

REGISTRO

DISTRITAL

DECRETO DE 2021

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO N° 294 (11 de agosto de 2021)

“Por medio del cual se crea la estrategia Rutas Seguras para Ciclistas en la Ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 35 y los numerales 3 y 6 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política establece como fines del Estado, entre otros, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes, así como asegurar la convivencia pacífica de todos los habitantes del territorio.

Que el literal b) del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, prescribe como funciones de los alcaldes:

“b) En relación con el orden público:

1. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones del Presidente de la República y del respectivo gobernador. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante.

2. Dictar para el mantenimiento del orden público o su restablecimiento de conformidad con la ley. (sic) si fuera del caso, medidas tales como:

a) Restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos:

(...)

3. Promover la seguridad y convivencia ciudadanas mediante la armónica relación con las autoridades de policía y la fuerza pública para preservar el orden público y la lucha contra la criminalidad y el delito. (...).”

Que el inciso 2 del párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, preceptúa que los alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones de dicha ley.

Que el artículo 7° de la norma ibidem establece que *“Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías (...).”*

Que el artículo 63 de la norma ibidem, modificado por el art. 14, Ley 1811 de 2016, señala que *“Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía”*.

Que el artículo 1 de 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”*, dispone que su objeto es: *“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 urbana”*.

Que acorde a lo anterior, el artículo 141 de la Ley 1801 de 2016 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”* establece el derecho de vía de peatones y ciclistas señalando que *“La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente. En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.”*

Que el artículo 142 de la norma ibidem, establece que *“Los alcaldes distritales o municipales promoverán el uso de medios alternativos de transporte que permitan la movilidad, estableciendo un sistema de ciclo rutas y carriles exclusivos de bicicletas, como una alternativa permanente de movilidad urbana o rural teniendo en cuenta en especial los corredores más utilizados en el origen y destino diario de los habitantes del municipio.”*

Que Asimismo, el artículo 143 de la norma ibidem, señala que *“Los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.”*

Que mediante el Acuerdo Distrital 490 de 2012, *“Por el cual se crean el Sector Administrativo Mujeres y la Secretaría Distrital de la Mujer y se expiden otras disposiciones”*, se creó la Secretaría Distrital de la Mujer, como cabeza del sector administrativo Mujeres, y de conformidad con el artículo 5 ibidem, se definió que el objeto de dicha Secretaría es: *“liderar, dirigir, coordinar, articular y ejecutar las etapas de diseño, formulación, implementación, seguimiento y evaluación de políticas públicas para las mujeres, a través de la coordinación intra e intersectorial, territorial y poblacional de estas políticas públicas, así como de los planes, programas y proyectos que le corresponda para el reconocimiento, garantía y restitución de los derechos y el fomento de las capacidades y oportunidades de las mujeres”*.

Que los literales h), m) y n) del mencionado artículo, establecieron dentro de las funciones de la Secretaría Distrital de la Mujer: *“(…) h. Gestionar, en coordinación con las instancias distritales competentes, la coopera-*

ción técnica y económica que permita avanzar en la construcción de una ciudad democrática e incluyente para todas y todos y la implementación de una política pública integral para las mujeres y para el ejercicio real y efectivo de sus derechos y garantías constitucionales y legales; m. impulsar acciones tendientes a la eliminación de toda forma de violencia y discriminación contra la mujer; y n. Brindar atención y asesoría oportuna a las mujeres que sean objeto de cualquier tipo de discriminación y/o violencia en orden a restablecer los derechos vulnerados (...).”

Que el artículo 1 del Acuerdo 558 de 2014 *“Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas”*, establece que: *“[l]a Secretaría Distrital de Movilidad diseñará la estrategia “Onda Bici Segura” para fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, las cuales podrán utilizar la infraestructura apta para el tránsito de bicicletas y la que se adecue para este fin (...).”*

Que mediante el Acuerdo Distrital 637 de 2016, *“Por el cual se crean el Sector Administrativo de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, se modifica parcialmente el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y se dictan otras disposiciones”* se creó la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, señalando en el artículo 4 que su objeto consiste en: *“orientar, liderar y ejecutar la política pública para la seguridad ciudadana, convivencia y acceso a los sistemas de justicia; la coordinación interinstitucional para mejorar las condiciones de seguridad a todos los habitantes del Distrito Capital, en sus fases de prevención, promoción, mantenimiento y restitución (...).”*

