

DIAGNÓSTICO PARA LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA

NICOLAS ESTUPIÑAN

Secretario Distrital de Movilidad

ANA MILENA GÓMEZ GUZMAN

Subsecretaria de Política de Movilidad (E)

DEYANIRA CONSUELO AVILA MORENO

Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Febrero 2021

Versión 4

AC 13 N.º 37 - 35

Bogotá D.C., Colombia

TABLA DE CONTENIDO

1. MARCO CONCEPTUAL O TEÓRICO	11
1.1 DESARROLLO SOSTENIBLE.	11
1.2. MOVILIDAD SOSTENIBLE	13
1.3. CICLO – INCLUSIÓN	14
1.4. INTERMODALIDAD	15
1.5. SEGURIDAD VIAL - VISIÓN CERO	16
1.6. SEGURIDAD PERSONAL	17
1.7 . DIMENSIONES Y ÁMBITOS TEMÁTICOS PARA LA FASE DE AGENDA PÚBLICA.	18
2. INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA	21
2.1 Caracterización de los viajes y la población	22
2.2. Seguridad	27
2.3. Cultura de la bicicleta	36
2.4. Infraestructura	46
3. ESTRATEGIA Y PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	58
3.1. LINEAMIENTOS METODOLÓGICOS	59
3.2. CONVOCATORIA.	64
3.3. DESARROLLO DE LOS ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN	69
3.3.1. Encuentros territoriales	70
3.3.1.1. <i>Encuentro territorial Sumapaz</i>	71
3.3.1.2. <i>Encuentro Territorial de la Zona Sur Occidente.</i>	72
3.3.1.3. <i>Encuentro Territorial de la Zona Noroccidente.</i>	73
3.3.1.4. <i>Encuentro Territorial de la Zona Suroriente.</i>	73
3.3.1.5. <i>Encuentro Territorial de la Zona Nororiente</i>	74
3.3.2. Encuentros Diferenciales	75
3.3.2.1. <i>Encuentro de Género</i>	75
3.3.2.2. <i>Encuentro de Personas Mayores</i>	76
3.3.2.3. <i>Encuentro de Accesibilidad y Discapacidad</i>	76
3.3.2.4. <i>Encuentro de la diversidad. Grupos étnicos, víctimas del conflicto y personas de los sectores LGBT.</i>	77
3.3.3. Grupos Focales	77
3.3.3.1. <i>Grupo Focal comerciantes clúster Calle 13.</i>	78
3.3.3.2. <i>Grupo Focal comerciantes clúster Tunjuelito-Venecia.</i>	78
3.3.3.3. <i>Grupo Focal comerciantes clúster 7 de agosto</i>	78
3.3.3.4. <i>Grupo Focal de gremios y grandes superficies</i>	78
3.3.3.5. <i>Grupo Focal Actividades Económicas Emergentes</i>	79
3.3.3.6. <i>Grupo Focal Organizaciones en temas relacionados con ciudad y transporte.</i>	79
3.3.4. Mesas Técnicas por Dimensión	79
3.3.5. Estrategia virtual – Retos en Bogotá Abierta.	80
4.1. Resultados de los encuentros territoriales y grupos focales	84
4.1.1. <i>Infraestructura y la red de ciclorrutas</i>	84
4.2. Resultados de los encuentros diferenciales y las mesas técnicas.	88
4.2.1. Encuentros diferenciales	88

4.2.1.1.	<i>Encuentro de personas mayores.</i>	88
4.2.1.2.	<i>Encuentro de Discapacidad</i>	89
4.2.1.3.	<i>Encuentro de la diversidad. Grupos étnicos, víctimas del conflicto y personas de los sectores LGBT. Discapacidad</i>	90
4.2.1.4.	<i>Encuentro de Mujer y Género.</i>	92
4.2.2.	Mesas técnicas por dimensión	94
4.2.2.1.	<i>Mesa Técnica Cultura de la Bici.</i>	94
4.2.2.2.	<i>Mesa Técnica de Ambiente y Salud.</i>	96
4.2.2.3.	<i>Mesa Técnica de Productividad</i>	98
4.2.2.4.	<i>Mesa Técnica de Diversidad e Inclusión.</i>	99
4.2.2.5.	<i>Mesa Técnica de Intermodalidad.</i>	101
4.2.2.6.	<i>Mesa Técnica de Seguridad.</i>	102
4.2.2.7.	<i>Mesa Técnica de Fondos de Desarrollo Local (FDLS).</i>	103
4.3.	SÍNTESIS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA POR DIMENSIÓN.	104
4.3.1.	Seguridad Vial	105
4.3.2.	Seguridad Personal	105
4.3.3.	Diversidad e Inclusión.	106
4.3.4.	Ambiente y Salud	106
4.3.5.	Cultura de la Bici	106
4.3.7.	Productividad	107
4.3.8.	Institucionalidad	108
4.4.	<i>Conclusiones</i>	108
5.	IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS.	109
5.1.	Aspectos priorizados por la ciudadanía y las mesas técnicas institucionales	109
5.1.1.	METODOLOGÍA Y PRIORIZACIÓN DE LOS ASPECTOS IDENTIFICADOS	123
5.2.	PUNTOS CRÍTICOS POR DIMENSIÓN	130
6	ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO.	141
6.1.	CICLO-INFRAESTRUCTURA.	141
6.2.	INTERMODALIDAD	142
6.3.	SEGURIDAD VIAL.	144
6.4.	SEGURIDAD PERSONAL	144
6.5.	CULTURA DE LA BICICLETA	145
6.6.	INSTITUCIONALIDAD.	146
7.	ABORDAJE DE ENFOQUES DE DERECHOS HUMANOS, GÉNERO, DIFERENCIAL, TERRITORIAL Y AMBIENTAL	148
7.1.	Enfoque de Derechos Humanos	148
7.2	Enfoque Ambiental	149
7.3	Enfoque Territorial	150
7.4	Enfoque de Género	153
8.	ANÁLISIS DE ACTORES	160
8.1.	INSTITUCIONALES.	160
8.1.1	Concejo de Bogotá.	160
8.1.2	Entidades corresponsables.	160

8.1.3	Organizaciones Multilaterales.	163
8.2.	GRUPOS ORGANIZADOS.	163
8.2.1.	Ciclistas.	163
8.3.	PERSONAS NO ORGANIZADOS.	164
8.4.	ACTORES DE ACUERDO A LOS ENFOQUES DE DERECHOS HUMANOS.	164
8.5.	ANÁLISIS DE INFLUENCIA.	165
9.	ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN VIGENTES	166
9.1	La bicicleta en el Plan de Ordenamiento Territorial – Decreto 190 de 2004	166
9.2.	La bicicleta en el Plan Maestro de Movilidad – Decreto 319 de 2006	168
9.3	La bicicleta en el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) “Bogotá Mejor para Todos” – Acuerdo 645 de 2016	170
9.4	Otras políticas públicas	173
10.	TENDENCIAS Y/O BUENAS PRÁCTICAS	176
10.1.	LITERATURA DE OTROS PAÍSES	176
10.1.1.	Estrategia nacional de ciclismo “Denmark - on your bike!”	176
10.1.2.	Plan de seguridad vial de Copenhagen 2013-2020	178
10.1.3.	Good, Better, Best (Bueno, Mejor, lo mejor) Estrategia de ciclismo de la ciudad de Copenhagen 2011-2025	179
10.1.4.	Manual CROW de Diseño para el Tráfico de Bicicletas 2011	180
10.1.5.	Cómo impulsar el ciclismo urbano: Banco Interamericano de Desarrollo	181
10.1.6.	Guía Gehl para construir ciudades cicloinclusivas: ¡A todo Pedal!	182
10.2.	LITERATURA DE COLOMBIA	183
10.2.1.	<i>Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades colombianas: Mintransporte</i>	183
10.2.2.	<i>La bicicleta como medio de transporte: Estrategia 2019 - 2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana (2018)</i>	184
10.2.3.	<i>Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta. Medellín</i>	186
10.3.	CONTRIBUCIONES DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES DE LA BICICLETA	187
10.3.1.	<i>Manifiesto nacional de la bicicleta – Bicired Colombia 2013</i>	187
10.3.2.	<i>Revisando el manifiesto 2015</i>	188
10.4.	CONCLUSIONES	189
11.	IDENTIFICACIÓN DE FACTORES ESTRATÉGICOS	191
12.	PROPUESTA PRELIMINAR DE ESTRUCTURA DE LA POLÍTICA PÚBLICA.	198
	BIBLIOGRAFÍA	200

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. <i>Ilustración 1. Histórico de ciclistas muertos 2011-2018</i>	28
Ilustración 2 Matriz de interacciones en ciclistas víctimas, 2018.....	29
Ilustración 3 Cantidad de víctimas fatales por localidad, según condición	30
Ilustración 4. Ciclistas lesionados por actores viales	31
Ilustración 5. Cantidad de víctimas lesionadas por localidad, según condición	32
Ilustración 6 Número de hurtos reportados por sexo	33
Ilustración 7 Localidades con mayor reporte de hurtos 2018.	34
Ilustración 8 Localidades con menor reporte de hurtos 2018.	34
Ilustración 9 Localidades con mayor reporte de hurtos 2019	35
Ilustración 10 Localidades con menor reporte de hurtos 2019	35
Ilustración 11 Razones de no uso de la bicicleta mujer 2015.....	38
Ilustración 12 Número de ingresos desde septiembre de 2012 a los cicloparqueaderos	48
Ilustración 13 Requerimiento para certificación de cicloparqueaderos.....	49
Ilustración 14 Esquema funcional de la Red.....	51
Ilustración 15 Estimado de la línea de crecimiento de la Red de Ciclorrutas	52
Ilustración 16 Extensión de las ciclorrutas en ciudades colombianas	53
Ilustración 17 Formato de recolección de insumos.....	61
Ilustración 18 Publicación en página web de la invitación a los espacios de participación ciudadana	67
Ilustración 19. Pieza de comunicación.....	67
Ilustración 20 Pieza de comunicación localidad Rafael Uribe Uribe	68
Ilustración 21 Participantes.....	69
Ilustración 22 Participantes por sexo	70
Ilustración 23 Mapa de Sumapaz	71
Ilustración 24 Localidades participantes Encuentro Territorial Suroccidente.....	72
Ilustración 25 Localidades participantes Encuentro Territorial Noroccidente.....	73
Ilustración 26 Localidades participantes Encuentro Territorial Noroccidente.....	74
Ilustración 27 Localidades participantes Encuentro Territorial Nororiental.....	75
Ilustración 28 Lugar de residencia usuarios de bicicleta.....	152
Ilustración 29 Proporción de Hombre y mujeres que usan la bicicleta.....	154
Ilustración 30 Razones de no uso de la bicicleta por parte de las mujeres	155
Ilustración 31 Indicadores Safetipin para mujeres	156
Ilustración 32 Índice de Seguridad – SafetiPin	157
Ilustración 33 Usuarios Potenciales Según Género.....	158
Ilustración 34. Plan de Desarrollo.	171
Ilustración 35 Resultados Factores Estratégicos.....	193

Índice de Tablas

Tabla 1 Información base para definir dimensiones y ámbitos temáticos.	21
Tabla 2. Dimensiones estratégicas y ámbitos temáticos para fase de Agenda Pública	21
Tabla 3. Viajes en bicicleta, por estrato de la vivienda del ciclista	25
Tabla 4. Viajes en bicicleta, por motivo del viaje del ciclista.	26
Tabla 5. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal para los motivos ir a trabajar e ir a estudiar	26
Tabla 6. Viajes en bicicleta, por sexo del ciclista	27
Tabla 7. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal, por sexo del ciclista	27
Tabla 8 Viajes en bicicleta, por rango etario del ciclista	28
Tabla 9. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal, por rango etario del ciclista	28
Tabla 10. Uso de la bicicleta en viajes de ida y vuelta según tipo de discapacidad	39
Tabla 11. Concentración de exposición a PM 2,5	44
Tabla 12. Dosis Estimada de PM2,5 según modo de Transporte	44
Tabla 13. Estimado de emisiones evitadas con los viajes en bicicleta según el modo de transporte	46
Tabla 14. Cicloparqueaderos del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio	49
Tabla 15. Número de cicloparqueaderos certificados con sello de calidad y total de cupos por año	51
Tabla 16. Metas de construcción de ciclorrutas de las últimas tres administraciones	55
Tabla 17. Relación de entidades que dan cumplimiento al artículo No.5 de la Ley 1811 y ya tienen beneficiados	58
Tabla 18. Descripción de espacios de participación para fase de Agenda Pública	63
Tabla 19. Cronograma espacios de participación ciudadana para fase de Agenda Pública.	66
Tabla 20. Cronograma espacios de participación con entidades de la Administración Distrital	67
Tabla 21 Gremios	82
Tabla 22 Participantes.	83
Tabla 23. Participantes	85
Tabla 24. Listado temas de interés extraídos de la fase de participación	115
Tabla 25. Resultados priorizados expertos	130
Tabla 26. Puntos Críticos Seleccionados para la Política Pública	137
Tabla 27. Viajes en bicicleta, por estrato de la vivienda del ciclista	159
Tabla 28. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal, por estrato de la vivienda del ciclista	160
Tabla 29. Análisis de Influencia.	174
Tabla 30. Políticas Públicas	183
Tabla 31 Matriz Vester Factores Estratégicos	202

INTRODUCCIÓN

Bogotá apunta a convertirse en un modelo a seguir por diferentes ciudades a través de la consolidación de su crecimiento y el desarrollo socioeconómico. Para que esto suceda, se hace necesaria la adopción de un sistema de movilidad integrado e intermodal, que permita permear y atender las necesidades del territorio y sus habitantes, propender por condiciones de sostenibilidad ambiental, y sobre todo con cero víctimas en las vías. Por lo tanto, en el marco de una movilidad sostenible, la bicicleta cobra gran relevancia para el desarrollo de la ciudad.

