

<div><div><div><div><div><div></div></div><div>COLOMBIA</div></div><div><div>VIDA</div></div></div><div><div><div></div></div><div>Transporte</div></div></div><div>Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación</div><div>En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República</div></div>					
Datos básicos					
Nombre de la entidad	MINISTERIO DE TRANSPORTE				
Responsable del proceso	EDUARDO ENRIQUEZ CAICEDO - VICEMINISTRO DE TRANSPORTE				
Nombre del proyecto de regulación	"POR EL CUAL SE ADICIONA EL TÍTULO 12 DE LA PARTE 3 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015, ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE, CON EL PROPÓSITO DE REGLAMENTAR EL PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA (PFUB)"				
Objetivo del proyecto de regulación	REGLAMENTAR EL PROGRAMA NACIONAL PARA EL FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA (PFUB) CREADO POR EL ARTÍCULO 254 DE LA LEY 2294 DE 2023				
Fecha de publicación del informe					
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:	QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO				
Fecha de inicio	26 DE OCTUBRE DE 2023				
Fecha de finalización	9 DE NOVIEMBRE DE 2023				
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/51837/proyectos-actos-administrativos/				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	PÁGINA WEB OFICIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE: www.mintransporte.gov.co				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	CORREO ELECTRÓNICO: carodriguez@mintransporte.gov.co				
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes	14				
Número total de comentarios recibidos	82				
Número de comentarios no aceptados	8				
Número de comentarios no aceptados	74				
Número total de artículos del proyecto	15				
Número total de artículos del proyecto con comentarios	8				
Número total de artículos del proyecto modificados	4				
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	27/10/2023	Gustavo Tovar	<p>Nota: Gracias por permitir observaciones al desarrollo de la ley y felicitaciones por su trabajo.</p> <p>Sugiero en la línea de seguridad colocar un ítem sobre legislación del tipo de vehículos que pueden acceder a las ciclovías para que solo se permitan bicicletas tradicionales o aquellas eléctricas que tengan pedales asistidos y que no se permitan bicicletas de motor con acelerador.</p> <p>También colocar un ítem que en la noche el usuario y su bicicleta deben tener accesorios que lo hagan visible ante los otros usuarios de la vía.</p>	NO ACEPTADA	<p>En relación con esta observación se destaca que la Ley 789 de 2002 - Código Nacional de Tránsito en su artículo 2 define lo siguiente:</p> <p>"Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.</p> <p>Ciclovia: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva".</p> <p>A su vez, el artículo 95 del CNT estableció dentro de las NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS que cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.</p> <p>Conforme a lo anterior, la ley señaló de manera expresa cuáles son los vehículos autorizados para transitar por ciclovías y cicloclutas y las condiciones para circulación de bicicletas y triciclos en horas nocturnas.</p> <p>Adicionalmente, el artículo 8 de la Resolución 160 de 2017 define:</p> <p>"Artículo 8°. Tránsito. Sin perjuicio de las condiciones de circulación determinadas en la Ley 789 de 2002 y la Ley 1811 de 2016, los vehículos automotores tipo ciclomotor, triciclo y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, solo podrán movilizarse por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, cumpliendo con las condiciones aquí establecidas:</p> <p>(...) </p> <p>3. No podrán transitar sobre las aceras o andenes, cicloclutas, cicloclutas o cualquier tipo de cicloinfraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. (No grilla fuera de texto)</p> <p>En ese orden, se destaca que las líneas de acción que propone el PFUB son de carácter general y su implementación estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollen tendrán en cuenta la normatividad que hoy rige para la circulación de los ciclistas según lo anteriormente mencionado y podrán considerar aspectos como los propuestos en la observación. Sin embargo, no es posible definir estas acciones en el decreto pues este establece un marco general y de lineamientos en cumplimiento de la Ley 2294 de 2023.</p>
2	1/11/2023	Margarita Maria Perez Pelaez	<p>"El documento del PFUB como tal, muy completo, para su cumplimiento se requiere "ética y sensibilidad ciudadana" o de otra forma su aplicación a la realidad local sea como tal, otros en los que venimos siendo minoquinados..."</p> <p>Hoy realmente espero estar equivocada en mi apreciación, porque anhelo ver en acción y efectividad por la vida, salud, transporte y movilidad segura del ciclista y de la ciudadanía en general: el cumplimiento aplicado de este documento del papel decreto, normativa y ley a la realidad"</p>	NO ACEPTADA	<p>Se advierte, que con el propósito de cumplir con los objetivos planteados para la ejecución del PFUB, deberán desarrollarse las cinco (5) líneas de acción ajustadas a las prioridades establecidas en el PND, de acuerdo al Plan de Acción que se deberá construir interseccionalmente en la Fase 1 del PFUB, con el fin de asegurar su cumplimiento.</p> <p>En ese orden y, de acuerdo con la observación, se destaca que en las líneas de acción planteadas por la ENMA existen diferentes acciones específicas de transformación cultural que buscan lograr este objetivo.</p> <p>Para finalizar, se destaca que la observación no se encuentra dirigida al contenido del proyecto normativo sino a algunas apreciaciones acerca de su materialización.</p>
3	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 1°. Adiciónes al Título 10 a la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamento del Sector Transporte, el cual quedará así: "PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA (PFUB)" Este estado de la ley que se adjunta. Deletar por "Título 12" y no "Título 10" por tanto, la numeración deberá ir con 2.3.12.1.</p>	NO ACEPTADA	<p>Es necesario señalar que, en línea con el comentario, efectivamente, la reglamentación del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB), corresponde a una adición del Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", es decir, el epígrafe y la numeración del proyecto de decreto publicado para comentarios es correcta. Por lo tanto, no hay lugar al ajuste señalado.</p>
4	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.2. Ámbito de aplicación. (...) "Se hace necesario reconocer las competencias en cada nivel y ámbito de actuación sectorial y territorial".</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a este comentario se destaca que la reglamentación adoptada mediante el proyecto de decreto en relación con el PFUB es de carácter general y su implementación, así como sus responsables, estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollen tendrán en cuenta las entidades responsables que participarán para la efectiva implementación del PFUB quienes actuarán en aplicación de los principios de coordinación y colaboración. Por lo tanto, no se acepta el comentario.</p>
5	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.5. Objetivos. (...) "Las acciones deben tener mayor focalización de verificación, es decir, se deben marcar los temas que dan cuenta de los resultados, productos e impactos esperados de la ejecución del proyecto de ley."</p> <p>De igual forma, la estructura de cada artículo deberá ajustarse a la parte de análisis de necesidad, pertinencia y viabilidad. Por ejemplo, en el ítem de Bicicletas compartidas se propone que se crea el ART 23.10.2.1. como el único artículo que define los objetivos, metas y acciones</p> <p>4.8.11.1.2. Queda la duda, ¿por qué se menciona la fase preliminar en lugar de acciones?"</p>	ACEPTADA	<p>De acuerdo con lo sugerido se modifica el artículo de la siguiente forma:</p> <p>"Artículo 2.3.12.3. Objetivos. Los objetivos del PFUB para considerar su implementación y ejecución son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Generar, fomentar, la cicloinfraestructura y servicios complementarios con enfoque de género y diferencial en los municipios.2. Promover la creación de Asociaciones Público-Privadas para la sostenibilidad del funcionamiento de instalación de estaciones sistemas de bicicletas compartidas, de acuerdo con las necesidades territoriales.3. Fomentar la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas.4. Promover beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta, complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.5. Continuar con la implementación de las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa-ENMA con Enfoque de Género y Diferencial aprobada por el Ministerio de Transporte."<p>Por otra parte, se destaca que la reglamentación adoptada mediante el proyecto de decreto en relación con el PFUB es de carácter general y su implementación, así como sus responsables, estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollen tendrán en cuenta las entidades responsables que participarán para la efectiva implementación del PFUB quienes actuarán en aplicación de los principios de coordinación y colaboración. Por lo tanto, no se acepta el comentario. De igual forma, se verificarán los mecanismos de focalización de las entidades territoriales que serán impactados por las estrategias, si a ello hay lugar.</p>
