



**GOBERNAR
ES HACER**

PROGRAMA EDUCACIÓN, PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DEL USO DE LA BICICLETA.



2020 - 2023

Proyectó:

Caludia Johana Serrano Guevara – Contratista Subtécnica DTB
Marly Andrea Parra González – Contratista Oficina Asesora Planeación

Revisó:

Iván Rodríguez Durán – Subdirector Técnico
Alfonso Serrano Ardila – Jefe Oficina Asesora Planeación

Aprobó:

Andrea Juliana Méndez Monsalve – Directora general



TABLA DE CONTENIDO

Contenido	
TABLA DE ILUSTRACIÓN	2
TABLA DE TABLAS	2
INTRODUCCIÓN	3
JUSTIFICACIÓN	5
Metas del Plan de Desarrollo	7
DIAGNÓSTICO.	7
1. OBJETIVO.	15
1.1. Objetivos específicos.	16
2. EJES TEMÁTICOS ESTRATÉGICOS.	16
2.1. EDUCACIÓN PARA EL USO Y APROPIACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y LA BICICLETA	17
2.1.1 ANTECEDENTES: PROGRAMA OFICINA DE LA BICICLETA DTB.	17
2.1.2. Esquema del Programa Oficina de la Bicicleta.	18
2.1.3. Personal requerido para el funcionamiento del programa Oficina de la Bicicleta.	19
Coordinación	19
Equipo de apoyo	19
2.1.4. ACTIVIDADES A DESARROLLAR EN EL EJE 1: ESTRATEGIAS DE EDUCACIÓN, CULTURA Y PROMOCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y EL USO DE LA BICICLETA.	20
• Biciescuelas DTB.	23
• Promoción del Cuerpo Elite de control Vial.	24
2.2. ACTIVIDADES A DESARROLLAR EN EL EJE 2: estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y la bicicleta.	24
□ Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta	26
3. PRESUPUESTO.	29
4. CRONOGRAMA	31
5. VIABILIDAD PARA LA EJECUCION DEL PROYECTO DE EDUCACIÓN, PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DEL USO DE LA BICICLETA.	36

TABLA DE ILUSTRACIÓN

<i>Ilustración 1. Duración de los trayectos habituales AMB</i>	8
<i>Ilustración 2. Percepción puesta en marcha de Metrolínea</i>	9
<i>Ilustración 3. Comparación de Metrolínea con otros servicios</i>	9
<i>Ilustración 4. Serie histórica personas de alta movilidad AMB</i>	10
<i>Ilustración 5. Medios de transporte habitual en el AMB</i>	11
<i>Ilustración 6. Usos principales según el tipo de transporte</i>	11
<i>Ilustración 7. Pirámide de la movilidad idónea</i>	12
<i>Ilustración 8. Ejes Estratégicos</i>	17
<i>Ilustración 9. Organigrama general oficina gestora Subdirección Técnica</i>	18
<i>Ilustración 10. Áreas de acción del programa Oficina de la Bicicleta</i>	19
<i>Ilustración 11. Actividades eje temático 1</i>	21
<i>Ilustración 12. Actividades Eje Temático 2</i>	25
<i>Ilustración 13. Árbol de Información Sistema de Registro de Bicicletas</i>	27

TABLA DE TABLAS

<i>Tabla 1. Metas e Indicadores del Plan de Desarrollo 2020-2023</i>	7
<i>Tabla 2. Presupuesto al cuatrenio 2020 - 2023</i>	30
<i>Tabla 3. Cronograma 2020</i>	32
<i>Tabla 4. Cronograma 2021</i>	33
<i>Tabla 5. Cronograma 2022</i>	34
<i>Tabla 6. Cronograma 2023</i>	35

INTRODUCCIÓN

Para atender a estas problemáticas en los próximos años las ciudades de la región y en específico Santander - Bucaramanga deben generar soluciones de movilidad equitativas e incluyentes, donde se prevalezca por la disminución de los tiempos de desplazamiento existentes, la pacificación de las vías urbanas con el objeto de reducir la accidentalidad vial, y el fomento del transporte limpio a través del intercambio modal. Asimismo, estas soluciones deberán atender a la eficiencia de recursos limitados y la protección del medio ambiente circundante.

La movilidad urbana se ha convertido en una problemática recurrente dentro del contexto urbano de la ciudad de Bucaramanga, esta situación se ve reflejada no solo en la congestión y la deficiencia en la conexión de los espacios urbanos, sino también en una serie de impactos ambientales y sociales que son producidos en gran medida por los vehículos motorizados, los cuales tienen a su vez una negativa repercusión en el desarrollo urbano de la ciudad. En consecuencia, se llega a la configurada situación de ciudades diseñadas favoreciendo el espacio público urbano para el desplazamiento del parque automotor privado, dejando relegado al principal actor de la movilidad en la ciudad: el peatón, y con ello a los sistemas alternativos de movilidad de vehículos no motorizados, como lo son la bicicleta, que en un contexto socio-cultural como el nuestro, no es simplemente una manera alternativa para desplazarse, si no en muchos casos es el medio de transporte más viable para el sustento económico de una parte

El problema de la movilidad en Bucaramanga no solo se evidencia en los largos periodos de tiempo que pasan las personas en los desplazamientos, sino también en los graves impactos ambientales que se están generando debido a la prevalencia de modos de transporte particulares, a los problemas asociados a la salud por el sedentarismo y afectaciones respiratorias debido al material particulado que se genera actualmente y a problemas relacionados a la seguridad vial.

Incentivar la movilidad no motorizada ha sido considerado como la mejor alternativa para abordar la problemática de movilidad en la ciudad. En razón a lo anterior, la administración municipal le ha apostado por construir una ciudad más amigable con el medio ambiente, es así, como desde el Plan de Desarrollo 2020 - 2023 "Bucaramanga, Ciudad de Oportunidades" en la línea estratégica 4: "Bucaramanga Ciudad vital: La vida es sagrada", componente Bucaramanga Segura, programa Educación en seguridad vial y Movilidad Sostenible, tenemos como meta, fomentar la movilidad sostenible, a través de un programa orientado a potenciar el uso responsable de los modos de transporte no motorizados, incentivar la participación al sistema público de bicicleta, y generar espacios seguros para los ciclista enfocados en la implementación de Cicloinfraestructura, lo que permitirá el aumento del uso de transporte no motorizado seguro.

Es así como en diferentes ciudades en el mundo vienen apostando a invertir la pirámide de los modos de transporte para que los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público masivo sean los principales. Al promover la inversión de los modos de transporte se impacta de



manera positiva en la movilidad de toda la ciudadanía y mejora los estilos de vida para tener ciudadanos más saludables. Además, al ser modos más sostenibles se logra contribuir a la mitigación de los efectos del Cambio Climático, compromiso de todos los territorios señalados en acuerdos internacionales y en la Nueva Agenda Urbana.

La promoción de estos tres tipos de desplazamientos constituye un círculo virtuoso al permitir transformar la cultura de la ciudadanía por una más activa y consiente, en donde la intermodalidad y alternancia entre los modos de transporte (movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público masivo) disminuye los desplazamientos en automóviles y motos que actualmente hacen cogestión y contaminan la ciudad.

JUSTIFICACIÓN

Con el incremento del uso de la bicicleta mediante la implementación de estrategias que estimulen su uso, como el desarrollo de un sistema de bicicletas, se busca medir el impacto del sistema, pero no se puede medir desde el impacto económico, sino como un impacto social, o como una estrategia para motivar el uso de un transporte limpio, generando cultura ciudadana principalmente en los actores jóvenes y demás población. Esto implica una inversión que logra un impacto progresivo, incidiendo positivamente en la calidad de vida de los habitantes del Municipio de Bucaramanga.

En el ámbito global debemos apuntarle a cumplir el acuerdo global reflejado en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, donde se definen los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En el marco de esta agenda internacional sobresale el ODS 11 que busca que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Específicamente la meta 11.2 hace referencia al acceso de transporte público sostenible, mejores condiciones de seguridad vial, y una visión diferencial para la población con necesidades específicas (como andar en bicicleta). Además, el objetivo 3.9 habla de la reducción de contaminación y el 3.6 reducción de siniestros.

A su vez debemos avanzar en el cumplimiento del Plan de Acción Regional para la Implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe promovido por la CEPAL (2017) expone en el numeral: 3.9.4. “Un diseño e intervenciones de planificación urbana para estimular modos de transporte activos que promuevan la salud y el bienestar, tales como caminar y andar en bicicleta”.

Ya en el ámbito nacional, y cuyo objeto por desarrollar entre el Municipio de Bucaramanga, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB y Metrolínea S.A. tiene en cuenta la Ley No 1811 del 21 de octubre 2016 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 urbana. En el marco de esta Ley se establecen medidas para incentivar el uso intermodal del transporte público y la integración de 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.