Actualmente, *las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida*. Esta situación requiere que la ciudad adelante acciones coordinadas en torno a: la mejora de la cicloinfraestructura desde todos sus aspectos (definición, señalización, diseño, geometría, materiales y mantenimiento, entre otros), optimización e implementación de servicios complementarios (información, servicios de transporte que empleen o articulen la bicicleta, programas institucionales, recreacionales y de construcción colectiva con la ciudadanía), fomento de los procesos económico alrededor de la bicicleta, enriquecer los procesos de construcción y difusión de cultura ciudadana de todos los actores viales fomentando el respeto entre ellos, especialmente del peatón y ciclistas, protegiendo la vida al promover y adoptar buenos comportamientos en la vía para en suma reducir los siniestros y por último, mejores condiciones de seguridad para los ciclistas, una de las necesidades más sentidas por estos actores.

Dar solución a esta problemática, en los componentes mencionados, trabajando coordinadamente con la ciudadanía y con un trabajo interinstitucional sostenido en el tiempo permitirá, en el largo plazo, aumentar la calidad de los viajes en bicicleta, lograr que más ciudadanos utilicen este medio, continuar construyendo una ciudad pionera y referente en este medio de transporte consolidando así un modelo de movilidad sostenible.

En razón a la necesidad de atender la problemática antes relacionada y teniendo clara la visión a la que apunta la movilidad de la ciudad, Bogotá constantemente realiza esfuerzos para resolverla. Es así como la ciudad ha sido reconocida internacionalmente como una de las ciudades más amigables del mundo para montar en bicicleta, al ser catalogada por Copenhagenize¹ como la número 12 en el top 20 global y la mejor calificada por fuera de Europa. Así mismo, la ciudad

¹<https://www.wired.com/story/most-bike-friendly-cities-2019-copenhagenize-design-index/>

fue finalista de la edición 2019 de los premios Ashden² en el Reino Unido, en la categoría de Movilidad Sostenible Internacional, por lo que denominaron “una verdadera revolución ciclista”³.

Según la Encuesta de Movilidad 2015 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015), el 5% de los viajes diarios de la ciudad se realizaban en bicicleta, mientras que para 2019 se estima que dicha cifra es cerca del 8% (Bogotá Cómo Vamos, 2018, pág. 63). En términos absolutos, se calcula que se realizan aproximadamente 800.000 viajes diarios en bicicletas en Bogotá.

La administración de Enrique Peñalosa (2016 – 2019) a través del “Plan Bici”, fundamentado en cinco pilares: Infraestructura, Institucionalidad, Cultura de la Bici, Seguridad y, Ambiente y Salud, ha hecho un esfuerzo que apunta a hacer de Bogotá “la Capital Mundial de la Bicicleta”, propiciando un mayor y mejor uso de este medio en la ciudad.

En la capital se promueve una cultura de movilidad sostenible que tiene en cuenta el número de personas que logran desplazarse usando el mismo espacio, pero en otros medios de transporte. Por eso, darle lugar a la bicicleta es una de las principales estrategias que se ha implementado en la ciudad.

Bogotá disfruta de una serie de estrategias que a través de los años se han materializado en proyectos icónicos que la han llevado a ser un referente mundial. El *Día sin carro* (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017) que permite a los ciudadanos el primer jueves de febrero disfrutar de una mejor calidad del aire al priorizar la movilidad en bicicleta restringiendo la circulación de vehículos motorizados privados; la Ciclovía en la que más de 1,5 millones de personas disfrutan todos los domingos y festivos de más de 126,69 kilómetros para hacer deporte y circular en bicicleta (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2019); y la Semana de la Bicicleta, que a partir de la construcción colectiva entre la ciudadanía y la administración distrital ha generado identidad ciclista en los bogotanos durante los últimos once años.

Ahora bien, pese a los resultados positivos derivados de los esfuerzos y acciones adelantadas por la administración, el crecimiento del uso de la bicicleta supone emprender mayores acciones a corto, mediano y largo plazo que trasciendan los periodos de gobierno, para resolver las dinámicas que este crecimiento conlleva. Por lo tanto, se requiere con urgencia una carta de navegación que oriente y defina, en el corto, mediano y largo plazo, el desarrollo de acciones constantes en el tiempo desde los diversos sectores de la administración distrital, y que aporte al cumplimiento de la visión del modelo de ciudad. Tal carta de navegación se establece a través de una política pública, ante la cual el concejo de la ciudad mediante el Acuerdo 708 de

² <https://www.ashden.org/news/ashden-awards-longlist-reveals-top-green-energy-enterprises>

³ <https://www.ashden.org/news/finalists-announced-for-the-2019-ashden-awards>

2018 definió lineamientos y principios en los cuales se enmarca lo planteado por la administración distrital, en cabeza de esta Secretaría.

Bajo este marco y en cumplimiento de lo indicado en la *“Guía para la formulación de políticas públicas del Distrito Capital”* elaborada por la Secretaría Distrital de Planeación (Secretaría Distrital de Planeación, 2017) el presente documento expone el diagnóstico e identificación de factores estratégicos que inciden en la problemática enunciada y en la coordinación requerida para resolverla en cada uno de los componentes relacionados.

En los capítulos que se presentan a continuación, se desarrollan todos los elementos requeridos para la contextualización del estado actual del uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá, desde los enfoques, puntos críticos y ámbitos definidos y se establecen los factores estratégicos que se abordarán en la fase de formulación.

El primero de estos capítulos hace referencia al marco conceptual usado para comprender los fenómenos relacionados con el uso de la bicicleta, presentando los conceptos orientadores que fueron usados en la fase de agenda pública.

El segundo capítulo hace una compilación de la información cuantitativa y cualitativa relacionada con las dimensiones asociadas a la Política Pública de la Bicicleta definidas en el primer capítulo.

El tercero, presenta el desarrollo de la estrategia de participación ciudadana desplegada en el marco de la fase de agenda pública, describiendo los distintos sectores de la población con los cuales se trabajó y los escenarios dispuestos para tal fin.

El cuarto capítulo, muestra de manera detallada los resultados obtenidos con la implementación de la estrategia de participación ciudadana e institucional ejecutada en la fase de agenda pública, indicando los temas que la ciudadanía resaltó como más relevantes en la problematización de los temas asociados al uso de la bicicleta.

En el capítulo quinto, se identifican y priorizan los puntos críticos relacionados con la política pública de la Bicicleta, los cuales fueron trabajados a partir de los elementos identificados en el capítulo dos y los resultados de los ejercicios de participación ciudadana descritos y sistematizados en los capítulos tres y cuatro respectivamente.

El capítulo sexto presenta un análisis de las normas que reglamentan la promoción, uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad, haciendo énfasis en los elementos identificados en el capítulo cinco, y revisando las fortalezas y retos que presenta esto a la luz de la política pública.

El capítulo séptimo aborda los puntos críticos de acuerdo a los enfoques de derechos humanos, género, diferencial, territorial y ambiental, mostrando el desarrollo que estos temas han tenido a la luz de los enfoques.

El capítulo octavo presenta los actores relacionados de acuerdo a su interés en el desarrollo de la Política Pública de la bicicleta.

En el capítulo noveno, se realiza un análisis de instrumentos de planeación de la ciudad, en particular el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad.

El capítulo décimo presenta las tendencias y buenas prácticas frente al uso de la bicicleta como medio de transporte a nivel mundial y revisa algunas de las experiencias a nivel nacional.

En el capítulo once se establecen los factores estratégicos para la política, entendidos como *“aquellos que tienen capacidad de mover o cambiar de manera sinérgica la configuración de la situación actual que se ha percibido como negativa o problemática.”* (Secretaría Distrital de Planeación, 2019, pág. 5). Para esto se hace uso de la elaboración de un árbol de problemas, y de la matriz de Vester, para identificar los elementos constitutivos de la estructura de la política.

Para finalizar, el capítulo doce, contiene la propuesta de estructura de la Política Pública, partiendo de los análisis desarrollados en los capítulos precedentes, dicha estructura permitirá avanzar en la construcción del documento de formulación y la elaboración de su plan de acción en la siguiente fase de desarrollo de la política.

1. Marco conceptual o Teórico

Este capítulo presenta los conceptos orientadores usados en la Fase de Agenda Pública. es importante señalar que como se presentó en la introducción, la problemática identificada para la política pública es la siguiente: *Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida.*

Para poder caracterizar de manera adecuada dicha problemática, se requiere entonces de una serie de conceptos que permitan identificar la manera en que la ausencia o carencia de ciertos elementos en la ciudad se terminan convirtiendo en limitantes asociados a la limitación del derecho a usar la bicicleta y la consecuente afectación para la calidad de vida de los ciudadanos.

En primer lugar, se encuentran los conceptos generales, que giran en torno al desarrollo y la movilidad sostenible, para después dar paso a aquellos relacionados de manera directa con la incorporación de la bicicleta en la vida cotidiana de las ciudades. Por último, define las dimensiones temáticas y transversales que sirvieron como punto de partida tanto para el componente participativo de la fase diagnóstica, como para el levantamiento de la información cuantitativa y cualitativa relacionada con el desarrollo y problemáticas de la bicicleta en la ciudad.

1.1 Desarrollo Sostenible.

La necesidad de contar con un enfoque de desarrollo que permita el crecimiento económico y material de las naciones, a la vez que protege el medio ambiente y busca la superación de las condiciones de desigualdad y pobreza existentes, ha hecho que la Organización de las Naciones Unidas –ONU- proponga a sus estados miembros un nuevo concepto de desarrollo, el cual ha sido revisado de manera permanente a partir de la aproximación dada en 1987 por la Comisión Brundtland en su informe “Nuestro Futuro Común”:

Está en manos de la humanidad asegurar que el desarrollo sea sostenible, es decir, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias. El concepto de desarrollo sostenible implica límites, no límites absolutos sino limitaciones que imponen a los recursos del medio ambiente impuestas por el estado actual de la tecnología y de la organización social y por la habilidad de la biosfera para absorber los efectos de las actividades humanas. (Organización de las Naciones Unidas - Comisión Brundtland, 1987, pág. 23)

Un abordaje del concepto actualizado a la necesidades e intereses contemporáneos se dio en 2012 a través de la resolución A/RES/66/288 “*El futuro que queremos*” de la Organización de

Naciones Unidas en la que se establecieron los objetivos de desarrollo sostenible (en adelante ODS). En su numeral 4 se plantea que los gobiernos firmantes:

Reconocemos que la erradicación de la pobreza, la modificación de las modalidades insostenibles y la promoción de modalidades de consumo y producción sostenibles, y la protección y ordenación de la base de recursos naturales del desarrollo económico y social son objetivos generales y requisitos indispensables del desarrollo sostenible. Reafirmamos también que es necesario lograr el desarrollo sostenible promoviendo un crecimiento sostenido, inclusivo y equitativo, creando mayores oportunidades para todos, reduciendo las desigualdades, mejorando los niveles de vida básicos, fomentando el desarrollo social equitativo y la inclusión, y promoviendo la ordenación integrada y sostenible de los recursos naturales y los ecosistemas, que contribuye, entre otras cosas, al desarrollo económico, social y humano y facilita al mismo tiempo la conservación, la regeneración, el restablecimiento y la resiliencia de los ecosistemas frente a los problemas nuevos y en ciernes (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2012)

En consecuencia, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó en 2015, la Agenda de Desarrollo 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible, compuesta por 17 objetivos y 169 metas, se destaca para los efectos de la Política Pública Distrital de la Bicicleta, el objetivo 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” junto con la meta 11.1 “Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, (...) prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad” (Organización de las Naciones Unidas, 2016), toda vez que revisten particular importancia, en tanto que brindan un horizonte de acción a esta Política Pública.

En el marco de este objetivo el uso de la bicicleta se vuelve fundamental, en tanto se vuelve un elemento clave para garantizar el acceso a un sistema de transporte inclusivo, seguro y sostenible, en tanto su uso no discrimina condición etaria, económica o situación poblacional, y permite la provisión de soluciones de bajo costo (en comparación con las soluciones para vehículos automotores) con un alto impacto para la calidad de vida de la ciudadanía.

1.2. Movilidad Sostenible

Tomando como marco de referencia el concepto de desarrollo sostenible, y vinculado al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible en relación con la generación de sistemas de transporte seguro, se ha desarrollado el concepto de movilidad sostenible, buscando profundizar la comprensión de la manera en que los sistemas de transporte contribuyen a la mejor de la calidad de vida enmarcados en los principios del desarrollo sostenible.

Al respecto, el Plan Maestro de Movilidad -PMM- de Bogotá, define la movilidad sostenible como: “un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006). De una manera concisa se puede definir como: “la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costes asociados.” (Lizárraga Mollinedo, 2006, pág. 20).

Adicionalmente, se puede señalar que la movilidad sostenible: “supone el uso de un modelo de transporte que mitigue los impactos negativos en el medio ambiente y procure una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, a partir de estrategias como el uso de sistemas integrados de transporte público, el uso de la bicicleta y otros vehículos que utilicen energías renovables, en reemplazo del carro particular.” (Bustos, 2018)

La movilidad sostenible, se encuentra en el corazón del logro de las ciudades sostenibles. Como lo señala la Iniciativa “Sustainable Mobility for All” propuesta por el Banco Mundial, el alcanzar una movilidad sostenible tiene “(...) el potencial de mejorar las vidas y los modos de vida de miles de millones de personas, -su salud, su ambiente, y su calidad de vida- y ayudar a minimizar los efectos del cambio climático” [1]. (Sustainable Mobility for All, 2017, pág. 6).

