de transporte. De la misma manera, que sean actores viales conscientes de su participación en la movilidad de la ciudad.																																																		
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																																		
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																																	
Medición	Enfoque	Poblacional																																																		
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de estudiantes beneficiados con las actividades del programa al Colegio en Bici.																																																		
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? <input type="text"/>	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Personas <input type="text" value="X"/>																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input type="text" value="x"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/>																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="5955"/>	Fecha de LB <input type="text" value="2019"/>	Fuente LB <input type="text" value="Secretaría Distrital de Movilidad"/>																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																	
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>2500</td> <td>8000</td> <td>9000</td> <td>10000</td> <td>10000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10589</td> <td>11178</td> <td>11767</td> <td>11767</td> <td>12356</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> </tr> <tr> <td></td> <td>12945</td> <td>13534</td> <td>13534</td> <td>14123</td> <td>14712</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>15301</td> <td>15301</td> <td>15890</td> <td>16479</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				2021	2022	2023	2024	2025		2500	8000	9000	10000	10000		2026	2027	2028	2029	2030		10589	11178	11767	11767	12356		2031	2032	2033	2034	2035		12945	13534	13534	14123	14712		2036	2037	2038	2039			15301	15301	15890	16479	
		2021	2022	2023	2024	2025																																														
		2500	8000	9000	10000	10000																																														
		2026	2027	2028	2029	2030																																														
	10589	11178	11767	11767	12356																																															
	2031	2032	2033	2034	2035																																															
	12945	13534	13534	14123	14712																																															
	2036	2037	2038	2039																																																
	15301	15301	15890	16479																																																
Territorialización del indicador	Si <input type="text"/> No <input type="text" value="X"/>	Nivel: <input type="text"/>	Cuál? <input type="text" value="Todas"/>																																																	
Metodología de medición	Promedio de porcentajes aumentados, por año																																																			
Fuentes de información	SDM - SDE																																																			
Días de rezago	30																																																			
Serie disponible	0																																																			
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Sergio Tovar - Iván Osejo																																																		
	Cargo:	Subdirector de Gestión en Vía y Director de Bienestar estudiantil																																																		
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de Educación																																																		
	Dependencia:	Subdirección de Gestión en Vía - Dirección de Bienestar Estudiantil																																																		
	Correo electrónico:	stovar@movilidadbogota.gov.co - ioesjov@educacionbogota.gov.co																																																		
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																		
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																		
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																		
Observaciones	Para el reporte del año 2020 se espera una baja programación o cumplimiento del producto, como consecuencia de la emergencia sanitaria, pues esto imposibilitó que los niños asistieran a sus colegios y por esto el servicio se restringió hasta que se permitió la asistencia de los mismos al colegio.																																																			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.3.				
Información general	Nombre del indicador	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		
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		
	Relación con el PDD	Número de estrategias de cultura ciudadana diseñadas y acompañadas		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Construir Bogotá-Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente		
	Programa (PDD)	Fortalecimiento de Cultura Ciudadana y su institucionalidad		
	Sector responsable	Cultura, Recreación y Deporte	Entidad	Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad	Entidad	Entidad
	Descripción del indicador	El indicador mide el avance en el diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo, proceso que se realizará de forma colaborativa entre los equipos de la Secretaría de Movilidad y la Dirección de Cultura Ciudadana de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. La implementación del protocolo estará a cargo del equipo de la política de la bicicleta con el acompañamiento de la Dirección de Cultura Ciudadana. El diseño y acompañamiento a su implementación estará dividido en dos fases: una primera fase de diseño que representa el 40% y la fase de acompañamiento para su implementación representa un 60%		
	Descripción del producto	Este protocolo tiene como propósito principal ofrecer pautas y herramientas que aporten insumos para identificar y diagnosticar factores culturales que guían el diseño, la implementación, el monitoreo, la evaluación y el ajuste de las estrategias y apuestas contempladas en la Política, en cuya definición se involucran acciones dirigidas a promover cambios voluntarios 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 las estrategias se evalúa 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. El diseño y acompañamiento a su implementación estará dividido en dos fases. Una primera de diseño que representa el 40% y la fase de acompañamiento para su implementación representa un 60%.		
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta		
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la	
Medición	Enfoque	Poblacional		
	Fórmula de cálculo	(Sumatoria de fases de diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo para estrategias de transformación cultural ejecutada / Sumatoria de fases de diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo para estrategias de transformación cultural programada) * 100		
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/>	Programas <input type="text"/>
		Personas <input type="text"/>	Tasa <input type="text"/>	
		Hectáreas <input type="text"/>	Habitantes <input type="text"/>	Acuerdos <input type="text"/>
		Otro <input type="text"/>	cual? <input type="text"/>	Porcentaje <input type="text"/>
				Índice <input type="text"/>
				X
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/>	Anual <input checked="" type="checkbox"/>
		Bimestral <input type="text"/>	Semestral <input type="text"/>	Bienal <input type="text"/>
Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/>	
Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2022"/>		
Metas				
		2021	2022	
		50%	50%	
	2025	2026	2027	
			2028	
			2029	
	2030	2031	2032	
			2033	
			2034	
	2035	2036	2037	
			2038	
			2039	
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>			
Metodología de medición	La medición al desarrollo de este producto se realizará a partir del seguimiento al cumplimiento de acciones definidas y concertadas entre el Grupo de la Política de la Bici de la SDM y la DCC/SCRD para el diseño y acompañamiento a la implementación del protocolo de forma anual, a partir de la definición y concertación de un plan de acción para cada una de las vigencias proyectadas.			
Fuentes de información	Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte. Informe de seguimiento al Plan de Acción construido			
Días de rezago	Un mes después de cumplida la vigencia			
Serie disponible	NA			
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Henry Murrain		
	Cargo:	DIRECCIÓN DE CULTURA CIUDADANA		
	Entidad:	SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE		
	Dependencia:	DIRECCIÓN DE CULTURA CIUDADANA		
	Correo electrónico:	henry.murrain@scrd.gov.co		
Aprobación Oficina de Planeación de la Observaciones	Teléfono:	327 48 50 Ext. 548		
	Nombre funcionario	Sonia Cordoba		
	Cargo	Director de Planeación		
Entidad	Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.1																																																	
Nombre del indicador	Actividades recreativas realizadas en torno al uso de la bicicleta																																																
Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																																
Indicador del PDD	<table border="1"> <tr> <td>Si</td> <td>Código Meta PDD</td> <td>135</td> <td>Aumentar a 48% el porcentaje de personas que realizan actividad física en Bogotá</td> </tr> </table>	Si	Código Meta PDD	135	Aumentar a 48% el porcentaje de personas que realizan actividad física en Bogotá																																												
Si	Código Meta PDD	135	Aumentar a 48% el porcentaje de personas que realizan actividad física en Bogotá																																														
Pilar, Objetivo o Eje del PDD	Propósito: 1 Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política Logro ciudad: 9 Promover la participación, la																																																
Programa (PDD)	Programa: 20 Bogotá, referente en cultura, deporte, recreación y actividad física, con parques para el desarrollo y la salud																																																
Sector responsable	CulturaRecreaciónDeporte Entidad: Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDRD																																																
Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría de Movilidad																																																
Descripción del indicador	Número de actividades recreativas en torno al uso de la bicicleta																																																
Descripción del producto	<p>Para la implementación de este proyecto se delimitan tres líneas estratégicas: Línea estratégica BiciProgramas, Línea estratégica BiciExperiencias, Línea estratégica Bici Servi</p> <p>Se han construido metas e indicadores diversos 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. A continuación se presentan las diferentes estrategias:</p> <p>BiciProgramas: Actividades reguladas, secuenciales y continuas que permitirán a todos los bogotanos, acceder de una forma lúdico-pedagógica a la bicicleta como elemento formador y transformador de ciudad, mediante un marco de inclusión, calidad de vida y conciencia ambiental.</p> <p>Actividad 1: Escuela de la bici: Fortalecer la estrategia "La escuela de la bici" diseñando un segundo nivel del proceso de formación que garantice el empoderamiento de la comunidad beneficiada. Se realizará el acercamiento a colegios y universidades para impactar la población estudiantil en articulación con las demás estrategias desarrolladas por la administración distrital.</p> <p>Actividad 2: BiciParceros: Estrategia para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte de los escolares bogotanos, fortaleciendo los procesos ciudadanos y la apropiación territorial desde la perspectiva de la actividad física, recreación, deporte y uso del tiempo libre, mediante procesos pedagógicos con métodos experienciales.</p> <p>BiciExperiencias: Actividades de gran impacto con efectos mediáticos que buscan visibilizar la Bicicleta como una alternativa de desarrollo humano y como elemento cultural recreativo y deportivo constructor de identidad de ciudad.</p> <p>Actividad 3: Semana y Foro de la Bicicleta: Actividades y encuentros que permitan la integración de la comunidad académica nacional e internacional en relación a temas que fortalezcan y nutran las acciones desarrolladas en la ciudad por las entidades que propician el uso de la bicicleta desde diferentes perspectivas.</p> <p>Actividad 4: BiciDeportes: Eventos ciclisticos de participación activa que generen hábitos de vida saludable e incentiven a la ciudadanía a practicar el deporte del ciclismo de manera frecuente.</p> <p>Actividad 5: BiciReactiva: Diseñar eventos recreativos de participación masiva que permitan la integración de la comunidad enmarcadas en la promoción del uso de la bicicleta con un componente de inclusión que permita el reconocimiento y apropiación del territorio por parte de la comunidad.</p> <p>BiciServicios: Actividades complementarias en torno al uso de la bicicleta, que se ofrecen a la ciudadanía en general buscando construir espacios conscientes y amables para la actividad física, el deporte y la recreación.</p> <p>Actividad 6: Al Trabajo en bici: Acciones con enfoque de género para entornos seguros sobre infraestructura para bicicletas en Bogotá, como espacios que contribuyan al aumento de la actividad física mientras se realiza el desplazamiento del trabajo al hogar y viceversa. Para el establecimiento de rutas seguras se trabajará en articulación con la UAEPS 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.</p> <p>Actividad 7: Bicis para Parques: Sistemas de bicicletas de uso compartido que integrará los sistemas zonales de parques y permitirá el acceso de la ciudadanía a los escenarios culturales recreativos y deportivos de la ciudad.</p> <p>Actividad 8: Ciclovías Permanentes y Temporales (festivos y nocturna): Espacio para la recreación y el esparcimiento, en el cual se construyen nuevas formas de relacionarse y</p>																																																
Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.1. Promover el acceso de población de grupos étnicos, diversidad etaria y sexual a la oferta distrital de promoción del uso de la bicicleta.																																																
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	<table border="1"> <tr> <td>Salud y bienestar</td> <td>De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.</td> </tr> </table>	Salud y bienestar	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																														
Salud y bienestar	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.																																																
Enfoque	Poblacional																																																
Fórmula de cálculo	Sumatoria de actividades recreativas en torno al uso de la bicicleta realizadas																																																
Unidad de medida	<table border="1"> <tr> <td>Kilómetros</td> <td>Toneladas</td> <td>Programas</td> <td>Personas</td> </tr> <tr> <td>Hectáreas</td> <td>Habitantes</td> <td>Acuerdos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Documento</td> <td>Estrategia</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otro <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>¿Cual? Actividades</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Kilómetros	Toneladas	Programas	Personas	Hectáreas	Habitantes	Acuerdos		Documento	Estrategia			Otro <input checked="" type="checkbox"/>	¿Cual? Actividades																																		
Kilómetros	Toneladas	Programas	Personas																																														
Hectáreas	Habitantes	Acuerdos																																															
Documento	Estrategia																																																
Otro <input checked="" type="checkbox"/>	¿Cual? Actividades																																																
Periodicidad de medición	<table border="1"> <tr> <td>Mensual</td> <td>Trimestral <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Anual</td> </tr> <tr> <td>Bimestral</td> <td>Semestral</td> <td></td> </tr> </table>	Mensual	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/>	Anual	Bimestral	Semestral																																											
Mensual	Trimestral <input checked="" type="checkbox"/>	Anual																																															
Bimestral	Semestral																																																
Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="2.136"/> Fecha de LB <input type="text" value="2019"/> Fuente LB <input type="text" value="IDRD"/>																																																
Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																
Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.314</td> <td>3.533</td> <td>4.324</td> <td>4.831</td> <td>4.498</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4.633</td> <td>4.772</td> <td>4.915</td> <td>5.063</td> <td>5.214</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5.371</td> <td>5.532</td> <td>5.698</td> <td>5.869</td> <td>6.045</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6.226</td> <td>6.413</td> <td>6.605</td> <td>6.804</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	1.314	3.533	4.324	4.831	4.498		2026	2027	2028	2029	2030		4.633	4.772	4.915	5.063	5.214		2031	2032	2033	2034	2035		5.371	5.532	5.698	5.869	6.045		2036	2037	2038	2039			6.226	6.413	6.605	6.804		
	2021	2022	2023	2024	2025																																												
1.314	3.533	4.324	4.831	4.498																																													
2026	2027	2028	2029	2030																																													
4.633	4.772	4.915	5.063	5.214																																													
2031	2032	2033	2034	2035																																													
5.371	5.532	5.698	5.869	6.045																																													
2036	2037	2038	2039																																														
6.226	6.413	6.605	6.804																																														
Territorialización del indicador	<table border="1"> <tr> <td>Si</td> <td>No</td> <td>Nivel:</td> <td>Localidad</td> <td>¿Cual?</td> <td>Usaquén, Chapinero, Santafé, San Cristóbal, Ume, Tunalandia, Boca</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Si	No	Nivel:	Localidad	¿Cual?	Usaquén, Chapinero, Santafé, San Cristóbal, Ume, Tunalandia, Boca	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																								
Si	No	Nivel:	Localidad	¿Cual?	Usaquén, Chapinero, Santafé, San Cristóbal, Ume, Tunalandia, Boca																																												
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																
Metodología de medición	Sumatoria de actividades recreativas en torno al uso de la bicicleta.																																																
Fuentes de información	IDRD																																																
Días de rezago	0																																																
Serie disponible	0																																																
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario: MARIO GIOVANNI MONROY HERNÁNDEZ Cargo: Subdirector de la Subdirección Técnica de Recreación y Deporte Entidad: Instituto Distrital de Recreación y Deporte Dependencia: Subdirección Técnica de Recreación y Deporte Correo electrónico: giovanni.monroy@idrd.gov.co Teléfono: 6605400																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario: Martha Rodríguez Martínez Cargo: Jefe de oficina asesora de planeación Entidad: IDRD																																																
Observaciones																																																	