6	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación. (...) "El artículo deberá indicar instrucciones específicas para que las entidades territoriales mencionadas o, en su caso, el Departamento Administrativo de Planeación, Ministerio de Ambiente, Ministerio de Educación, del Ministerio de Salud, Ministerio de Justicia y del Poder Judicial, Ministerio de Cultura, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre otros, realicen acciones de promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, que permitan alcanzar los objetivos, metas y acciones del proyecto de ley."</p>	NO ACEPTADA	<p>No obstante, en el proyecto de Decreto que reglamenta el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, se estableció en el párrafo del Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, que en todo caso, la falta de voluntad de responsables no es avalada y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p> <p>Nota: Es posible establecer dinámicas en términos de destinación de recursos por parte de las diferentes entidades que tienen responsabilidad sobre el PFUB.</p>
7	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.6. Plan de acción. (...) "El Plan de acción debe definir métodos, técnicas y herramientas que permitan considerar un instrumento de carácter metodológico, estratégico, versátil, flexible y adaptable, las competencias necesarias, y que permitan definir los instrumentos necesarios para las acciones, objetivos, resultados, obligaciones, responsabilidades, metas, indicadores, formas de monitoreo, seguimiento, formas de evaluación, recursos, inversión como elemento de la estructura organizacional, de recursos humanos, control y gestión de un cuadro de mando integral en donde se especifica el estado actual de los indicadores y metas. Para lograr el cumplimiento, el plan de acción de cada entidad debe identificar los roles, funciones y responsabilidades de cada una de las entidades y comprometerse en su implementación y seguimiento" se requiere el liderazgo de la Secretaría de Planeación de Colombia que las estrategias deben incluir al menos los siguientes elementos: análisis de entorno, análisis de recursos y capacidades, valoración de competencias, valoración de recursos, planificación, seguimiento y evaluación. Entre otros.</p>	NO ACEPTADA	<p>En el Documento Técnico de Soporte adjunto en la publicación del proyecto de Decreto, se relaciona de manera detallada que para la ejecución del programa se propone un escenario de desarrollo temporal en 3 fases, a fin de que las acciones definidas para alcanzar los objetivos puedan lograrse. Al mismo, el plan de acción permite identificar planes, proyectos y estrategias prioritarias a desarrollar y asociar con los responsables y correspondientes para la implementación y el seguimiento del mismo. Para lo anterior, se tuvo en cuenta los periodos de gobierno nacional, departamental y municipal, ya que estos tendrán relación directa con la implementación del programa.</p>
8	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.7. Fase 1 - Planeación. (...) "Se recomienda que en la fase de planeación se asuma la identificación, definición y desarrollo de los instrumentos de gestión del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, en el marco de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa-ENMA, con el fin de asegurar la sostenibilidad de las acciones y la continuidad de las mismas."</p>	NO ACEPTADA	<p>Se identifica en la fase de planeación que para su desarrollo, se deberán tener en cuenta los lineamientos, del plan de formulación, acción, y monitoreo de la ENMA y que para ello se implementen acciones tales como: Proponer el plan de acción presupuesto a desarrollar, que permita lograr el soporte financiero y administrativo necesario para el cumplimiento de los objetivos y las acciones del programa durante su ejecución; acción la cual corresponde al tema de los intereses.</p> <p>Adicionalmente, esta fase plantea "Proponer los instrumentos y equipos de planeación interdisciplinaria necesarios para el desarrollo y continuidad de las acciones del programa". Propendiendo precisamente por la sostenibilidad de las acciones en el mediano y largo plazo.</p>
9	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.8. Fase 2 - Ejecución a Mediano Plazo. La fase de ejecución a mediano plazo se desarrollará entre los años 2026 al 2030 y deberá desarrollar las siguientes acciones. (...) "La estrategia de seguimiento y evaluación debe promover al menos dos elementos: 1. Promover la creación de la Dirección Ejecutiva de metas y indicadores 2. Evaluación estratégica que determine el impacto del programa."</p>	NO ACEPTADA	<p>No es clara la observación.</p> <p>La Ejecución a mediano plazo incluye: "Realizar el monitoreo, evaluación y seguimiento de las acciones a mediano plazo, según el cronograma establecido en la Fase 1 "Planeación". Con esto se busca dar seguimiento y monitoreo a las acciones y así incluir los dos elementos que se comentan. Se tendrá en cuenta la construcción del plan de acción tanto a corto (planeación) como a mediano plazo para que sean involucrados los programas de conexión en la derivación de metas y la medición del impacto.</p>
10	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.3.10.10. Líneas de acción. (...) "El documento no es claro que como cada línea de acción se encuentre articulada, validada y alineada a las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, acciones a incluir de la Ley 2294 de 2023, debe incluirse en el plan de acción de la fase preliminar de acción."</p>	NO ACEPTADA	<p>El plan de acción permite identificar planes, proyectos y estrategias prioritarias a desarrollar y asociar con los responsables y correspondientes para la implementación y el seguimiento del mismo. Para lo anterior, se tuvo en cuenta los periodos de gobierno nacional, departamental y municipal, ya que estos tendrán relación directa con la implementación del programa.</p>

11	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>A. Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (...)</p> <p>"Los sistemas locales resultan ser la condición indispensable para generar hábitos y capacidades de acción por parte de entidades territoriales y organizaciones de la sociedad civil que busquen fortalecer para las entidades territoriales las estrategias particulares que se desarrollarán teniendo en cuenta aspectos como los propuestos en su observación. Sin embargo, no es posible definir estas acciones en el decreto pues este establece un marco general y de lineamientos en cumplimiento de la Ley 2294 de 2023.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se destaca que las líneas de acción que propone el PFUB son de carácter general y su implementación estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollarán tendrán en cuenta aspectos como los propuestos en su observación. Sin embargo, no es posible definir estas acciones en el decreto pues este establece un marco general y de lineamientos en cumplimiento de la Ley 2294 de 2023.</p>
12	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>B. Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial (...)</p> <p>"Los procesos de promoción enfocados a fomentar desplazamientos hacia lugares de trabajo y estudio deben articularse con objetivos de aumentar las condiciones cuali-cuantitativas de ciclo infraestructura. Articular con la normativa de las Determinantes secundarias el diseño de iniciativas y planes maestro de los Proyectos Turísticos Especiales - PTE (reglamentados mediante el decreto 1156 de 2020).</p> <p>De igual forma, las acciones turísticas en bicicleta deben estimular el desarrollo de estudios de capacidad de carga en ecosistemas que sustenten riesgos de fragilidad ecológica. Representación y/o simplificación."</p>	NO ACEPTADA	<p>El objetivo primario del programa que va directamente vinculado con la ENMA es trabajar hacia un objetivo común que se da, precisamente, con la articulación de todas las acciones y líneas de acción. Esto busca vincular proyectos de trabajo o al colegio en bici con la infraestructura que se planifique en los territorios.</p>
13	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>C. Línea 3. Seguridad vial y ciudadanía en torno al uso de la bicicleta. (...) "La oferta de ciclo infraestructura puede aportar a esta línea sin embargo el artículo requiere abordar por medidas de gestión de demanda de transporte, reordenamiento de la oferta turística, especificación de rutas, diseño vial, etc."</p>	NO ACEPTADA	<p>Se observa en el proyecto de Decreto en su Artículo 2.3.12.10. Líneas de acción, que se han abordado acciones relacionadas con la cicloinfraestructura, por ejemplo: En la Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial. Se desarrollará mediante la acción de Redes de cicloinfraestructura con enfoque de género y diferencial para las ciudades colombianas igualmente se plantea actualizar los planes de movilidad sostenible y segura, y los planes Locales de seguridad vial tanto las entidades territoriales como las empresas deben incluir el fomento de la movilidad activa con enfoque de género y diferencial de acuerdo con lo establecido en la Ley 1811 de 2016.</p> <p>O en la Línea 5 de Incentivos y Financiación del Programa en las que las Entidades Territoriales desarrollarán acciones como la de promover el uso de instrumentos de financiamiento local (recursos propios) y/o la creación de Asociaciones Público-Privadas para la instalación de los elementos de cicloinfraestructura, que se identifiquen como estratégicos para cada municipio.</p>