Esta iniciativa propone cuatro pilares a través de los cuales se puede alcanzar una movilidad sostenible: *Equidad, Eficiencia, Seguridad y Responsabilidad con el Medio Ambiente*. Estos pilares, pese a que se encuentran incorporados en la mirada que el Distrito Capital ha venido implementando para la movilidad en los últimos 10 años a través del PMM, requieren incorporar y reforzar dimensiones y enfoques específicos para potenciar los resultados y consolidar la movilidad sostenible. Enfoques como la seguridad, género, diversidad e inclusión, que requieren el apoyo y participación de entidades de la administración distrital cuyo trabajo y competencia se centran en ellos. Así mismo, la necesidad de trabajar en nuevos enfoques y lineamientos está

definida en lo establecido en los principios⁴ incluidos en el Artículo 2 del Acuerdo 708 de 2018. Estos pilares guían la construcción de la Política Pública Distrital de la Bicicleta.

La promoción para el uso de la bicicleta, y la generación de las condiciones necesarias para su goce y disfrute permiten que las ciudades puedan contar con sistemas de transporte equitativos, garantizando equidad en el acceso y uso de la cicloinfraestructura a sus habitantes a bajos costos, y democratizando el uso del espacio público. Esta democratización del espacio público también es señal de un uso eficiente del mismo, en donde la bicicleta permite transportar más gente ocupando menos espacio que los vehículos particulares. Y este transporte, dejando de lado los vehículos automotores, refrenda el compromiso con la garantía de un aire más limpio, y del uso de modos de transporte amables con el ambiente.

1.3. Ciclo – Inclusión

Un concepto fundamental para la formulación de la política pública distrital de la bicicleta es el de “ciclo-inclusión”, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) indica que: *“Una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta en la red de transporte con condiciones seguras y eficientes.”* (Ríos, Taddia, Pardo, & Lleras, 2015, pág. 1)

Otra mirada sobre la ciclo-inclusión se puede encontrar en la “Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe - ¡A Todo Pedal!” publicada por el BID y el Estudio Gehl, la cual señala que el objetivo de las ciudades ciclo-inclusivas es:

“integrar a la bicicleta en el sistema de la movilidad urbana para que cada vez sean más las personas que la elijan como modo de transporte para ir a sus trabajos, centros educativos u otros destinos. Para ello necesitamos verdaderas ciudades ciclo-inclusivas, que brinden condiciones adecuadas para que las personas de todas las edades y niveles de ingreso puedan desplazarse en bicicleta por la ciudad de manera segura y agradable.” (Lew, y otros, 2016)

La guía en mención, propone tres criterios para lograr construir ciudades ciclo-inclusivas:

- Cultura y Promoción
- Diseño e Infraestructura
- Instituciones.

⁴ Accesibilidad, corresponsabilidad, crecimiento sostenible, humanización, igualdad, diversidad e inclusión, ciudad saludable, integración multimodal, libertad, participación, planificación y, transversalidad y concurrencia.

De manera complementaria, el BID (2015) plantea cuatro áreas temáticas sobre las cuales debe girar toda política ciclo-inclusiva, *Infraestructura y Servicios*, *Participación Ciudadana*, *Aspectos normativos y regulación*, y *Operación*. Ambos documentos coinciden en señalar que, la aplicación coherente y articulada de dichos criterios, o áreas temáticas es la que permite aumentar el grado de inclusión de la bicicleta, debido a que estos elementos de manera aislada no logran responder a las necesidades y objetivos de la ciclo-inclusión.

Para la ciudad de Bogotá, y para esta política en particular, las tres dimensiones que menciona el texto de Gehl complementadas por las cuatro que señala el BID se convierten en un reto importante a revisar y atender, en tanto su desarrollo articulado permite medir el grado de inclusión de la bicicleta en la ciudad, garantizando así que los viajes en bicicleta sean agradables, seguros, rápidos, y permitan la construcción de una ciudad sostenible.

El desarrollo conceptual referenciado resulta relevante para el caso puntual de la Política Pública de la bicicleta en tanto pone en relevancia criterios que facilitan el uso de este medio de transporte por la ciudadanía en condiciones de equidad, cumpliendo así con los principios de diversidad e inclusión⁵, libertad⁶ y accesibilidad⁷ incluidos en el Artículo 2 del Acuerdo 708 de 2018.

1.4. Intermodalidad

Un concepto relevante en el marco de la construcción de la Política Pública de la Bicicleta es el de “*intermodalidad*”. Esta puede ser entendida como la combinación e integración efectiva de varios modos de transporte para que las personas lleguen a su destino de manera segura, eficiente, rápida y agradable.

Para la ciudad el Decreto Distrital 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”, en el numeral 6 del artículo 7, que Bogotá debe propender por la integración modal, entendida de la siguiente manera: “*Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional*”. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006)

⁵ Mejorar la capacidad, la oportunidad y la identidad de los diversos ciudadanos de la ciudad

⁶ Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de elegir la bicicleta como medio de transporte

⁷ Garantizar a toda población, con o sin limitaciones cognitivas o físicas el uso de la bicicleta y toda su infraestructura

Por otra parte, el documento “Revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C. – Tomo I, señala que:

“fortalecer el intercambio modal permite viajar de manera segura, cómoda y eficiente ya que aprovecha las potencialidades de los medios de transporte disponibles en la ciudad generando una movilidad eficiente y de calidad para el usuario que a su vez permite acceder a todas las oportunidades que brinda la ciudad” (Steer & Secretaría Distrital de Movilidad, 2019, pág. 116)

Lo anterior, desde la mirada de la política de la bicicleta implica que esta pueda integrarse en los viajes cotidianos de la ciudadanía, ya sea como vehículo principal, o como vehículo complementario, ayudando con los viajes de primera y/o última milla. Esta integración tiene que garantizar a los usuarios condiciones de seguridad para sus vehículos, calidad, y el establecimiento de las condiciones físicas y de promoción para un uso adecuado.

1.5. Seguridad Vial - Visión Cero

Cómo se ha visto en el desarrollo conceptual, uno de los elementos más resaltados para lograr tanto una movilidad sostenible, como un desarrollo sostenible en la ciudad, es la garantía de que los sistemas de transporte sean seguros. De esta manera, se ha desarrollado el concepto de Seguridad Vial, que permite desarrollar estrategias y acciones para lograr dicho cometido.

Para Bogotá a través del Decreto 813 de 2017 el Distrito adoptó el “*Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá 2017 - 2026*” que en su artículo 7° define la seguridad vial cómo:

(...) el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017).

Con este Decreto se estableció que:

Bogotá privilegia el desarrollo sostenible y considera a la seguridad vial como un aspecto fundamental del sistema de movilidad. La ciudad adopta la política de la **Visión Cero** a través de diferentes programas y acciones, reconociendo que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad (Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles & Secretaría Distrital de Movilidad, 2017, pág. 3).

La Visión Cero, contempla cuatro principios: las fatalidades y lesiones graves son prevenibles; el sistema de transporte debe ser seguro; cometer errores es de humanos; y a mayor velocidad mayor es la gravedad del siniestro. La implementación de dichos principios permite comprender el problema de la seguridad vial desde otro punto de vista, en el cual se “atribuye la responsabilidad de los siniestros viales a las partes involucradas en la planeación, el diseño y la operación del sistema de transporte pues todos son responsables de un desempeño seguro” (Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles & Secretaría Distrital de Movilidad, 2017, pág. 2).

Si bien el Plan Distrital de Seguridad Vial opera para el conjunto de la ciudad, es relevante observar las condiciones particulares de seguridad vial de los ciclistas para poder comprender los siniestros en donde se ven vinculados ciclistas, sus causas, los factores de riesgo y la manera en que la política puede incidir sobre estos factores, mejorando así la seguridad vial para los ciclistas, apuntando a construir una ciudad ciclo-inclusiva.

1.6. Seguridad Personal

Otro de los aspectos del logro de sistemas transportes seguros en el marco de la movilidad y el desarrollo sostenibles es la Seguridad Personal, o la seguridad sobre los bienes y la vida de las personas. Respecto a este aspecto, es importante señalar que uno de los principales elementos disuasorios para el uso cotidiano de la bicicleta es la inseguridad, teniendo en cuenta esto, es importante retomar el concepto de seguridad ciudadana, el cual es definido a través del Decreto 657 de 2011 como:

“Es un Derecho y una finalidad primordial del Estado, que en su condición de bien público propicia la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros, en contra de la integridad física, el patrimonio y otros derechos individuales y colectivos de todas las personas; así como las condiciones necesarias para la vida digna y el goce pleno de los derechos humanos, libertades públicas, y la convivencia pacífica, en un ambiente de solidaridad, tolerancia, respeto y desarrollo armónico con sujeción a la Constitución, las Leyes y los

Tratados Internacionales ratificados por el Estado Colombiano” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2012).

Para la construcción de la política, es importante la identificación de las causas y condiciones que hacen inseguro el uso de la bicicleta en la ciudad, para poder establecer acciones integrales tendientes a disminuir la percepción de inseguridad a la vez que se atacan las causas de la inseguridad para las personas que usan la bicicleta en Bogotá.

1.7 . Dimensiones y Ámbitos Temáticos para la Fase de Agenda Pública.

Buscando un punto de referencia para los diálogos y la reflexión colectiva de la fase de Agenda Pública sobre las situaciones relacionadas con el uso de la bicicleta en Bogotá se tomaron de tres fuentes de información para definir las dimensiones y ámbitos temáticos: el Acuerdo 708 de 2018 que ordena al gobierno Distrital la formulación de la Política Pública de la Bicicleta, y define unos principios y lineamientos para la misma (Concejo de Bogotá, 2018); el Plan Bici, diseñado e implementado por la Administración Distrital durante el gobierno de Enrique Peñalosa y que plantea cinco pilares para el cumplimiento de las metas del Plan Distrital de Desarrollo; y los ámbitos temáticos y categorías para la discusión identificados preliminarmente en la propuesta para la estructuración de la Política Pública de la Bicicleta aprobada por la SDP.

Tabla 1 Información base para definir dimensiones y ámbitos temáticos.

Acuerdo 708 de 2018	Plan Bici	Propuesta para la estructuración de la Política Pública -CONPES
Principios		
Accesibilidad	Institucionalidad	Multimodalidad
Corresponsabilidad	Infraestructura	Infraestructura
Crecimiento sostenible	Cultura de la bici	Salud pública
Humanización	Seguridad vial y personal	Sostenibilidad ambiental
Igualdad.		Juventudes y bicicleta
Diversidad e inclusión		Participación ciudadana
Ciudad saludable.		Recreación y deporte
Integración multimodal.		Cultura ciudadana
Libertad.		Seguridad personal

Acuerdo 708 de 2018 Principios	Plan Bici	Propuesta para la estructuración de la Política Pública -CONPES
Participación.	Ambiente y salud	Seguridad vial
Planificación.		Turismo y productividad
Transversalidad y concurrencia		Enfoque diferencial por orientación sexual e identidad de género
Lineamientos		Accesibilidad y discapacidad
Fomento y promoción		
Multimodalidad		
Garantía de infraestructura		
Pedagogía y cultura ciudadana.		
Seguridad vial		
Seguridad personal		

Fuente: Elaboración propia SDM-SBP

Al contrastar estas tres fuentes de información, fueron definidas nueve dimensiones y veintiséis (26) ámbitos temáticos. Se realizó una clasificación por dimensiones estratégicas que recogen elementos esenciales y puntuales de gran interés colectivo en los asuntos relacionados con el tema central de este diagnóstico.

Tabla 2. Dimensiones estratégicas y ámbitos temáticos para fase de Agenda Pública

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos
Visión Cero (Incluye los temas asociados a la siniestralidad que involucra a ciclistas)	Seguridad Vial
Seguridad (Relacionada con los hurtos y delitos que atentan contra la vida y patrimonio de las personas que usan la bicicleta)	Seguridad personal
Diversidad e inclusión (Esta dimensión incluye los temas relacionados con el enfoque diferencial-)	Perspectiva de Género
	Diversidad étnica

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos
<i>poblacional y de género, identificando sus particularidades frente al uso de la bicicleta)</i>	Ciclo vital
	Accesibilidad y discapacidad
	Ruralidad
Salud y Ambiente (Busca explorar los aspectos que vinculan el uso de la bicicleta con la situación ambiental y la salud pública de la ciudad)	Ambiente
	Salud
Cultura de la Bicicleta (Los elementos asociados a la cultura de la bicicleta constituyen todos aquellos que permiten la construcción de una comunidad de ciclistas en la ciudad)	Promoción del uso de la Bicicleta
	Convivencia y Bicicleta
	Educación
	Recreación y Deporte
	Participación Ciudadana
Infraestructura (Reúne elementos vinculados a la estructura física asociada al uso de la bicicleta)	Ciclonavegación
	Ciclo-infraestructura
Intermodalidad de la bicicleta (Trata sobre la inclusión de la bicicleta en el intercambio modal en la ciudad)	Red de ciclo-parqueaderos
	Bicicleta Compartida - Pública
Productividad (Busca explorar las actividades económicas alrededor de la bicicleta)	Actividades económicas emergentes
	Carga
	Turismo
	Industria y Comercio de la bici
	Tecnologías de Información y Comunicaciones – TIC
Institucionalidad (Relaciona todas las tareas y responsabilidad que desde el sector público del distrito se deben llevar a cabo en relación con la bicicleta)	Diseño, implementación y coordinación institucional
	Marco normativo (Seguridad Jurídica)
	Gestión del conocimiento

Fuente: Elaboración propia SDM-SBP

Las dimensiones y ámbitos temáticos aquí señalados sirvieron como **punto de partida** para llevar a cabo la indagación desarrollada en el componente de participación ciudadana y diálogo institucional que se describe en los capítulos 3. *Estrategia y proceso de participación ciudadana* y 4. *Resultados del proceso de participación*. La presentación de los resultados del capítulo 4 se encuentra organizada también siguiendo esta estructura de dimensiones y ámbitos, los cuales dan paso a la identificación de los puntos críticos de los cuales trata el capítulo 5 *“Identificación y Descripción de Puntos Críticos”*.

2. Información Cuantitativa y Cualitativa

Este capítulo contiene los resultados de la revisión a la información cuantitativa y cualitativa de los observatorios distritales, encuestas, información directa de consultorías y otras fuentes secundarias que hacen referencia a las condiciones que giran alrededor del problema definido para esta Política, definido como: *“las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida”*.