Así mismo se cuentan con instrumentos y mecanismo para la promoción de medios alternativos de transporte; es así como la “Estrategia de la Bicicleta como medio de transporte para Bucaramanga y su Área Metropolitana” fue declarada hecho metropolitano a través del acuerdo 010 de diciembre de 2018; esta estrategia señala principios, metas e indicadores para la promoción de la bicicleta; cuyo objetivo es mejorar las condiciones para que la bicicleta se pueda usar como medio de transporte de manera segura y equitativa, mejorando las condiciones urbanas para toda la comunidad de Bucaramanga y su área metropolitana, siendo estructurada a partir de cuatro elementos: principios, componentes, indicadores y metas. Esta estrategia plantea como meta principal que para el año 2030 **el 5% de los viajes en el área**



metropolitana de Bucaramanga se harán en bicicleta y el 90% de quienes usen la bicicleta la calificarán como una muy buena opción de transporte.

Sumado a lo anterior y de acuerdo a la experiencia identificada en el inicio de la puesta en Marcha del **Primer Sistema Piloto de Bicicleta Pública en la ciudad de Bucaramanga**, en tan solo 6 meses de operación a la fecha cuenta con más **de 5.014 personas inscritas** y desde el 3 de octubre del 2019 hasta el 18 de mayo de 2020 se registraron **33.374 viajes** lo que implica que se han recorrido cerca de **60.121 km** y se han ahorrado **9.02 toneladas de CO2**.

Teniendo en cuenta lo anterior, La Dirección de Tránsito de Bucaramanga viene desarrollando proyectos, programas y acciones de seguridad vial las cuales requieren de continuidad para dar cumplimiento a los indicadores y metas establecidas dentro del Plan Local de Seguridad Vial, Plan de Desarrollo Municipal, Planes institucionales, teniendo en cuenta los cinco pilares del Plan Nacional y Local de Seguridad Vial como son: Gestión Institucional, Comportamiento Humano, Atención a Víctimas, Infraestructura Segura y Vehículo Seguro; lo que permite consolidar la gestión de las diferentes políticas de seguridad vial establecidas para el Municipio de Bucaramanga.

Igualmente, y en este orden de ideas, desde el 2016 se creó el programa Oficina de la Bicicleta, adscrito a la Subdirección Técnica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, dirigido a fomentar y fortalecer los modos de transporte no motorizado en el municipio. Desde el programa se realizan diferentes acciones de promoción en la ciudad, para la sensibilización de la ciudadanía sobre la movilidad sostenible, así como reflexiones sobre el impacto al medio ambiente con nuestros hábitos de transporte, el espacio público y la salud; por ello se requiere continuar con la promoción de la movilidad sostenible a través del programa Oficina de la Bicicleta para desarrollar estrategias de educación, promoción y valoración del uso de medios de transportes sostenibles y el uso de la bicicleta, es así como el presente documento estructura los diferentes programas que permitirán generar en los ciudadanos y ciudadanas generar una sensibilización sobre el uso y apropiación de la Bicicleta como medio de transporte.

Metas del Plan de Desarrollo

A partir de las metas asignadas al grupo de educación vial de la Subdirección Técnica de la DTB en el Plan de Desarrollo 2020-2023 y de acuerdo a lo establecido en la Línea estratégica: Bucaramanga ciudad vital: la vida es sagrada, Componente: Bucaramanga Segura, Programa: Educación en Seguridad Vial y Movilidad Sostenible; a continuación, se relaciona en el siguiente cuadro los indicadores de producto y las metas establecidas para el cuatrienio 2020-2023.

Tabla 1. Metas e Indicadores del Plan de Desarrollo 2020-2023

Meta de producto	Indicador	Meta Cuatrienio
Formular e implementar (1) un programa de educación, promoción y valoración del uso de medios de transporte sostenible y del uso de la bicicleta.	Un programa de promoción y fomento de la movilidad sostenible formulados e implementados	1

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023

DIAGNÓSTICO.

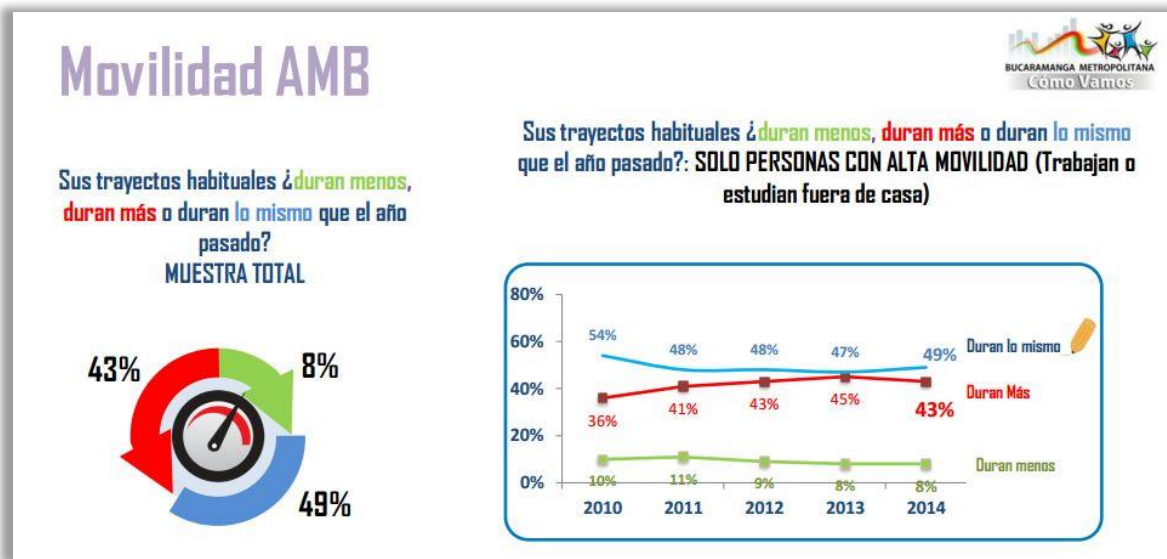
El acelerado crecimiento de las ciudades, y su población urbana, se ha convertido en una de las variables común denominador, en muchas partes del mundo, para que el desarrollo de la vida al interior de las ciudades se encuentre difuso. Sin embargo esta situación por sí misma no resulta un problema significativo sin asociarse a otros fenómenos relacionados entre sí, como lo son: el aumento de las distancias entre los distintos lugares respecto a la residencia, zonas de trabajo, esparcimiento, compras, entre otras, el incremento desmesurado del parque automotor, la falta de adecuación y democratización de los espacios públicos en términos de los diferentes medios de transporte, dirección, frecuencias, costos y preferencias, generando desequilibrios en los volúmenes y ritmos del tránsito actual, escasas campañas de sensibilización respecto aspectos de la convivencia vial que fomenten procesos de construcción hacia una cultura vial y ciudadana, entre otros.

La movilidad urbana se ha convertido en una problemática recurrente dentro del contexto urbano de la ciudad de Bucaramanga, esta situación se ve reflejada no solo en la congestión y la deficiencia en la conexión de los espacios urbanos, sino también en una serie de impactos ambientales y sociales que son producidos en gran parte por los vehículos motorizados, los cuales tienen a su vez una negativa repercusión en el desarrollo urbano de la ciudad. En consecuencia se llega a la configurada situación de ciudades diseñadas favoreciendo el espacio público urbano para el desplazamiento del parque automotor privado, dejando relegado al principal actor de la movilidad en la ciudad: el peatón, y con ello a los sistemas alternativos de movilidad de vehículos no motorizados, como lo son el uso de la bicicleta, que

en un contexto socio-cultural como el nuestro, no es simplemente una manera alternativa para desplazarse, si no en muchos casos es el medio de transporte más viable para el sustento económico de una parte de la población.