14	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>E. Línea 5. Incentivos y Financiación del Programa. (...) "Los sistemas de incentivos que plantea la ley 1811 de 2016 no disponen de representaciones claras en los territorios nacionales. Las entidades territoriales aún no logran avanzar en la implementación de la financiación de sistemas de movilidad. De igual forma, la financiación debe asumir el estudio de acciones de desarrollo que han sido identificadas en virtud de la encuesta de resiliencia por los planes maestros."</p>	NO ACEPTADA	<p>Se destaca que las líneas de acción que propone el PFUB son de carácter general y su implementación estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollarán tendrán en cuenta aspectos como los propuestos en su observación. Sin embargo, no es posible definir estas acciones en el decreto pues este establece un marco general y de lineamientos en cumplimiento de la Ley 2294 de 2023.</p>
15	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.2.10.11. Indicadores. (...) "Anexo a los indicadores de ENMA el mismo PFUB debe disponer de su propio sistema de indicadores que dé cuenta del dato o aspecto del mismo. Se hace necesario avanzar en el diseño de un sistema nacional de información sobre desempeño de transporte activo y de la oferta de los protocolos de limpieza de calles."</p>	NO ACEPTADA	<p>En el Artículo 2.2.12.11. Indicadores del proyecto de Decreto se estableció que para lograr el efectivo seguimiento y análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adoptarán los indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (ENMA), auspiciada por el Ministerio de Transporte, resaltando que en el caso de que para la efectiva implementación del programa se requieran indicadores adicionales a modificar los establecidos en la ENMA, El Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte deberán tener en cuenta la directriz de indicadores establecidos por el Departamento Nacional de Planeación -DNP.</p>
16	7/11/2023	Mario Andrés Rodas Arenas Bicired Colombia	<p>Artículo 2.2.10.12. Seguimiento. "El sistema de seguimiento de la ENMA demanda de la operatividad del sistema de acciones planificadas en la estrategia en materia de que forma se deben definir el plan piloto para validarlo. Que además, los datos recolectados de la ENMA no coincidan con encuestas y datos ciudadanos."</p>	NO ACEPTADA	<p>En el Artículo 2.2.12.12. Seguimiento del proyecto de Decreto se estableció que para lograr el efectivo seguimiento de las acciones del PFUB, se adoptarán los parámetros establecidos y precisados en el anexo 7 de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (ENMA), en donde se incluye un sistema nacional de información de movilidad activa adoptado por el Ministerio de Transporte, basando junto con los territorios las empresas la captura y actualización de la información.</p>
17	9/11/2023	NANCY LAGOS CAMPOS Profesional Especializado Área de la Salud Secretaría de Salud Municipal de Pasto	<p>1. El municipio de Pasto está trabajando en VITAL, el cual es un proyecto de "hacificación del tráfico del Centro Histórico que busca cambiar la forma de espacio público, la seguridad, la movilidad y la cultura ciudadana"; por lo que se sugiere revisar el proyecto y analizar si es posible su articulación.</p>	NO ACEPTADA	<p>Con respecto a la articulación del proyecto VITAL del municipio de Pasto, se resalta que además de las competencias de las Entidades Territoriales para armonizar las estrategias y acciones de la ENMA en el parágrafo del Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del proyecto de Decreto, se estableció que en todo caso, la lista enunciada de responsables no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p>
18	9/11/2023	NANCY LAGOS CAMPOS Profesional Especializado Área de la Salud Secretaría de Salud Municipal de Pasto	<p>2. Incluir en la figura N.10 Líneas de tiempo de la formulación de la ENMA la conmemoración de la Semana de Hábitos y Estilos de Vida Saludables liderada por el Ministerio de Salud</p>	NO ACEPTADA	<p>Se informa que mediante la Resolución 202304006795 15 de 2022 se adoptó la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA), cuyas disposiciones son aplicables en las cosas de la articulación con la conmemoración de la Semana de Hábitos y Estilos de Vida Saludables liderada por el Ministerio de Salud propuesta por salud, se podrá articular en atención a lo señalado en el Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del proyecto de Decreto, se estableció que en todo caso, la lista enunciada de responsables no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p>
19	9/11/2023	NANCY LAGOS CAMPOS Profesional Especializado Área de la Salud Secretaría de Salud Municipal de Pasto	<p>3.Trabajar en estrategias de sensibilización a la comunidad en relación al empoderamiento y respeto por la micromovilidad.</p>	NO ACEPTADA	<p>El proyecto de Decreto en su Artículo 2.3.12.10. Líneas de acción refiere que con el propósito de cumplir con los objetivos planteados para la ejecución del PFUB, deberán desarrollarse mediante cinco (5) líneas de acción auxiliares a las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, entre las cuales se encuentra la Línea 2 de Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial (ENMA) que se desarrollará mediante las acciones tales como: 1. Fortalecimiento de los hábitos saludables por medio de la bicicleta. 2. Al trabajo en bicicleta. 3. Al colegio en bicicleta. 4. En bicicleta a la universidad. 5. La escuela de la bicicleta. 6. La bicicleta como pilar del turismo sostenible y 7. La cultura de la bicicleta.</p> <p>Las anteriores también comprenden asuntos relacionados con estrategias de sensibilización a la comunidad en relación al empoderamiento y respeto por la micromovilidad.</p>
20	9/11/2023	NANCY LAGOS CAMPOS Profesional Especializado Área de la Salud Secretaría de Salud Municipal de Pasto	<p>4. En los apartados: "Reto 2: visión desde múltiples actores y niveles que privilegia el uso de los vehículos particulares (autos y motos) y desconocen o ignoran la movilidad activa y segura con enfoque de género y diferencial (en los documentos de planeación; la toma de decisiones directivas, técnicas o académicas) y la opinión ciudadana"</p> <p>"La ciudad saludable es la manifestación más visible de la aplicación del enfoque de promoción de la salud en la línea de la salud pública, buscando que se implementen principios de promoción de la salud desde un nivel local (OMS, 1986)"</p> <p>Se sugiere articular con la estrategia denominada "Ciudades, Entornos y Ruralidades Saludables Sostenibles CERSS" liderada por el Ministerio de Salud."</p>	NO ACEPTADA	<p>En atención a que además de los principios rectores de Transporte y Tránsito señalados en la Ley 1065 de 1993 y en la Ley 769 de 2002 respectivamente, los principios que orientarán la efectiva implementación y adecuada ejecución del PFUB son los establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte, la estrategia de Ciudades, Entornos y Ruralidades Saludables Sostenibles CERSS liderada por el Ministerio de Salud, se podrá articular en atención a lo señalado en el Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del proyecto de Decreto, se estableció que en todo caso, la lista enunciada de responsables no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p>
21	9/11/2023	METELE PEDAL	<p>Artículo 2.3.12.3. Objetivos. "Sobre la cicloinfraestructura, manifestamos la necesidad de que esta esté conformada por condiciones verdes que apoyen las conexiones y condiciones ambientales de las ciudades y que fomenten el ambiente sano. El formato del uso de la bicicleta debe integrar medidas ambientales y no solo verlo desde un enfoque de construir ciclo infraestructura. Entre ellas:</p> <p>a. Cercamiento de bicicletas y espacios peatonales con plantas y huertos.</p> <p>b. Construcción y recuperación de las líneas rurales y zonas verdes urbanas que convierten con las ciudades laborales.</p> <p>c. Segregación de corredores verdes frente a los carriles de alto tráfico.</p> <p>d. Promoción de corredores de bajo tráfico para interacción de ciudades.</p> <p>e. Se debe realizar tesis en cuanto la implementación de asegurar que la cicloinfraestructura sea accesible y segura para todas las personas, incluyendo consideraciones específicas de género y discapacidad.</p> <p>f. Asegurar que estas asociaciones públicas permitan brindar el beneficio público y diseñar basados en la experiencia de usuario e integrar a la ciudadanía civil como un espacio humano preparado para el desarrollo de este tipo de iniciativas.</p> <p>g. Promover la producción nacional de bicicletas debe centrarse en incluir iniciativas laborales de bicicletas de carga, talleres para bicicletas, módulos o estaciones de bicicletas de uso compartido para ciudades, el apoyo puede estar orientado en financiar durante un tiempo limitado a las empresas y mediana empresas locales.</p> <p>h. Se debe valorar fortalecer los incentivos de la Ley 1811 mediante campañas de difusión a la ciudadanía y la implementación de empresas públicas de venta de bicicletas. Además, permitir que una persona pueda ingresar a empresas del sector privado y subestados.</p> <p>i. En relación a la estrategia de movilidad activa que incluye difusión y de apoyo se debe incluir los programas de educación, pedagogía y comunicación sobre necesidades específicas de diferentes grupos de la población en temas de movilidad.</p> <p>Desde el formato de la producción nacional, promoverse resulta el concepto a todas las actividades económicas de economía circular y apoyar que se desarrollen alrededor del ecosistema de la bicicleta, implementando, servicios de acompañamiento, asesorías, capacitación, talleres entre otros. Que en la industria nacional debe existir el apoyo a la fabricación de partes de bicicletas, este mercado está más que cubierto por artículos de todas las partes de bicicletas. Por otra parte estas acciones y emprendimientos emergentes el rol de todo tipo (creativo, urbano, profesional) ha tenido un desarrollo significativo y es el motor generador de empleo en todo el territorio nacional.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se destaca que las líneas de acción que propone el PFUB son de carácter general y su implementación estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollarán tendrán en cuenta aspectos como los propuestos en su observación. Sin embargo, no es posible definir estas acciones en el decreto pues este establece un marco general y de lineamientos en cumplimiento de la Ley 2294 de 2023.</p>