Que así mismo, el artículo 3 del Decreto Distrital 413 de 2016 *“Por medio del cual se establece la estructura organizacional y las funciones de las dependencias de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y se dictan otras disposiciones”*, establece que son funciones básicas de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, entre otras:

“(…) c. Liderar, orientar y coordinar con las entidades distritales competentes, el diseño, la formulación, la adopción y la ejecución de políticas, planes, programas y proyectos de prevención y cultura ciudadana que promuevan la convivencia, la resolución pacífica de conflictos y el cumplimiento de la ley. (...)

e. Liderar, orientar y coordinar la formulación, la adopción y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos dirigidos a garantizar la convivencia y la seguridad ciudadana y la preservación del orden público en la ciudad. (...).”

“(…) f. Liderar, orientar y coordinar la formulación de los Planes Integrales de Seguridad para Bogotá. D.C.; y las localidades, de conformidad con lo dispuesto por el Acuerdo Distrital 135 de 2004, o la normativa que lo modifique o sustituya.

g. Liderar, orientar y coordinar la formulación y adopción de políticas, planes programas y proyectos dirigidos a la promoción, desarrollo y organización de las iniciativas y procesos ciudadanos solidarios desde la perspectiva de seguridad ciudadana. (...)

q. Liderar, orientar y coordinar las acciones sectoriales relacionadas con la seguridad ciudadana, la convivencia y el acceso a la justicia. (...)

Que el artículo 8 del Decreto Distrital 319 de 2006, Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, establece dentro de sus objetivos: “4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta). (...) 6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables”.

Que el artículo 26 *ibidem* señala en cuanto a la promoción del transporte no motorizado que: “[l]a Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.” y el 27 establece que, “(...) **Estrategia para el Transporte No Motorizado.** Se adopta como estrategia para el Transporte No Motorizado la implementación de redes peatonales y la optimización de la Red de Ciclorrutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público, entendidos como sigue: a. Transporte: Construye la alimentación del Sistema de Transporte sobre la base de la intermodalidad. b. Hábitat: Mejora las condiciones de habitabilidad en los entornos servidos sobre parámetros de conectividad y promoción de las actividades urbanas. c. Ambiental: Preserva el medio ambiente y propende por zonas específicas para reducir la contaminación y proteger el patrimonio cultural sobre una base conceptual que cubre aspectos sociales y de salud pública. (...)”.

Que el artículo 2 del Decreto Distrital 456 de 2018 “Por medio del cual se declara Bogotá una Capital Mundial de la Bicicleta”, estipula lo siguiente: “**Artículo 2º.- Objeto.** La declaración de que trata el artículo 1 del presente decreto, tiene como objeto: a) posicionar a Bogotá, D.C., como un destino turístico amigable con la bicicleta y seguro para los ciclistas; (...); y c) efectuar las inversiones que se consideren necesarias, en el

marco de competencias y funciones de las entidades y organismos distritales, para que los usuarios de las bicicletas puedan transitar de forma segura, tranquila, confiable y recreativa por el territorio distrital; contribuyendo así con la movilidad en el Distrito Capital, y la reducción en las emisiones al medio ambiente. (...)”

Que mediante 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”, se definió el Plan Integral de Movilidad Sostenible –PIMS-, como “**Artículo 4. Definición.** El Plan Integral de Movilidad Sostenible –PIMS, es un instrumento de planeación, que reúne un conjunto de estrategias de movilidad orientadas a fomentar la movilidad sostenible y mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados desde y hacia las entidades públicas y privadas que hayan adoptado el plan.”

Que el artículo 5 *ibidem* establece que “**Artículo 5. Objetivos del PIMS.** La definición de las estrategias de movilidad sostenible a implementar debe estar enmarcada en los siguientes objetivos: 1. Reducir o modificar la necesidad de transportarse. 2. Fomentar los medios de transporte no motorizado. 3. Optimizar y racionalizar el uso de los modos motorizados. 4. Promover los comportamientos seguros en los desplazamientos desde y hacia entidades públicas y privadas que hayan adoptado el plan.(...)”