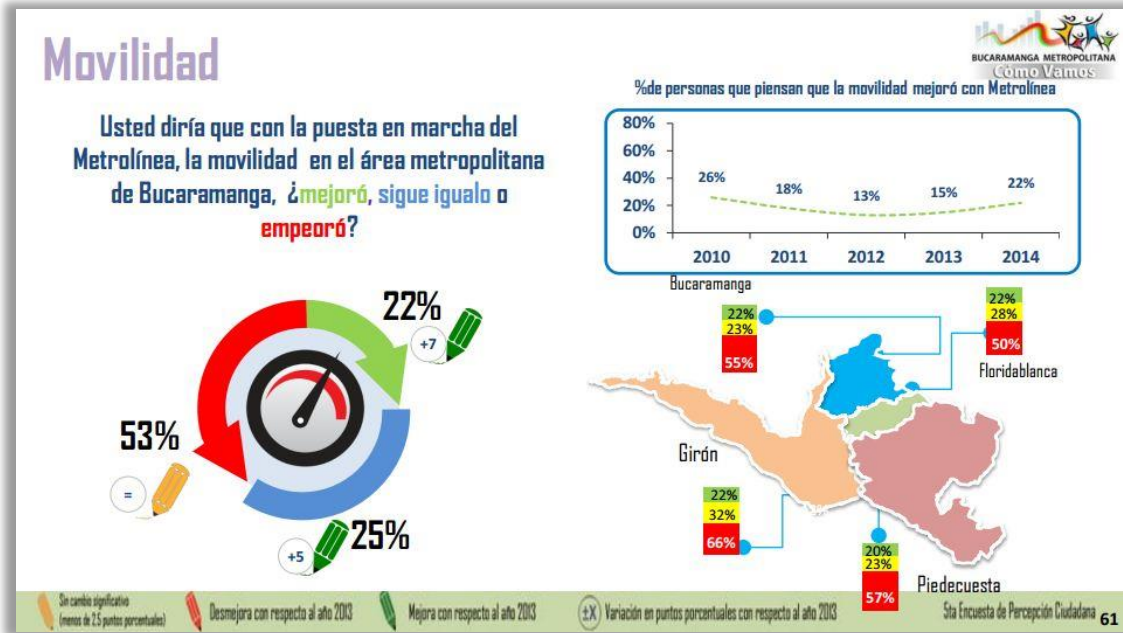
Por otra parte, la 5ta encuesta de percepción ciudadana realizada en el año 2014, desde su modelo de análisis sobre la calidad de vida , en su dimensión de hábitat urbano la cual compete a la movilidad del AMB (Área Metropolitana de Bucaramanga), permite evidenciar el malestar en los trayectos habituales, notificándose que el 43% de la población del AMB perciben que sus desplazamientos duran más que en los últimos 5 años, y así mismo el 53% de la población percibe que desde la puesta en marcha del Metrolínea que es el SITM (Sistema integrado de transporte masivo) de la ciudad se empeoró la movilidad del AMB.

Ilustración 1. Duración de los trayectos habituales AMB



Fuente: 5ta encuesta de percepción ciudadana AMB 2014

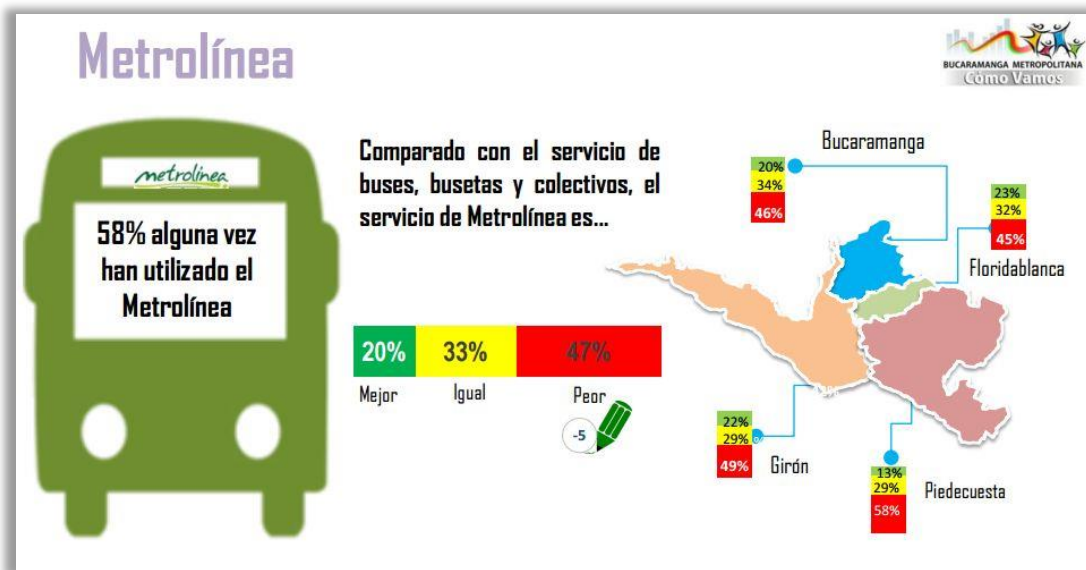
Ilustración 2. Percepción puesta en marcha de Metrolínea



Fuente: 5ta encuesta de percepción ciudadana AMB 2014

No obstante, un análisis comparativo de los demás medios de transporte público de la ciudad, Metrolínea sigue reportando los porcentajes más altos de no aceptación del servicio por parte de la población del AMB.

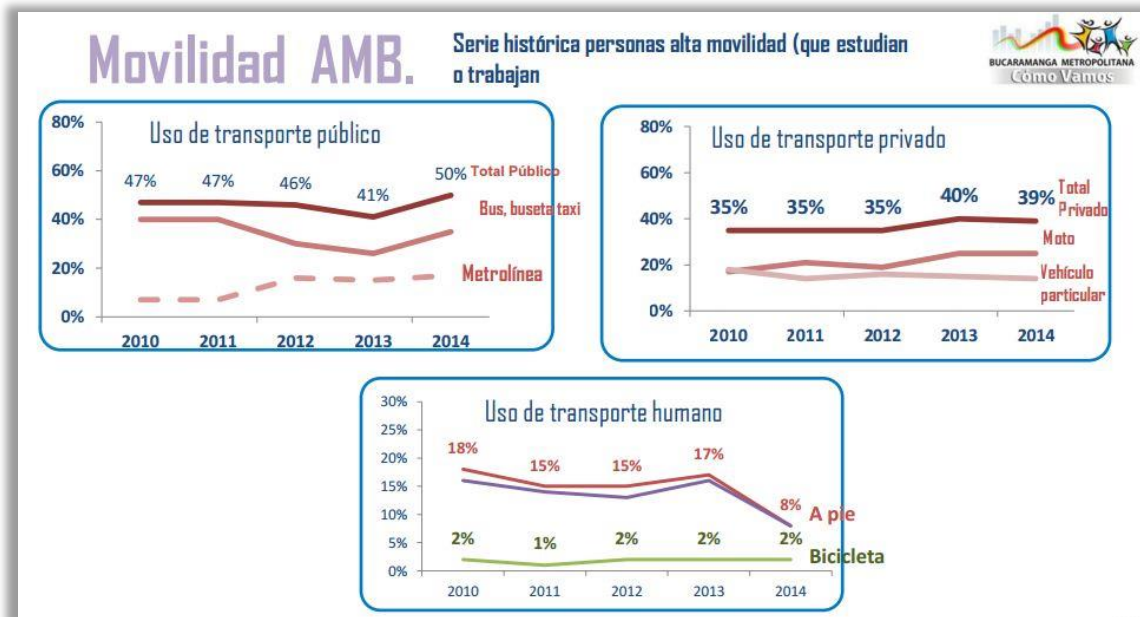
Ilustración 3. Comparación de Metrolínea con otros servicios



Fuente: 5ta encuesta de percepción ciudadana AMB 2014

De igual manera se conoce que durante los últimos 5 años la movilidad de las personas con alta movilidad, que es la categoría en la cual se encuentra la población que estudia o trabaja, se ve la prevalencia del uso del transporte público diferente al Metrolínea que es el sistema más reciente y costoso con el que cuenta el AMB. Por otra parte pareciera que los medios de transporte no motorizados como son caminar o desplazarse en bicicleta se encuentran impedidos e incluso olvidados, evidenciándose en 2014 una reducción del 9% de los desplazamientos a pie y una muy baja continuidad de desplazamiento en bicicleta que no pasan del 2%.

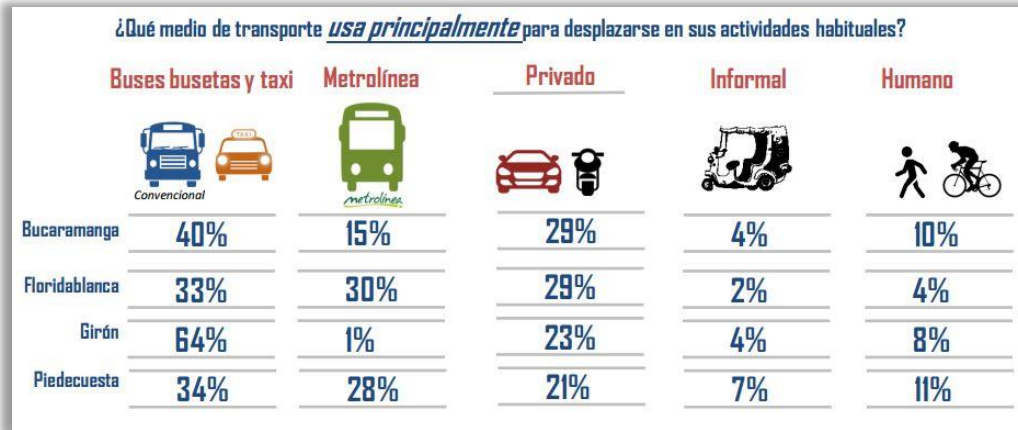
Ilustración 4. Serie histórica personas de alta movilidad AMB



Fuente: 5ta encuesta de percepción ciudadana AMB 2014

Por consiguiente, entender la problemática de movilidad de Bucaramanga es entender la complejidad estructural misma del problema, la cual debe ser abordada desde una visión holística e integradora que permita desarrollar proyectos específicos según las diferentes áreas de acción.