22	9/11/2023	METELE PEDAL	<p>Artículo 2.3.12.7 Fase 1 – Planeación si bien entendemos las temáticas que puede llegar a tener la planeación a nivel nacional, consideramos que un plan de 3 años es un tiempo muy desafiante, este debe ser parte del actual gobierno nacional y gobiernos locales cualquier tipo de iniciativa o acción. Proponemos un cambio a una planeación al menos con acciones a corto plazo en un tiempo no largo de 6 meses.</p> <p>A. Considerando las metas y el tiempo alcanzable en desafiante, nos gustaría que se busque una prioridad sobre el plan de acción anteriormente planteado un plan corto que genere el financiamiento eficiente en un tiempo de 3 años, lo que puede permitir con los objetivos del programa.</p> <p>B. Así mismo dar prioridad en este tiempo al relacionamiento con entidades y actores clave, establecer relaciones claras con entidades públicas, autoridades locales, empresas, academia es esencial para coordinar esfuerzos y asegurar el apoyo continuo en el tiempo durante el desarrollo de las acciones.</p> <p>C. Cuando el monitoreo y análisis de impacto permitan que es prioritario también asegurar que los instrumentos de monitoreo incluyan variables sobre el uso de la bicicleta y además asegurar que el cumplimiento de todos los indicadores de todos los departamentos en temas de promoción del uso de la bici pueda llevar a cabo de manera más eficaz en el corto y largo plazo."</p>	NO ACEPTADA	<p>En 6 meses no se logra tener el plan de acción por la articulación y consolidación de herramientas como el Sistema de Información que se agota se encuentra en estructuración, consolidación de herramientas y recursos presupuestales.</p>
23	9/11/2023	METELE PEDAL	<p>Artículo 2.3.12.10 Líneas de acción "En la fase de planeación territorial proponemos la inclusión de un componente de ambiente, que cubra condiciones verdes de cada ciudad en materia de Calidad de Aire, con la implementación de un sistema de monitoreo. Consideramos que incluir esta estrategia generará la forma de decisiones basadas en datos, orientada a la prevención y mitigación de la mala calidad del aire que representamos como ciudadanos promedio."</p> <p>a. Iniciar en investigación, ciencia, tecnología orientada al conocimiento sobre la calidad del aire y su impacto en la población urbana.</p> <p>b. Desarrollo de acciones de información pública, oportuna y de calidad en torno a calidad del aire asociada a nivel territorial.</p> <p>c. Campañas de concientización para la comunidad del transporte limpio como modo de prevención de problemas de salud derivados de la mala calidad del aire.</p> <p>d. Cumplimiento de estándares internacionales de calidad del aire en las ciudades.</p> <p>Adicionalmente establecer la promoción e inversión pública orientada a tener una infraestructura urbana eficiente, coherente, cómoda, directa y segura que responda a las necesidades de la movilidad sostenible y activa, con elementos centrales como:</p> <p>a. Gestión de ciclovías, ciclorutas y carriles compartidos que están basados en la Guía de Cicloinfraestructura para ciudades colombianas del Ministerio de Transporte.</p> <p>b. Gestión eficiente para la intermodalidad, interoperabilidad y accesibilidad.</p> <p>c. Mantenimiento permanente y eficiente de cicloinfraestructura con canales de comunicación ciudadana para planificar puntos de intervención."</p>	NO ACEPTADA	<p>Se destaca que las líneas de acción que propone el PFUB son de carácter general y su implementación estará determinada por el plan de acción que se adopte según lo señala el numeral 1 del artículo 2.3.12.7 del proyecto de decreto. Por supuesto, las estrategias particulares que se desarrollarán tendrán en cuenta aspectos como los propuestos en su observación. Sin embargo, no es posible definir estas acciones en el decreto pues este establece un marco general y de lineamientos en cumplimiento de la Ley 2294 de 2023.</p>

[illegible]

40	9/11/2023	Ana María Fergusson - Vicepresidente Articulación Público Privada - Cámara de Comercio de Bogotá	<i>"Artículo 2.3.12.10. Líneas de acción: La Cámara de Comercio de Bogotá recomienda incluir en estas líneas de acción el uso de la bicicleta para paratransit, la integración intermodal, rutas de transporte de pasajeros como carga y soluciones tecnológicas de última milla que contribuyan a la distribución del abastecimiento alimentario y a la apertura de escarapeleración en la ciudad".</i>	NO ACEPTADA	<p>El transporte de carga y pasajeros no hace parte de lo ordenado para la reglamentación del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta creado por el artículo 254 de la Ley 2094 de 2020, el cual busca la consolidación de la agenda ambiental, la consecución de los ODS citados y una movilidad activa, a través del establecimiento de lineamientos que apunten al fortalecimiento de la infraestructura, promoción, seguridad vial, fabricación, ensamblaje y comercialización de bicicletas e incentivos y financiación, que fortalezcan la movilización de los ciudadanos en este modo de transporte accesible, eficiente, saludable y ambientalmente amigable que impacta de manera positiva en la generación de bienestar social.</p> <p>Sin embargo, se aclara que el proyecto prevé la planeación urbana y territorial sostenible y segura.</p>
41	9/11/2023	Ana María Fergusson - Vicepresidente Articulación Público Privada - Cámara de Comercio de Bogotá	<i>"Finalmente, la entidad recomienda incorporar en los indicadores de seguimiento a la gestión y de resultado, el transporte de carga, así como los temas relacionados con la implementación de acciones y su aporte a las acciones de apertura de última milla".</i>	NO ACEPTADA	<p>En el Artículo 2.2.12.11. Indicadores del proyecto de Decreto se establecieron que para lograr el efectivo seguimiento y análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adaptarán los indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (ENMA), adoptada por el Ministerio de Transporte, resaltando que en el caso de que para la efectiva implementación del programa se requieran indicadores adicionales o modificar los establecidos en la ENMA, El Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte deberán tener en cuenta la directriz de indicadores establecida por el Departamento Nacional de Planeación-DNP.</p>
42	9/11/2023	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	<i>Artículo 2.3.10.4. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación. "Dejar expreso de manera tentativa la participación de los lineamientos de Comercio y del Decreto".</i>	NO ACEPTADA	<p>En el parágrafo del Artículo 2.3.12.6. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p> <p>Cabe agregar que la responsabilidad de la implementación y seguimiento de las líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción.</p>
43	9/11/2023	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	<i>6. Línea 6. Incentivos y Financiación del Programa. "Dejar expreso de manera tentativa la participación de los Ministerios de Comercio y del Decreto en la implementación y ejecución".</i>	NO ACEPTADA	<p>Se resalta que en el parágrafo del Artículo 2.3.12.6. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p>
44	9/11/2023	Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV	<i>C. Los objetivos del PFUB para consolidar su implementación y ejecución son los siguientes: (...) "El OE 1 tiene dos verbos en infinitivo, se sugiere cambiar "aumentar" y "eliminar" por "y", ya que al ser objetivos, el verbo rector debe ser de posible afirmación de cumplimiento".</i>	ACEPTADA	<p>De acuerdo con lo sugerido se modifica el artículo de la siguiente forma:</p> <p>"Artículo 2.3.12.3. Objetivos. Los objetivos del PFUB para consolidar su implementación y ejecución son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Aumentar la cohesión estructural y servicios complementarios con enfoque de género y diferencial en los municipios.2. Promover la creación de Asociaciones Público-Privadas para la sostenibilidad del funcionamiento de asociaciones sistemas de bicicletas compartidas, de acuerdo con las necesidades territoriales.3. Fomentar la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas.4. Promover beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta, complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.5. Continuar con la implementación de las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa -ENMA- con Enfoque de Género y Diferencial adoptada por el Ministerio de Transporte."