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 3.1.5.																																														
Información general	Nombre del indicador	Ciclistas vinculados en acciones de prevención del riesgo ambiental y cuidado de la salud																																												
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 41. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																												
	Indicador del PDD	No	Código Meta																																											
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																												
	Programa (PDD)	No																																												
	Sector responsable	Salud	Entidad: Secretaría																																											
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Movilidad - IDRD																																												
	Descripción del indicador	El indicador da cuenta del número de ciclistas que participan en las acciones desarrolladas por la SDS, con el objeto de prevenir el riesgo ambiental y promover el autocuidado y cuidado de la salud. Los riesgos priorizados son: exposición a contaminación del aire, exposición a radiación solar ultravioleta y afecciones osteomusculares. En relación con el cuidado de la salud, este se asocia a los beneficios de la bicicleta para la salud.																																												
	Descripción del producto	Divulgación de información frente a: 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 cáncer de piel, divulgación de pautas de auto-tamizaje de lesiones de piel (cada 3 meses) para pieles sensibles, planificación horaria para trayectos. Posibles afecciones osteomusculares y bicicleta: orientación de signos de alarma para consultar en caso de afecciones 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. Para el logro del producto, es necesario que estas acciones estén incluidas en los lineamientos del Plan de Intervenciones Colectivas, que se actualiza cada año.																																												
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	3.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																												
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Saludybienestar	Meta ODS	Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial																																											
Medición	Enfoque	Ambiental																																												
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de ciclistas que participan en acciones de prevención del riesgo ambiental y cuidado de la salud																																												
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input checked="" type="checkbox"/> <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																												
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																												
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="5770"/> Fecha de LB <input type="text" value="2018"/> Fuente LB <input type="text" value="Aplicativo, Cuidate Se Feliz Secretaría"/>																																												
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/> Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																												
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> <td>6.000</td> <td>5.000</td> </tr> <tr> <td>5.000</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>5.000</td> <td>6.000</td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> </tr> <tr> <td>5.000</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>6.000</td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> </tr> <tr> <td>6.000</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> <td>5.000</td> </tr> </tbody> </table>						2021	2022	2023	2024	2025	5.000	5.000	6.000	5.000	5.000	2026	2027	2028	2029	2030	5.000	6.000	5.000	5.000	5.000	2031	2032	2033	2034	2035	6.000	5.000	5.000	5.000	6.000	2036	2037	2038	2039		5.000	5.000	5.000	5.000
		2021	2022	2023	2024																																									
	2025	5.000	5.000	6.000	5.000																																									
	5.000	2026	2027	2028	2029																																									
2030	5.000	6.000	5.000	5.000																																										
5.000	2031	2032	2033	2034																																										
2035	6.000	5.000	5.000	5.000																																										
6.000	2036	2037	2038	2039																																										
	5.000	5.000	5.000	5.000																																										
Territorialización del indicador	SI <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																													
Metodología de medición	Seguimiento a registros de ciclistas abordados en las acciones promocionales en el espacio público																																													
Fuentes de información	Secretaría Distrital de Salud																																													
Días de rezo	90 días																																													
Serie disponible	Ninguna																																													
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Edna Katalina Medina Palacios																																												
	Cargo:	Profesional especializado 222 grado 19																																												
	Entidad:	Secretaría Distrital de Salud																																												
	Dependencia:	Subsecretaría de Salud Pública/ Dirección de Salud Colectiva/Subdirección Determinantes en Salud y Subdirección de Acciones Colectivas																																												
	Correo electrónico:	ekmedina@saludcapital.gov.co																																												
	Teléfono:	3649090 ext. 9068																																												
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario																																													
	Cargo																																													
Entidad																																														
Observaciones																																														

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.6																																																					
Información general	Nombre del indicador	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.																																																			
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																																			
	Indicador del PDD	No	Código Meta																																																		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDL	No																																																			
	Programa (PDD)	No																																																			
	Sector responsable	Movilidad				Entidad: Secretaría																																															
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%; text-align: center;">Entidad</td> <td style="width:33%; text-align: center;">Entidad</td> <td style="width:33%; text-align: center;">Entidad</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>					Entidad	Entidad	Entidad																																												
	Entidad	Entidad	Entidad																																																		
	Descripción del indicador	Este indicador de producto busca medir el % de avance en las fases de implementación para ofrecer más y mejores recursos y/o información como apoyo a la ciudadanía para el uso y aprovechamiento de la bicicleta en la ciudad. Las fases de este indicador actualmente se encuentran en formulación																																																			
Descripción del producto	Con este producto se busca brindarle a los ciclistas la información necesaria para realizar viajes o tomar decisiones entorno al uso de la bicicleta. Para ello, desde la																																																				
Meta(s) de resultado a la que el producto	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																																																				
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudadanos y comunidades sostenibles	Meta ODS	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad																																																		
Medición	Enfoque	Derechos Humanos																																																			
	Fórmula de cálculo	$(N^{\circ} \text{ Fases ejecutadas de la estrategia para la disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta} / N^{\circ} \text{ fases programadas de la estrategia para la disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta}) * 100$																																																			
	Unidad de medida	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Kilómetros</td><td><input type="text"/></td> <td>Toneladas</td><td><input type="text"/></td> <td>Programas</td><td><input type="text"/></td> <td>Personas</td><td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Hectáreas</td><td><input type="text"/></td> <td>Habitantes</td><td><input type="text"/></td> <td>Acuerdos</td><td><input type="text"/></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>Documento</td><td><input type="text"/></td> <td>Estrategia</td><td><input type="text"/></td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>Otro</td><td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td colspan="4">cual? % de información</td> </tr> </table>					Kilómetros	<input type="text"/>	Toneladas	<input type="text"/>	Programas	<input type="text"/>	Personas	<input type="text"/>	Hectáreas	<input type="text"/>	Habitantes	<input type="text"/>	Acuerdos	<input type="text"/>			Documento	<input type="text"/>	Estrategia	<input type="text"/>					Otro	<input checked="" type="checkbox"/>	cual? % de información																				
	Kilómetros	<input type="text"/>	Toneladas	<input type="text"/>	Programas	<input type="text"/>	Personas	<input type="text"/>																																													
	Hectáreas	<input type="text"/>	Habitantes	<input type="text"/>	Acuerdos	<input type="text"/>																																															
	Documento	<input type="text"/>	Estrategia	<input type="text"/>																																																	
	Otro	<input checked="" type="checkbox"/>	cual? % de información																																																		
	Periodicidad de medición	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Mensual</td><td><input type="text"/></td> <td>Trimestral</td><td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Anual</td><td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Bimestral</td><td><input type="text"/></td> <td>Semestral</td><td><input type="text"/></td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>					Mensual	<input type="text"/>	Trimestral	<input checked="" type="checkbox"/>	Anual	<input type="text"/>	Bimestral	<input type="text"/>	Semestral	<input type="text"/>																																					
	Mensual	<input type="text"/>	Trimestral	<input checked="" type="checkbox"/>	Anual	<input type="text"/>																																															
	Bimestral	<input type="text"/>	Semestral	<input type="text"/>																																																	
Línea Base (LB)	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>LB</td><td><input type="text" value="60%"/></td> <td>Fecha de LB</td><td><input type="text" value="2019"/></td> <td>Fuente LB</td><td><input type="text" value="Oficina de Tecnologías de la"/></td> </tr> </table>					LB	<input type="text" value="60%"/>	Fecha de LB	<input type="text" value="2019"/>	Fuente LB	<input type="text" value="Oficina de Tecnologías de la"/>																																										
LB	<input type="text" value="60%"/>	Fecha de LB	<input type="text" value="2019"/>	Fuente LB	<input type="text" value="Oficina de Tecnologías de la"/>																																																
Año inicio - Año fin	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Año inicio</td><td><input type="text" value="2.021"/></td> <td>Año Fin</td><td><input type="text" value="2039"/></td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>					Año inicio	<input type="text" value="2.021"/>	Año Fin	<input type="text" value="2039"/>																																												
Año inicio	<input type="text" value="2.021"/>	Año Fin	<input type="text" value="2039"/>																																																		
Metas	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td></td><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td> </tr> <tr> <td>10%</td><td></td><td>30%</td><td>50%</td><td>100%</td><td>100%</td> </tr> <tr> <td>20%</td><td></td><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td> </tr> <tr> <td>100%</td><td></td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td> </tr> <tr> <td>2031</td><td></td><td>2032</td><td>2033</td><td>2034</td><td>2035</td> </tr> <tr> <td>100%</td><td></td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td> </tr> <tr> <td>2036</td><td></td><td>2037</td><td>2038</td><td>2039</td><td></td> </tr> <tr> <td>100%</td><td></td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td></td> </tr> </table>						2021	2022	2023	2024	2025	10%		30%	50%	100%	100%	20%		2027	2028	2029	2030	100%		100%	100%	100%	100%	2031		2032	2033	2034	2035	100%		100%	100%	100%	100%	2036		2037	2038	2039		100%		100%	100%	100%	
	2021	2022	2023	2024	2025																																																
10%		30%	50%	100%	100%																																																
20%		2027	2028	2029	2030																																																
100%		100%	100%	100%	100%																																																
2031		2032	2033	2034	2035																																																
100%		100%	100%	100%	100%																																																
2036		2037	2038	2039																																																	
100%		100%	100%	100%																																																	
Territorialización del indicador	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Sí</td><td><input type="text"/></td> <td>No</td><td><input type="text"/></td> <td>Nivel:</td><td><input type="text"/></td> <td>Cual?</td><td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td></td><td></td> <td>X</td><td></td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>					Sí	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	Nivel:	<input type="text"/>	Cual?	<input type="text"/>			X																																					
Sí	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	Nivel:	<input type="text"/>	Cual?	<input type="text"/>																																														
		X																																																			
Metodología de medición	Porcentaje de información sobre la bicicleta en la ciudad cargada en medios digitales																																																				
Fuentes de información	Oficina de Tecnologías de la información y las comunicaciones																																																				
Días de rezago	60																																																				
Serie disponible	0																																																				
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Alexander Ricardo Andrade																																																			
	Cargo:	Jefe de la Oficina de Oficina de Tecnologías de la información y las comunicaciones																																																			
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																			
	Dependencia:	Oficina de Tecnologías de la información y las comunicaciones																																																			
	Correo electrónico:	aricardo@movilidadbogota.gov.co																																																			
	Teléfono:	364 9400																																																			
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																			
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																			
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.7																						
Información general	Nombre del Indicador	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																				
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																				
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta <input type="checkbox"/>																				
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/>																				
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																				
	Sector responsable	Movilidad Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																				
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad <input type="text"/> Entidad <input type="text"/> Entidad <input type="text"/>																				
	Descripción del indicador	Este indicador mide el aumento porcentual del programa piloto que se realizará para mejorar la calidad de viaje, seguridad vial e intermodalidad de los viajes de cuidado en bicicleta																				
	Descripción del producto	Este producto consistirá en realizar un programa piloto donde se mejoren las condiciones para la realización de los viajes del cuidado en bicicleta.																				
	Meta(s) de resultado a la que el producto Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad																				
Medición	Enfoque	Diferencial																				
	Formula de cálculo	(N° Actividades ejecutadas la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado compartidas/ N° Actividades programadas para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado compartidas)*100																				
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? Porcentaje <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>																				
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																				
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 0 Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> Oficina de gestión Social																				
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021 Año Fin <input type="text"/> 2039																				
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	100%	100%	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
		2021	2022	2023	2024																	
	2025	100%	100%	2028	2029																	
	2030	2031	2032	2033	2034																	
2035	2036	2037	2038	2039																		
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																					
Metodología de medición	Se medirá el avance del programa piloto de acuerdo a las fases que se establezcan, dado que el producto se encuentra en elaboración actualmente.																					
Fuentes de información	Oficina de Gestión Social																					
Días de rezago	90																					
Serie disponible	0																					
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Adriana Iza																				
	Cargo:	Jefe de la Oficina de Gestión Social																				
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																				
	Dependencia:	Oficina de Gestión Social																				
	Correo electrónico:	aliza@movilidadbogota.gov.co																				
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Teléfono:	369 9400 Ext. 8301																				
	Nombre funcionario	Julieith Rojas Betancourt																				
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																				
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																					