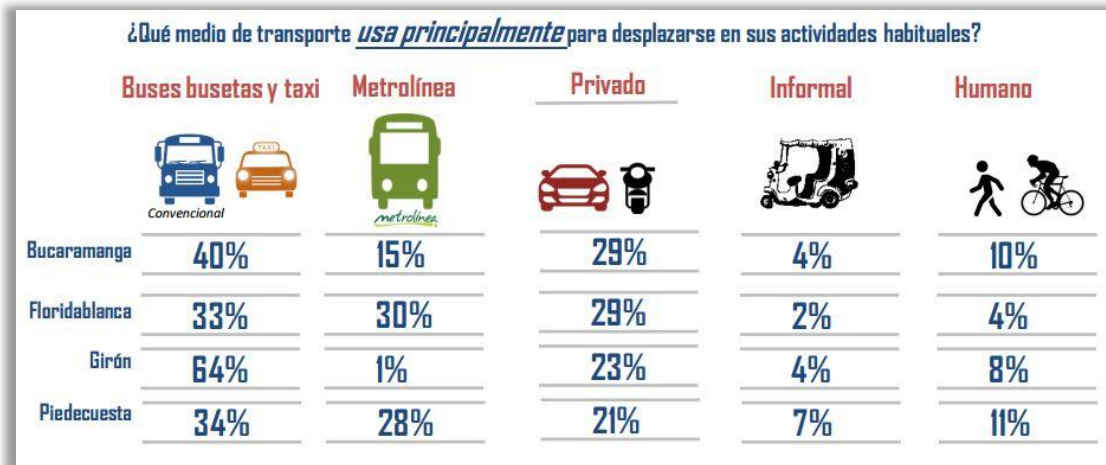
Ilustración 5. Medios de transporte habitual en el AMB



Fuente: 5ta encuesta de percepción ciudadana AMB 2014

Por ende aunque existen múltiples afectaciones al transporte público de la ciudad no se puede desconocer que es muy poco lo que se ha realizado en lo que respecta a medios de transporte no motorizados, como lo es el uso de la bicicleta, situación que se reafirma con el hecho de que siga prevaleciendo en las estadísticas como uno de los medios de transporte poco habitual en el AMB.

Ilustración 6. Usos principales según el tipo de transporte



Fuente: 5ta encuesta de percepción ciudadana AMB 2014

Ilustración 7. Pirámide de la movilidad idónea



Fuente: Autor

Bucaramanga hoy se encuentra con el desafío de emprender nuevas formas de movilidad y transporte a lo largo y ancho de su área metropolitana, re invirtiendo las prioridades, configurando así la denominada pirámide de la movilidad idónea. Entendiendo que, al fortalecer y fomentar los actores de la movilidad más vulnerables, es decir los medios de transporte lentos o no motorizados logramos consolidar de una sustentabilidad ambiental urbana.

Definición de movilidad

1. Accesibilidad: Dentro del contexto del urbanismo se hace referencia a la facilidad con la cual se efectuó el goce de la oferta provista por el territorio que para este caso son las ciudades en sus múltiples dimensiones. Por tanto la accesibilidad es un concepto que interesa ser abordado por el beneficio social y el impacto económico que concede a las ciudades, siendo “la accesibilidad física y la posibilidad de encuentro son los principales valores de las zonas urbanas y además el logro de su desarrollo económico”.¹

¹ ASCHER, François. Los nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alizan, 2004, pág. 73.

2. Movilidad: La definición de movilidad suele encontrarse asociada dentro de un marco de políticas de movilidad o transporte sostenible, las cuales estas sujetas a las actuaciones administrativas de los gobiernos locales con los ciudadanos al interior del perímetro de sus territorios. Sin embargo en un sentido purista y humano la movilidad fuera de los análisis urbanos, espaciales y funcionales nos remite al hecho de abordar un desplazamiento como un acto de trasladarse desde un punto (A) a otro punto (B) dentro del cual este accionar devela el nacimiento del comportamiento, el uso, el encuentro, la expresión cultural, y el intercambio comercial, significando la movilidad como una práctica social de desplazarse.

Por ello la creciente complejidad de las relaciones económicas y sociales ha contribuido a que el transporte, como medio a través del cual interactúan los distintos agentes, se haya convertido en un sector estratégico para la sociedad. Como consecuencia de esto, un modelo de movilidad basado en la sostenibilidad habrá de definirse teniendo en cuenta la integración de límites ambientales no sólo en la política de transporte sino en todas las políticas con repercusiones sobre la movilidad. Enmarcada dentro de un modelo de desarrollo sostenible, la movilidad sostenible sólo puede definirse teniendo en cuenta las repercusiones sobre el sistema en su conjunto.²

Desde luego estos aspectos resultan ser parte de la sintomatología general que configuran la actual situación de muchas de las ciudades en el mundo, particularmente y de manera más incidente en las grandes urbes. Este razonamiento por tanto lo que intenta es romper con la lógica habitual que equipara movilidad con accesibilidad en la cual suele asumirse: **“a mayor movilidad mayor accesibilidad”** y con ello deriva toda la justificación y aplicación de medidas políticas que sin mejorar la condición de accesibilidad de una ciudad han incurrido históricamente en los crecientes problemas de movilidad.

General:

Creación de la **OFICINA DE LA BICICLETA**, que se encargara de construir, planear y articular con participación de la secretaria de educación (Ley 1503), secretaria de Salud, espacio público, dirección de tránsito, representantes de los usuarios de Bicicletas, Motocicletas, vehículos, taxis, transporte público, entre otros.

Direccionamiento de las políticas de movilidad limpia desde la secretaria por personas idóneas con conocimientos técnicos y experiencia en implementación.

Crear un plan de movilidad limpia y seguridad vial acorde con las condiciones de la ciudad, teniendo como referentes los ya existentes, bajo los lineamientos de el plan nacional de seguridad vial y el plan decenal de las naciones unidas en seguridad vial y reducción de víctimas.

² HOYOS, David. GUILLAMON, David. Movilidad sostenible de la teoría a la práctica, Manu Robles-Aránguiz Instituta, Baiona, 10- 11p.

Política pública de movilidad limpia en la ciudad que sea orientada y diseñada para las personas, teniendo en cuenta que todos somos peatones, y que siempre se ha enfocado en vehículos y no en personas.

Educación en materia de seguridad vial, tolerancia y comportamiento ciudadano, impartida desde las aulas en colegios públicos y oficiales, universidades, empresas del sector público y privado.

Desestimular el uso del automóvil particular, incentivando una cultura de uso del transporte público, la bicicleta y otros medios alternativos.

Estructurar campañas de seguridad vial que impacten y sensibilicen a los conductores, peatones, ciclistas y demás usuarios de las vías, articulándose con recursos interinstitucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Incentivar la movilidad peatonal a partir de programas de caminos seguros, a colegios y universidades.

Pasos peatonales semaforizados, zonas 30 y señalización adecuada para el paso de las personas y bicicletas.

Así mismo es importante resaltar que varias ciudades del mundo vienen apostando a invertir la pirámide de los modos de transporte para que los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público masivo sean los principales. Al promover la inversión de los modos de transporte se impacta de manera positiva en la movilidad de toda la ciudadanía y mejora los estilos de vida para tener ciudadanos más saludables. Además, al ser modos más sostenibles se logra contribuir a la mitigación de los efectos del Cambio Climático, compromiso de todos los territorios señalados en acuerdos internacionales y en la Nueva Agenda Urbana.

La promoción de estos tres tipos de desplazamientos constituye un círculo virtuoso al permitir transformar la cultura de la ciudadanía por una más activa y consiente, en donde la intermodalidad y alternancia entre los modos de transporte (movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público masivo) disminuye los desplazamientos en automóviles y motos que actualmente hacen coexistencia y contaminan la ciudad.

En este contexto, con relación a la promoción del uso de modos de transporte sostenible como lo es la bicicleta, se ha avanzado en la formulación de la Estrategia de la Bicicleta como Medio de Transporte para Bucaramanga y el Área Metropolitana, se han construido corredores de ciclo-infraestructura y se avanza en el proceso de ejecución de otras obras para tener un total de 20 km de ciclo infraestructura en Bucaramanga al finalizar el 2020 y se plantea la implementación de 15 km más para el 2020, y se ha avanzado en el establecimiento de bici-parqueaderos en diferentes zonas del Área Metropolitana, especialmente en estaciones de Metrolínea, para incentivar la intermodalidad.