45	9/11/2023	Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV	<i>Artículo 2.3.10.4. Principios orientadores. "Se sugiere incluir, junto a la Ley 105 de 1992 y la Ley 769 de 2002, la referencia a la Ley 256 de 1995, en la que cambia el lenguaje de contenidos potenciales del transporte. Por otra parte, entendiendo que la Seguridad vial es una de las líneas de acción y la ANSV actúa como corresponsable del PFUB, el PNIV también podría incluirse como principio orientador de la estrategia".</i>	ACEPTADA	<p>De acuerdo con lo sugerido se modifica el siguiente artículo:</p> <p>Artículo 2.3.12.4. Principios orientadores. Además de los principios rectores del transporte y tránsito señalados en la Ley 105 de 1993 y en la Ley 769 de 2002 respectivamente, los principios que orientarán la efectiva implementación y adecuada ejecución del PFUB son los establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA- adoptada por el Ministerio de Transporte y y el Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado mediante el Decreto 1430 del 2022.</p> <p>Por otra parte, no se consideró oportuno hacer referencia a los principios rectores del transporte contenidos en el capítulo señalado de la Ley 256 de 1995 pues estos se enfocan en el servicio público de transporte como actividad económica regulada por el Estado quien ostenta facultades de intervención. El PFUB trasciende al servicio público de transporte y se enfoca en una apuesta por una movilidad sostenible y segura.</p>
46	9/11/2023	Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV	<i>Artículo 2.3.10.7. Fase 1 o Planeación. "En la fase de planeación se considera importante incluir que las acciones deben priorizarse por que la seguridad vial sea transversal en cada una de las fases del PFUB".</i>	ACEPTADA	<p>De acuerdo con la solicitud anterior, y como principio orientador, en el proceso del Plan de Acción a desarrollarse en la Fase 1 (2023-2025), se incluirá:</p> <p>"Artículo 2.3.12.7. Fase 1 - Planeación. La fase de planeación se desarrollará entre los años 2023 al 2025, se deberá tener en cuenta los lineamientos del plan de fortalecimiento acción y monitoreo de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte, el Plan Nacional de Seguridad Vial y lo establecido en la Ley 1811 de 2016. En todo caso, se deberán ejecutar las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Definir el plan de acción para todas las fases del PFUB, que tengan en cuenta el enfoque seguro, de género y diferencial en las acciones respectivas, y el plan presupuesto a desarrollar, que permita lograr el aporte financiero y administrativo necesario para el cumplimiento de los objetivos y las acciones del programa durante su ejecución.
47	9/11/2023	Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV	<i>C. Línea 3. Seguridad vial y ciudadanía en torno al uso de la bicicleta. "Se sugiere incorporar una línea de pedagogía para cualificar al ciclista técnico y paulatinamente como conductor de su vehículo y así enseñar una forma segura de conducir la bicicleta".</i>	NO ACEPTADA	<p>Se resalta que en el parágrafo del Artículo 2.3.12.8. "Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial". Se desarrollará la acción número 6: "La escuela de la bicicleta", la cual al tener como principio orientador el Plan Nacional de Seguridad vial y la transversalidad de la seguridad vial, tendrá el objetivo mencionado frente a "cualificar al ciclista técnico y paulatinamente como conductor de su vehículo y así enseñar una forma segura de conducir la bicicleta".</p>
48	9/11/2023	Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV	<i>D. Línea 4. Fabricación, ensamblaje y comercialización de bicicletas. "Se sugiere adicionar o modificar las líneas existentes para lograr vincular el uso de la bicicleta con el uso de Elementos de Protección Personal, y que la venta de la bicicleta se relacione con promociones virtuales también con la educación de los niños y el ciclista reflexivo, que son relevantes para los ciclistas y del ciclista, que se elaboran en estos espacios".</i>	NO ACEPTADA	<p>Dentro de la acción 2 de la Línea 4, se incluye los lineamientos de los Elementos de Protección Personal y se podrá desarrollar la conexión de la comercialización de bicicletas con la de los Elementos de Protección personal en el Desarrollo del Plan de Acción durante la Fase 1.</p>
49	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>Artículo 2.3.10.5. Objeto. "Se considera que el objeto debe ser la promoción y la movilidad activa SBS con el propósito de aportar también en aspectos como la transición energética justa, segura, confiable y eficiente, o el cumplimiento de objetivos de cambio climático, o para contar con sistemas de movilidad que sean integrales y que promuevan la calidad de vida dentro de la normativa y estrategia que da en PFUB para su inclusión".</i>	NO ACEPTADA	<p>De acuerdo con lo mencionado en el Artículo 254 del PND 2022 - 2026, se plantea el desarrollo de un Programa de Fomento, enfocado en el uso de la bicicleta. Sin embargo, en las acciones generales de líneas de acción como las de infraestructura se plantea poder incluir a todos los actores de la movilidad activa.</p>
50	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>Artículo 2.3.10.6. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación. "Se incluyen a la ANV y a las ANSVs y a la Secretaría Nacional de Planeación, y a las Entidades territoriales que forman el enfoque territorial, planes como propuesta, dadas que la responsabilidad es de los territorios y descentralizada, el cumplimiento de acciones en la ENMA, por que algunas de las acciones deben como responsables a las Entidades territoriales".</i>	NO ACEPTADA	<p>El parágrafo del Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB. Por lo tanto, se planteará como en la construcción del Plan de Acción del PFUB a desarrollar durante la Fase 1, se podrán determinar y convocar a demás actores nacionales y territoriales.</p>
51	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>"Se sugiere dejar un ítem que indique que se va a hacer en años de acción en el término a cargo de los corresponsables, o luego contar con este plan de acción, entendiendo que la ANSV actúa como corresponsable del PFUB, el PNIV también podría incluirse como principio orientador de la estrategia".</i>	ACEPTADA	<p>De acuerdo con la observación se realiza el ajuste correspondiente en el proyecto de decreto, indicando que la definición del plan de acción es de los responsables del PFUB, no obstante, no se considera pertinente señalar un plazo específico para su adopción pues las estrategias pueden tener diferentes momentos para su implementación e igualmente a lo largo del proyecto se identifica que el plan tendrá diferentes líneas de acción.</p>
52	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>"Delimitar: si lo que se tiene pensado en el numeral 3, es usar el mismo comité de la ENMA, desde este Decreto puede generarse la necesidad de actualizar el Comité, que generaría por favor aclarar que acto administrativo se realizará, para la creación del mismo, ya que podría generarse la necesidad de actualizar en este punto. Del punto 4 y 6, sugiero que se mencione que esos instrumentos se articulan con las definiciones de indicadores que plantea la ENMA".</i>	NO ACEPTADA	<p>La instancia correspondiente se definirá mediante un acto administrativo.</p>
53	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>A. Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial. "Por temas conceptuales se sugiere adicionar como estrategias de Desarrollo Urbano, el Transporte sostenible, igualmente, se sugiere mencionar planeación urbana y regional en el punto 2. Se sugiere agregar un punto o complementarlo en el 1, con movilidad inteligente que permita la multimodalidad e intermodalidad y el análisis de datos personales en torno al uso de la bicicleta, (desarrollando la importancia de que facilite el intercambio en los sistemas debe ser: un objetivo para incluir, con respecto al uso de la bicicleta y los Sistemas de Transporte Público, y por calidad para el usuario)".</i>	ACEPTADA	<p>Se acogió la recomendación en la Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa, con el cambio en el nombre de la acción 4: "Planeación urbana y regional sostenible y segura". De igual forma, se acogió la propuesta y se ajustó la acción 1.</p>
54	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>C. Línea 3. Seguridad vial y ciudadanía en torno al uso de la bicicleta. "Se sugiere cambiar la redacción del punto 2, igualmente se sugiere incluir el desarrollo de dispositivos y fortalecimiento de la infraestructura desde la perspectiva de seguridad vial (por ejemplo esto incluye cosas como ciclistas y otras estrategias que no necesariamente son urbanismo técnico). En este sentido se sugiere plantear iniciativas de planeación. El tema pedagógico, debería tener varias líneas de acción, trabajo, colegios universitarios, y no solo en torno al acceso actual, se deberían abordar el uso de la bicicleta".</i>	ACEPTADA	<p>En relación con las propuestas se realizaron ajustes en las líneas de acción correspondientes del decreto.</p>
55	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>D. Línea 4. Fabricación, ensamblaje y comercialización de bicicletas. "Se sugiere incluir la generación de espacios formales de articulación y promoción con la industria".</i>	NO ACEPTADA	<p>Frente al asunto se resalta que en el parágrafo del Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.</p>

56	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>E. Línea 5. Incentivos y Financiación del Programa "Al respecto de esta línea se sugiere revisar ya que su conformación es diferente a todas las demás y no es clara el enfoque".</i>	NO ACEPTADA	La Línea 5. Incentivos y Financiación del Programa, al igual que las líneas de acción precedentes expresa de forma clara las acciones que le corresponden al Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales, por ejemplo: El Gobierno Nacional deberá estructurar una ficha de presupuesto con destino a la gestión de la movilidad activa en el país, para financiar la gestión e implementación de la ENMA, el Programa del Uso de la Bicicla y la Ley 1811 de 2019 y como ejemplo las Entidades Territoriales deberán implementar un programa de cobro de estacionamiento en vía pública en zonas vinculadas a la movilidad del ciudadano para desincentivar el uso de vehículos motorizados.