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.1.8																											
Información general	Nombre del indicador	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																									
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																									
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta <input type="checkbox"/>																									
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/>																									
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																									
	Sector responsable	CulturaRecreaciónyDeporte Entidad: Instituto																									
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/>																									
	Descripción del indicador	Este indicador mide el avance en el desarrollo 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																									
	Descripción del producto	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 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. Para los efectos de este plan de acción se considera la medición de las fases 1 y 2 del proceso, a saber (Postulación y Elaboración participativa del PES), debido a que las acciones, metas y costos asociados en la fase 3 solo se conocerán con el desarrollo y aprobación de la Segunda fase. 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta																									
	Meta(s) de resultado a la que el producto Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudadesycomunidadesostenibles Meta ODS <input type="checkbox"/> Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad																									
Medición	Enfoque	Diferencial																									
	Fórmula de cálculo	(N° de actividades ejecutadas para la gestión 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/ (N° de actividades programadas para la gestión 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)*100																									
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? <input type="checkbox"/> Porcentaje																									
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input checked="" type="checkbox"/>																									
	Línea Base (LB)	LB <input type="text" value="0"/> Fecha de LB <input type="text" value="2020"/> Fuente LB <input type="text"/>																									
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2.021"/> Año Fin <input type="text" value="2024"/>																									
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>15%</td> <td>40%</td> <td>70%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024		15%	40%	70%	100%	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
		2021	2022	2023	2024																						
		15%	40%	70%	100%																						
	2025	2026	2027	2028	2029																						
2030	2031	2032	2033	2034																							
2035	2036	2037	2038	2039																							
Territorialización del indicador	SI <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cuál? <input type="text"/>																										
Metodología de medición	Se realizará el seguimiento al avance de las fases en el trabajo articulado entre el IDPC y la SDM, según el cronograma de trabajo que para ello se defina el primer trimestre de 2021																										
Fuentes de información	IDPC																										
Días de rezago	30																										
Serie disponible	0																										
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Angélica María Medina Mendoza																									
	Cargo:	Subdirectora de Divulgación y Apropiación del Patrimonio																									
	Entidad:	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural																									
	Dependencia:	Subdirección de Divulgación y Apropiación del Patrimonio																									
	Correo electrónico:	angelica.medina@idpc.gov.co																									
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario	Luz Patricia Quintanilla Parra																									
	Cargo	Jefe Oficina Asesora de Planeación																									
	Entidad	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural																									

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.2.1.																																												
Información general	Nombre del indicador	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 Deporte.																																										
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.																																										
	Indicador del PDD	No	Código Meta																																									
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																										
	Programa (PDD)	No																																										
	Sector responsable	Movilidad	Movilidad	Entidad: Secretaría Distrital de Movilidad																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Cultura. Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																										
	Descripción del indicador	Con este indicador se busca mantener la entrega de estímulos a los ciclistas 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 Deporte.																																										
	Descripción del producto	Estrategia de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas, a través del Portafolio de estímulos a la Cultura Ciudadana, cuyas convocatorias estarán dirigidas a apoyar iniciativas artísticas, culturales y de pedagogía social desarrolladas por la ciudadanía y las organizaciones comunitarias, en los temas prioritarios para la ciudad, fortaleciendo los mecanismos de participación y corresponsabilidad público-privada en los asuntos de cultura ciudadana. En el marco de las convocatorias propuestas para la entrega de estímulos, las direcciones de Cultura Ciudadana y de Fomento de la SCRDR disponen de la plataforma y acompañan a la SDM en el acompañamiento técnico, misional y tecnológico a la convocatoria. Se aclara que es la SDM la entidad que dispone los recursos económicos para el desarrollo de este producto, ya que dentro de su misionalidad no lo puede realizar, entonces los canaliza y entrega a través del portafolio de estímulos que tienen la SCRDR.																																										
	Meta(s) de resultado a la que el producto Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS																																								
Medición	Enfoque	Poblacional																																										
	Fórmula de cálculo	(Número de estímulos entregados/número de estímulos programados)*100.																																										
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? Porcentaje																																										
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																										
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text"/> SBP																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021	Año Fin <input type="text"/> 2039																																									
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>				2021	2022	2023	2024		100%	100%	100%	100%	2025	2026	2027	2028	2029	100%	100%	100%	100%	100%	2030	2031	2032	2033	2034	100%	100%	100%	100%	100%	2035	2036	2037	2038	2039	100%	100%	100%	100%	100%
		2021	2022	2023	2024																																							
		100%	100%	100%	100%																																							
	2025	2026	2027	2028	2029																																							
100%	100%	100%	100%	100%																																								
2030	2031	2032	2033	2034																																								
100%	100%	100%	100%	100%																																								
2035	2036	2037	2038	2039																																								
100%	100%	100%	100%	100%																																								
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Cual? <input type="text"/>																																											
Metodología de medición	Este producto se mide a través de la información que brinda la SCRDR en relación al desarrollo de los recursos de la SDM en el Portafolio de estímulos a la Cultura Ciudadana																																											
Fuentes de información	SBP																																											
Días de rezago	30																																											
Serie disponible	0																																											
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Avila Moreno																																										
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																										
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																										
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																										
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																										
Teléfono:	364 9400 Ext. 8202																																											
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																										
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																										
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																										
Observaciones																																												

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.2.2					
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta asesorados técnicamente a través de acciones de formación, fortalecimiento y evaluación.			
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta.			
	Indicador del PDL	No	Código Meta		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDL	No			
	Programa (PDD)	No			
	Sector responsable	Gobierno	Entidad	Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC	
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría de Movilidad Entidad	Entidad	Entidad	
	Descripción del indicador	El indicador da cuenta de la sumatoria de Consejos Locales de la Bicicleta fortalecidos por el IDPAC.			
	Descripción del producto	Los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta son órganos asesores y consultivos de la Administración Local y Distrital respectivamente, su formación y fortalecimiento en sus procesos de participación permite aumentar y cualificar a los consejeros y ciclistas.			
	Meta(s) de resultado a la que el producto Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	4.2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas relacionadas con la bicicleta	Meta ODS	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad	
Medición	Enfoque	Territorial: poblacional			
	Fórmula de cálculo	(Sumatoria de Consejos de la bicicleta asesorados/ Total de Consejos de la Bicicleta que requirieron la asesoría)*100			
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Otro x <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> cual? Porcentaje <input type="text"/>	Programas <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>	Anual <input type="text"/> x <input type="text"/>	
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 0	Fecha de LB <input type="text"/> n/a	Fuente LB <input type="text"/> n/a	
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021	Año Fin <input type="text"/> 2039		
	Metas				
Territorialización del indicador	Sí <input type="text"/> No <input type="text"/>	Nivel: <input type="text"/>	Cuál? <input type="text"/> las 20 localidades		
Metodología de medición	La información del número de los consejos que se asesoren será medida y brindada por la Gerencia de Instancias y Mecanismos de Participación después de consolidar y ejecutar dichas asesorías				
Fuentes de información	Reporte SEGPLAN Sistema Integrado de Gestión del IDPAC (SIGPARTICIPO)				
Días de rezago	0				
Serie disponible	n/a				
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Adriana Cubillos			
	Cargo:	Gerente de Instancias y Mecanismos de Participación			
	Entidad:	Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal			
	Dependencia:	Gerencia de Instancias y Mecanismos de Participación			
	Correo electrónico:	acubillos@participacionbogota.gov.co			
	Teléfono:	2417900			
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el	Nombre funcionario	Claudia Milena Salcedo Acero			
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación			
	Entidad	Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC			
Observaciones	El indicador es porcentual por cuanto depende del número de Consejos de la Bicicleta que se conformen sin declarar desiertas las elecciones. También depende del número de Consejos Locales que requieran el acompañamiento y el número de gestores que acompañen el espacio. El indicador está planteado para siempre cumplir con el 100%, entendiendo que se conformen la totalidad de los consejos y que el IDPAC pueda brindar las asesorías a todos de manera anual				