Por lo tanto, en este capítulo hace una descripción cuantitativa y cualitativa de las condiciones de la ciudad, que limitan el uso de la bicicleta en pro de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, teniendo como hilo conductor las preguntas sobre ¿Qué está pasando? ¿Por qué está pasando?, ¿Cómo afecta la situación? Con relación a las condiciones de infraestructura, cultura y seguridad para garantizar la calidad en los viajes en bicicleta en la ciudad.

2.1 Caracterización de los viajes y la población

Entre 2011 y 2015, los bogotanos⁸ incrementaron en un 44% los viajes que se realizan en bicicleta en un día hábil en la ciudad, pasando de 441.135 viajes en 2011 a 635.431 viajes en 2015. Este incremento se reflejó en la distribución modal de los viajes de los bogotanos, con un incremento de 1 punto porcentual, al pasar del 3,8% en 2011 al 4,8% en 2015⁹.

Durante ese periodo, el incremento en el número de viajes en bicicleta no fue simplemente un resultado de una mayor cantidad de personas viviendo en Bogotá, toda vez que al medir la tasa de viaje en bicicleta por cada 1.000 habitantes se registra un incremento de 64,1 viajes por cada 1.000 habitantes en 2011 a 86,6 viajes por cada 1.000 habitantes en 2015.¹⁰

Respecto al tiempo promedio de viaje en bicicleta se registra un incremento, al pasar de 28,5 minutos en 2011 a 46,4 minutos en 2015. Es importante tener en cuenta que el tiempo de viaje en bicicleta está fuertemente influenciado por la distancia del recorrido, más que por la velocidad promedio, que tiende a estar alrededor de los 12 km/h.

A continuación, se profundiza en distintas características socioeconómicas de los ciclistas según los resultados de las Encuestas de Movilidad realizadas en 2011 y 2015. Al analizar la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal de todos los viajes en cada estrato socioeconómico, se evidencia que los viajes en bicicleta se concentran en los estratos 2 y 3 alcanzando un 92% y 79% para 2011 y 2015 respectivamente (ver Tabla 3). Sin embargo, se destaca el crecimiento en la participación de los viajes de quienes viven en estrato 4, al pasar de concentrar solo el 1,9% de los viajes en bicicleta en 2011 al 10,5% en 2015.

Tabla 3. Viajes en bicicleta, por estrato de la vivienda del ciclista

ESTRATO DE LA VIVIENDA	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015
Estrato 1	24.398	5,50%	57.251	9,00%

⁸ Encuesta de Movilidad 2011 y 2015

⁹ En un día hábil, se registraron un total de 11.587.759 viajes en 2011 y 13.325.901 viajes en 2015. En ambos casos, para los viajes peatonales se consideran únicamente los viajes con una duración mayor o igual a 15 minutos.

¹⁰ Tasa de viajes en bicicleta = (número viajes en bicicleta/población mayor o igual a 5 años de edad) * 1.000

Estrato 2	268.219	60,80%	301.600	47,50%
Estrato 3	136.860	31,00%	199.749	31,40%
Estrato 4	8.518	1,90%	66.409	10,50%
Estrato 5	1.134	0,30%	7.300	1,10%
Estrato 6	2.006	0,50%	3.121	0,50%
TOTAL Bogotá	441.135	100%	635.431	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Con relación al motivo del viaje de los ciclistas, fuera del motivo regreso a casa ¹¹, se registra que tanto en 2011 como en 2015 los principales motivos por los cuales se realizaron los viajes fueron “ir a trabajar” e “ir a estudiar”, concentrando ambas razones el 29,2% en 2011 y el 38,0% en 2015 de todos los motivos de viaje (ver Tabla 4).

Tabla 4. Viajes en bicicleta, por motivo del viaje del ciclista.

Motivo	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015
	200.628	45,50%	302.897	47,70%
Trabajar	97.087	22,00%	193.033	30,40%
Estudiar	31.736	7,20%	48.294	7,60%
Buscar / Dejar alguien bajo su cuidado	31.528	7,10%	14.625	2,30%
Compras	19.389	4,40%	11.742	1,80%
Trámites	7.993	1,80%	9.259	1,50%
Ir a ver a alguien	11.804	2,70%	9.063	1,40%

¹¹ Dado que en la mayoría de los casos los viajeros regresan al hogar al final de su jornada, el motivo de “volver a casa” suele concentrar un poco menos del 50% de los motivos de los viajes. En 2011 concentró el 45,6% de los viajes y en 2015 concentró el 47,7%.

Asuntos de Trabajo	9.039	2,00%	8.501	1,30%
Recreación	16.996	3,90%	7.796	1,20%
Otros motivos	14.934	3,40%	30.223	5%
Total Bogotá	441.135	100%	635.431	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015. Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad – SDM

Al analizar la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal de todos los viajes, para los motivos ir a trabajar e ir a estudiar, se registra un incremento entre ambas encuestas. Entre los viajes para ir a trabajar, la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal pasó del 5,3% en 2011 al 7,2% en 2015; mientras que, entre los viajes para ir a estudiar, la participación de la bicicleta pasó del 2,7% en 2011 al 3,9% en 2015 (ver Tabla 5).

Tabla 5. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal para los motivos ir a trabajar e ir a estudiar

Motivo	2011	2015
Trabajar	5,30%	7,20%
Estudiar	2,70%	3,90%
Total todos los motivos	3,80%	4,80%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.

Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Con respecto a los viajes en bicicleta según el sexo del ciclista, se evidencia que cerca del 80% de los viajes son realizados por hombres, sin mayor variación en el tiempo (ver Tabla 6). Es importante destacar que la bicicleta es uno de los modos con mayor diferencia en el uso entre hombres y mujeres, superado solo por la moto. Se destaca que, en el caso de los hombres, el total de viajes en bicicleta registró un aumento del 49% mientras que en el caso de las mujeres este ascendió un 29%

Tabla 6. Viajes en bicicleta, por sexo del ciclista

Sexo	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015
Hombre	338.317	76,7%	502.832	79,1%

Mujer	102.818	23,3%	132.599	20,9%
Total Bogotá	441.135	100%	635.431	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.

Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Al analizar la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal según el sexo, se registra un incremento en ambos casos entre 2011 y 2015, aunque con un aumento mayor entre los hombres. Así, se tiene una participación de la bicicleta en la distribución modal de los hombres del 6,0% en 2011 y del 7,6% en 2015, mientras que en las mujeres la participación de la bicicleta pasó del 1,7% en 2011 al 2,0% en 2015 (ver Tabla 7).

Tabla 7. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal, por sexo del ciclista

SEXO	2011	2015
Hombre	6,0%	7,6%
Mujer	1,7%	2,0%
Total todos los sexos	3,8%	4,8%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.

Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Finalmente, con respecto a la edad de los ciclistas, se tiene un incremento importante de los viajes en el rango entre los 26 y 35 años de edad, convirtiéndose en el principal grupo etario en 2015 al concentrar el 32,3% de todos los viajes, seguido de los que están entre 36 y 45 años. (ver Tabla 8).

Tabla 8 Viajes en bicicleta, por rango etario del ciclista

Rango etario	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015
de 5 a 10 años	30.896	7,0%	19.776	3,1%
de 11 a 18 años	51.260	11,6%	44.277	7,0%
de 19 a 25 años	82.413	18,7%	93.908	14,8%
de 26 a 35 años	78.228	17,7%	205.271	32,3%

Rango etario	Viajes 2011	Distribución 2011	Viajes 2015	Distribución 2015
de 36 a 45 años	89.128	20,2%	122.204	19,2%
de 46 a 55 años	71.232	16,1%	81.956	12,9%
de 56 a 65 años	28.113	6,4%	39.802	6,3%
más de 65 años	9.866	2,2%	28.236	4,4%
Total Bogotá	441.135	100%	635.431	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Al analizar la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal de cada rango etario, se mantiene el rango de los 26 a 35 años como el que tiene mayor participación, al realizar en 2015 el 7,8% de sus viajes en bicicleta y duplicando la participación registrada en 2011 (ver Tabla 9).

Tabla 9. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal, por rango etario del ciclista

Rango etario	2011	2015
De 5 a 10 AÑOS	4,0%	2,8%
De 11 a 18 AÑOS	3,4%	2,9%
De 19 a 25 AÑOS	4,7%	4,8%
De 26 a 35 AÑOS	3,6%	7,8%
De 36 a 45 AÑOS	4,7%	5,7%
De 46 a 55 AÑOS	4,2%	4,1%
De 56 a 65 AÑOS	2,5%	2,7%
Más de 65 AÑOS	1,4%	3,3%
Total Bogotá	3,8%	4,8%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.
Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

2.2. Seguridad

La primera de las condiciones que se identifica como limitante para que la ciudadanía haga uso de la bicicleta para mejorar su calidad de vida es la seguridad, compuesta esta por dos variables que son: la seguridad vial y la seguridad personal. En cuanto a la primera se señala lo siguiente:

En el mundo, la mitad de las víctimas mortales ocasionadas por siniestros de tránsito son peatones y ciclistas, con una participación del 4% para ciclistas en el conjunto de las Américas (WHO, 2015). Por lo tanto, la siniestralidad vial es una de las primeras causas de muertes en el mundo, que afecta principalmente a los actores viales más vulnerables.

La siniestralidad vial es una problemática de salud pública que causa más muertes que enfermedades como el EPOC, el cáncer de cuello uterino, la diabetes y el cáncer de mama. Así mismo, supera el número de víctimas mortales por conflicto armado, suicidio y muertes accidentales en Bogotá.¹²

Teniendo en cuenta lo anterior mediante el Decreto 813 la Alcaldía Mayor de Bogotá adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026 el cual establece como objetivo principal “Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017).

Como uno de sus objetivos específicos incluye “Posicionar la seguridad vial en el Distrito, incluyendo la política de Visión Cero para la movilidad segura en los procesos de toma de decisiones de las entidades encargadas de la seguridad vial y de la atención a víctimas por accidente de tránsito (siniestro vial)”. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017).

A su vez, la política de Visión Cero establece que Bogotá privilegia el desarrollo sostenible y considera a la seguridad vial como un aspecto fundamental del sistema de movilidad el cual se interviene a través de la prevención de actores viales fallecidos y lesionados.

En cuanto al primer fenómeno de actores fallecidos y en lo que respecta a los ciclistas de la ciudad se encuentra la siguiente información:

¹²http://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario_de_Siniestralidad_Vial_de_Bogota_2018.pdf

Durante el periodo 2000-2018 la ciudad tuvo un total de 11.700 víctimas fatales, para el año 2000 se presentaron 1.014, mientras en el año 2018 se dio la mayor reducción con 514 siniestros viales

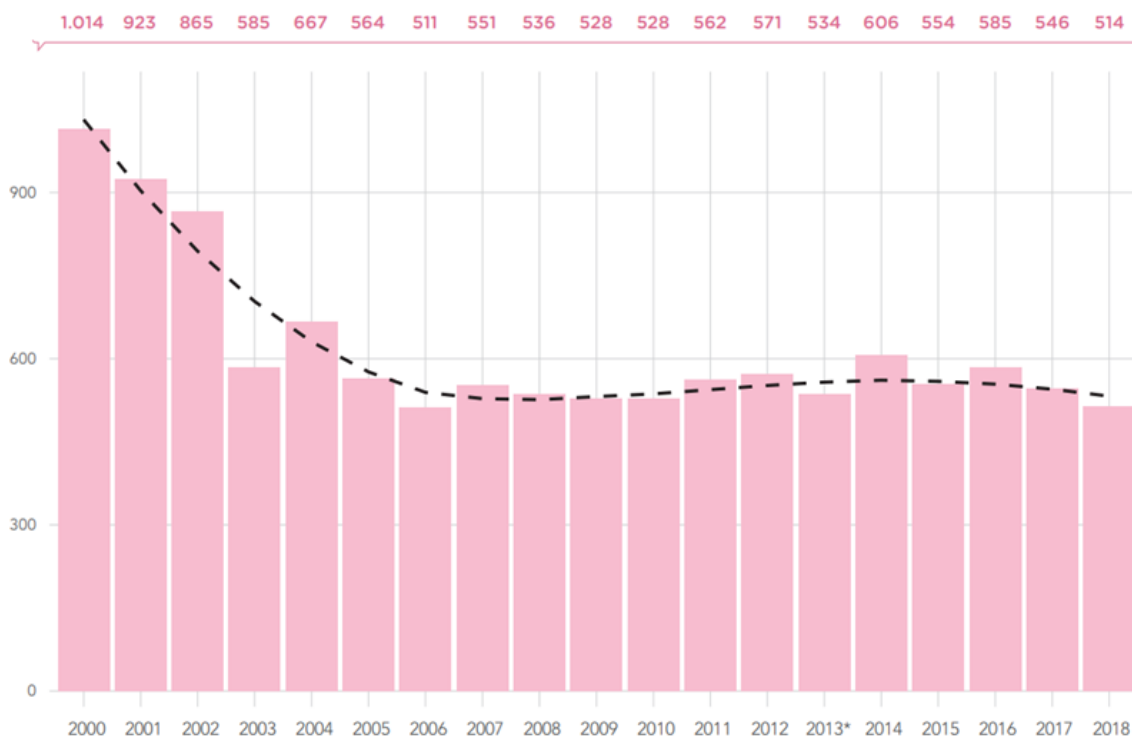


Ilustración 1. Histórico de ciclistas muertos 2011-2018

Elaboración: SDM-OSV

Fuente: SIGAT (2007 a 2018), INMLCF (2000 a 2006). * Para el año 2013 los registros policiales tienen diferencia de 7% con respecto a los registros forenses, por tal razón en este año la fuente del dato es la revista Forensis de Medicina Legal.