Sin embargo, se hace necesario que se incentive de manera más contundente el uso de los medios de transporte alternativos para lograr transformar la cultura actual y favorecer la movilidad sostenible. El estudio del programa Bucaramanga Cómo Vamos, muestra que en los últimos años se ha reducido el porcentaje de los ciudadanos que caminan o montan en bicicleta para ir a su trabajo o a estudiar; (el 6% en el 2016 contra el 15% en el 2015). En contraste,



según el mismo estudio el porcentaje de personas que utilizan carros o motos supera el 40% hace seis años el registro era de 35%. De acuerdo a esto, es necesario buscar mecanismos que junto con la generación de ciclo-infraestructura fomenten, prioricen y respalden el uso de la bicicleta sobre los medios de transporte no sostenibles.

Finalmente es importante resaltar que a partir del 2019 funciona el Sistema Piloto de Bicicletas Públicas en la ciudad de Bucaramanga, el cual Según informe presentado por METROLÍNEA S.A., con corte a 5 de agosto de 2020 el Sistema de Bicicleta Pública cuenta con 5.674 personas inscritas de las cuales 5.281 están activas, y se registraron 46.831 viajes, lo que implica que se han recorrido cerca de 84,29 km y se han ahorrado 12,64 toneladas de CO₂. El sistema opera con 12 estaciones y 220 bicicletas, administradas a través de un sistema de información (software) mediante el cual se centralizó la información pertinente al programa y los usuarios del mismo.

1. OBJETIVO.

Implementar estrategias edu-comunicativas que permitan promocionar y valorar el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles, así como desarrollar acciones que fomenten el uso de la Bicicleta como una opción de transporte; de tal manera que permita aumentar y generar una creciente simpatía y demanda por parte de la población

de Bucaramanga e inducir una innovación progresiva del modelo de movilidad y cultura urbana.

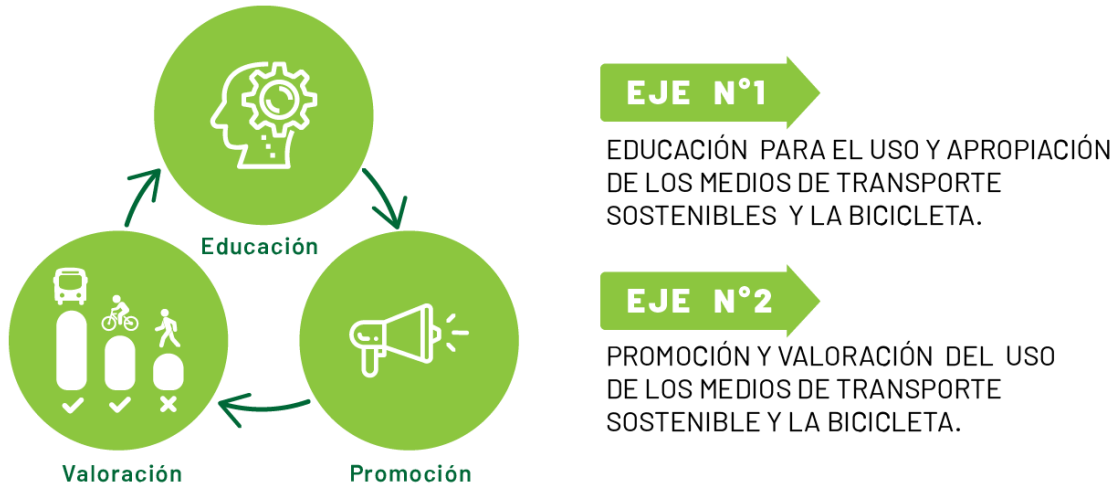
1.1. Objetivos específicos.

- Desarrollar una estrategia de sensibilización a niños, niñas y adolescentes de las diferentes instituciones educativas del municipio de Bucaramanga que permitan incentivar el uso de medios de transporte Sostenibles.
- Brindar a los ciudadanos y ciudadanas servicios, sistemas de información necesarios para la valoración y medición del uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles en el territorio.
- Coordinar eventos académicos, culturales, recreativos relacionados con la promoción del uso de medios de transporte sostenible.
- Generar espacios de dialogo con los ciudadanos y ciudadanas de manera que se puedan tomar decisiones a favor de la movilidad sostenible en el territorio.
- Implementar campañas de educación, sensibilización y culturización dirigidas a diferentes grupos poblacionales como instituciones educativas, organizaciones públicas y privadas y sociedad civil, con el propósito de incentivar el uso y apropiación de los medios de transporte sostenible y la bicicleta en Bucaramanga.
- Elaboración de campañas de comunicación y promoción en pro del uso de los medios de transporte no motorizado como medio de transporte urbano.
- Realizar la valoración sobre el uso de los medios de transportes sostenibles en el territorio.

2. EJES TEMÁTICOS ESTRATÉGICOS.

A continuación, se realiza una descripción de los ejes temáticos estratégico a desarrollar, teniendo en cuenta el reto que implica hacer de Bucaramanga una ciudad con una movilidad eficiente, sostenible y sustentable.

Ilustración 8. Ejes Estratégicos



Fuente: Elaboración propia

2.1. EDUCACIÓN PARA EL USO Y APROPIACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y LA BICICLETA



Este eje temático corresponde a las actividades necesarias a desarrollar para generar estrategias de educación y promoción de los modos de transporte sostenibles y el uso de la bicicleta acorde con las condiciones de la ciudad, teniendo como referentes los ya existentes, bajo los lineamientos de el plan nacional de seguridad vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenibles.

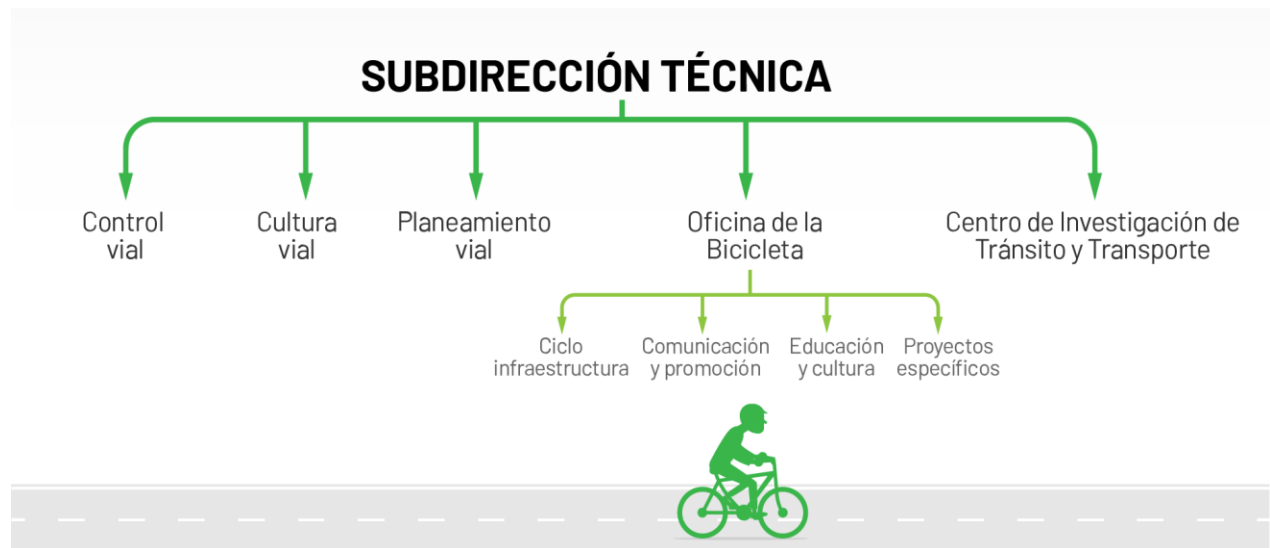
2.1.1 ANTECEDENTES: PROGRAMA OFICINA DE LA BICICLETA DTB.

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga a partir del 2016 estructuro y creó la Oficina de la Bicicleta como Programa adscrito a la Subdirección Técnica lo cual asume fuerza administrativa con la resolución 389 firmada el 24 de agosto de 2016; este programa está dirigido a fomentar y fortalecer los modos de transporte no motorizado en el municipio a través de diferentes acciones de promoción en la ciudad, para la sensibilización de la ciudadanía

sobre la movilidad sostenible, así como reflexiones sobre el impacto de nuestros hábitos de transporte en el medio ambiente, el espacio público y la salud.