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.3.1.																																																																																				
Información general	Nombre del indicador	Aumento de viajes en bicicleta durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible																																																																																		
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.3 Aumento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo																																																																																		
	Relación con el PDD	No																																																																																		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																																		
	Programa (PDD)	No																																																																																		
	Sector responsable	MOVILIDAD	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Empresas privadas, gremios y asociaciones Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																																																																		
	Descripción del indicador	Con este indicador de producto se busca medir el porcentaje de aumento en el número de viajes entre los diferentes años de la implementación de las jornadas del día de la movilidad sostenible. En 2019 se registraron 72.000 viajes en dichas jornadas																																																																																		
	Descripción del producto																																																																																			
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.3 Aumento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo																																																																																		
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del																																																																																	
Aspectos a considerar para el desarrollo del producto	Este producto se desarrollará bajo los lineamientos de la Subdirección de transporte privado de la Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																			
Medición	Enfoque	Poblacional																																																																																		
	Fórmula de cálculo	$(N^{\circ} \text{ viajes totales durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible año de medición} - N^{\circ} \text{ viajes totales durante las jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible año anterior}) / \text{viajes totales año anterior} * 100$																																																																																		
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Porcentaje <input checked="" type="checkbox"/> X Tasa <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/> Índice <input type="text"/>																																																																																		
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> X Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bienal <input type="text"/>																																																																																		
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/>	Fecha de LB <input type="text"/>	Fuente LB <input type="text" value="Subdirección Transporte Privado"/>																																																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text" value="2021"/>	Año Fin <input type="text" value="2039"/>																																																																																	
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2027</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2032</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2033</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2034</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2037</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2038</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2039</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>				2021	2022	2023	2024	2025	5%	5%	5%	5%	2026	5%	5%	5%	5%	2027	5%	5%	5%	5%	2028	5%	5%	5%	5%	2029	5%	5%	5%	5%	2030	5%	5%	5%	5%	2031	5%	5%	5%	5%	2032	5%	5%	5%	5%	2033	5%	5%	5%	5%	2034	5%	5%	5%	5%	2035	5%	5%	5%	5%	2036	5%	5%	5%	5%	2037	5%	5%	5%	5%	2038	5%	5%	5%	5%	2039	5%	5%	5%	5%
		2021	2022	2023	2024																																																																															
	2025	5%	5%	5%	5%																																																																															
	2026	5%	5%	5%	5%																																																																															
2027	5%	5%	5%	5%																																																																																
2028	5%	5%	5%	5%																																																																																
2029	5%	5%	5%	5%																																																																																
2030	5%	5%	5%	5%																																																																																
2031	5%	5%	5%	5%																																																																																
2032	5%	5%	5%	5%																																																																																
2033	5%	5%	5%	5%																																																																																
2034	5%	5%	5%	5%																																																																																
2035	5%	5%	5%	5%																																																																																
2036	5%	5%	5%	5%																																																																																
2037	5%	5%	5%	5%																																																																																
2038	5%	5%	5%	5%																																																																																
2039	5%	5%	5%	5%																																																																																
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																																			
Metodología de medición	Anualmente se medirá el incremento que hubo frente a la cantidad de viajes en bicicleta reportados para las jornadas del Día de la Movilidad Sostenible																																																																																			
Fuentes de información	Reporte Anualizado																																																																																			
Días de rezago	Un mes después de cumplida la vigencia																																																																																			
Serie disponible	NA																																																																																			
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Valentina Acuña García y Joaquín Andrés Franco																																																																																		
	Cargo:	Subdirectora y Profesional universitario																																																																																		
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																		
	Dependencia:	Subdirección de Transporte Privado																																																																																		
Aprobación Oficina de Planeación de la Observaciones	Correo electrónico:	vacuna@movilidadbogota.gov.co																																																																																		
	Teléfono:	3649400 Ext:8403																																																																																		
Aprobación Oficina de Planeación de la Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Belancourt																																																																																		
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																																		
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																		
Observaciones																																																																																				

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.3.2.																																																																																		
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.5 de la Ley 1811.																																																																																
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.3 Aumento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo																																																																																
	Relación con el PDD	No																																																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																																
	Programa (PDD)	No																																																																																
	Sector responsable	MOVILIDAD Entidad Secretaria Distrital de Movilidad																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	La nivel distrital (Nivel central, descentraliz. Entidad Entidad Entidad																																																																																
	Descripción del indicador	Con este indicador se busca medir el aumento en el porcentaje de las entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.5 de la Ley 1811																																																																																
	Descripción del producto	Se busca implementar un programa de incentivos para el uso de la bicicleta por parte de los funcionarios públicos para poder ampliar el número de entidades distritales y nacionales que cumplen con el artículo No. 5 de la Ley 1811																																																																																
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.3 Aumento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo																																																																																
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del																																																																																	
Medición	Enfoque	Poblacional																																																																																
	Fórmula de cálculo	(Número de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.5 de la Ley 1811/Total entidades distritales y nacionales de																																																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programa <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Tasa <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> s <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> e X Índice <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual?																																																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bienal <input type="text"/>																																																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 87% Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> Subdirección Transporte Privado																																																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2010 Año Fin <input type="text"/> 2039																																																																																
	Metas	<table border="1"> <tbody> <tr><td></td><td></td><td>2021</td><td></td><td>2022</td><td></td><td>2023</td><td></td><td>2024</td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td></tr> <tr><td>2025</td><td></td><td>2026</td><td></td><td>2027</td><td></td><td>2028</td><td></td><td>2029</td><td></td></tr> <tr><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td></tr> <tr><td>2030</td><td></td><td>2031</td><td></td><td>2032</td><td></td><td>2033</td><td></td><td>2034</td><td></td></tr> <tr><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td></tr> <tr><td>2035</td><td></td><td>2036</td><td></td><td>2037</td><td></td><td>2038</td><td></td><td>2039</td><td></td></tr> <tr><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td><td>100%</td><td></td></tr> </tbody> </table>			2021		2022		2023		2024				100%		100%		100%		100%		2025		2026		2027		2028		2029		100%		100%		100%		100%		100%		2030		2031		2032		2033		2034		100%		100%		100%		100%		100%		2035		2036		2037		2038		2039		100%		100%		100%		100%		100%	
			2021		2022		2023		2024																																																																									
			100%		100%		100%		100%																																																																									
	2025		2026		2027		2028		2029																																																																									
100%		100%		100%		100%		100%																																																																										
2030		2031		2032		2033		2034																																																																										
100%		100%		100%		100%		100%																																																																										
2035		2036		2037		2038		2039																																																																										
100%		100%		100%		100%		100%																																																																										
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																																	
Metodología de medición	Anualmente las entidades entregarán un reporte con evidencias donde certifiquen estar dando cumplimiento a la normalidad de movilidad sostenible - Ley 1811 y Decreto 037 de 2019																																																																																	
Fuentes de información	Reporte Anualizado																																																																																	
Días de rezago	Un mes después de cumplida la vigencia																																																																																	
Serie disponible	NA																																																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Valentina Acuña García y Joaquín Andrés Franco																																																																																
	Cargo:	Subdirectora y Profesional universitario																																																																																
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
	Dependencia:	Subdirección de Transporte Privado																																																																																
Oficina de Planeación de la entidad	Correo electrónico:	vacuna@movilidadbogota.gov.co																																																																																
	Teléfono:	3649400 Ext:8403																																																																																
Observaciones	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																																																
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																																
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.3.3.				
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.6 de la Ley 1811.		
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.3 Aumento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo		
	Relación con el PDD	No		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No		
	Programa (PDD)	No		
	Sector responsable	MOVILIDAD	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad	Entidad	Entidad
	Descripción del indicador	Con este indicador se busca medir el aumento en el porcentaje de las entidades distritales y nacionales de la ciudad cumpliendo el artículo No.6 de la Ley 1811 por año.		
	Descripción del producto	El producto consiste en brindar esquemas técnicos de estacionamientos, adecuados y seguros para bicicletas en función de garantizar cicloparqueaderos, seguros y ajustados periódicamente a la demanda las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad.		
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.3 Aumento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo		
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del	
Medición	Enfoque	Poblacional		
	Fórmula de cálculo	(Número de entidades distritales y nacionales de la ciudad que reciben el programa de incentivos y dan cumplimiento el artículo 5 de la ley		
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/>	Toneladas <input type="text"/>	Programas <input type="text"/>
		Hectáreas <input type="text"/>	Habitantes <input type="text"/>	Acuerdos <input type="text"/>
		Otro <input type="text"/>	cual? <input type="text"/>	Personas <input type="text"/>
				Porcentaje <input type="text"/>
				Tasa <input type="text"/>
				Índice <input type="text"/>
				X
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/>	Trimestral <input type="text"/>	Anual <input checked="" type="checkbox"/>
	Bimestral <input type="text"/>	Semestral <input type="text"/>	Bienal <input type="text"/>	
Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 97%	Fecha de LB <input type="text"/> 2019	Fuente LB <input type="text"/> Subdirección Transporte Privado	
Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021	Año Fin <input type="text"/> 2039		
Metas				
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/>	No <input checked="" type="checkbox"/>	Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>	
Metodología de medición	Anualmente las entidades entregarán un reporte con evidencias donde certifiquen estar dando cumplimiento a la normatividad de movilidad sostenible - Ley 1811 y decreto 037 de 2019			
Fuentes de información	Reporte Anualizado			
Días de rezago	30			
Serie disponible	NA			
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Valentina Acuña García y Joaquín Andrés Franco		
	Cargo:	Subdirectora y Profesional universitario		
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad		
	Dependencia:	Subdirección de Transporte Privado		
	Correo electrónico:	vacuna@movilidadbogota.gov.co		
	Teléfono:	3649400 Ext.8403		
Oficina de Planeación de la entidad	Nombre funcionario	Julieth Rojas Belancourt		
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación		
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad		
Observaciones				