57	9/11/2023	Departamento Nacional de Planeación - DNP	<i>Artículo 2.2.10.17. Seguimiento "Se sugiere revisar que no se estén evaluando instancias de coordinación, articulación o seguimiento".</i>	NO ACEPTADA	En el seguimiento del PFUB cabe destacar que para lograr la efectividad del mismo y el análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adoptarán los indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (ENMA), adoptada por el Ministerio de Transporte.
58	10/11/2023	Eliana Arce Almeida Arquitecta	<i>Teniendo en cuenta el desarrollo de la Estrategia Nacional de Movilidad activa, el Plan Nacional de Seguridad Vial de la ANSV y el status de las ciudades en la promoción del uso de la bicicleta se debe proponer una fase de planeación de corto plazo que no por medio de planes metropolitanos, tenga en cuenta las experiencias locales de los municipios para respaldar la implementación y seguimiento del PFUB.</i>	NO ACEPTADA	En el comentario, se destaca que la Fase 1 – Planeación, comprende en la acción 3 escenarios de articulación en los que se podrán desarrollar los espacios mencionados en la observación.
59	10/11/2023	Eliana Arce Almeida Arquitecta	<i>En el punto 4 Implementación de urbanismo activo para desincentivar el espacio público como lugar interactivo seguro e inclusivo", sería pertinente realizar una articulación con los programas de la ANSV, donde la intervención de urbanismo activo den como resultado la pacificación de puntos críticos de infraestructura para el espacio en infraestructuras existentes e nuevas, que sean llevadas a una implementación de urbanismo activo en la misma modalidad del PFUB.</i>	NO ACEPTADA	La recomendación se tendrá en cuenta en la creación de las acciones específicas del Plan de Acción a realizar en la Fase 1. Planeación.
60	10/11/2023	Eliana Arce Almeida Arquitecta	<i>El municipio debería brindar acompañamiento para construir una estructura institucional en los municipios con el fin de cumplir con los pillos de movilidad como equidad y eficiencia donde el enfoque sea en los actores vulnerables de la vía, los ciclistas y usuarios de modos activos de transporte, en sus caso incluye requisitos que los municipios puedan no pueden cumplir por falta de personal humano o desarrollo de su modelo de desarrollo territorial.</i>	NO ACEPTADA	La recomendación se tendrá en cuenta en la implementación de la Línea de Acción de Gobernanza dentro de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.
61	10/11/2023	Eliana Arce Almeida Arquitecta	<i>En cuanto a la participación mediante mesas intersectoriales convocadas para realizar la planeación, implementación y seguimiento de plan, no necesitan haberse establecido de las instancias existentes y viable por que sus acciones de planeación sean conjuntas, es el caso de los planes de seguridad vial y de movilidad urbana sostenible que ya se encuentran establecidos en los municipios con el fin de no dispersar los iniciativas y puedan beneficiar el PFUB, esto es importante para la realización de intervenciones de infraestructura puntual que corresponden a una incidencia directa en un territorio urbano o rural.</i>	NO ACEPTADA	La recomendación se tendrá en cuenta en la creación de las acciones específicas del Plan de Acción a realizar en la Fase 1. Planeación.
62	9/11/2023	Fabian Castaño	<i>Artículo 2.2.12.1. Objetivos. "En relación a los objetivos del artículo 2.2.12.1 Objetivos se sugiere adicionar los siguientes aspectos: Objetivos 1. ANV - ANSVAS -ANSV - MMN VIVIENDA. Se sugiere adicionar a Min Vivienda porque ellos tienen los lineamientos urbanísticos que permiten que la última generación de ciudades las que incluye el contrato de Calle Completas. Modificar el decreto 1077 de 2018 de Min Vivienda que tiene contenido sobre este caso. Objetivos 2. Min Vivienda (ENMA) para la posibilidad de financiación de las alianzas público populares en relación a la transición energética. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Normatividad del artículo 4920. Objetivos 3. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. "Esto son lineamientos e identificación de cadenas de valor. Preguntar el Carlos Parra el caso de país. Colombia no tiene una capacidad de competir en el corto plazo con este, por el contrario los avances como acompañamiento a cadenas. Comercialización, comercialización e identificación de cadenas. Industria. En este punto se puede acompañamiento. Objetivos 4. Ministerio del Interior y DNP -Conversaciones con gobiernos locales y departamentales. Objetivos 5. Ministerio de la Mujer. "Objetivo de tener el enfoque diferencial y de género. Más sea que sea un tema diferenciado".</i>	NO ACEPTADA	En el párrafo del Artículo 2.3.12.5 Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB. Cabe agregar que la responsabilidad de la implementación y seguimiento de las líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción.
63	9/11/2023	Fabian Castaño	<i>Artículo 2.2.12.2. "En relación a los objetivos del artículo 2.2.12.2 Objetivos se sugiere adicionar los siguientes aspectos: Objetivos 1. ANV - ANSVAS -ANSV - MMN VIVIENDA. Se sugiere adicionar a Min Vivienda porque ellos tienen los lineamientos urbanísticos que permiten que la última generación de ciudades las que incluye el contrato de Calle Completas. Modificar el decreto 1077 de 2018 de Min Vivienda que tiene contenido sobre este caso. Objetivos 2. Min Vivienda (ENMA) para la posibilidad de financiación de las alianzas público populares en relación a la transición energética. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Normatividad del artículo 4920. Objetivos 3. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. "Esto son lineamientos e identificación de cadenas de valor. Preguntar el Carlos Parra el caso de país. Colombia no tiene una capacidad de competir en el corto plazo con este, por el contrario los avances como acompañamiento a cadenas. Comercialización, comercialización e identificación de cadenas. Industria. En este punto se puede acompañamiento. Objetivos 4. Ministerio del Interior y DNP -Conversaciones con gobiernos locales y departamentales. Objetivos 5. Ministerio de la Mujer. "Objetivo de tener el enfoque diferencial y de género. Más sea que sea un tema diferenciado".</i>	NO ACEPTADA	En el párrafo del Artículo 2.3.12.5 Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB. Cabe agregar que la responsabilidad de la implementación y seguimiento de las líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción.
64	9/11/2023	Fabian Castaño	<i>Respecto al caso planeación de ciudades, debería tener una matriz de responsabilidad. Ver ejemplo: Tema 4, responsabilidad de Min Transporte y especialmente respecto Min y el responsable de acompañamiento Min. Para que cada ministro sea el que debe liderar y no solo el ministro hacer veredicto.</i>	NO ACEPTADA	La matriz de responsabilidad se realizará junto al Plan de Acción a realizar en la Fase 1. Planeación.
65	9/11/2023	Fabian Castaño	<i>¿Habría un programa de fortalecimiento en Movilidad Activa para los Planes de Gobierno que estarán en formulación en Enero de 2024? Es necesario que estratégicamente se piensen un plan Base de implementación 2023-2024 con recursos de entidades locales.</i>	NO ACEPTADA	Estos estratégicos estarán desarrollándose en cumplimiento de la ENMA, al cual estipula esta acción en concreto.