Por otro lado, dentro de la totalidad de siniestros viales en la ciudad entre los años 2011 y 2018 la muerte de ciclistas en Bogotá tuvo un promedio de 59,25 personas fallecidas, lo que representa una participación del 8 % de las muertes por año. La ilustración 2 muestra la evolución de este indicador en el periodo señalado.

Respecto a la distribución modal de la ciudad la muerte de ciclistas presenta una participación del 12,5% para el 2018, de este porcentaje de ciclistas muertos, el 45% es ocasionado por interacciones con vehículos pesados (transporte público pasajeros y carga) como se presenta en la siguiente ilustración.

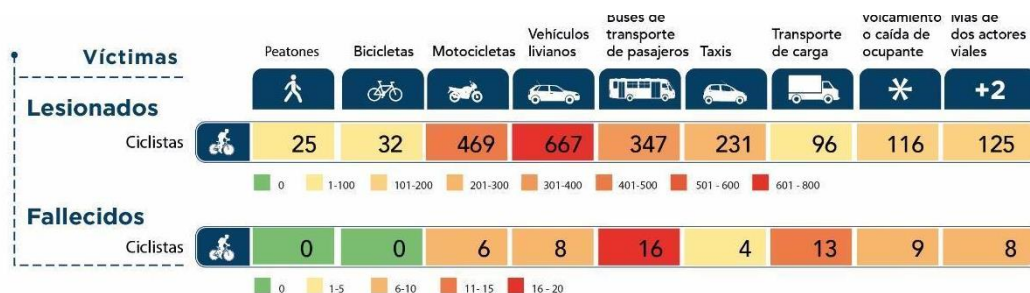


Ilustración 2 Matriz de interacciones en ciclistas víctimas, 2018
Fuente: Oficina de Seguridad Vial – SDM

Además, la participación de los ciclistas en los siniestros viales registrados en el Distrito ha crecido de manera constante año tras año, en el año 2018 se registró un siniestro grave (al menos un herido) cada 4 horas en la ciudad, dejando como resultado 6 ciclistas lesionados diarios en promedio y un ciclista fallecido cada 5 días.

Al analizar la distribución en el territorio de los siniestros viales que resultaron con ciclistas fallecidos, se observa que las localidades que presentan la mayor cantidad de fallecidos son: Kennedy, Suba, Bosa, Tunjuelito y Engativá.

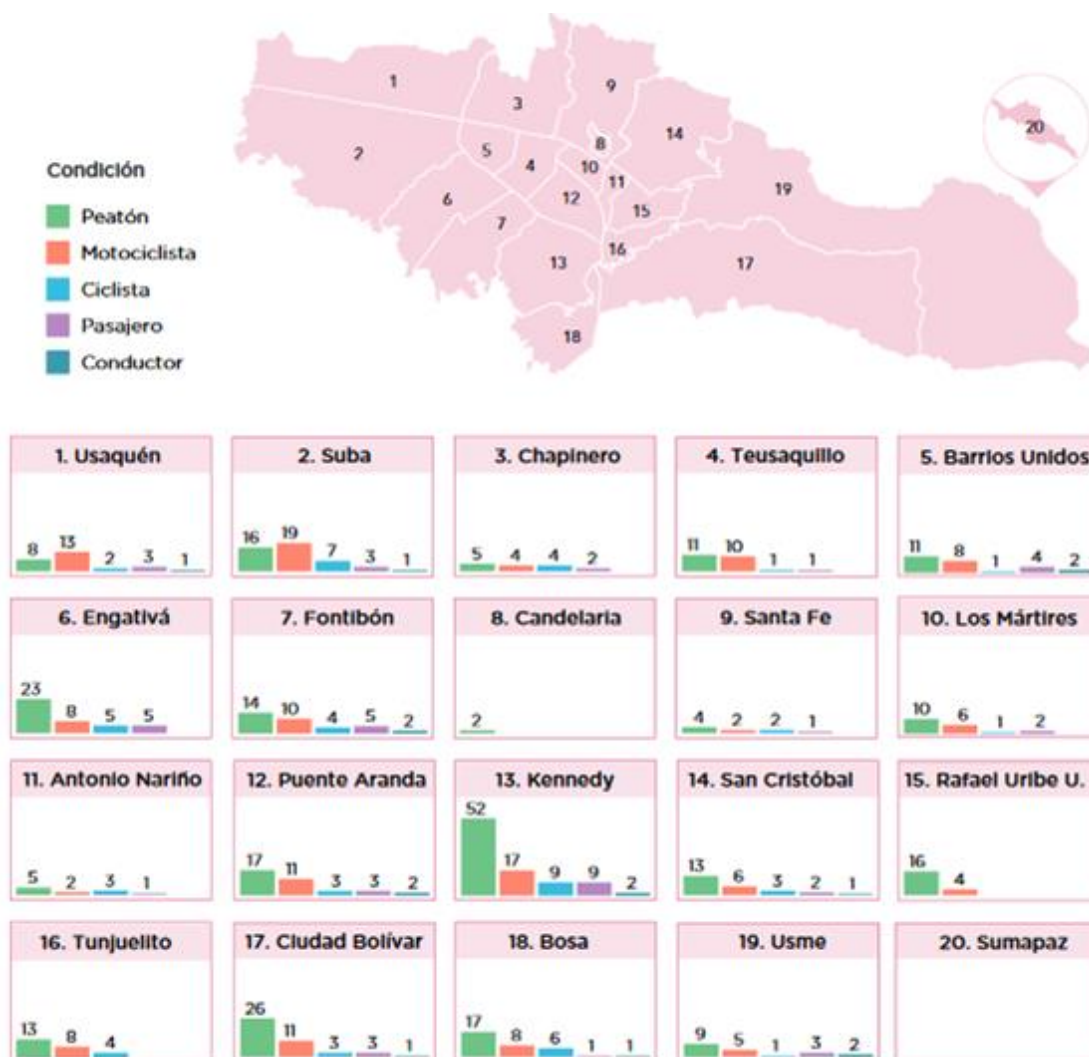


Ilustración 3 Cantidad de víctimas fatales por localidad, según condición

Elaboración SDM-OSV.

Fuente: SIGAT II 2018

Por último, el 41% de los ciclistas muertos ocurrieron en horario diurno y el 44% se presentaron entre las 6 pm y las 12 am.

La segunda variable que contempla la seguridad vial para los ciclistas está relacionada con los lesionados, esta registra el comportamiento presentado en la Ilustración 4 desde el año 2011 hasta el año 2018. Siendo el 2018 el año con mayor número de lesionados y el 2011 con el menor número.

Para la vigencia 2018 los lesionados en bicicleta fueron 430 mujeres y 1.516 hombres. Estos 1.946 ciclistas lesionados representaron el 10% del total de lesionados que presentó la ciudad (18.865).

Además, los ciclistas en 2018 resultaron lesionados en su gran mayoría por interacciones con vehículos livianos, motocicletas, buses de transporte de pasajeros y taxis como se presenta a continuación:

Lesionados									
	Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos livianos	Buses de transporte de pasajeros	Taxis	Transporte de carga	Autolesión, volcamiento o caída de ocupante	Más de dos actores viales
Peatones	0	100	1.637	1.025	434	323	107	0	482
Ciclistas	25	32	469	667	347	231	96	116	125

Ilustración 4. Ciclistas lesionados por actores viales
Elaboración SDM-OSV.
Fuente: SIGAT II 2018

Adicionalmente, las 6 localidades que registraron la mayor cantidad de ciclistas lesionados fueron: Kennedy (668), Engativá (484), Puente Aranda (403), Bosa (399), Suba (393) y Usaquén (330).

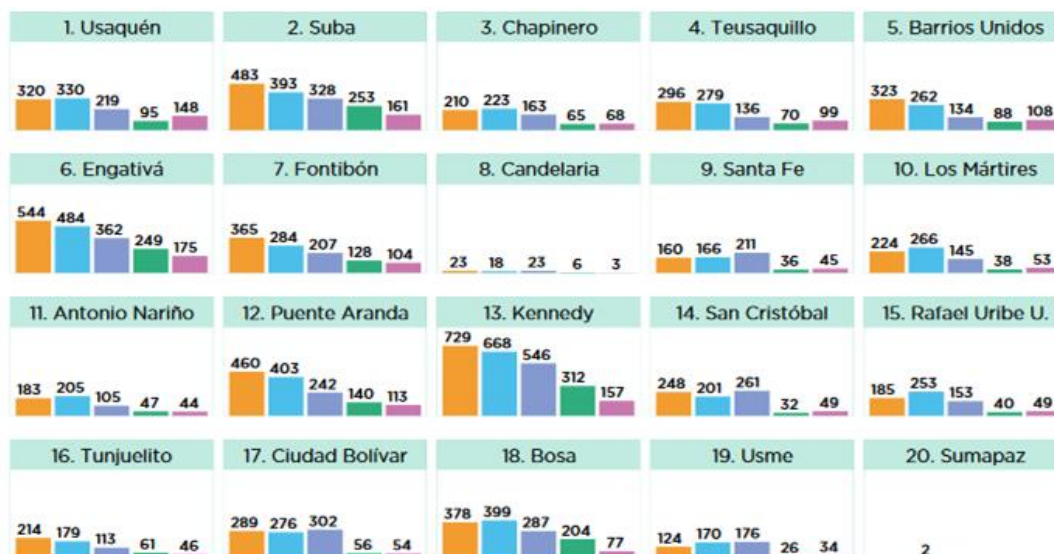


Ilustración 5. Cantidad de víctimas lesionadas por localidad, según condición
Elaboración SDM-OSV.
Fuente: SIGAT II 2018

Por último, el 56% de los ciclistas lesionados ocurrieron en horario diurno y el 38% se presentó entre las 6 pm y las 12 am.

Con lo anterior, se tiene que el primer indicador que deberá contemplar la Política Pública de la Bicicleta en cuanto a seguridad vial es el número de ciclistas fallecidos, teniendo como referencia 64 ciclistas muertos para el 2018. Mientras el segundo indicador hace alusión a los ciclistas lesionados y parte de una línea base de 1.946 lesionados en el 2018.

La segunda de estas variables es la seguridad personal, que se desarrolla de la siguiente manera:

Las condiciones de seguridad personal son uno de los argumentos más recurrentes como desincentivo al uso de la bicicleta en Bogotá, ya que, esta repercute sobre la integridad física y moral de los ciclistas a la hora de realizar sus recorridos.

En materia de hurto de bicicletas, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SDSCJ) lleva los registros desde 2015 de este tipo de delitos. Los datos que se presentarán a continuación deben ser interpretados con ajuste a los cambios en la metodología de recolección de información, ya que, en el año 2017 la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación unificaron las cifras de criminalidad del país, Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Convencional y Operativo (SIEDCO) con el Sistema Penal Acusatorio (SPOA) e implementaron un único canal de denuncia virtual denominado “A denunciar”.

En la ilustración a continuación, se presenta el número de hurtos de bicicleta registrado para las vigencias 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 (enero a julio) discriminado por sexo. Se evidencia para todos los años una mayor incidencia de los hurtos a hombres y un comportamiento al alza entre 2015 y 2018. Así, por ejemplo, entre 2015 y 2016 se presentó el menor un aumento (2,1%) en el número de hurtos mientras que para los años 2017 y 2018 se dio el mayor crecimiento (65,9%).

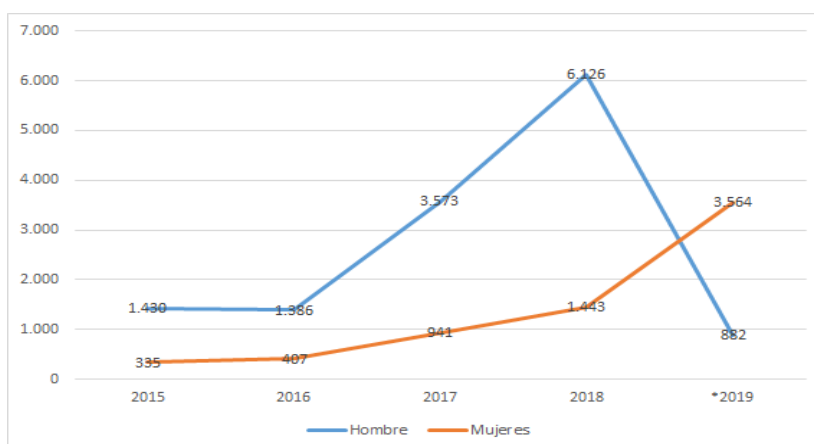


Ilustración 6 Número de hurtos reportados por sexo

*Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá. *2019 ene - jul.*

Las cinco localidades que presentaron la mayor cantidad de hurtos durante el 2018 fueron: Suba con 1.175., Engativá con 1.141, Kennedy con 1.001, Usaquén con 765 y Teusaquillo con 498 (Ver ilustración 7).

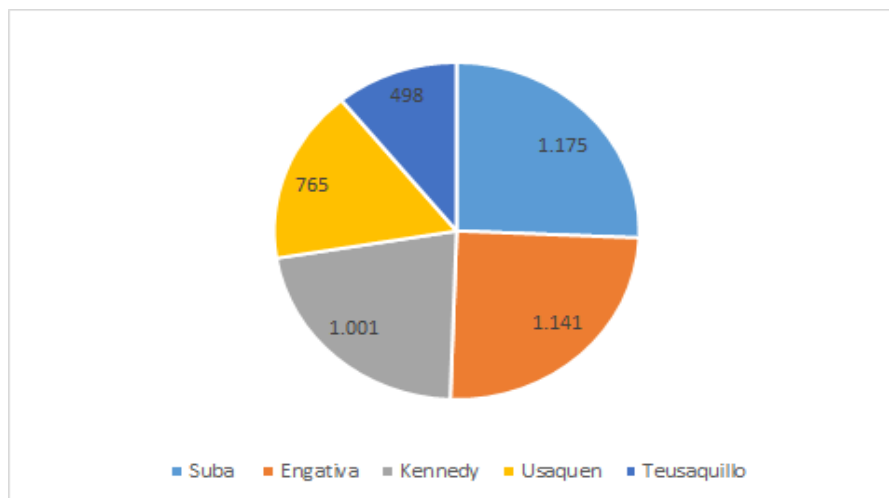


Ilustración 7 Localidades con mayor reporte de hurtos 2018.