Que en el marco de la implementación del Sistema Distrital de Protección Integral a las Mujeres Víctimas de Violencia -SOFIA-, estrategia distrital para el impulso de acciones orientadas a prevenir, atender y sancionar las violencias contra las mujeres, así como para proteger a las víctimas de este tipo de hechos, la Secretaría Distrital de la Mujer lidera la implementación del Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte público en Bogotá, que es un instrumento que busca contribuir a la prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el transporte y espacio público de Bogotá, a través de la coordinación y articulación de acciones intersectoriales e institucionales, desde el enfoque de derechos humanos de las mujeres, de género y diferencial en el marco de la Política Pública Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital.

Que el “Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte público” implementa acciones dirigidas al abordaje de las violencias contra las mujeres que se

presentan en otras modalidades de transporte, entre las que se incluye la bicicleta y los bici móviles de pedaleo asistido, por lo que las estrategias de seguridad vial impulsadas frente a esta modalidad de transporte deben garantizar el desarrollo de acciones específicas para abordar las formas específicas de violencias a las que se enfrentan las mujeres cuando hacen uso de la misma.

En la investigación desarrollada por el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá (OMEG, 2019), cuyo objetivo es 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, se analiza la percepción de seguridad de las mujeres bici usuarias de la ciudad. Los resultados muestran como factores críticos la escasa presencia de agentes de seguridad, la circulación casi exclusiva de hombres en las ciclorrutas, el no ser visible para otras personas¹.

Que el artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018, *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”*, establece como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, las correspondientes a: *“(…) 2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte. (...) 5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital. Y el artículo 17 establece como funciones de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón la correspondiente a: 4. Liderar la coordinación interinstitucional para el desarrollo de políticas públicas, planes, programas, proyectos, lineamientos y estrategias en materia de transporte no motorizado en Bogotá D.C.”*.

Que el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, fue creado mediante el Acuerdo 4 de 1978 del Concejo de Bogotá, como entidad encargada de ser el ente rector de la recreación y el deporte de la ciudad de Bogotá, el cual establece en su artículo 2 como funciones del IDRD, entre otras: *“Formular políticas para el desarrollo masivo del deporte y la recreación en el Distrito Especial, con el fin de contribuir al mejoramiento físico y mental de sus habitantes, especialmente de la juventud; Coordinar con otras instituciones oficiales o privadas, dedicadas a estas materias, el planeamiento y ejecución de sus programas; Promover las actividades de recreación en los parques de propiedad distrital, conservar y dotar las unidades deportivas y procurar el establecimiento de nuevas fuentes de recreación”*.

Que en el año 2009, mediante el Acuerdo Distrital 386 *“Por medio del cual se declara de Interés Social, Re-*

creativo y Deportivo la Ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones”, modificado por el Acuerdo Distrital 779 de 2020 se contempla la formulación de acciones que promuevan el uso de la bicicleta en todas las localidades del distrito Capital, en consecuencia, a través del párrafo 3° del artículo 6 ibidem se indicó que *“Parágrafo 3. Las actividades a las que se refiere el artículo tercero del presente Acuerdo serán asumidas por las entidades competentes y pertinentes, conforme a sus funciones y, dentro del marco presupuestal disponible del período fiscal vigente. (...)”*.

Que mediante el CONPES 015 de 2021 el Distrito Capital adoptó la *“Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039”*, la cual define como objetivo general: *“mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta”*. Para el cumplimiento de este objetivo, se formularon los cinco objetivos específicos orientados a atender distintos aspectos que configuran la problemática mencionada, los cuales corresponde a: 1. “Más seguridad personal”, 2. “Mayor seguridad vial”, 3 “Más y mejores viajes en bicicleta”, 4. “Más bici para todas y todos” y 5. “Bogotá polo productor de la bicicleta”.

Que el documento CONPES 015 de 2021 señalo que *“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.”*

Que igualmente el documento CONPES a partir de mesas de trabajo adelantadas con la ciudadanía menciono las acciones que permitieran alcanzar los objetivos señalados o superar los problemas y necesidades relacionados con Política Publica de Bicicleta, entre ellos se encontró en el marco de la seguridad personal la correspondiente a *“(…) Crear e implantar corredores y rutas seguras. (...)”*

Que mediante la Resolución 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte, se adoptó la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas, cuyo artículo 1 señala: *“adoptar la Guía de Ciclo—Infraestructura para Ciudades Colombianas, que hace parte integral de la presente resolución, presenta recomendaciones de*

¹ Fuente: <http://omeg.sdmujer.gov.co/index.php/mediciones/me-nuevo-segura>

diseño de infraestructura para incluir a las bicicletas de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente en ese modo de transporte.”