66	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>El Decreto menciona que el PFUB asume el cumplimiento de todo 2 de los 17 ODS, sin embargo sugiero ampliar el abanico del programa a 11 de los ODS (de acuerdo con la experiencia, y la literatura, la Bicihubs contribuye a 11 de los ODS). A continuación se describen aquellos que no son cubiertos en nuestra implementación del Decreto. 1. A fin de la Gobierno, Medio de transporte económico que facilite el acceso a educación, mercados, actividades comunitarias, climática, costo de transporte de mercancías, tiene gran potencial para la creación de puestos de trabajo. 2. Mantener como acciones seguras y equitativas a la tierra, los recursos de los ríos, los centros de conocimiento, los servicios financieros, los mercados y las oportunidades de empleo no agrícola. El uso de la bicicleta ayuda a garantizar el acceso, en particular para los pobres, a los servicios durante todo el día. 3. El transporte accesible y no contaminante. Mejora la eficiencia energética de los sistemas de transporte, ya que utiliza la fuerza humana responsable de la forma más eficiente para mover personas y mercancías, y el uso de bicicletas eléctricas ofrece acceso al uso de tecnologías de movilidad eléctrica más eficiente, además, la bicicleta ofrece una buena solución para los peatones y últimos kilómetros en combinación con el transporte público y los sistemas de bicicletas. 4. El Trabajo decente y crecimiento económico. El sector de la industria de la bicicleta, incluidos los servicios y el ciclo turismo, ofrece productos y servicios para el transporte sostenible e impulsos de desarrollo y crecimiento al convertirse en turismo sostenible y actividades de ocio sostenibles. 5. A la salud, crecimiento y bienestar. El uso de la bicicleta contribuye a las personas a pasar del uso del transporte motorizado individual a una combinación de movilidad activa (caminar y montar en bicicleta) y transporte público. Un mayor número de personas que van en bicicleta con más frecuencia contribuye a la promoción de la construcción de infraestructuras sostenibles y sistemas de transporte sostenibles para el desarrollo económico y el bienestar humano, contribuyendo a un acceso sostenible y equitativo a todos. 6. Las ciudades y asentamientos sostenibles. El transporte de personas y mercancías en bicicleta ofrece la oportunidad de desarrollar como sistemas comunitarios y turísticos, así como la producción, el consumo y la entrega de bienes de forma sostenible. La bicicleta contribuye efectivamente por la diversidad y la resiliencia de las economías locales y locales, los muchos valores asociados, el apoyo de los actores de mercancías pueden basarse en ciudades sostenibles, además, el aumento del uso de bicicletas crea más espacios para la actividad física y el turismo sostenible. 7. 17. Alianzas para lograr los objetivos. El movimiento ciclista, las organizaciones de la sociedad civil y los expertos que trabajan en la promoción de la movilidad en bicicleta en todo el mundo apoyan la cooperación mundial para el transporte sostenible, el desarrollo y el crecimiento económico, público-privado y la sociedad civil enfocada para promover el uso de la bicicleta, además, tratan de aumentar significativamente la disponibilidad de datos de alta calidad, oportuna y fiable sobre el uso de la bicicleta para apoyar el desarrollo y la eficiencia mundial de tecnologías ciclistas sostenibles y orientadas al medio ambiente, así como el desarrollo y la aplicación de políticas coherentes en los países en desarrollo. (Definiciones tomadas de https://bicihubs.org)</i>	ACEPTADA	Se incluirán en la parte considerativa del proyecto de decreto que reglamenta el PFUB
67	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Artículo 2.3.12.2. "Ámbito de aplicación." "Importante involucrar a ciudades que no necesariamente se encuentran asociadas."</i>	NO ACEPTADA	El ámbito de aplicación del proyecto de Decreto es bastante extenso y será aplicable en todo el territorio nacional y, especialmente, a los actores involucrados en la implementación y ejecución efectiva del PFUB, entre ellos, las entidades comprendidas del Gobierno Nacional, Entidades Territoriales, Asociaciones Público-privadas, asociaciones de ciclistas y peatones, el sector privado y la academia, razón por la cual los "ciclistas" hacen parte de las asociaciones de ciclistas.
68	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Artículo 2.3.12.3. Objetivos. "En el numeral de fomentar la producción nacional, es importante incluir el concepto a todas las actividades económicas de economía circular y apoyar que se desarrollen el interior del ecosistema de la bicicleta, bioeconomías, servicios de acompañamiento."</i>	NO ACEPTADA	La recomendación se tendrá en cuenta en la creación de las acciones específicas del Plan de Acción a realizar en la Fase 1. Planeación.
69	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Artículo 2.3.12.3. Objetivos. "Consideramos que, si bien el objetivo del PFUB es la promoción del uso, se deben de tener en los objetivos específicos, algunas acciones que son básicas para el desarrollo del uso, como lo son la educación y la sensibilización, la seguridad, la investigación y el desarrollo, la defensa de los derechos, la participación ciudadana entre otros."</i>	NO ACEPTADA	Estos conceptos cruciales se tendrán en cuenta en la creación de las acciones específicas del Plan de Acción a realizar en la Fase 1. Planeación.
70	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Además de las entidades orientadoras promovidas por la ENMA, es importante incluir un espacio orientador enfocado en la investigación, la innovación y la gestión del conocimiento, así mismo, consideramos que la ENMA debe de tener un espacio orientador para evaluar como lo es el empoderamiento ciudadano."</i>	NO ACEPTADA	El proyecto de Decreto comprende un número importante de principios, entre los cuales se encuentran los principios rectores de transporte y trabajo sostenibles en la Ley 105 de 1993 y en la Ley 769 de 2002, respectivamente. Además, los principios que orientarán la efectiva implementación y adecuada ejecución del PFUB son los establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial-ENMA, adoptada por el Ministerio de Transporte. En consecuencia, se considera suficiente los principios rectores apropiados para el PFUB.
71	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Artículo 2.3.12.5. Responsables "Al valorizar la movilidad sostenible como un tema de salud pública, es importante también asignar responsabilidades a ministerios de salud de realizar programas de promoción."</i>	NO ACEPTADA	El Ministerio de Salud y Protección Social, tiene ya previsto programas de salud pública de conformidad con lo ordenado por la Ley 1732 de 2003, teniendo en cuenta que la salud pública está constituida por un conjunto de políticas que buscan garantizar de manera integrada, la salud de la población por medio de acciones dirigidas tanto de manera individual como colectiva ya que sus resultados se configuran en indicadores de las condiciones de vida, bienestar y desarrollo. Dichas acciones se realizarán bajo la rectoría del Estado y constituyen la participación responsable de todos los sectores de la comunidad.
72	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Sugerimos que la transversalidad de la implementación, socialización y evaluación, se realice de manera articulada entre la institucionalidad, la sociedad civil y la academia que con una estructura integral que articule a todos los actores, que promueva, coordine y defienda el uso de la bicicleta y soluciones de movilidad activa en todo el país.</i>	NO ACEPTADA	Se destaca en el Párrafo 1 del Artículo 2.3.12.10, correspondiente a las Líneas de acción que la responsabilidad de la implementación y seguimiento de las líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 del presente título, así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción.
73	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Artículo 2.3.12.5. Responsables "Invocar de manera activa al MINCIT. Involucrar de manera activa al MINCIT. El gobierno transforme el país hacia una movilidad activa y sostenible es importante abordar el fomento el uso de la bicicleta desde la perspectiva y desde un punto de coherencia que se pueda atacar las UNB en los colegios."</i>	NO ACEPTADA	En el mismo sentido, de conformidad con lo previsto en el artículo 254 del PFUB el Ministerio de Salud y la Protección Social y el Ministerio de Transporte, articularán con las instancias de Gobierno nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil para lograr aumentar la bici infraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones público-privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, así como el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta.
74	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>A. Línea 5. Planificación Territorial. "En la línea de planeación territorial es importante la inclusión de un componente de ambiente que evalúe condiciones locales de ruido y calidad de aire."</i>	NO ACEPTADA	En el párrafo del Artículo 2.3.12.5 Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB. Cabe agregar que la responsabilidad de la implementación y seguimiento de las líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción.