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.4.1.																																																																										
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta actualizados anualmente en el marco del Observatorio de Movilidad de																																																																								
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad																																																																								
	Relación con el PDD	No																																																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																								
	Programa (PDD)	No																																																																								
	Sector responsable	Movilidad Entidad Secretaria Distrital de Movilidad																																																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad Entidad Entidad																																																																								
	Descripción del indicador	Mide el porcentaje de Indicadores de impacto definidos por la DIM y la SBP de la Política Pública de la Bicicleta actualizados anualmente en el marco del Observatorio de Movilidad de Bogotá.																																																																								
	Descripción del producto	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																																																																								
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad																																																																								
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS Lograr optimizar los viajes en la última milla, mediante la adopción de modos sostenibles como la bicicleta y con ello reducir la huella de carbono de las empresas; así como, reducir el impacto en la comunidad.																																																																									
Medición	Enfoque	Derechos Humanos, Poblacional																																																																								
	Fórmula de cálculo	(Número de indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta actualizados/ Número de indicadores de la Política Pública de la Bicicleta incluidos)* 100																																																																								
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Tasa <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Porcentaje <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/> Índice <input type="text"/>																																																																								
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="text"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bial <input type="text"/>																																																																								
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 0% Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> DIM																																																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021 Año Fin <input type="text"/> 2039																																																																								
	Metas	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>2021</td> <td></td> <td>2022</td> <td></td> <td>2023</td> <td></td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td></td> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td></td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td></td> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td></td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td></td> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td></td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>100%</td> </tr> </table>			2021		2022		2023		2024			100%		100%		100%		100%	2025		2026		2027		2028		2029	100%		100%		100%		100%		100%	2030		2031		2032		2033		2034	100%		100%		100%		100%		100%	2035		2036		2037		2038		2039	100%		100%		100%		100%		100%
			2021		2022		2023		2024																																																																	
			100%		100%		100%		100%																																																																	
	2025		2026		2027		2028		2029																																																																	
100%		100%		100%		100%		100%																																																																		
2030		2031		2032		2033		2034																																																																		
100%		100%		100%		100%		100%																																																																		
2035		2036		2037		2038		2039																																																																		
100%		100%		100%		100%		100%																																																																		
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> X Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																									
Metodología de medición	La medición estará dada por los instrumentos que defina la DIM- EM																																																																									
Fuentes de información	DIM - SDM																																																																									
Días de rezago	90																																																																									
Serie disponible	0																																																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Lina Marcela Quiñones Sánchez																																																																								
	Cargo:	Directora																																																																								
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																								
	Dependencia:	Dirección de Inteligencia para la Movilidad																																																																								
	Correo electrónico:	lmquinones@movilidadbogota.gov.co																																																																								
Teléfono:	364 9400																																																																									
Oficina de Planeación de la entidad	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																																								
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																								
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																								
Observaciones																																																																										

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.4.2																																																														
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas																																																												
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad																																																												
	Relación con el PDD	No																																																												
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																												
	Programa (PDD)	No																																																												
	Sector responsable	Ambiente Entidad Secretaría Distrital de Ambiente																																																												
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Ambiente Entidad Entidad Entidad																																																												
	Descripción del indicador	Este indicador busca medir el porcentaje de implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo para que los ciclistas conozcan la calidad de aire que respiran en las ciclorrutas. La SDA definirá el plan de acción para la medición del indicador.																																																												
	Descripción del producto	Consiste en la implementación de sensores de monitoreo que brinden información sobre la calidad de aire al que están expuestos en las ciclorrutas.																																																												
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	La relación de este indicador de producto se da con respecto del siguiente resultado: 4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad																																																												
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Meta ODS ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.																																																													
Medición	Enfoque	Territorial																																																												
	Fórmula de cálculo	(N° de Acciones ejecutadas implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas/ n° acciones programadas implementación de la red de monitoreo de sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a ciclistas)* 100																																																												
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Tasa <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Porcentaje <input checked="" type="checkbox"/> X Índice <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual?																																																												
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> X Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bienal <input type="text"/>																																																												
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 0% Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> Secretaría Distrital de Ambiente																																																												
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021 Año Fin <input type="text"/> 2026																																																												
	Metas	<table border="1"> <tr><td>2021</td><td></td><td>2022</td><td></td><td>2023</td><td></td><td>2024</td><td></td><td>2025</td><td></td></tr> <tr><td>35%</td><td></td><td>45%</td><td></td><td>60%</td><td></td><td>70%</td><td></td><td>80%</td><td></td></tr> <tr><td>2026</td><td></td><td>2027</td><td></td><td>2028</td><td></td><td>2029</td><td></td><td>2030</td><td></td></tr> <tr><td>100,00%</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2032</td><td></td><td>2033</td><td></td><td>2034</td><td></td><td>2035</td><td></td><td>2036</td><td></td></tr> <tr><td>2037</td><td></td><td>2038</td><td></td><td>2039</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	2021		2022		2023		2024		2025		35%		45%		60%		70%		80%		2026		2027		2028		2029		2030		100,00%										2032		2033		2034		2035		2036		2037		2038		2039					
	2021		2022		2023		2024		2025																																																					
	35%		45%		60%		70%		80%																																																					
	2026		2027		2028		2029		2030																																																					
100,00%																																																														
2032		2033		2034		2035		2036																																																						
2037		2038		2039																																																										
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> cual? <input type="text"/> X <input type="checkbox"/> En las que defina la er																																																													
Metodología de medición	El proyecto se desarrollará en tres fases, la primera de ella corresponde a la implementación de una red piloto durante los dos primeros años de ejecución; la segunda fase corresponde al fortalecimiento y expansión de la red con base en las proyecciones definidas en el programa, que durará 3 años, y que incluyen la participación ciudadana. Y la tercera fase corresponde a la consolidación y mantenimiento de la red, que va hasta el final de la política pública.																																																													
Fuentes de información	Informes técnicos de avance																																																													
Días de rezago	30																																																													
Serie disponible	NA																																																													
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Hugo Enrique Sáenz																																																												
	Cargo:	Subdirector de Calidad del Aire, Visual y Auditiva																																																												
	Entidad:	Secretaría Distrital de Ambiente																																																												
	Dependencia:	Subdirección de Calidad del Aire, Visual y Auditiva																																																												
	Correo electrónico:	hugo.saenz@ambientebogota.gov.co																																																												
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable	Teléfono:	3778899 ext.: 8916																																																												
	Nombre funcionario	Luisa Fernanda Panesso																																																												
	Cargo	Subdirectora de Políticas y Planes Ambientales																																																												
Entidad	Secretaría Distrital de Ambiente																																																													
Observaciones																																																														

FIGHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 4.4.3.																																																																											
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance de la creación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta																																																																									
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 4.5. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad																																																																									
	Relación con el PDD	No																																																																									
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																									
	Programa (PDD)	No																																																																									
	Sector responsable	Movilidad	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																							
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad _____ Entidad _____ Entidad _____																																																																									
	Descripción del Indicador	Porcentaje de avance en el establecimiento de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta																																																																									
	Descripción del producto	Establecer una Comisión Intersectorial de la Bicicleta para fortalecer la gestión pública del Distrito para poder realizar el seguimiento y gestión requeridos en el marco de la implementación de la PPB y demás aspectos relacionados con el uso de la bicicleta que requieran el concurso de las diferentes entidades del distrito. el desarrollo del producto comprende tres fases: planeación, gestión e implementación.																																																																									
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	4.4. Fortalecimiento de la gestión y el conocimiento sobre la bicicleta en la ciudad																																																																									
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles	Meta ODS	Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad																																																																								
Medición	Enfoque	Derechos Humanos																																																																									
	Fórmula de cálculo	(N° Fases ejecutadas para la creación de la comisión intersectorial de la bicicleta/ N° Fases programadas para la creación de la comisión intersectorial de la bicicleta) * 100																																																																									
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Personas Porcentaje <input type="text"/> Tasa <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/> Índice <input type="text"/>																																																																									
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bienal <input type="text"/>																																																																									
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 0% Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> SBP																																																																									
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021 Año Fin <input type="text"/> 2023																																																																									
	Metas	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>2021</td> <td></td> <td>2022</td> <td></td> <td>2023</td> <td></td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>30%</td> <td></td> <td>70%</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td></td> <td>2026</td> <td></td> <td>2027</td> <td></td> <td>2028</td> <td></td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td></td> <td>2031</td> <td></td> <td>2032</td> <td></td> <td>2033</td> <td></td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td></td> <td>2036</td> <td></td> <td>2037</td> <td></td> <td>2038</td> <td></td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> <td></td> <td>0%</td> </tr> </table>				2021		2022		2023		2024			30%		70%		100%		0%	2025		2026		2027		2028		2029	0%		0%		0%		0%		0%	2030		2031		2032		2033		2034	0%		0%		0%		0%		0%	2035		2036		2037		2038		2039	0%		0%		0%		0%		0%
			2021		2022		2023		2024																																																																		
			30%		70%		100%		0%																																																																		
	2025		2026		2027		2028		2029																																																																		
0%		0%		0%		0%		0%																																																																			
2030		2031		2032		2033		2034																																																																			
0%		0%		0%		0%		0%																																																																			
2035		2036		2037		2038		2039																																																																			
0%		0%		0%		0%		0%																																																																			
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																										
Metodología de medición	Este producto se medirá en la medida en que las fases se desarrollen y será reportado por la SBP de la SDM																																																																										
Fuentes de información	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																																										
Días de rezago	30																																																																										
Serie disponible	0																																																																										
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Deyanira Consuelo Ávila Moreno																																																																									
	Cargo:	Subdirectora técnica de la Bicicleta y el Peatón																																																																									
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																									
	Dependencia:	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón																																																																									
	Correo electrónico:	davila@movilidadbogota.gov.co																																																																									
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Nombre funcionario	Juleth Rojas Betancourt																																																																									
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																									
	Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																									
Observaciones																																																																											

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 5.1.1.																																
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de empresas asociadas a la actividad económica de la bici asesoradas para la implementación de procesos de innovación																														
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 5.1 Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción																														
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta PDD N/A																														
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/>																														
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																														
	Sector responsable	Desarrollo económico industria y turismo Entidad Secretaría Distrital de Desarrollo Económico																														
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	SDDE <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/>																														
	Descripción del indicador	Personas en cultura de la innovación (basada en la identificación de las actividades prioritarias de la empresa, modelos de organización y reingeniería), metodologías para la gestión de los proyectos y la sistematización de los procesos) e instrumentos (estos instrumentos serán como: intercambio de experiencias, estandarización de procesos, medición de resultados y acciones de motivación para el desempeño de la empresa) para desarrollar proyectos de innovación y desarrollar prototipos para conectar los proyectos con oportunidades de mercado. Toma como base 119 empresas del sector bici registradas por la SDDE																														
	Descripción del producto	Se aplican acciones de mercado de innovación para la creación de Estados Socioeconómicos de las empresas de productos y servicios que potencian emprendimientos e intervenciones en iniciativas para aumentar su capacidad de producción, esto teniendo en cuenta los datos de ubicación, tipo de producto o servicio, capacidad tecnológica. Así de esta manera se dirigen 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																														
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	5.1 Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción																														
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Fin de la pobreza, sostenibilidad Meta ODS De aquí a 2030, reducir al menos a la mitad la proporción de hombres, mujeres y niños de todas las edades que viven en la pobreza en todas sus dimensiones con arreglo a las definiciones nacionales																															
Medición	Enfoque	Territorial																														
	Fórmula de cálculo	(No Empresas asociadas a la actividad económica de la bici asesoradas en implementación de procesos de innovación/ No Empresas productoras asociadas a la actividad económica de la bici) * 100																														
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Porcentaje <input type="checkbox"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/>																														
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																														
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> Fecha de LB <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/> Dirección de estudios socioeconómicos de la SDDE																														
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021 Año Fin <input type="text"/> 2039																														
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>45%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>55%</td> <td>55%</td> <td>60%</td> <td>65%</td> <td>70%</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>85%</td> <td>90%</td> <td>95%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	30%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	80%	85%	90%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		2021	2022	2023	2024	2025																										
	30%	30%	35%	40%	45%	50%																										
	55%	55%	60%	65%	70%	75%																										
80%	80%	85%	90%	95%	100%																											
100%	100%	100%	100%	100%	100%																											
Territorialización del indicador	Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> Localidad <input type="text"/> Cual? <input type="text"/> Por definir en la implementación																															
Metodología de medición	Los resultados serán obtenidos a través de la aplicación de las siguientes herramientas: Listados de asistencia, encuestas de caracterización, encuestas de satisfacción. Informes presentados por las empresas ejecutoras de los componentes contratadas para tal fin. A través de la Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE se adelantara el análisis de datos y bases de la información y de manra final entregar un Informe detallado en el cumplimiento y avance de los resultados. Estas herramientas serán aplicadas a través de visitas de campo o por envíos a través de medios digitales para que los participantes en el proceso puedan responder a la información que es requerida para el levantamiento de la información y de la medición.																															
Fuentes de información	Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE																															
Días de rezago	1 mes																															
Serie disponible	Finales de Diciembre																															
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario: <input type="text"/> Nicolás Carrisoza Cargo: <input type="text"/> Subdirección de CTel Entidad: <input type="text"/> Secretaría de Desarrollo Económico Dependencia: <input type="text"/> Dirección de Competitividad Correo electrónico: <input type="text"/> ncarrisoza@desarrolloeconomico.gov.co Teléfono: <input type="text"/> 3693777																															
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Nombre funcionario: <input type="text"/> Danny García Cargo: <input type="text"/> Jefe de Planeación (e) Entidad: <input type="text"/> Secretaría de Desarrollo Económico																															