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá. 2018

Para el mismo año las 5 localidades con el menor número de hurtos reportados fueron: Sumapaz con 0 casos, Candelaria con 21, Usme con 33, San Cristóbal con 57 y Antonio Nariño con 106 (ver ilustración 8).

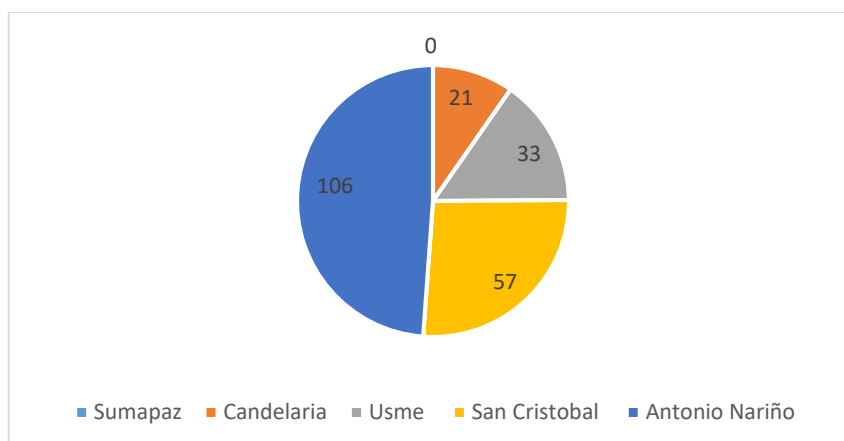


Ilustración 8 Localidades con menor reporte de hurtos 2018.

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá. 2018.

Por otro lado, en lo corrido entre enero y julio de 2019 las 5 localidades que registraron mayor número de hurtos fueron: Engativá con 703, Kennedy con 644, Suba con 585, Usaquén con 369 y Fontibón con 360 (ver ilustración 9).

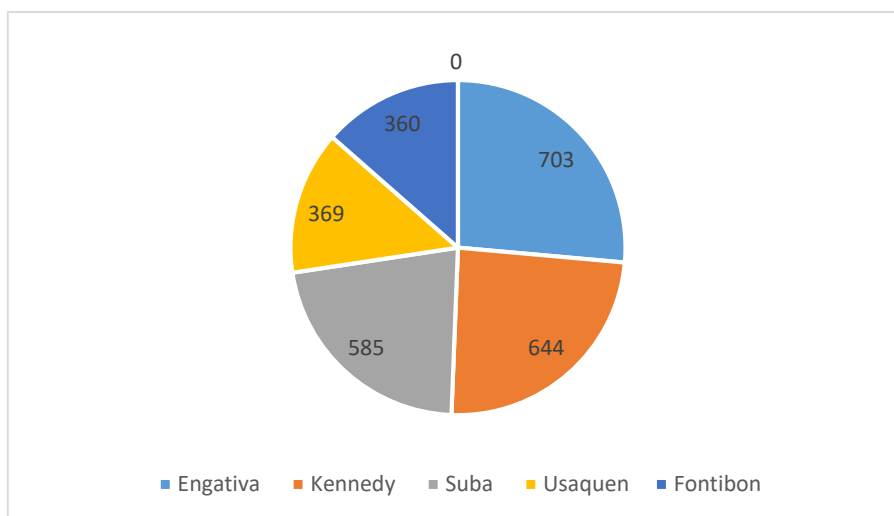


Ilustración 9 Localidades con mayor reporte de hurtos 2019

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá. 2019.

En contraste, en ese mismo periodo de 2019 las 5 localidades con menor número de hurtos registrados fueron: Sumapaz con 0, Usme con 18, Candelaria con 25, San Cristóbal con 33 y Antonio Nariño con 47 casos (ver Ilustración 10).

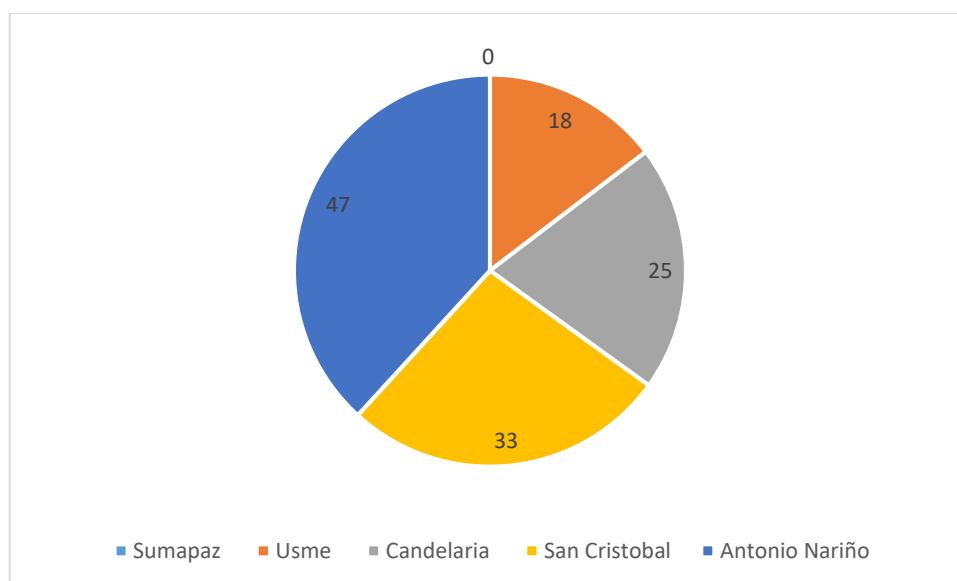


Ilustración 10 Localidades con menor reporte de hurtos 2019

Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá. 2019.

Por último, la Política tendrá que abordar para esta condición las variables relacionadas con la seguridad vial y personal de los ciclistas.

2.3. Cultura de la bicicleta

Otra condición que limita el uso de la bicicleta en pro de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía es la cultura de la bicicleta, que a su vez se compone de 3 variables.

La primera de estas variables, hace referencia al enfoque poblacional y su caracterización a la hora de usar la bicicleta como medio de transporte.

Respecto al uso de la bicicleta por parte de las personas con discapacidad, la información contenida en el documento “Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viaje de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C.” elaborado por el Consorcio Movilidad para la Secretaría Distrital de Movilidad, presenta información sobre el uso de diferentes modos de transporte por parte de la población con discapacidad, entre los cuales se encuentra la bicicleta (Consorcio Movilidad, 2018).

En primer lugar, se identifica que, de la totalidad de la población encuestada para dicho estudio, se identificó el uso de la bicicleta en un 0,6% de los viajes realizados.

Al revisar los viajes realizados por las personas encuestadas para cada uno de los siete (7) tipos de discapacidad (Tabla 10), se encuentra que son las personas con discapacidad auditiva las mayores usuarias de la bicicleta para sus viajes cotidianos, con una participación del 2,6% del total de viajes realizados por dicha población, en tanto que para las demás poblaciones dicha participación se encuentra entre el 0,2% y 0,3%.

Tabla 10. Uso de la bicicleta en viajes de ida y vuelta según tipo de discapacidad

Tipo de Discapacidad	% de viajes ida en Bicicleta/ Manocleta /Bicicleta Tandem	% de viajes vuelta en Bicicleta/ Manocleta /Bicicleta Tandem
Auditiva	2,6	2,5
Auditiva-visual	0	0
Cognitiva	0,2	0,2
Física o Motriz	0,3	0,3
Mental	0,2	0,2
Múltiple	0,2	0,2
Visual	0,2	0,2

Fuente: Elaboración propia con datos del documento Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viaje de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C. 2018.

Por otro lado, las mujeres tienen una experiencia del espacio público diferente a los hombres, al respecto el documento “¿Quién cuida la Ciudad” publicado por la CEPAL señala que, en materia de diseño urbano, “la zonificación de funciones (comercio, residencia, oficinas e industrias, entre otras) surge, en gran parte, por pensar la sociedad dividida en ámbitos separados —productivo y reproductivo—, en los que hombres y mujeres tienen roles estereotipados” (Nieves Rico & Segovia, 2017, pág. 61)

Sin embargo, estas características suelen ser ignoradas en la planeación de la ciudad. Así que, cada vez que se planea en función de los trayectos que hacen los hombres, las distancias y los tiempos se prolongan cuando se trata de las mujeres.

En ese contexto, se entiende que la participación de las mujeres en el uso de la bicicleta sea proporcionalmente menor que la de los hombres. No obstante, dicha participación está aumentando en Bogotá, ya que, de acuerdo a la Encuesta de Movilidad de 2011 las mujeres realizaban 102.818 viajes diarios, mientras que la Encuesta de Movilidad del 2015 registró que las mujeres realizaban 132.599 viajes diarios, se espera que para la Encuesta de Movilidad que se adelanta en el 2019, este número de viajes aumente.

De acuerdo a la Encuesta de 2011, las mujeres realizan recorridos cortos con relación a los hombres, ya que el 80% de los viajes que realizan las mujeres dura 20 minutos, mientras que los viajes de los hombres duran 40 minutos. Por otro lado, la encuesta permite ver que las mujeres que son trabajadoras dependientes e independientes y están entre los 15 y los 34 años son las que realizan la mayor cantidad de viajes, mientras que las mujeres que están ubicadas entre los 15 y 24 años son las que realizan más viajes dentro del grupo de las mujeres universitarias.

Con base en la Encuesta de 2015, se identificó que la relación en el uso de la bicicleta en las mujeres es 3 veces menor que en los hombres y las que más la utilizan son las que están ubicadas entre los 15 y 44 años (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015). Además, se identificó como los motivos principales por los que las mujeres no utilizaban la bicicleta: 1) Disponibilidad (que no tiene bicicleta, que no sabe montar); 2) Comodidad (no le interesa, le da pereza, estado del tiempo (por ejemplo lluvia), llegar sudando al trabajo, largos trayectos, geografía, vestimenta en bicicleta); y 3) Percepción de seguridad (sufrir un robo, temor a ser agredido por su identidad sexual o de género le teme sufrir a un accidente de tránsito) y otros (ver ilustración 6).

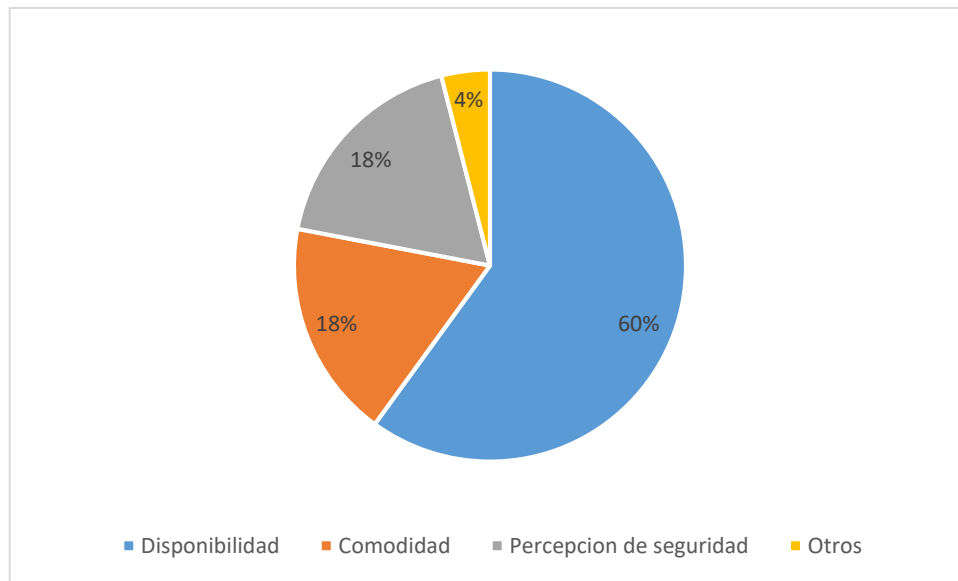


Ilustración 11 Razones de no uso de la bicicleta mujer 2015
Fuente: Encuesta de Movilidad 2015.

Por otro lado, el Informe de Formulación y Estructuración de un Plan Estratégico para Promover el Uso de la Bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos concluyó que “las mujeres temen por su seguridad personal cuando se desplazan en las calles y en el transporte público. Los principales riesgos que identificaron las participantes son el acoso sexual, el rozamiento y las violaciones” (Steer Davies Gleave & SDM, 2013).

Adicionalmente, el uso de la bicicleta en las mujeres se constituye en un medio para la autonomía y empoderamiento de las mujeres para transitar y apropiarse del espacio público tanto en el día como en la noche.

De acuerdo al proyecto “Me muevo segura” con el objetivo general de “Conocer la situación de las mujeres y niñas en el espacio público urbano y los factores que puedan incidir en ella, para prevenir y reducir la violencia y el acoso sexual contra mujeres y niñas mediante el diseño e implementación de intervenciones basadas en la evidencia en los espacios públicos adyacentes a la oferta de transporte” valoró aspectos como: iluminación, ¿que veo? visibilidad, ¿quién me ve?, cantidad de personas, presencia de seguridad, estado del sendero, cercanía al transporte público y diversidad de género en la red de ciclorrutas de la ciudad, a través de la aplicación Safetipin

La investigación arrojó que de los 3.843 puntos donde se realizó el estudio, el 83% se encuentran bien iluminados, mientras el 0,34% no tiene alumbrado público ni ningún tipo de luz. En cuanto a la variable “¿que veo? visibilidad” en el 68% de los puntos las mujeres pueden ver

casi en todas las direcciones de los lugares por donde hacen los recorridos. Para la variable de presencia de seguridad, se muestra que en el 86% de los puntos no hay guardias de seguridad o policías cerca, lo que acentúa la percepción de inseguridad y convierte más vulnerables a las mujeres a la hora hacer uso de la bicicleta como medio de transporte. Por último, el estudio también deja ver que la localidad con condiciones de seguridad más baja es Suba y se suma el canal salitre, mientras la más segura es Santa fe, y las conexiones carrera 10 y carrera 7 estación Museo Nacional.