Con el objeto de responder de manera funcional a los objetivos trazados implícitamente dentro de las funciones generales de la oficina de la Bicicleta, se cuenta con las siguientes áreas de actuación, desde donde se enmarcan los alcances del programa:

Ilustración 9. Organigrama general oficina gestora Subdirección Técnica



Fuente: elaboración propia

2.1.2. Esquema del Programa Oficina de la Bicicleta.

El programa Oficina de la Bicicleta ha desarrollado sus actividades de manera funcional y a cumplido los objetivos trazados, por ellos la oficina de la Bicicleta, realiza sus funciones de acuerdo a sus áreas de acción: **Ciclo-infraestructura, Comunicación y promoción, Educación y cultura, y Proyectos específicos.**

Ilustración 10. Áreas de acción del programa Oficina de la Bicicleta



Fuente: Elaboración Propia

2.1.3. Personal requerido para el funcionamiento del programa Oficina de la Bicicleta.

Coordinación

Funciones

- Apoyar en el liderazgo del programa de la Oficina de la Bicicleta de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.
- Apoyar la coordinación de estrategias y decisiones tomadas por la entidad en relación al programa de la Oficina de la Bicicleta de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.
- Prestar apoyo en la realización de tareas de consulta y asesoramiento a usuarios/as, entidades, colectivos ciudadanos y administraciones para el fomento de la bicicleta como medio de transporte.
- Apoyar y participar en la elaboración de propuestas y recomendaciones a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte en Bucaramanga.
- Promover la participación de la sociedad civil en el desarrollo de iniciativas que fomenten la movilidad urbana sostenible.
- Socializar con la comunidad en general las campañas de seguridad vial promovidas por la Oficina de la Bicicleta DTB.

Equipo de apoyo

- **COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN**

Funciones

- Apoyar y liderar en coordinación con la oficina de prensa las acciones encaminadas a la comunicación y promoción de las estrategias que incentiven el uso responsable de la bicicleta.
- Realizar material y piezas gráficas que contribuyan a la imagen institucional del programa de la Oficina de la Bicicleta.

- Apoyar la planeación, desarrollo y ejecución del material promocional necesario para la realización de actividades y proyectos relacionados con el programa de la Oficina de la Bicicleta.
- Apoyar las estrategias de implementación de cicloinfraestructura y equipamiento urbano para ciclistas, que tengan relación con la competencia de la Entidad.
- Apoyar la elaboración de propuestas de urbanismo que incentiven la movilidad no motorizada.
- Fomentar la participación ciudadana en las actividades del programa de la oficina de la Bicicleta.

- **EDUCACIÓN Y CULTURA:**

Funciones

- Apoyar la elaboración y realización de acciones enfocadas en la educación y cultura del uso de la bicicleta como medio transporte urbano sostenible.
- Apoyar la planeación y evaluación de las actividades educativas y culturales del Programa Oficina de la Bicicleta DTB.
- Realizar talleres de capacitación y sensibilización, enfocados en seguridad vial y sostenibilidad en torno al uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Producir contenidos informativos y material didáctico para los cursos y talleres de capacitación, respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y la normativa ciclista vigente.
- Establecer los mecanismos necesarios para la participación de la sociedad civil en la realización de acciones que favorezcan la educación ciclista.
- Generar estrategias de apoyo interinstitucional e intersectorial para favorecer la socialización de las campañas desarrolladas por la Oficina de la Bicicleta DTB.

2.1.4. ACTIVIDADES A DESARROLLAR EN EL EJE 1: ESTRATEGIAS DE EDUCACIÓN, CULTURA Y PROMOCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y EL USO DE LA BICICLETA.

Para el eje de educación para el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles y la bicicleta se pretende desarrollar las siguientes actividades.

Teniendo en cuenta que la DTB ya cuenta con el área de Educación y cultura vial y el programa Oficina de la Bicicleta, se pretende dar continuidad a estos de manera que se siga posicionando los medios de transporte sostenibles y la bicicleta en cabeza del peatón como los vehículos prioritarios por una sustentabilidad urbana y finalmente consolidar y expandir proyectos a favor de la movilidad de la ciudad.

Es así como se plantean las siguientes actividades a desarrollar durante la vigencia 2020-2023 como apuesta a mejorar los hábitos de movilidad en el territorio de acuerdo a la nueva tendencia mundial, evidenciando en el creciente número de personas que empiezan a recorrer de extremo a extremo a través de los medios de transporte sostenible la ciudad, los ciclo paseos, talleres y actividades ciudadanas afines y encaminadas en fomentar el uso de estos medios de transportes, los cuales también son el resultado de estos nuevos procesos

participativos y conscientes por seguir apostándole a la caminabilidad, el transporte público y la bicicleta como una manera responsable, digna y humana de transporte.

Es así como en este eje es el encargado de desarrollar estrategias y proyectos educativos para fomentar el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles. El propósito principal de esta actividad es desarrollar proyectos de sensibilización a través de la formación que busca capacitar a los estudiantes de la ciudad de Bucaramanga desde los 5 años de edad en torno al uso de medios de transporte sostenibles y la bicicleta; así mismo se desarrollan talleres que buscan sensibilizar a diferentes grupos focales entorno al uso y apropiación de los medios de transporte sustentables en Bucaramanga.

De acuerdo a ello a través de esta actividad se pretende incentivar, fomentar y fortalecer los modos de transporte no motorizados en el municipio a través de diferentes acciones de promoción en la ciudad, dentro de las cuales se destacan:

Ilustración 11. Actividades eje temático 1

Eje Temático: Educación para el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles y la bicicleta	
Estrategia:	Educación, cultura y promoción de los medios de transporte sostenible y el uso de la bicicleta.
Actividades a desarrollar	Me Muevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta
	Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta
	Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible
	Talleres me muevo seguro, me muevo sustentable
	Biciescuela DTB
	Promoción del Cuerpo Elite de control Vial.

Fuente: elaboración propia

- **Me Muevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta**

A través de esta actividad se pretende realizar un seguimiento a las entidades públicas para que se adopte, apropie e implemente la ley 1811 mediante acto administrativo que permita reflejar cuales son los beneficios a los empleados públicos, por utilizar la bicicleta como medio de transporte.

De igual manera esta actividad pretende resaltar la importancia de mejorar nuestros hábitos de movilidad y generar un impacto importante para realizar los desplazamientos a sus lugares cotidianos de trabajo a través de modos de transporte sostenibles como la caminabilidad, el transporte público y la Bicicleta.

- **Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta**

Así mismo se pretende poner el marcha la iniciativa de movilidad sostenible escolar Esta iniciativa de Movilidad busca promover el uso de medios de transportes sostenibles y de la bicicleta dentro de la población escolarizada del municipio de Bucaramanga, a través del fomento e impulso del uso de la bicicleta para realizar sus viajes de sus casas a las instituciones educativas y viceversa.

Esta estrategia contiene un componente pedagógico- educativo el cual se dirige a la formación de capacidades y habilidades como peatón, ciclista e incluso usuario de transporte del transporte escolar, para que la experiencia en el tráfico sea segura, sana y responsable.

Así mismo contiene un componente operativo corresponde a la dotación de facilidades y logística para el funcionamiento de los traslados escolares en bicicleta. Es decir, todo el andamiaje para realizar de manera eficaz y segura, los recorridos desde las zonas residenciales, hasta la escuela y viceversa.

Por ser una estrategia que pretende movilizar estudiantes al colegio en bicicleta o caminano, mientras hay operación en vías, niñas, niños y jóvenes van acompañados de guías, quienes orientan el trayecto casa-colegio, colegio-casa y los esperan en los puntos de encuentro, para ello también se deberá coordinar con la Policía Metropolitana de Bucaramanga, así mismo las Secretarías como la de Educación, e interior así como la comunidad en general deberán involucrarse en el cuidado y protección de los estudiantes.

Así mismo se deberán realizar capacitaciones o talleres pedagógicos de manera continua a través de talleres pedagógicos mediante las cuales se desarrollan las capacidades, habilidades y destrezas de los estudiantes vinculados. Las distintas formas de capacitación buscan permitir un mejor desempeño en los recorridos y desplazamientos cotidianos que deben realizar los escolarizados.

- **Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible**

La cultura en temas de movilidad sostenible es ante todo un proceso por cuestionar el sentido de vida en las urbes, es una nueva expresión del Humanismo, que se refleja en el respeto por la vida y el medio natural., es así como se plantea como un desafío por

establecer nuevos lineamientos que permitan reorganizar las prioridades del desarrollo urbano en las ciudades y los territorios.

Es por ello que a través de esta estrategia se pretende realizar acciones de educación y promoción en la ciudad, en la cual se sensibiliza a la ciudadanía, para promover el uso de los medios de transporte sustentables y de la bicicleta, con el propósito de incentivar reflexiones sobre el impacto de nuestros hábitos de transporte en el medio ambiente, el espacio público y la salud.

- **Talleres me muevo seguro, me muevo sustentable**

La principal idea de este taller es generar espacios en vía sobre la importancia de ser un buen actor vial desde la movilidad sostenible (Peatón, ciclista, usuario de transporte público), con el propósito de brindar tips de movilidad segura se enseñarán los siguientes temas:

Peatón:

- Conozco las señales, soy un buen peatón
- Yo uso el transporte público soy responsable uso los lugares adecuados para tomarlo
- Soy ciclista y soy un actor vial que respeta las señales de tránsito.