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 5.1.2																																																		
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de empresas asociadas a la actividad económica de la bici que implementan herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación.																																																
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción 5.1																																																
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> Código Meta PDD IVA																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/>																																																
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/>																																																
	Sector responsable	DesarrolloEconómicoIndustriaTurismo Entidad Secretaria Distrital de Desarrollo Económico																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	SDDE <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/> Entidad <input type="checkbox"/>																																																
	Descripción del indicador	Facilitar a los empresarios de la Bici y las demás actividades económicas asociadas a este sector las herramientas para la implementación de acciones que permitan el aumento de la competitividad y los índices de exportación o internacionalización de sus productos y/o servicios																																																
	Descripción del producto	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 Secretaría desarrollará acciones tales como: Intercambio de experiencias, visitas a los puntos de fabricación con expertos para realizar los diagnósticos in situ, también se desarrollaran ruedas de negocios que permitan hacer el encadenamiento																																																
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	5.1 Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción																																																
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Fin de la pobreza, sostenibilidad Meta ODS De aquí a 2030, reducir al menos a la mitad la proporción de hombres, mujeres y niños de todas las edades que viven en la pobreza en todas sus dimensiones con arreglo a las definiciones nacionales																																																	
Medición	Enfoque	Territorial																																																
	Fórmula de cálculo	(No. de empresas asociadas a la actividad de la bici que implementan herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación/ No. de empresas asociadas a la actividad de la economía de la bici)*100																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> cual? <input type="checkbox"/> Porcentaje <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> x <input type="checkbox"/>																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> x <input type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="checkbox"/> Fecha de LB <input type="checkbox"/> Fuente LB Dirección de estudios socioeconómicos de la SDDE																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="checkbox"/> 2.021 <input type="checkbox"/> Año Fin <input type="checkbox"/> 2039 <input type="checkbox"/>																																																
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30%</td> <td></td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>45%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> <td>2030</td> <td></td> </tr> <tr> <td>55%</td> <td>60%</td> <td>65%</td> <td>70%</td> <td>75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> <td>2035</td> <td></td> </tr> <tr> <td>80%</td> <td>85%</td> <td>90%</td> <td>95%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	2023	2024	2025	30%		35%	40%	45%	50%	2026	2027	2028	2029	2030		55%	60%	65%	70%	75%		2031	2032	2033	2034	2035		80%	85%	90%	95%	100%		2036	2037	2038	2039			100%	100%	100%	100%		
		2021	2022	2023	2024	2025																																												
	30%		35%	40%	45%	50%																																												
	2026	2027	2028	2029	2030																																													
55%	60%	65%	70%	75%																																														
2031	2032	2033	2034	2035																																														
80%	85%	90%	95%	100%																																														
2036	2037	2038	2039																																															
100%	100%	100%	100%																																															
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="checkbox"/> Localidad <input type="checkbox"/> Cual? <input type="checkbox"/> Por definir en la implementación																																																	
Metodología de medición	Los resultados serán obtenidos a través de listados de asistencia, encuestas de caracterización, encuestas de satisfacción y los informes presentados por las empresas ejecutoras de los componentes contratados para tal fin. La Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE adelantará el análisis de datos y bases de la información y entregará un Informe final detallado en el cumplimiento y avance de los resultados. La información se obtendrá a través de visitas de campo o por envíos a través de medios digitales para que los participantes en el proceso puedan responder a la información que es requerida para el levantamiento de la información y de la medición.																																																	
Fuentes de información	Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE																																																	
Días de rezaño	1 mes																																																	
Serie disponible	Finales de Diciembre																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Ana María Veloz																																																
	Cargo:	Subdirectora de Internacionalización																																																
	Entidad:	Secretaría de Desarrollo Económico																																																
	Dependencia:	Dirección de Competitividad																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Correo electrónico:	aveloza@desarrolloeconomico.gov.co																																																
	Teléfono:	3693777																																																
	Nombre funcionario	Danny García																																																
	Cargo	Jefe de Planeación (e)																																																
Observaciones	Entidad	Secretaría de Desarrollo Económico																																																

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 5.1.3																																										
Información general	Nombre del indicador	Ferias de servicios y empleo, y/o brigadas de empleabilidad realizadas con la participación del sector asociado a la Bici																																								
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 5.1 Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción																																								
	Indicador del PDD	No <input type="checkbox"/> Código Meta PDD N/A																																								
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No <input type="checkbox"/>																																								
	Programa (PDD)	No <input type="checkbox"/>																																								
	Sector responsable	Desarrollo Económico, Industria y Turismo Entidad Secretaría Distrital de Desarrollo Económico																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	SDDE Entidad Entidad Entidad																																								
	Descripción del indicador	Este indicador mide el número de ferias de servicios y empleo, y/o brigadas de empleabilidad realizadas con la participación del sector de la Bici. Empresas del sector bici registradas por la SDDE																																								
	Descripción del producto	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.																																								
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	5.1 Porcentaje de crecimiento en la productividad de las empresas de la bici a través de la implementación de herramientas innovadoras de producción																																								
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Trabajo decente y crecimiento económico Meta ODS lograr el empleo pleno y productivo y garantizar un trabajo decente para todos los hombres y mujeres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, y la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor																																									
Medición	Enfoque	Territorial																																								
	Fórmula de cálculo	(Número de empresas que participan en las Ferias, servicios y brigadas de empleabilidad / No de ferias, servicios y brigadas de empleabilidad) * 100																																								
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="checkbox"/> Toneladas <input type="checkbox"/> Programas <input type="checkbox"/> Personas <input type="checkbox"/> Hectáreas <input type="checkbox"/> Habitantes <input type="checkbox"/> Acuerdos <input type="checkbox"/> Documento <input type="checkbox"/> Estrategia <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Porcentaje																																								
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="checkbox"/> Trimestral <input type="checkbox"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="checkbox"/> Semestral <input type="checkbox"/>																																								
	Línea Base (LB)	LB <input type="checkbox"/> 1 Fecha de LB <input type="checkbox"/> 2020 Fuente LB <u>Dirección de estudios socioeconómicos de la SDDE</u>																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="checkbox"/> 2021 Año Fin <input type="checkbox"/> 2039																																								
	Metas	<table border="1"> <tr><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td></tr> <tr><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td></tr> <tr><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td></tr> <tr><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td></tr> <tr><td>2031</td><td>2032</td><td>2033</td><td>2034</td><td>2035</td></tr> <tr><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td></tr> <tr><td>2036</td><td>2037</td><td>2038</td><td>2039</td><td></td></tr> <tr><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td><td></td></tr> </table>	2021	2022	2023	2024	2025	100%	100%	100%	100%	100%	2026	2027	2028	2029	2030	100%	100%	100%	100%	100%	2031	2032	2033	2034	2035	100%	100%	100%	100%	100%	2036	2037	2038	2039		100%	100%	100%	100%	
	2021	2022	2023	2024	2025																																					
	100%	100%	100%	100%	100%																																					
	2026	2027	2028	2029	2030																																					
100%	100%	100%	100%	100%																																						
2031	2032	2033	2034	2035																																						
100%	100%	100%	100%	100%																																						
2036	2037	2038	2039																																							
100%	100%	100%	100%																																							
Territorialización del indicador	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No Nivel: <input type="checkbox"/> Localidad <input type="checkbox"/> Cual? <input type="checkbox"/> Por definir en la implementación																																									
Metodología de medición	Los resultados serán obtenidos a través de los informes de la realización de las ferias, brigadas y demás actividades propuestas. Estos informes contendrán, registros de participantes, montajes y logística de los eventos, registros fotográficos, encuestas de satisfacción y de participación en la feria o brigadas de empleabilidad propuestas y a través de la Dirección de Estudios Socioeconómicos se realizará el análisis de impacto de las actividades planteadas.																																									
Fuentes de información	Dirección de Estudios Socioeconómicos de la SDDE																																									
Días de rezago	1 mes																																									
Serie disponible	Finales de Diciembre																																									
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Juana Hernández																																								
	Cargo:	Subdirectora de Empleo y Formación																																								
	Entidad:	Secretaría de Desarrollo Económico																																								
	Dependencia:	Subdirección de Empleo y Formación																																								
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el dato	Correo electrónico:	jghernandez@desarrolloeconomico.gov.co																																								
	Teléfono:	3693777																																								
	Nombre funcionario	Danny García																																								
	Cargo	Jefe de Planeación (e)																																								
Entidad	Secretaría de Desarrollo Económico																																									
Observaciones																																										