Con respecto a la información del componente étnico no fue posible identificar información relacionada con el tema toda vez no se encontraron documentos que tengan en cuenta esta variable en los análisis realizados con el uso de la bicicleta ya sea como modo de transporte, o en su carácter recreativo.

La segunda variable relacionada con la cultura del uso de la bicicleta hace referencia al componente de salud y ambiente.

En este apartado se presentan algunos de los aspectos más relevantes en torno a la relación entre la salud, el ambiente y el uso de la bicicleta. En primer lugar, se hace un acercamiento frente a los problemas y potencialidades que ofrece el uso de la bicicleta a la ciudadanía en relación con la salud. El segundo apartado explora los beneficios del uso de la bicicleta en relación con el ambiente y la reducción de factores contaminantes (Material particulado y ruido).

De acuerdo a la información de World Health Organization, WHO por sus siglas en inglés, el material particulado es el principal contaminante de Bogotá y a su vez es, de acuerdo con la información de la red de monitoreo de la calidad del aire, el contaminante que con mayor frecuencia supera límites establecidos por la norma ambiental y las recomendaciones de la WHO (Steer Davies Gleave & Secretaría Distrital de Movilidad, 2018, pág. 5)

No obstante, de acuerdo a información de la Secretaría Distrital de Ambiente se evidencia que los niveles de contaminación por partículas tienen una tendencia a la baja en los últimos años, producto del resultado que se obtiene cuando se estima un único valor promedio para toda la ciudad (Steer Davies Gleave & Secretaría Distrital de Movilidad, 2018, pág. 8)

Las fuentes del material particulado son los vehículos pesados que usan diésel, también corresponde a la prolongada edad de la flota de vehículos, a la ausencia de sistemas de control de emisiones y la baja calidad del combustible que llega a la ciudad. Por tipo de servicio, el transporte de carga es la principal fuente de PM10 (42%), seguido por el conjunto del transporte público de pasajeros el cual aporta la cuarta parte de las emisiones. En cuanto a gases de efecto

invernadero, los vehículos livianos de pasajeros son la principal fuente de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) (52%) (Steer Davies Gleave & Secretaría Distrital de Movilidad, 2018, pág. 10)

Uno de los retos más relevantes para las ciudades cicloinclusivas es la contaminación atmosférica a la que se exponen los ciclistas, lo anterior por "la asociación entre la exposición a altas concentraciones de contaminantes del aire y la presencia de síntomas respiratorios negativos y alteración de la función pulmonar" (Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, pág. 7).

Especial énfasis se hace en el Material Particulado¹³ (PM por sus siglas en inglés), el cual se encuentra compuesto casi en su totalidad de materiales tóxicos y puede penetrar en las vías respiratorias de las personas, alcanzando sus pulmones. En las ciudades la fuente más significativa de PM es el tráfico vehicular, tanto por sus emisiones, como por su cercanía con las personas.

Lo anterior, afecta de manera particular a los ciclistas, toda vez que una gran parte de la cicloinfraestructura se encuentra ubicada sobre vías con alto tráfico vehicular o sus inmediaciones, exponiéndose a un aire con mayor cantidad de contaminantes, situación que se agrava debido a que la actividad física hace que inhalen una mayor cantidad de aire, con los contaminantes mencionados.

En relación con la exposición de los ciclistas a material particulado en Bogotá se encuentra poca información, debido a que no se han llevado estudios a gran escala. Uno de los estudios más relevantes sobre el particular fue desarrollado por la Universidad de los Andes y el BID (2017). Dicho estudio tomó como referencia la calle 80, y buscó medir tanto la exposición de los ciudadanos en diferentes modos de transporte al PM, como estimar la dosis de PM_{2,5} inhalada por los ciclistas en dicho sector.

Los resultados obtenidos muestran que "(l)as concentraciones a las que están expuestos los usuarios en modos motorizados son hasta 2,65 veces más altas que las documentadas para los usuarios de modos activos." (Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, pág. 9)

Tabla 11. Concentración de exposición a PM_{2,5}

Modo	Mediana de Concentración PM _{2,5}
------	--

¹³ Es una mezcla de partículas y aerosoles muy pequeños que se encuentran suspendidas en el aire (respirable - PM₁₀ y fino - PM_{2,5})

Transmilenio	205 $\mu\text{g-m-3}$
Motos	171 $\mu\text{g-m-3}$
Taxis	134 $\mu\text{g-m-3}$
Bicicletas	79 $\mu\text{g-m-3}$
Peatones	69 $\mu\text{g-m-3}$

Fuente: Elaboración Propia con Datos de BID y Universidad de los Andes, 2017.

En relación con la inhalación de PM_{2,5}, el estudio encontró que “La dosis de PM_{2,5} estimada para los modos activos de transporte fue significativamente más alta para los peatones (0,29 $\mu\text{g.kg-1.día-1.km-1}$) y ciclistas (0,22 $\mu\text{g.kg-1.día-1.km-1}$) que para los otros modos de transporte considerados.” (Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017)

Tabla 12. Dosis Estimada de PM_{2,5} según modo de Transporte

Modo	Dosis Estimada PM_{2,5}
Transmilenio	205 $\mu\text{g-m-3}$
Motos	171 $\mu\text{g-m-3}$
Taxis	134 $\mu\text{g-m-3}$
Bicicletas	79 $\mu\text{g-m-3}$
Peatones	69 $\mu\text{g-m-3}$

Fuente: Elaboración Propia con Datos de BID y Universidad de los Andes, 2017.

El estudio mencionado, también señala que la contaminación acústica afecta a los ciclistas urbanos, mientras la recomendación de la Organización Mundial de la Salud es de máximo 50 decibeles para zonas residenciales y de 70 decibeles para zonas industriales, comerciales o de alto tráfico, los datos de la ciudad indican que el nivel de ruido se sitúa entre los 71 y 82 decibeles. (Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, pág. 13)

Por otra parte, dentro de los beneficios a la salud derivados del uso frecuente de la bicicleta, se encuentra que ésta aporta al cumplimiento de las recomendaciones de actividad física, lo que contribuye a “la prevención de enfermedades crónicas, disminución de hipertensión arterial, hiperlipidemia, diabetes, obesidad y cáncer de colon y seno.” (Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, pág. 23)

El Folleto informativo “¿Nos movemos hacia ciudades más saludables? Evidencias sobre transporte activo en Bogotá y Colombia” elaborado por la Universidad de los Andes (2015) resalta

que los usuarios de ciclorrutas presentan un porcentaje de obesidad menor, que el total de los adultos en la ciudad, con un 4% frente al 14% general.

Por otro lado, el uso de la bicicleta representa beneficios en términos ambientales puesto que se evitan las emisiones producto de la utilización de medios de transporte motorizados. Con el fin de cuantificar dichos beneficios, la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Corporación Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ), contrató el estudio denominado “Consultoría para el levantamiento de línea base, potenciales de mitigación, formulación del sistema MRV, de la Ciclo Alameda Quinto Centenario” el cual estimó a nivel ciudad las emisiones provenientes de los modos motorizados y calculó el potencial de reducción de emisiones resultante de la construcción del proyecto Quinto Centenario¹⁴¹⁵.

Dentro de la Consultoría mencionada, el producto 2 estima las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de la línea base, siendo este el escenario tendencial o “Business As Usual (BAU)” por medio del cual se determina el potencial de reducción de emisiones una vez se implemente el proyecto de la Ciclo Alameda Quinto Centenario¹⁶.

Empleando esta metodología, la Secretaría de Movilidad estimó las emisiones de CO₂ evitadas por la totalidad de los viajes diarios en bicicleta que se hacen hoy en día en Bogotá, es decir, las emisiones que se darían por aquellos viajes que alternativamente se habrían hecho en modos motorizados, al no tener la posibilidad de hacerse en bicicleta.

En este sentido, con base en los 635.000 viajes que se realizan en bicicleta diariamente en la ciudad de acuerdo a la Encuesta de Movilidad de 2015, se estimó una distribución de proveniencia de modo y se calculó para cada modo de transporte motorizado las emisiones evitadas de acuerdo al número de viajes diarios en la encuesta de movilidad 2015, resultando en:

¹⁴ El proyecto Ciclo-Alameda Quinto Centenario ha recibido apoyo del C40 Cities Finance Facility CFF o Facilidad Financiera para las Ciudades que es implementado conjuntamente por la red de ciudades C40 y GIZ, y tiene la finalidad preparar y proveer proyectos sustentables, bajos en emisiones y de adaptación climática.

¹⁵ La Ciclo-Alameda Quinto Centenario es un proyecto que consiste en la construcción de un corredor ciclista de 25 kilómetros que atraviesa Bogotá. Con él se busca, entre otros, mitigar el cambio climático al reducir emisiones de dióxido de carbono (CO₂) resultado del cambio modal de vehículos motorizados a no-motorizados entre otros.

¹⁶ Teniendo en cuenta que la Ciclo Alameda Quinto Centenario entre en operación en el año 2020, se estima que para el año 2030 y para el año 2050 la reducción o potencial de mitigación acumulada sería de 47,54 kt CO₂ y un total de 134,43 kt CO₂, respectivamente. Presentando así una reducción de emisiones entre la línea base y escenario de mitigación al 2050 de 0,12% y 0,16% en 2030

Tabla 13. Estimado de emisiones evitadas con los viajes en bicicleta según el modo de transporte

Modo	Ton CO2 evitadas/año
Vehículos particulares	112,522
Motocicleta	32,531
Taxis	62,487
Bus público	92,946
Transmilenio	19,086
Total	319,572

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Secretaría Distrital de Movilidad. 2019

Adicionalmente, dentro de la variable de Cultura del uso de la bicicleta se ha identificado la ausencia de una instancia de coordinación interinstitucional donde se consolide y realice seguimiento y monitoreo a las acciones afirmativas que realizan las entidades Distritales con relación a la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte.

No obstante, existen acciones coordinadas con algunas de las cabezas del sector central para promocionar la bicicleta como uso de transporte. Por lo tanto, se hace necesario que estas acciones que se vienen realizando tengan una trazabilidad e institucionalidad al interior de las entidades distritales. Elemento que, se alinea con el principio de transversalidad y concurrencia planteado en el Acuerdo 708 de 2018.

Por último, se encuentra la variable relacionada con los temas orientados a la productividad, la cual se busca identificar y describir de manera general, ya que, la información existente es escasa. En 2018 la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) elaboró el cuadernillo N°8 de Desarrollo Económico denominado “Mercado de la bicicleta en Bogotá”. En el cuadernillo se hace referencia a la falta de empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas en Bogotá y se señalan las actividades comerciales o industriales relacionadas en la cadena de valor de la bicicleta. (Mosquera, Rojas, Bohórquez, & Guerrero Albarracín, 2018).

Asimismo, el cuadernillo presenta una lista de las empresas con los códigos de clasificación industrial internacional uniforme (códigos CIIU) con los que se registran las empresas para iniciar

sus actividades. No obstante, la SDDE señala que a la hora de realizar el registro mercantil se dan las siguientes imprecisiones:

1. Algunas actividades industriales relacionadas con la fabricación de partes y accesorios no están registradas con un código específico. A manera de ejemplo, la fabricación de cadenas de acero de bajo costo que se pueden usar para bicicletas, son fabricadas como repuestos para mecanismos industriales (motores, plantas generadoras etc.)
2. Muchas empresas están registradas con actividades económicas no especificadas. Así por ejemplo el registro que usa el operador turístico (Código CIIU 7912) referenciado por el estudio puede hacer turismo en bicicleta por Bogotá, pero también puede ser una empresa dedicada a excursiones fuera de la ciudad, o un hostel. Todos tienen el mismo registro.
3. Buena parte de la cadena de producción no está registrada y se hace en la informalidad. En particular las empresas emergentes (startup), la cadena de mantenimiento y las empresas de servicios complementarios.

El estudio señala que para el año 2017 el número de establecimientos comerciales que estaban registrados ante la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB) con algún tipo de actividad relacionada con la economía de la bicicleta aumentaron en un 3.3%, pasando de 15.606 establecimientos en el 2016 a 16.121 en 2017. El estudio también muestra que los establecimientos comerciales se encuentran ubicados en los clústeres de la Calle 13, Venecia y el Siete de Agosto.

En cuanto a la demanda, el estudio muestra que:

Se encontraron 2.038 establecimientos, de los cuales 203 se dedican a la fabricación de bicicletas y 294 a servicios de alquiler recreativo-deportivo; desde la oferta, a diciembre de 2017 se encontraban 2.238 personas empleadas, de estas, 286 laboraban en establecimientos dedicados a la fabricación de bicicletas y 283 en establecimientos de servicios dedicados a alquiler recreativo-deportivo. De acuerdo con esta información, se observa que por cada establecimiento registrado se encuentra al menos una persona empleada. (Mosquera, Rojas, Bohórquez, & Guerrero Albarracín, 2018, pág. 85).

La SDDE concluye que el desarrollo económico del mercado de la bicicleta en Bogotá requiere tiempo para que se consolide y se hace necesaria una caracterización puntual frente a la cadena productiva del mismo.

Por otro lado, en 2019, el Observatorio de Desarrollo Económico de la SDDE publicó el documento denominado “*Caracterización de la economía de la bicicleta en Bogotá*” donde se revisan diferentes indicadores en relación con la economía de la bicicleta. Con respecto a la relación con el empleo, la SDDE cita el estudio de Garret Peltier (2019, 44) el cual muestra como en Estados Unidos, la inversión en cicloinfraestructura es efectiva a la hora de generar trabajo, ya que por cada U\$ 1 millón invertido en proyectos de cicloinfraestructura se generó 11.4 empleos.