Que la Guía de Ciclo—Infraestructura para Ciudades Colombianas establece en el Capítulo 3 *“Diseño de la Ciclo infraestructura”*, la tipología de carril ciclopreferente el cual es definido como: En el carril ciclopreferente el ciclista tiene el derecho de circular en paralelo o en el centro del carril y los vehículos motorizados tienen que adaptar su velocidad a la de la bicicleta. En todo caso la velocidad máxima permitida en los carriles ciclopreferentes es de 30 km/h. El carril-ciclopreferente llevará marcas viales horizontales (pictograma de bicicleta) para su identificación.

Que por lo anterior, la Administración Distrital viene promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de infraestructura y campañas de seguridad vial, servicios en torno a la bicicleta, programas enfocados en su uso y concordante entre otras acciones que mejoren las condiciones de la calidad de los viajes.

Que así mismo, cabe resaltar la potencialidad de Bogotá frente al uso de la bicicleta, toda vez que más del 37% de los viajes en la ciudad se realizan en transporte público (masivo y zonal) y el 30% en modos sostenibles como lo son a pie y en bicicleta, siendo este último el que representa un crecimiento constante dadas las ventajas que ofrece la ciudad, Encuesta de Movilidad 2019 (EM 2019).²

Que desde el componente de seguridad y convivencia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia ha elaborado a través de la Oficina de análisis de información y estudios estratégicos, un mapa de riesgo por localidades, con la correspondiente caracterización y priorización de las zonas y rutas inseguras para los ciclistas.³

Que, a través de un análisis de cruce de información de las rutas con la geolocalización de delitos como el hurto a bicicletas, se han podido identificar los puntos más críticos al interior de los tramos para priorizar los segmentos donde resulta más urgente la implementación de acciones no solo de control, sino de prevención de los delitos para ciclistas.

Que se hace necesario identificar, lugares y horarios de ocurrencia, y modalidades del hurto, que permitirá a las entidades distritales y a las autoridades competentes avanzar en el diseño, implementación y seguimiento de

acciones en función de las problemáticas específicas de cada uno de los tramos priorizados.

Que en el año 2020 se incrementó en un 32% el hurto de la bicicleta, pasando en 2019 de 8.19 hurtos a 10.841, según cifras de SIEDCO de la Policía Nacional. Este incremento histórico para la ciudad de Bogotá, se presentó en el marco de la pandemia mundial de COVID-19 donde por recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud – OMS, se incentivó como estrategia para prevenir los contagios en transporte público, el uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta, medida que Bogotá adoptó y con la cual se generaron 86 kilómetros de ciclorutas temporales, sumados a los más de 500 que ya existían. Es así como el uso de la bicicleta se incrementa en la ciudad y por ende se observa un incremento histórico en el hurto a bicicleta en 2020.⁴

Que mediante la Resolución Conjunta 750 de 2020, se creó la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para ciclistas de Bogotá *“la bici nos mueve con seguridad”* definida en el artículo 1° como *“una instancia de seguimiento del cumplimiento y evaluación de las acciones adelantadas en los componentes de seguridad para los ciclistas en el Distrito”*, integrada: *“(…) Por la Secretaría Distrital de Movilidad, la(él) Subdirectora(r) de la Bicicleta y el Peatón o su delegado(a). Por la Secretaría Distrital de la Mujer, la(él) Subsecretaria(o) de Políticas de Igualdad o su delegado(a). Por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la(él) Subsecretaria(o) de Seguridad o su delegado o su delegado(a). Por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el(la) Subdirector(a) Técnico(a) de Recreación y Deportes o su delegado(a)(…)”*

Que la referida Resolución establece en su artículo 2 las funciones de la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para ciclistas de Bogotá *“la bici nos mueve con seguridad”*, dentro de las cuales se encuentran las correspondientes a: *“(…) - Monitorear y evaluar las acciones adelantadas por parte de las entidades involucradas en la ejecución del Plan de Seguridad, para prevenir los delitos contra los usuarios no motorizados y de manera prioritaria la comunidad ciclista. (...) Identificar acciones urgentes en el marco del Plan de Seguridad y las competencias de cada entidad que permitan brindar una atención integral a la ciudadanía involucrada frente a circunstancias de seguridad no planeadas. (...) -Generar acciones de fomento y cuidado en torno al uso de la bicicleta y la participación ciudadana, individual y colectiva, con enfoque de género, de manera especial a las mujeres*