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 5.1.4																																												
Información general	Nombre del indicador	Porcentaje de avance en la implementación de la Estrategia para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región																																										
	producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 5.1. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.																																										
	Indicador del PDD	No	Código Meta PDD																																									
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																										
	Programa (PDD)	No																																										
	Sector responsable	Desarrollo Económico Industria y Turismo	Entidad	Instituto Distrital de Turismo IDT																																								
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	_____ Entidad _____ Entidad _____ Entidad																																										
	Descripción del indicador	Este indicador mide porcentaje de avance en las actividades ejecutadas por el Instituto Distrital de Turismo en el marco de la estrategia para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región.																																										
	Descripción del producto	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 capacidades y nuevos productos, a través de la ejecución de actividades para el mejoramiento de la oferta de Biciturismo en Bogotá Región.																																										
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	5.1. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.																																										
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Salud y bienestar	Meta ODS	3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo																																									
Medición	Enfoque	Territorial																																										
	Fórmula de cálculo	(Sumatoria de actividades ejecutadas para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región / Sumatoria de actividades programadas) * 100																																										
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Documento <input type="text"/> Estrategia <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> ¿cuál? <input type="text"/> Porcentaje																																										
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input type="text"/> x <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/>																																										
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 0	Fecha de LB <input type="text"/> 2019	Fuente LB <input type="text"/> Instituto Distrital de Turismo																																								
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2.021	Año Fin <input type="text"/> 2039																																									
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>2031</td> <td>2032</td> <td>2033</td> <td>2034</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>2036</td> <td>2037</td> <td>2038</td> <td>2039</td> </tr> <tr> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>				2021	2022	2023	2024		100%	100%	100%	100%	2025	2026	2027	2028	2029	100%	100%	100%	100%	100%	2030	2031	2032	2033	2034	100%	100%	100%	100%	100%	2035	2036	2037	2038	2039	100%	100%	100%	100%	100%
		2021	2022	2023	2024																																							
		100%	100%	100%	100%																																							
	2025	2026	2027	2028	2029																																							
100%	100%	100%	100%	100%																																								
2030	2031	2032	2033	2034																																								
100%	100%	100%	100%	100%																																								
2035	2036	2037	2038	2039																																								
100%	100%	100%	100%	100%																																								
Territorialización del indicador	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> ¿Cuál? <input type="text"/> En las que la entidad deter																																											
Metodología de medición	Este indicador mide a través de la sumatoria anual de estrategias lideradas por el Instituto Distrital de Turismo para mejorar la oferta de Biciturismo en Bogotá Región.																																											
Fuentes de información	Informes de Gestión - Subdirección de Gestión de Destino																																											
Días de rezago	30																																											
Serie disponible	31 de Diciembre																																											
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Andrés Clavijo																																										
	Cargo:	Subdirector de Destino																																										
	Entidad:	Instituto Distrital de Turismo																																										
	Dependencia:	Subdirección de Gestión de Destino																																										
	Correo electrónico:	andres.clavijo@idl.gov.co																																										
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de reportar el Observaciones	Teléfono:	2170711 Ext. 190																																										
	Nombre funcionario	Sandra Patricia Peñuela																																										
	Cargo	Jefe Oficina Asesora de Planeación																																										
	Entidad	Instituto Distrital de Turismo																																										
	Observaciones																																											

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 5.1.5																																																																																				
Información general	Nombre del indicador	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 proceso de articulación.																																																																																		
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 5.1. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.																																																																																		
	Relación con el PDD	No																																																																																		
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																																		
	Programa (PDD)	No																																																																																		
	Sector responsable	Educación	Entidad	Secretaría Distrital de Educación																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Secretaría Distrital de Movilidad	Entidad	Entidad																																																																																
	Descripción del Indicador	Mide la implementación del Programa Técnico de Mecánica de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial llevado a cabo en el Centro Técnico de la Bici por el SENA																																																																																		
	Descripción del producto	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 edificio bloque 8 - Colegio Técnico de la Bici en la localidad de Bosa, permitirá beneficiar con doble titulación a los estudiantes que opten por esta formación técnica desde grado 10 en adelante. De igual forma, permitirá contribuir a disminuir la brecha de estudiantes que se gradúan de colegios oficiales y no han optado por ingresar a ningún tipo de formación para el trabajo, así como a población en general, contribuyendo a mejorar la formación y emprendimiento de miles de bogotanos. El desarrollo y medición de este producto está sujeto a la concertación con la Secretaría de Educación Distrital. Teniendo en cuenta el desarrollo del producto, la SED, con acompañamiento de la SDM, revisarán la posibilidad de generar un nuevo Colegio Técnico de la Bici en Bogotá, que será incluido en el marco de la PPB.																																																																																		
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	5.1. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.																																																																																		
Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Trabajo decente y crecimiento económico	Meta ODS	Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra.																																																																																	
Medición	Enfoque	Poblacional																																																																																		
	Fórmula de cálculo	Número de Programas Técnicos de Mecánica de la Bicicleta y Promoción del Cultura Vial en el Centro Técnico de la Bici																																																																																		
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input checked="" type="checkbox"/> Personas <input type="text"/> Tasa <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Porcentaje <input type="text"/> Índice <input type="text"/> Otro <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																																		
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input type="text"/> Anual <input checked="" type="checkbox"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bienal <input type="text"/>																																																																																		
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> ND <input type="text"/> Fecha de <input type="text"/> Fuente LB <input type="text"/>																																																																																		
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021 <input type="text"/> Año Fin <input type="text"/> 2039 <input type="text"/>																																																																																		
	Metas	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2027</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2032</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2033</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2034</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2036</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2037</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2038</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>2039</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>				2021	2022	2023	2024	2025	1	1	1	1	2026	1	1	1	1	2027	1	1	1	1	2028	1	1	1	1	2029	1	1	1	1	2030	1	1	1	1	2031	1	1	1	1	2032	1	1	1	1	2033	1	1	1	1	2034	1	1	1	1	2035	1	1	1	1	2036	1	1	1	1	2037	1	1	1	1	2038	1	1	1	1	2039	1	1	1	1
		2021	2022	2023	2024																																																																															
	2025	1	1	1	1																																																																															
	2026	1	1	1	1																																																																															
2027	1	1	1	1																																																																																
2028	1	1	1	1																																																																																
2029	1	1	1	1																																																																																
2030	1	1	1	1																																																																																
2031	1	1	1	1																																																																																
2032	1	1	1	1																																																																																
2033	1	1	1	1																																																																																
2034	1	1	1	1																																																																																
2035	1	1	1	1																																																																																
2036	1	1	1	1																																																																																
2037	1	1	1	1																																																																																
2038	1	1	1	1																																																																																
2039	1	1	1	1																																																																																
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																																			
Metodología de medición	Se entenderá como programa implementado, cuando se diligencia la ficha de matrícula en el programa Sofía del Servicio Nacional de aprendizaje SENA																																																																																			
Fuentes de información	SED - Dirección de Educación Media																																																																																			
Días de rezago	30																																																																																			
Serie disponible	0																																																																																			
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	3 64 94 003 Ext: 8306																																																																																		
	Cargo:	Director de la Dirección de Educación Media.																																																																																		
	Entidad:	Secretaría de Educación Distrital																																																																																		
	Dependencia:	Dirección de Educación Media																																																																																		
	Correo electrónico:	0																																																																																		
Aprobación Oficina de Planeación de la	Nombre funcionario	Juan Sebastián Contreras Bello																																																																																		
	Cargo	Jefe Oficina Asesora de Planeación																																																																																		
	Entidad	Secretaría de Educación Distrital																																																																																		
Observaciones	<p>"En relación con la meta, se espera que el Programa Técnico de Mecánica de la Bicicleta y Promoción del Cultura Vial en el Colegio y Centro Técnico de la Bici, se implemente año a año hasta el 2039 por lo cual se estableció la meta "1" para cada vigencia. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el Centro Técnico de la Bici fue entregado en comodato al SENA en diciembre de 2019 y cuenta con fecha de finalización en el 2024. Se espera que este comodato se renueve a partir de dicha fecha, garantizando la implementación del programa en las vigencias restantes.</p> <p>"El seguimiento cualitativo se hará a través de la presentación de un informe anual de los diferentes aspectos de la implementación del Programa Técnico de Mecánica de la Bicicleta y Promoción del Cultura Vial en el Colegio y Centro Técnico de la Bici en relación con el proceso de articulación de la educación Media con el SENA.</p> <p>El presupuesto fue calculado con base en el valor del contrato de un profesional de la DEM a 11 meses sumado al valor reportado por el SENA el año anterior, en cuanto al costo de implementación de un programa técnico. A este valor se aumentó en 3% para cada una de las vigencias siguientes.</p>																																																																																			

FICHA TÉCNICA INDICADOR DE PRODUCTO 5.1.6																																																																																		
Información general	Nombre del indicador	Número de empresas de distribución logística de la Red de Logística Urbana con entregas de última milla en bicicleta.																																																																																
	Relación entre el indicador de producto y el resultado esperado	Este indicador de producto se relaciona con el siguiente resultado: 5.1. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.																																																																																
	Relación con el PDD	No																																																																																
	Pilar, Objetivo o Eje del PDD	No																																																																																
	Programa (PDD)	No																																																																																
	Sector responsable	Movilidad Entidad Secretaria Distrital de Movilidad																																																																																
	Entidades involucradas en el cumplimiento del indicador	Entidad Entidad Entidad																																																																																
	Descripción del Indicador	Se busca medir el número de empresas de distribución logística de la Red de Logística Urbana realizando entregas de última milla en bicicleta, se buscará aumentar el número de empresas que usen esta forma de distribución y que se encuentren asociadas a la Red																																																																																
	Descripción del producto	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.																																																																																
	Meta(s) de resultado a la que el producto aporta mediante su implementación.	5.1. Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.																																																																																
Medición	Objetivo de Desarrollo Sostenible ODS	Ciudades y comunidades sostenibles Meta ODS Lograr optimizar los viajes en la última milla, mediante la adopción de modos sostenibles como la bicicleta y con ello reducir la huella de carbono de las empresas; así como, reducir el impacto en la comunidad.																																																																																
	Enfoque	Poblacional																																																																																
	Fórmula de cálculo	Sumatoria de empresas de distribución logística con entregas de última milla en bicicleta vinculadas a la Red de Logística Urbana																																																																																
	Unidad de medida	Kilómetros <input type="text"/> Toneladas <input type="text"/> Programas <input type="text"/> Personas <input type="text"/> Tasa <input type="text"/> Hectáreas <input type="text"/> Habitantes <input type="text"/> Acuerdos <input type="text"/> Porcentaje <input type="text"/> Índice <input type="text"/> Otro <input checked="" type="checkbox"/> cual? <input type="text"/> Empresas																																																																																
	Periodicidad de medición	Mensual <input type="text"/> Trimestral <input checked="" type="checkbox"/> Anual <input type="text"/> Bimestral <input type="text"/> Semestral <input type="text"/> Bienal <input type="text"/>																																																																																
	Línea Base (LB)	LB <input type="text"/> 1 Fecha de LB <input type="text"/> 2019 Fuente LB <input type="text"/> STP																																																																																
	Año inicio - Año fin	Año inicio <input type="text"/> 2021 Año Fin <input type="text"/> 2039																																																																																
	Metas	<table border="1"> <tr><td>2021</td><td></td><td>2022</td><td></td><td>2023</td><td></td><td>2024</td><td></td><td>2025</td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td></td><td>20</td><td></td><td>25</td><td></td><td>30</td><td></td><td>35</td><td></td></tr> <tr><td>2026</td><td></td><td>2027</td><td></td><td>2028</td><td></td><td>2029</td><td></td><td>2030</td><td></td></tr> <tr><td>40</td><td></td><td>45</td><td></td><td>50</td><td></td><td>55</td><td></td><td>60</td><td></td></tr> <tr><td>2031</td><td></td><td>2032</td><td></td><td>2033</td><td></td><td>2034</td><td></td><td>2035</td><td></td></tr> <tr><td>65</td><td></td><td>70</td><td></td><td>75</td><td></td><td>80</td><td></td><td>85</td><td></td></tr> <tr><td>2036</td><td></td><td>2037</td><td></td><td>2038</td><td></td><td>2039</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>90</td><td></td><td>95</td><td></td><td>100</td><td></td><td>105</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	2021		2022		2023		2024		2025		10		20		25		30		35		2026		2027		2028		2029		2030		40		45		50		55		60		2031		2032		2033		2034		2035		65		70		75		80		85		2036		2037		2038		2039				90		95		100		105			
	2021		2022		2023		2024		2025																																																																									
	10		20		25		30		35																																																																									
2026		2027		2028		2029		2030																																																																										
40		45		50		55		60																																																																										
2031		2032		2033		2034		2035																																																																										
65		70		75		80		85																																																																										
2036		2037		2038		2039																																																																												
90		95		100		105																																																																												
Territorialización del indicador	Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Nivel: <input type="text"/> cual? <input type="text"/>																																																																																	
Metodología de medición	Tomando como base los registros de las empresas que se encuentran inscritas en la Red de Logística Urbana, se hará la comprobación teniendo la información del trabajo realizado por el equipo de trabajo de la Red.																																																																																	
Fuentes de información	STP																																																																																	
Días de rezago	30																																																																																	
Serie disponible	0																																																																																	
Datos del responsable del indicador	Nombre funcionario:	Valentina Acuña García																																																																																
	Cargo:	Subdirectora																																																																																
	Entidad:	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																
Aprobación Oficina de Planeación de la entidad responsable de Observaciones	Dependencia:	Subdirección de Transporte Privado																																																																																
	Nombre funcionario	Julieth Rojas Betancourt																																																																																
	Cargo	Jefe de la Oficina Asesora de Planeación																																																																																
Entidad	Secretaría Distrital de Movilidad																																																																																	