Para los ciclistas, se realizarán también un curso de Mecánica Básica para Bicicletas donde se manejarán las siguientes temáticas:

- ✓ Como despichar la llanta de una bicicleta.
- ✓ Como ajustar los cambios a una bicicleta.
- ✓ Como cambiar y ajustar los frenos de una bicicleta.
- ✓ Adecuar una buena postura sobre la bicicleta para evitar incomodidades y futuras lesiones.
- ✓ Cuidado preventivo de la bicicleta y todas sus partes etc.

Esto con el fin de lograr ejecutar el mantenimiento preventivo y correctivo de las bicicletas, así como los recursos claves necesarios para realizar la reparación al momento de vernos involucrados en un desperfecto mecánico movilizándonos en la bicicleta.

Así mismo en esta actividad se promocionarán los Bici-estacionamientos seguros, pues el principal problema para que la bicicleta no se utilice masivamente como medio de transporte, es porque el ciclista no encuentra un lugar seguro que le den confianza para dejar allí su bicicleta. Es por ello que se pretende apoyar la implementación de parqueaderos seguros para bicicletas en el municipio de Bucaramanga.

- **Biciescuelas DTB.**

El proyecto pedagógico para la movilidad urbana sostenible se implementó en el 2018; este proyecto de educación no formal dirigido a fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible, necesario para transformar la movilidad local y contribuir de manera pacífica en el desarrollo urbano.

El proyecto se dirige a romper las barreras sociales y culturales que mantienen a la sociedad bumanguesa apegada a los medios de transporte motorizados, restringiendo la práctica de hábitos más amigables y ecológicos.

Formación en dos fases.

Fase teórica: Un espacio como los argumentos que soportan la movilidad sostenible y la normativa ciclista que respalda el uso responsable de la bicicleta.

Fase práctica: Dirigida al desarrollo de destrezas con el uso de la bicicleta y la práctica de la normativa vigente habilidades y destrezas con el uso de la bicicleta

Temáticas abordadas en la Biciescuela.

- Beneficios del uso de la bicicleta
- Hábitos saludables
- Pautas del uso correcto de la bicicleta
- Normativa de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte
- Recomendaciones para hacer la transición al ciclismo urbano
- Ciudadanía activa
- Movilidad sostenible
- Cambio climático
- Huella ecológica

- **Promoción del Cuerpo Elite de control Vial.**

El objetivo de esta actividad es crear un grupo de mínimo 6 agentes de tránsito adscritos a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga con el propósito de apoyar el control y buen funcionamiento de la Cicloinfraestructura de la ciudad e implementar el uso normativo de la bicicleta y de los medios de transporte sustentables.

Este grupo de agentes de tránsito deberán contar con la dotación institucional cómoda para transportarse en bicicleta por la ciudad.

2.2. ACTIVIDADES A DESARROLLAR EN EL EJE 2: estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y la bicicleta.



Es el eje es el encargado de generar espacios de interacción y diálogo ciudadano para promover la reflexión en torno a la movilidad sostenible. Las principales

acciones de esta área corresponden a la organización de eventos como los ciclopaseos urbanos de fin de mes que se desarrollan en alianza con INDERBU, la celebración de grandes eventos como la Hora del Planeta y la Semana de la Bicicleta de Bucaramanga (Acuerdo Municipal 001 de 2017). Adicionalmente es el área encargada de sensibilizar a la ciudadanía a través de medios de comunicación masiva; administrar las redes sociales con propósitos informativos y educativos.

Adicionalmente se pretende hacer difusión del Manual de Ciclista Urbano; este manual es una producción pedagógica con la cual busca promover comportamientos responsables por parte de los usuarios de la bicicleta; y dar a conocer la normativa ciclista para pacificar las vías de la ciudad, atendiendo a que cada vez hay más ciclistas en las vías urbanas y la movilidad sostenible es un compromiso de la Administración Municipal.

De esta manera se pretende desde este eje, es continuar incentivando espacios ciudadanos para promover la movilidad sostenible, a través de las siguientes actividades.

A su vez desde este eje se desarrollarán proyectos interinstitucionales dirigidos a la promoción del uso de los modos de transporte no motorizados y de la bicicleta y mejores condiciones peatonales.

Es por ello que desde esta área se desea impulsar la movilidad sostenible desde la planificación y para ello es importante contar con cifras y datos que permitan recopilar de manera adecuada estadísticas en relación a los modos de transporte no motorizados.

Ilustración 12. Actividades Eje Temático 2

Eje Temático 2: PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA BICICLETA.

Estrategia:

**Estrategias de promoción,
información y seguimiento el uso
de los medios de transporte
sostenible y la bicicleta.**

Actividades a desarrollar	Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta
	canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.
	Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible
	Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta
	Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad

Fuente: Elaboración propia

- **Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta**

En la actualidad el municipio no cuenta con datos estadísticos que permitan conocer los porcentajes de viajes en los diferentes modos de transporte. Sin embargo, en el marco de la estrategia de la bicicleta se tiene previsto identificar este porcentaje de viajes.

No obstante, según la Encuesta de percepción ciudadana 2018 Bucaramanga metropolitana como vamos existen datos relevantes que permiten percibir que el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio ha ido creciendo notablemente. En este sentido la encuesta de percepción ciudadana realizada en el año 2018, desde su modelo de análisis sobre la calidad de vida, en la dimensión de hábitat urbano respecto a la movilidad de Bucaramanga, permite evidenciar que el 18% de las personas utilizan el bus o buseta, el 17% el sistema masivo de transporte Metrolínea, 25% moto propia, 12% vehículo particular, 8% taxi, 11% a pie, y el 5 % bicicleta. El 45% considera que se demora más tiempo en ir a su trabajo o estudio que el año inmediatamente anterior.

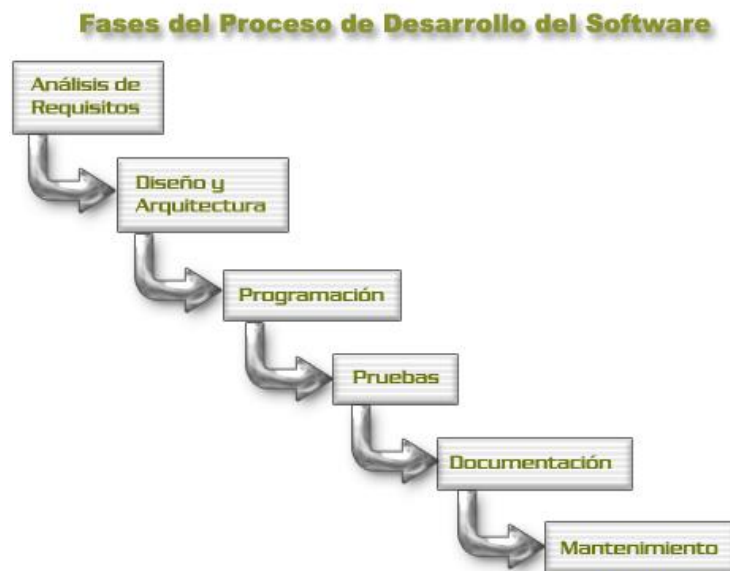
Lo anterior refleja que se hace necesario conocer los patrones de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas con el propósito de mejorar la planeación del territorio en temas de movilidad en especial con el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible.

Así mismo se pretende crear el Sistema de Registro de Bicicletas (SRB-DTB) será una base de datos de propietarios de bicicletas GRATUITA con el propósito de reducir el comercio de bicicletas robadas, así como conocer e identificar la cantidad de estos vehículos motorizados en el territorio.

De igual manera el elemento fundamental de la aplicación es el registro e inventario de bicicletas online, como su reporte en caso de hurto, con la interacción de la policía Nacional

De acuerdo a lo anterior para lograr esta actividad se debe tener en cuenta que se requiere de un desarrollo web, software que cuenten con enlaces a través de la plataforma y herramientas de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

Ilustración 13. Árbol de Información Sistema de Registro de Bicicletas



Fuente: web: Posted by waldestrand under Ingeniería de Software

Descripción general del SRB-DTB

- Perspectiva del producto:(Interfaces del sistema, del usuario esquemas creados para ingreso y creación como usuario SRB-DTB, hardware, software, de comunicación, restricciones de memoria, operaciones, requisitos de adaptación)
- Funciones del producto
- Características del usuario
- Restricciones
- Suposiciones y dependencias
- Distribución de requisitos

Finalmente se pretende realizar encuestas de percepción y uso de los medios de transporte no motorizados en la ciudad de manera que podamos conocer más a fondo cuales son las dificultades para mejorar hábitos de movilidad que favorezcan el medio ambiente.

- **Canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.**

A través de esta actividad se permitirá conocer las distintas inquietudes y manifestaciones de los ciudadanos y ciudadanas con el objetivo de fortalecer las estrategias de promoción de los modos de transporte no motorizados.