75	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<i>Sugerimos elevar la línea de planeación territorial, de la de infraestructura, y denominar esta primera línea como: Planeación territorial, gubernamental e institucional. Esta no deberá definir las acciones de planeación del PFUB a las diferentes escalas de acción: internacional, nacional, estatal, metropolitana, municipal y de proyectos urbanos. Además de proponer herramientas para la gestión de los asuntos de la cultura ciclista, la gestión de todos los asuntos y otros aspectos, mediante la creación de programas, estrategias y acciones orientadas a modificar los comportamientos ciudadanos, el artículo 49 del Decreto 1077 de 2018, la conformación de la estructura de la ENMA. Este no debería centrarse también en la importancia del entendimiento profundo de las ciudades, la gestión del conocimiento a partir del análisis de datos para el diseño de soluciones centradas en el ser humano, el diseño de políticas públicas, las como la gestión, formulación y ejecución de acciones y medidas para la movilidad activa, así como el entendimiento coherente a la planeación, acciones que son línea de acción, acciones concretas en las territorios como los siguientes: A. Coordinación interinstitucional - Realizar alianzas estratégicas y alianzas locales en la formulación de políticas públicas locales para la Movilidad Activa. - Crear instancias de coordinación entidades metropolitanas e instituciones educativas. - Promover acciones de desarrollo urbano coordinadas con la movilidad en el caso de acciones intermunicipales y asociadas a proyectos estratégicos de desarrollo. B. Participación ciudadana - Organización de diferentes públicas, consultas ciudadanas y espacios de diálogo en torno a los retos en materia de movilidad activa de Colombia. - Liderar laboratorios de inteligencia colectiva para la Movilidad Activa. - Fomentar el uso de los medios ambiente, la promoción de la sostenibilidad y la conservación de los recursos naturales. - Fortalecimiento y articulación con los actores locales, así como con otros actores cercanos a la movilidad activa. - Construir narrativas cercanas a la gente sobre la valor política de la Bicihubs. "Cómo convivir" y los expedientes. E. Gestión del conocimiento e innovación - Fomentar la inversión en investigación, ciencia, tecnología orientada al conocimiento sobre la calidad del aire y su impacto en la población urbana. - Realizar capacitaciones y talleres de actores (colectivos, organizaciones, institutos, emprendimientos, eventos, foros y talleres, etc). - Construir: registros de experiencias y acciones acordadas a nivel local. (Casos de éxito de políticas, planes, programas y acciones alrededor de la Movilidad Activa a nivel local). - Realizar reuniones constantes de la normatividad internacional y referentes de este a nivel internacional. F. Gestión de recursos y relación intersectorial</i>	NO ACEPTADA	En el párrafo del Artículo 2.3.12.5 Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación, se estableció que en todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB. Cabe agregar que la responsabilidad de la implementación y seguimiento de las líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción. Frente a la observación se informa que la Metodología del Monitoreo de la Calidad del Aire y los niveles de concentración de los contaminantes atmosféricos son monitoreados por el Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire - SVCA, cuyo diseño y operación se rige por el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. "Las autoridades ambientales encargadas de la operación del sistema deberán velar por la correcta custodia, análisis y validación de los datos. En este orden de ideas, en nuestro ordenamiento territorial se promueve el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial, además que se fomentará el traslado de competencias y poder de decisión de los órganos centrales o descentralizados del gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial. Las acciones enlistadas entorno a la gobernanza ya están incluidas en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa - ENMA, sin embargo, las acciones mencionadas serán tenidas en cuenta en la creación de las acciones específicas del Plan de Acción a realizar en la Fase 1. Planeación.

76	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>8. Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta "Proponemos que dichos programas sean construidos con la participación activa de las organizaciones bicí de cada territorio."</u>	NO ACEPTADA	En atención a la observación, cabe destacar que las disposiciones contenidas en el proyecto de Decreto son aplicables en todo el territorio nacional; especialmente, a los actores involucrados en la implementación y ejecución efectiva del PFUB, entre ellos, las entidades competentes del Gobierno Nacional, Entidades Territoriales, Asociaciones Público-Privadas, asociaciones de ciclistas y peatones, el sector privado y la academia, razón por la cual las "organizaciones bicí" hacen parte de las asociaciones de ciclistas.
77	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>8. Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta "1. Educación y sensibilización. "Construir identidad alrededor de la Bicicleta y la Movilidad activa. "Desarrollo de competencias viables de sus educandos para la promoción de ciudadanos líderes en prácticas de movilidad sostenible."</u>	NO ACEPTADA	La acción descrita en la Línea 2 de Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial del Artículo 2.3.12.10. Líneas de acción, puede incluir los temas asociados a la construcción de identidad y competencias viables en el Fortalecimiento de los hábitos saludables por medio de la bicicleta.
78	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>Línea 3. Seguridad vial "Proponemos la inclusión de programas de reducción de velocidad en perímetros urbanos."</u>	NO ACEPTADA	Dado el carácter de participación y de articulación de todos los actores involucrados en la implementación y ejecución efectiva del PFUB, es necesario advertir que otros documentos como la Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad se encuentra enmarcada en el enfoque de Sistema Seguro. En este documento se presenta el contexto de la situación de siniestralidad en el país por exceso de velocidad, así como aspectos conceptuales que permiten una mejor comprensión de la velocidad como factor de riesgo. También se ponen a disposición orientaciones pedagógicas y una serie de actividades dinámicas de sensibilización a actores viables. En el mismo sentido, la Ley 769 de 2002 en su artículo 106 establece que en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo y que en ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.
79	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>Línea 3. Seguridad vial/ "Creación de programas de educación vial y ciclismo seguro en colegios públicos y privados, sobre normas de tránsito, habilidades de conducción segura y mantenimiento básico de bicicletas. (Involucrar al Ministerio de Educación Nacional)"</u>	NO ACEPTADA	En la Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial del artículo Artículo 2.3.12.10. Líneas de acción, ya se prevé acciones tales como, el Fortalecimiento de los hábitos saludables por medio de la bicicleta. Al trabajo en bicicleta, Al colegio en bicilet, En bicicleta a la universidad, La escuela de la bicicleta, La bicicleta como pilar del turismo sostenible y La cultura de la bicicleta.
80	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>2.Línea 4. Fabricación. "Impulsar la línea de desarrollo económico a toda la cadena de economía ciclovía y popular de la bici."</u>	NO ACEPTADA	La formulación de la Línea de acción No.4. Fabricación, ensamble y comercialización de bicicletas es consecuente con lo ordenado por el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023 que busca la consolidación de la agenda ambiental, la consecución de los ODS citados y una movilidad activa, a través del establecimiento de lineamientos que apunten al fortalecimiento de la infraestructura, promoción, seguridad vial, fabricación, ensamble y comercialización de bicicletas e incentivo y financiación, que fortalezcan la movilización de los ciudadanos en este medio de transporte accesible, eficiente, saludable y ambientalmente amigable que impacta de manera positiva en la generación de bienestar social.
81	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>4. Línea 4. Fabricación. " Esta línea se enfoca solamente en la fabricación y ensamble de bicicletas, sin embargo el nombre de esta línea de acción debería ser más amplio, pues se están desarrollando acciones generadas en las que también se pueden incluir una variedad dentro de actividades económicas alrededor de la bicicleta como por ejemplo el turismo, los alimentos, los medios tecnológicos, los servicios financieros, el turismo, la biotecnología, las competencias deportivas, entre muchos otros."</u>	NO ACEPTADA	La Línea de acción No.4. como su nombre lo advierte no solo abarca el tema de fabricación y ensamble sino además la comercialización de bicicletas, y es consecuente con lo ordenado por el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023 que busca la consolidación de la agenda ambiental, la consecución de los ODS citados y una movilidad activa, a través del establecimiento de lineamientos que apunten al fortalecimiento de la infraestructura, promoción, seguridad vial, fabricación, ensamble y comercialización de bicicletas e incentivo y financiación, que fortalezcan la movilización de los ciudadanos en este medio de transporte accesible, eficiente, saludable y ambientalmente amigable que impacta de manera positiva en la generación de bienestar social.
82	9/11/2023	Jesús Armando Rodríguez Romero R.L. Fundación Movilidad Activa	<u>Línea 4. Incentivos "Fortalecer capacitación y fortalecimiento de las ofertas de servicios de las organizaciones comunitarias en los territorios."</u>	NO ACEPTADA	De la lectura de la Línea de acción 5. Incentivos y Financiación del Programa, se evidencia que propiciar becas para financiar una iniciativa que promueva el uso de la bicicleta por parte de mujeres y poblaciones diferenciadas, se relaciona con el fortalecimiento de las ofertas de los servicios asociados al fomento del uso de la bicicleta.

Aprobado por 
Eduardo Enriquez Calcedo
Viceministro de Transporte

Revisó: 
Angélica Jarama Díaz
Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó: Miguel Armando León Arévalo
Abogado Grupo de Regulación