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

Metodología para la Definición de Factores estratégicos

La metodología para la definición de los factores estratégicos se desarrolló a partir de la sistematización de la información recolectada con la ciudadanía y las instituciones distritales en desarrollo de la estrategia de participación de la fase de Agenda pública tal como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 7 Descripción de espacios de participación para fase de Agenda Pública

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
Encuentros territoriales de la Bici Enfoque territorial y ambiental	Estos espacios se diseñaron teniendo en cuenta el nivel de incidencia territorial de los actores convocados. Se propuso la realización de cinco encuentros en donde se agruparon las localidades de la ciudad de la siguiente manera: Zona 1: Kennedy, Bosa, Puente Aranda y Tunjuelito. Zona 2: Suba, Engativá y Fontibón. Zona 3: Usaquén, BBUU, Teusaquillo, Chapinero, Santafé, La Candelaria y los Mártires. Zona 4: Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Rafael Uribe y Antonio Nariño. Zona 5: Sumapaz.	Se llevaron a cabo 3 actividades. 1. Encuadre general de la construcción de la Política Pública. Presentación de las y los asistentes. 2. Se llevó a cabo la identificación de situaciones problemáticas representativas por localidad (Diligenciamiento de formato para la recolección de información) 3. Socialización en plenaria e identificación de factores comunes para el uso de la Bici en términos territoriales.	<ul style="list-style-type: none"> ● Consejos Locales de la Bicicleta conformados ● Mesas locales y representantes ciudadanos locales. ● Colectivos y organizaciones de ciclistas y ciudadanos interesados en la bicicleta ● Ciclistas no agrupados en organizaciones sociales ● Ciudadanía urbana y rural en general.
Encuentros Diferenciales Enfoque Diferencial-Poblacional y Enfoque de Género	Estos espacios de participación tuvieron como referente la pertenencia a grupos poblacionales que requieran una mirada diferencial debido al transcurrir vital, género, situación, condición, identidad y diversidad. Se convocaron los siguientes	1. Encuadre general de la construcción de la Política Pública. Presentación de las y los asistentes. 2. Desarrollo de Mesas de trabajo por cada ámbito temático priorizado para la identificación de situaciones problemáticas representativas	Colectivos y organizaciones relacionadas con cada grupo diferencial. Representantes de la ciudadanía vinculada a proyectos particulares de la Secretaría Distrital de Movilidad pertenecientes



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
	<p>Encuentros:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Encuentro de Mujeres y Género en Bici. 2. Encuentro de accesibilidad, habilidades diversas y Bici 3. Encuentro Personas Mayores 4. Encuentro de la diversidad. Grupos étnicos, víctimas del conflicto y personas de los sectores LGBT. 5. Encuentro Niñas, Niños y adolescentes 	<p>desde cada enfoque diferencial y poblacional (Diligenciamiento de formato para la recolección de información)</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Socialización en plenaria. 	<p>a los siguientes grupos diferenciales.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mujeres diversas. ● Personas con Orientaciones sexuales e identidades de Género disidentes. ● Grupos étnicos ● Transcurrir vital (Niñas, niños y adolescentes, y personas mayores) ● Condición y situación personas con discapacidad y víctimas del conflicto.
<p>Grupos focales</p>	<p>Estos espacios se diseñaron para potenciar una discusión grupal especializada sobre temas concretos relacionados con el comercio y la productividad que tenían como punto de partida la experiencia y el conocimiento de las y los participantes en este sector.</p> <p>Se realizaron grupos focales con estos actores en particular, por la escasa literatura que alrededor del tema de la productividad y bicicleta se tiene en la ciudad de Bogotá.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Grupo Focal de Comercio local de la Bici ● Grupo focal de Grandes superficies comerciales y gremios de la ciudad. ● Grupo focal de organizaciones ciudadanas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificación de situaciones problemáticas representativas para el sector de comercio y productividad de la Bicicleta (Diligenciamiento de formato para la recolección de información). 2. Por medio de preguntas orientadoras se abre el diálogo entre las y los participantes para ampliar la caracterización de las problemáticas identificadas. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Comerciantes locales de la Bici. ● Grandes superficies comerciales y gremios de la ciudad. ● Organizaciones ciudadanas de temas de transporte y ciudad



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C

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

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
	de temas de transporte y ciudad <ul style="list-style-type: none">• Grupo focal de economía emergentes y Bici		
Mesas técnicas de Trabajo	Mesas de trabajo orientadas a la articulación sectorial y Distrital en torno a la construcción de la Política Pública y la consolidación de información primaria y secundaria relacionada con el tema. Con participación de los equipos técnicos de las entidades relacionadas con el tema abordado.	Reuniones técnicas alrededor de las dimensiones y ámbitos temáticos específicos para poner en diálogo los conocimientos y experticia técnica de cada una de las entidades del gobierno distrital en temas relacionados con la bicicleta en cada una de las dimensiones abordadas. El método utilizado fue la identificación de situaciones problemáticas y sus causalidades a partir de una pregunta orientadora	<ul style="list-style-type: none">• Equipos técnicos de Secretaría Distrital de Movilidad• Entidades del Sector Movilidad.• Entidades Distritales con competencias en el tema.
Estrategia virtual	Esta estrategia permite el intercambio de información con la ciudadanía en general a través de medios virtuales.	Utilización de la Estrategia Retos de la Bogotá Abierta. (IDPAC) por medio de la creación de una batería de preguntas dirigidas a la ciudadanía relacionadas con los diferentes retos que plantea la movilidad en bicicleta para Bogotá.	Ciudadanía urbana en general

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

Dicha estrategia se llevó a cabo entre marzo y mayo de 2019, y allí se identificaron más de 700 aportes alrededor de aspectos problemáticos, necesidades y puntos relevantes en relación con las 9 dimensiones dispuestas anteriormente.

Seguidamente dicha información se revisó y se compiló en un listado de 135 aspectos de interés y necesidades, en donde se eliminaron reiteraciones, o redacciones confusas. Ahora bien, este segundo listado se organizó de acuerdo a las dimensiones, y se depuró nuevamente, buscando simplificarlo e integrar algunos temas relacionados entre sí, de



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

esta manera se alcanzó un total de 105 aspectos problemáticos síntesis de la fase de participación ciudadana y de las mesas técnicas de trabajo.

Para la priorización de los aspectos identificados, se convocó a un grupo de ciudadanos y miembros de organizaciones relacionadas con el tema del uso de la bicicleta tanto de manera recreativa como modo de transporte. El objetivo de la sesión de trabajo consistió en realizar la priorización de los aspectos problemáticos identificados de cara a la política pública así:

- Fase 1. Se presentaron la síntesis de ciento cinco (105) aspectos problemáticos a los expertos para que definieran, de manera individual, tres (3) puntos "Muy Importantes", tres (3) puntos "Importantes" y (tres) 3 "Menos Importantes".
- Fase 2. Se solicitó a los expertos revisar y seleccionaron los puntos críticos y, si lo consideraban necesario, proponer cambios, ajustando así las problemáticas de manera colectiva por orden de importancia.
- Fase 3. Se pidió a los expertos incluir puntos que consideraban que no estaban incluidos en los 105 puntos críticos iniciales. Y se extrajo una priorización colectiva de dichos aspectos problemáticos.

Adicionalmente, la priorización tuvo como criterio fundamental la noción de gobernabilidad, entendida como los temas que se puedan resolver mediante una política pública o de las competencias de las entidades del Distrito.

Por lo tanto, el resultado del ejercicio de priorización realizado con el grupo de expertos giró principalmente alrededor de los siguientes ámbitos temáticos:

- Seguridad Personal: está relacionado con los hurtos y la creciente percepción de inseguridad para los ciclistas en la ciudad. Un aspecto que resaltaron los participantes es la vulnerabilidad de las mujeres en los espacios públicos donde se utiliza la bicicleta.
- Seguridad Vial: hace referencia a la siniestralidad de los ciclistas en las vías de la ciudad, el comportamiento de los actores viales en general (ciclistas, conductores de servicio público y particular, motociclistas, peatones).



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

- **Infraestructura:** La infraestructura se convirtió uno de los puntos más significativos, no solo por tener la mayor concentración de interés desde los ciudadanos, sino también porque a través de los puntos seleccionados se pueden atender diferentes necesidades expresadas para los diferentes temas. De esta manera el estado de la ciclo infraestructura, la importancia de un sistema de ciclo navegación adecuado a las necesidades de una población ciclistas creciente, la expansión de la red de ciclorrutas, y las condiciones de diseño urbanístico de las mismas, permiten no solo el crecimiento de los viajes en bicicleta, sino además unas condiciones de seguridad vial, reducir la percepción de inseguridad, y fortalecer el reconocimiento de la bicicleta como un modo de transporte significativo en la ciudad, coadyuvando con la reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero y material particulado.
- **Intermodalidad:** Se resaltó el tema de la bicicleta compartida, como una opción para fortalecer la integración de la bicicleta con el sistema de transporte de la ciudad y la necesidad de cicloparqueaderos.
- **Institucionalidad:** Los asuntos relacionados con la institucionalidad para favorecer el uso de la bicicleta fueron señalados como aspectos importantes, ya que, se convierten en el soporte de las acciones en los ámbitos mencionados anteriormente. De esto se evidencia la necesidad de una interacción y diálogo con la ciudadanía, así como el dialogo interinstitucional para permitir actuar de manera integrada y con objetivos mancomunados.
- **Educación y Promoción:** Estos dos aspectos fueron resaltados, y se consideran insumos para fortalecer una cultura de la bicicleta, hacer uso de la oferta institucional, y también para reducir los siniestros viales en la ciudad.
- Se resalta que muchos de los temas vinculados a la productividad no se priorizaron por la ciudadanía, en parte porque se reconoce que esto hace parte de la esfera del mercado, y no del Estado, y en parte porque no se identifican con claridad acciones para incidir en los aspectos fundamentales de la cadena productiva de la bicicleta.

Tomando como punto de partida la selección de los expertos, se realizó una revisión con las áreas técnicas de la Secretaría Distrital de Movilidad para definir los puntos críticos relativos a la política pública de la bicicleta.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C**

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

Para dicha revisión se pusieron a disposición los puntos seleccionados por los expertos a las áreas técnicas relacionadas, quienes dieron su punto de vista técnico sobre cada uno de ellos y permitieron así construir una mirada que combina las necesidades e intereses de la participación ciudadana con las apuestas institucionales.