- **Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible.**

El propósito de esta actividad es generar la alianza de la buena gobernanza, la cual permite generar espacios de promoción activa de los medios de transporte sostenible, en aras de fomentar y fortalecer los modos de transporte no motorizado, se pretenden generar eventos de ciudad para promover el uso de los medios de transporte sostenibles y de la bicicleta en sus diversas modalidades, además de incentivar reflexiones sobre el impacto de nuestros hábitos de transporte en el medio ambiente, el espacio público y la salud.; es así como a través de este programa se realizaran eventos de ciudad como los ciclopaseos, la celebración de la hora del planeta, la semana de la bicicleta entre otros.

- **Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta**

Continuando con la tendencia creciente a promover la participación ciudadana en muchas ciudades del mundo y donde la corresponsabilidad toma la importancia que requiere un territorio para tener una mejor calidad de vida, es así como se pretende contar con una ciudadanía activa e implicada es un síntoma de salud democrática. Los municipios en los que los individuos dedican parte de su tiempo a ayudar a los demás o a desarrollar proyectos comunitarios suelen entablar relaciones más fructíferas con su gobierno local.

Al hablar de pactos y redes, se incluye la promoción de un club de la bicicleta y acuerdos sociales dirigidos a fomentar el uso de la bicicleta. Además, el desarrollo de estrategias para la aprobación, visibilidad y sostenibilidad del proyecto por grupos de población

De acuerdo a lo anterior se pretende crear un espacio de dialogo y articulación ciudadana e institucional, donde exista participación ciudadana en torno a la toma de decisiones conjuntas por una mejor movilidad sostenible en Bucaramanga.

- **Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad**



Para esta actividad se desarrollarán campañas digitales y de divulgación sobre el uso y apropiación del medio de transporte no motorizados y la Bicicleta, de manera que permitan generar impactos a nivel de redes sociales.

3. PRESUPUESTO.

A continuación, se señala el presupuesto requerido para la implementación del proyecto de educación, promoción y valoración del uso de medios de transporte sostenible y del uso de la bicicleta.

Tabla 2. Presupuesto al cuatrenio 2020 - 2023

Eje Temático 1: Educación para el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles y la bicicleta		Presupuesto			
		2.020	2.021	2.022	2.023
Estrategia:	Educación, cultura y promoción de los medios de transporte sostenible y el uso de la bicicleta.				
Actividades a desarrollar	Recurso Humano	\$ 55.000.000	\$ 112.750.000	\$ 118.387.500	\$ 124.306.875
	Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta	\$ -	\$ 40.000.000	\$ 4.000.000	\$ 20.000.000
	Me Nuevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta	\$ -	\$ 15.000.000	\$ 18.000.000	\$ -
	Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible	\$ 3.000.000	\$ 4.000.000	\$ 2.000.000	\$ 2.000.000
	Talleres me nuevo seguro, me nuevo sustentable	\$ 5.300.000	\$ 12.000.000	\$ -	\$ 4.000.000
	Biciescuela DTB	\$ 1.100.000	\$ 2.000.000	\$ -	\$ -
	Promoción del Cuerpo Elite de control Vial	\$ 7.200.000	\$ 7.200.000	\$ 5.000.000	\$ 5.000.000
Total		\$ 71.600.000	\$ 80.200.000	\$ 29.000.000	\$ 31.000.000
Eje Temático 2: PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA BICICLETA.					
Estrategia:	Estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y el la bicicleta.				

Actividades a desarrollar	Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta	\$ -	\$ 150.000.000	\$ 40.000.000	\$ 40.000.000
	Canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible	\$ 35.000.000	\$ 40.000.000	\$ 45.000.000	\$ 50.000.000
	Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta	\$ -	\$ 5.000.000	\$ 2.000.000	\$ 3.000.000
	Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad	\$ 2.400.000	\$ 3.000.000	\$ 4.000.000	\$ 6.000.000
Total	\$ 37.400.000	\$ 198.000.000	\$ 91.000.000	\$ 99.000.000	
Total General	<u>\$ 109.000.000</u>	<u>\$ 278.200.000</u>	<u>\$ 120.000.000</u>	<u>\$ 130.000.000</u>	

4. CRONOGRAMA

Tabla 3. Cronograma 2020

Eje Temático 1: Educación para el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles y la bicicleta			
Estrategia:		Educación, cultura y promoción de los medios de transporte sostenible y el uso de la bicicleta.	
Cronograma			
2020			
Mes		Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Recurso Humano		
	Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta		
	Me Muevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta		
	Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible		
	Talleres me muevo seguro, me muevo sustentable		
	Biciescuela DTB		
	Promoción del Cuerpo Elite de control Vial		
Eje Temático 2: PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA BICICLETA.			
Estrategia:		Estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y el la bicicleta.	
2020			
Mes		Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta		
	Canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.		
	Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible		
	Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta		
	Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4. Cronograma 2021

Eje Temático 1: Educación para el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles y la bicicleta												
Estrategia:	Educación, cultura y promoción de los medios de transporte sostenible y el uso de la bicicleta.											
Cronograma												
2021												
Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Recurso Humano											
	Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta											
	Me Nuevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta											
	Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible											
	Talleres me nuevo seguro, me nuevo sustentable											
	Biciescuela DTB											
	Promoción del Cuerpo Elite de control Vial											
Eje Temático 2: PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA BICICLETA.												
Estrategia:	Estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y el la bicicleta.											
2021												
Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta											
	Canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.											
	Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible											
	Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta											
	Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad											

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5. Cronograma 2022

Eje Temático 1: Educación para el uso y apropiación de los medios de transporte sostenibles y la bicicleta													
Estrategia: Educación, cultura y promoción de los medios de transporte sostenible y el uso de la bicicleta.													
Cronograma													
2022													
Mes		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Recurso Humano												
	Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta												
	Me Nuevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta												
	Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible												
	Talleres me nuevo seguro, me nuevo sustentable												
	Biciescuela DTB												
	Promoción del Cuerpo Elite de control Vial												
Eje Temático 2: PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA BICICLETA.													
Estrategia: Estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y el la bicicleta.													
2022													
Mes		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta												
	Canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.												
	Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible												
	Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta												
	Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad												

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6. Cronograma 2023

Estrategia: Educación, cultura y promoción de los medios de transporte sostenible y el uso de la bicicleta.												
Cronograma												
2023												
Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Recurso Humano											
	Promoción en la escolaridad de los medios de Transporte Sostenibles y la bicicleta											
	Me Muevo sostenible: Al trabajo en Transporte Sostenible y/o Bicicleta											
	Talleres de sensibilización sobre el uso y apropiación de los Medios de transporte Sostenible											
	Talleres me muevo seguro, me muevo sustentable											
	Biciescuela DTB											
	Promoción del Cuerpo Elite de control Vial											
Eje Temático 2: PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA BICICLETA.												
Estrategia: Estrategias de promoción, información y seguimiento el uso de los medios de transporte sostenible y el la bicicleta.												
2023												
Mes	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Actividades a desarrollar	Sistemas de valoración e información sobre el uso de medios de transporte sostenible y la bicicleta											
	Canalización de las quejas, opiniones o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta y el tránsito peatonal.											
	Apoyar eventos, actos culturales y artísticos relacionados con la movilidad sostenible											
	Creación de una mesa municipal sobre movilidad sostenible y la bicicleta											
	Diseño de campañas y acciones de comunicación a favor del uso de los modos de transporte no motorizado en la ciudad											

Fuente: Elaboración Propia.

5. VIABILIDAD PARA LA EJECUCION DEL PROYECTO DE EDUCACIÓN, PROMOCIÓN Y VALORACIÓN DEL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DEL USO DE LA BICICLETA.

Viabilidad legal: A partir de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles- ODS, el acuerdo COP21, la Ley 1811 de 2016 y la misma constitución Política de Colombia establece que el mundo se encuentra en la obligación de invertir en la pirámide de la movilidad, donde prevalezca los modos de transporte sostenibles y se otorguen incentivos a quienes aportan a la conservación del medio ambiente.

Viabilidad Técnica: Técnicamente es factible ejecutar las estrategias propuesta en el marco del proyecto de educación, promoción y valoración del uso de medios de transporte sostenible y del uso de la bicicleta, dado que la normativa vigente, así como el COMPES 3991 establece la hoja de ruta en materia de movilidad y fija las políticas generales en temas de transporte urbano y regional y así mismo conceptúa sobre el Plan Nacional de Desarrollo.

Viabilidad Institucional: En cuanto al aspecto institucional, es importante resaltar que la DTB viene liderando todo el componente pedagógico y de sensibilización de acuerdo a los nuevos patrones de movilidad. Lo anterior implica que existe la normativa vigente que le otorga a la DTB incentivar el uso y apropiación de los modos de transportes no motorizados.

Finalmente, y teniendo en cuenta lo anterior mencionado se resalta que el programa educación, promoción y valoración del uso de medios de transporte sostenible es viable para su implementación, por tanto, se procede a su ejecución.