² https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf

³ <https://oaiie.scj.gov.co/arccgis/apps/webappviewer/index.html?id=8319541275494a15944aa976fe909323>

⁴ https://analitica.scj.gov.co/analytics/saw.dll?Portal&PortalPath=/shared/OAIEE/SIEDCO/_portal/An%C3%A1lisis%20de%20datos%20Siedco&NQUser=publico&NQPassword=publico2019

en sus diversidades, desde una mirada intersectorial, contemplando todos los motivos de viajes, actividades y necesidades diferenciadas. (...)”.

Que en desarrollo de las funciones a cargo de la instancia de coordinación en mención se generó el plan de seguridad *“En Bogotá la Bici nos mueve con Seguridad”*, el cual será la hoja de ruta de monitoreo e intervención técnica para la materialización de las acciones que se despliegan para disminuir el hurto a los ciclistas.

Que las Rutas Seguras para ciclistas se conciben como una estrategia para que la Administración Distrital a través de la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá, *la bici nos mueve con seguridad*, priorice corredores viales con el fin de articular esfuerzos interinstitucionales para su intervención en aras de brindar acompañamiento a las personas que usan bicicleta, para la disuasión de delitos, sistema de respuesta rápida para atención de siniestros viales, mantenimiento de la malla vial y la promoción del uso de la bicicleta como actividad recreo deportiva en trayectos determinados en días y horarios establecidos.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Creación. Créase la estrategia de Rutas Seguras para ciclistas en la ciudad de Bogotá D.C., como mecanismo de promoción del uso de la bicicleta, prevención del hurto, el fortalecimiento de la seguridad vial en corredores priorizados, así como incentivar la recreación, el deporte y la actividad física.

Artículo 2. Definición de la estrategia Rutas Seguras. Las Rutas Seguras para ciclistas se entienden como corredores viales o ciclovías, con trayectos, días y horarios determinados, que están priorizados para contar con acompañamiento policial e institucional para la disuasión de delitos, atención de siniestros viales, mejoramiento de las condiciones de seguridad vial, prevención y atención de situaciones de violencias contra las mujeres.

Parágrafo. La estrategia de Rutas Seguras para ciclistas deberá funcionar en zonas urbanas o rurales de baja afluencia de vehículos diferente a la Bicicleta, transeúntes, comercio en operación, zonas identificadas como inseguras para las mujeres y tener en cuenta, acciones recreativas, deportivas y de actividad física, para la especial protección de este actor vial.

Artículo 3. Articulación. La Administración Distrital a través de la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de

Bogotá, *“la bici nos mueve con seguridad”*, definirá los corredores viales y de ciclovía, días, horarios y forma en que operarán las Rutas Seguras y en articulación con la Policía Metropolitana de Bogotá MEBOG, establecerán las condiciones de operación e implementación de las Rutas Seguras para Ciclistas, bajo los siguientes parámetros:

1. Presencia policial fija y móvil en los corredores, priorizando puntos de encuentro de ciclistas, accesos viales y puntos estratégicos que comprenden las Rutas Seguras para Ciclistas.
2. Acompañamiento móvil por parte de la MEBOG a caravanas ciclísticas velando por su seguridad personal y vial.
3. Apoyo en intersecciones y puntos críticos vehiculares sobre corredores viales o de ciclovía.
4. Los corredores de rutas seguras para ciclistas propenderán por contar con condiciones de seguridad vial para el uso de la Bicicleta que mitiguen riesgos de siniestros viales, entre las que se encuentra la debida señalización, pavimentación, mantenimiento y malla vial de los corredores y/o tramos de las Rutas Seguras para ciclistas.
5. Contar con personal capacitado en enfoques de género y diferencial, que facilite a la ciudadanía acceder a canales de denuncia y activación del protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y el transporte público.

Parágrafo 1. Las acciones y obligaciones que genere el presente artículo, serán ejecutadas con apoyo de los equipos técnicos y operativos de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de la Mujer y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, dentro del marco de sus competencias.

Parágrafo 2. La estrategia de Rutas Seguras para ciclistas iniciará una vez se encuentren definidos los corredores, días, horarios y forma en que operarán las Rutas Seguras por parte de la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá, *“la bici nos mueve con seguridad”*.

Artículo 4. Articulación Metropolitana. La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte propenderán por articular con la Gobernación de Cundinamarca, la implementación de las medidas aquí dispuestas, en los corredores de las Rutas Seguras para ciclistas que continúen por fuera de la jurisdicción de la ciudad de Bogotá.

Artículo 5. Divulgación y Seguimiento. La Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá, “*la bici nos mueve con seguridad*”, realizará la divulgación y el seguimiento al cumplimiento de lo dispuesto en el presente Decreto.

Artículo 6. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Registro Distrital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los once (11) días del mes de agosto de dos mil veintiuno (2021).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS FRANCISCO MONTERO DOMÍNGUEZ
Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

NICOLÁS FRANCISCO ESTUPIÑAN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

DIANA RODRÍGUEZ FRANCO
Secretaria Distrital de la Mujer

ANÍBAL FERNÁNDEZ DE SOTO CAMACHO
Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

RESOLUCIONES DE 2021

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - SECRETARÍA GENERAL

RESOLUCIÓN N° 372-01 (26 de julio de 2021)

“Por medio de la cual se realiza un nombramiento en periodo de prueba”

LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades legales y en especial las contenidas en el numeral 1 del artículo 1 del Decreto Distrital 101 de 2004, y atendiendo lo preceptuado en el artículo 2.2.5.3.1. del Decreto Nacional 1083 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 648 de 2017; el Decreto de Nombramiento No. 001 del 1º de enero de 2020 y,

CONSIDERANDO:

Que la Comisión Nacional del Servicio Civil, mediante Convocatoria No.821 de 2018, convocó a concurso

abierto de méritos, los empleos en vacancia definitiva provistos o no mediante nombramiento provisional o encargo.

Que cumplidas todas las etapas del proceso de selección, la Comisión Nacional del Servicio Civil expidió la Resolución No. CNSC - 9083 del 17 de septiembre de 2020, por medio de la cual se adoptó y conformó la lista de elegibles para proveer una (1) vacante (s) del empleo de carrera denominado Profesional Especializado, Código 222, Grado 24, de la Dirección Distrital de Relaciones Internacionales de la Subsecretaría Distrital de Fortalecimiento Institucional de la planta global de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., ofertado e identificado con código OPEC número 72641.

Que de conformidad con la facultad concedida en el artículo 14 del Decreto Nacional 760 de 2005, la Comisión de Personal de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., encontrándose dentro de los términos de ley, en sesiones de fechas primero (1º) y dos (2) de octubre de 2020, realizó la verificación de requisitos mínimos de los elegibles que conformaban las listas de elegibles producto de la Convocatoria No.821 de 2018, solicitando ante la Comisión Nacional del Servicio Civil la exclusión del (la) elegible IVÁN RICARDO GARZÓN RAMÍREZ, identificado (a) con cédula de ciudadanía No. 93.394.892, quien ocupaba el primer (1º) lugar en posición de elegibilidad, con base en la causal primera señalada en el artículo 14 del mencionado Decreto¹.

Que la Comisión Nacional del Servicio Civil en virtud de las facultades conferidas por los artículos 125 y 130 de la Constitución Política, el artículo 15 del Decreto Nacional 760 de 2005, y el Acuerdo CNSC 558 de 2015, procedió a adelantar las actuaciones administrativas tendientes a decidir sobre la solicitud de exclusión presentada por la Comisión de Personal de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., sobre el (la) elegible IVÁN RICARDO GARZÓN RAMÍREZ, identificado (a) con cédula de ciudadanía No. 93.394.892.

Que mediante Resolución CNSC No. 1355 del 13 de mayo de 2021, comunicada mediante oficio con radicado No. 20213010674961, del 19 de mayo de 2021, la Comisión Nacional del Servicio Civil decidió excluir de la lista de elegibles conformada mediante

¹ **“ARTÍCULO 14.** Dentro de los cinco (5) días siguientes a la publicación de la lista de elegibles, la Comisión de Personal de la entidad u organismo interesado en el proceso de selección o concurso podrá solicitar a la Comisión Nacional del Servicio Civil la exclusión de la lista de elegibles de la persona o personas que figuren en ella, cuando haya comprobado cualquiera de los siguientes hechos:

14.1. Fue admitida al concurso sin reunir los requisitos exigidos en la convocatoria (...).”