En cuanto al análisis que se realiza para Colombia, el estudio indica que muchas de las partes de la bicicleta son fabricadas en países como China y Taiwán y llegan al país para ser ensambladas y distribuidas en los negocios de comercio de servicios, partes y accesorios de bicicletas del país (2019, 44).

En cuanto a la producción nacional de bicicletas asociada a marcos, tenedores, manubrios y accesorios, el estudio señala que en el 2016 se registró un valor aproximado de 5.4 miles de millones de pesos, dentro del cual el 42% representa la producción local de partes. De acuerdo a Fenalco se estima que dicho año se produjeron 150.000 marcos en el país, que estarían dentro de los códigos asociados a industrias manufactureras. Sin embargo, reitera la dificultad de medir de manera adecuada la contribución de esta industria a la empleabilidad debido a que los códigos CIIU que contienen dichas actividades están agregados con otras actividades manufactureras similares. (2019, 46)

En relación con el mercado de los servicios, el estudio resalta los asociados al transporte (bicitaxismo), a las actividades relacionadas con el trabajo, y al turismo. En relación con el primero indica que para 2019 existían cerca de 2000 vehículos que funcionan como servicios de transporte complementarios con pedaleo manual y que cerca de 150 mil personas los usan a diario en la ciudad. (2019, 48), en relación con su contribución con los servicios de la bicicleta, indican que el uso constante de estos vehículos de los servicios de mantenimiento y reparación de las bicicletas ha contribuido al desarrollo de este sector económico emergente (2019, 49)

Con respecto al segundo componente, el estudio cita una entrevista realizada a 1672 establecimientos en 19 zonas de la ciudad de los cuales un 71,8% hacían uso de la bicicleta para domicilios o mensajería, contribuyendo también al uso de servicios de mantenimiento y reparación de las bicicletas. Por otra parte, aunque mencionan las plataformas digitales de mensajería, los autores no brindan cifras sobre el tamaño de dicha economía.

Por último, con respecto al componente de turismo y bicicleta, el estudio cita datos del Instituto Distrital de Turismo (IDT) que señalan que para 2018 el gasto turístico realizado por

quienes usaron servicios de biciturismo fue cerca de 51,6 millones de dólares, o un 2,1% del gasto total de turismo en dicho año. (2019, 50)

En relación con la exportación e importación de bicicletas el estudio también muestra como los datos reportados por el sistema de información Trade Map¹⁷, Colombia se ubica en la posición 60 con cerca de 400 mil dólares de exportaciones para el 2017 en la exportación de bicicletas, así como de las respectivas partes y accesorios por debajo de país como Chile, México y Brasil.

En cuanto a Bogotá, el estudio indica que del total de exportaciones de bicicletas que realiza el país que representan \$1'245.016 dólares, la ciudad tiene una participación alrededor del 46,5%, tan solo por detrás del Departamento de Caldas que tiene una participación del 49,1%.

Por otro lado, en relación a las importaciones de bicicletas realizadas por la industria de Bogotá, se encontró que los países que tienen mayor participación son China, Taiwán y Estados Unidos con un mercado de más de 15 millones de dólares anuales. (Free On Board).

El documento muestra cómo las exportaciones de bicicletas que realizó Bogotá entre el año 2016 y el 2018 presentó un incremento de \$5.920.130 dólares, pasando de \$16.699 en 2016 a 22.619 en 2018.

Por último, no se encontró información relacionada con el impacto económico en el bolsillo de los ciudadanos generado por el uso de la bicicleta como modo de transporte. Por lo tanto, se considera necesario y relevante identificar este tipo de información para valorar de qué manera afecta este en los gastos de movilidad de los ciudadanos.

2.4. Infraestructura

En relación con la dimensión física señalada en el problema se resalta la infraestructura y sus variables que son: cicloparqueaderos, ciclovía y ciclorruta. La primera de estas son los cicloparqueaderos, los cuales permiten a los ciclistas la posibilidad de viajar más lejos y continuar sus viajes en otro modo, brindando una alternativa para disminuir los viajes en vehículo particular

¹⁷ Sistema desarrollado por desarrollado por el Centro de Comercio Internacional y a la Organización mundial del comercio (OMC), que realiza el monitoreo del desempeño comercial de los países, para un conjunto de bienes específico, y que para efectos del análisis se enfoca en aquellos contenidos dentro de la partida arancelaria asociada al comercio de “Bicicletas para niños y Bicicletas sin motor vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios. Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.”

y fungir como un servicio de alimentación del transporte público. En términos de intermodalidad, los cicloparqueaderos de Transmilenio han sido los grandes aliados del transporte público, mejorando las oportunidades y el alcance de ambos modos de transporte.

Los 22 cicloparqueaderos cuentan con cerca de 5600 cupos implementados entre portales y estaciones intermedias, donde se integran los buses troncales y los alimentadores, ofrecen un servicio de conexión donde se puede dejar la bicicleta de forma segura y proceder a realizar el cambio modal (ver tabla 14).

Tabla 14. Cicloparqueaderos del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio

No.	Troncal	Cicloparqueadero	Cupos
1	Américas	Estación Banderas	101
2	Cra 7 – Cra 10	Estación Bicentenario	116
3	NQS –Sur	Estación General Santander	48
4	NQS -Central	Estación Ricaurte	165
5	Calle 26	Estación Av. Rojas	104
6	Américas	Estación Pradera	32
7	Américas	Estación Marsella	32
8	Américas	Estación Mundo Aventura	32
9	Calle 26	Estación Quinta Paredes	48
10	NQS –Sur	Estación San Mateo	650
11	Américas	Estación Transversal 86	84
12	Cra 7 – Cra 10	Estación Intermedia 1ro de Mayo	228
13	Cable	Estación Cable Juan Pablo	44

No.	Troncal	Cicloparqueadero	Cupos
14	Cable	Estación Cable Manitas	52
15	Cable	Estación Cable Mirador del Paraíso	82
16	Cra 7 – Cra 10	Portal 20 de Julio	216
17	Américas	Portal Américas	785
18	Calle 26	Portal Eldorado	532
19	Caracas	Portal Tunal	437
20	Suba	Portal Suba	710
21	NQS –Sur	Portal Sur	409
22	Calle 80	Portal 80	353
		TOTAL	5.260

Fuente: TransMilenio S.A.

Desde 2012, este tipo de estacionamientos ha mostrado un crecimiento en su ocupación de manera histórica, evidenciando la necesidad de continuar su expansión.

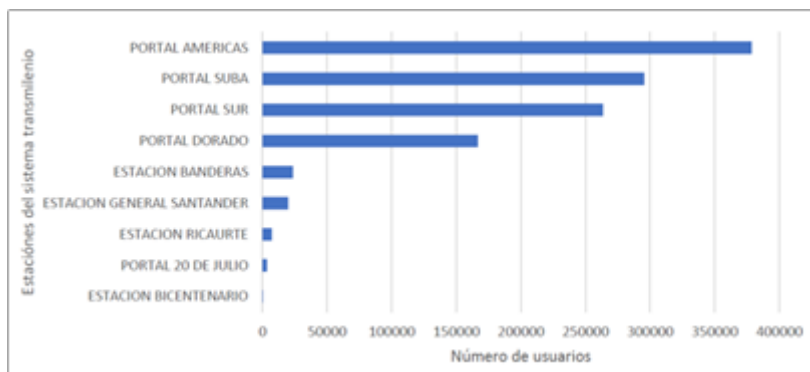


Ilustración 12 Número de ingresos desde septiembre de 2012 a los cicloparqueaderos
Fuente. Contrato de consultoría No. 20161253 Cal y Mayor y Asociados

Entendiendo la importancia de contar con una red de cicloparqueaderos adecuados para mejorar la intermodalidad, la comodidad y la seguridad de los ciclistas, así como para atraer nuevos viajes en bicicleta, en el marco de la Ley 1811 de 2016, Bogotá ha hecho un esfuerzo por promover la disponibilidad de parqueaderos para bicicletas que cumplan o excedan los requerimientos de las normas, tanto en establecimientos públicos como privados en el contexto.

Es así como a partir de 2016, la Secretaría Distrital de Movilidad viene implementando una estrategia para reconocer con sellos de calidad (Oro y Plata) a aquellos cicloparqueaderos, públicos o privados que brindan un mínimo de especificaciones de calidad, disponibilidad y mobiliario. Los criterios para los reconocimientos de los parqueaderos se presentan en la Ilustración 13. A la fecha el número de cicloparqueaderos públicos y privados que se han certificado por año se muestra en la Tabla 15:



Ilustración 13 Requerimiento para certificación de cicloparqueaderos
Fuente: Elaboración propia SBP-SDM

Tabla 15. Número de cicloparqueaderos certificados con sello de calidad y total de cupos por año

Año	Cicloparqueaderos certificados	Total de cupos
2016	45	2.743
2017	15	3.367
2018	56	5.135
2019*	48	2.179
Total	164	13.424

*Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad – Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. * Con corte a julio de 2019*

No obstante, este número de cicloparqueaderos no es suficiente para brindarle al ciclista la comodidad y la seguridad para realizar sus viajes diarios en la ciudad, por lo tanto, se hace necesario hacer énfasis en el desarrollo de esta variable para poder aumentar el número de viajes en la ciudad.

Por otro lado, respecto a la variable Ciclovía, la información existente indica que el 15 de diciembre de 1974 se realizó el primer ensayo de lo que se conoce hoy en día como “Ciclovía”. Fue la primera vez que los bogotanos se lanzaron a las calles para apropiarse de un espacio exclusivo para los vehículos automotores. El “Mitín a favor de la Cicla”, como lo tituló el periódico El Tiempo, fue iniciativa de una organización independiente sin ánimo de lucro denominada “Pro-cicla” y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, que habilitó dos vías de la ciudad, la carrera 7 y la carrera 13, por tres horas, de 9:00 a.m. a 12:00 m., para el tránsito de bicicletas. Al evento asistieron más de 5.000 personas, quienes se manifestaron en contra de la proliferación de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de oferta recreativa en la ciudad. (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2019)

No obstante, mediante los Decretos Distritales 566 y 567 de 1976, se decreta el tipo de Ciclovía de acuerdo al carácter transitorio como es la Ciclovía dominical y de festivos; y la ciclopista que actualmente se define como la ciclorruta.

Actualmente, se cuenta con 125 kilómetros distribuidos en 19 localidades que son usados por un promedio de 1.700.000 personas. Durante la Ciclovía se reduce la contaminación en un 16% y los niveles de ruido llegan a tan solo 20 dB, lo que se traduce en una Bogotá más tranquila y amigable con el medio ambiente.

Desde 1999, se realiza dos veces al año una Ciclovía nocturna, la primera generalmente en agosto, como parte de la programación del Festival de Verano, una de las fiestas más importantes de Bogotá. La segunda, y la más tradicional, es en diciembre, dentro de las celebraciones navideñas. Es uno de los eventos con mayor afluencia de público, se calcula que en promedio participan alrededor de 2.900.000 personas. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019a).

Adicionalmente, otra de las variables de infraestructura, es la red de ciclorruta que desde 1998 la administración distrital viene implementando y expandiendo. Uno de los primeros estudios en torno a la bicicleta enfocada en el análisis y definición de la red de ciclorrutas de la ciudad es

el Plan Maestro de Ciclo-rutas (PMC)¹⁸, el cual se concibió como una estrategia orientada a estimular la movilización urbana en bicicleta que para su puesta en marcha propuso tres dimensiones de intervención:

- La Infraestructura, como soporte físico
- La base social de apoyo
- Los soportes Normativos e Institucionales

Como factor relevante concebía la red de ciclorrutas como una *“malla que irriga, toda la ciudad tiene características funcionales diversas a lo largo de cada ruta; ello obedece por su puesto a la multiplicidad de usos y funciones que alberga la ciudad; áreas de empleo, de servicios, de vivienda, institucionales, etc. Desde este punto de vista, se puede clasificar las ciclo-rutas, de acuerdo con las funciones particulares que cumplen dentro del sistema”*.

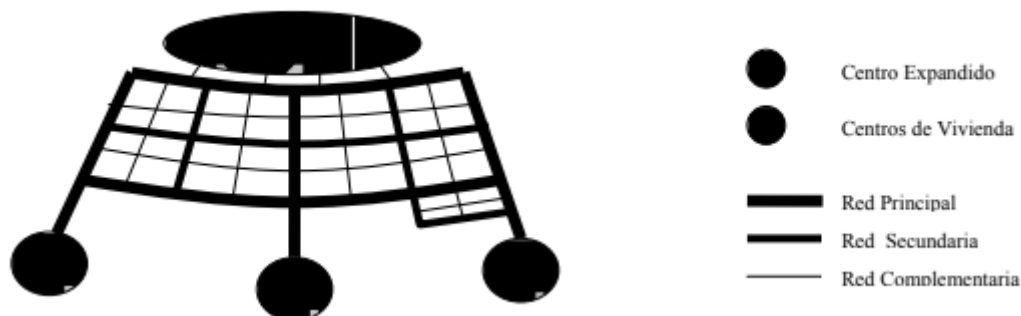


Ilustración 14 Esquema funcional de la Red
Fuente: PMC-IDU

El PMC ofreció los primeros lineamientos, definiciones y herramientas para componentes esenciales como la ciclo infraestructura, elementos complementarios, participación ciudadana, promoción y planeación urbana e institucional.

Posteriormente, de acuerdo con el análisis realizado en la consultoría 2012¹⁸⁶⁸, la administración distrital del 2012-2016 inicia su periodo con una línea base de red de ciclorrutas de 376 km. Durante ese cuatrienio se realizaron intervenciones de diferentes tipologías, principalmente los denominados *bici carriles* o *vías cicla* o *ciclorrutas en calzada*.

A través de estas intervenciones se da inicio a la democratización del espacio en la calzada, incluyendo al ciclista como un actor relevante en el espacio vial. De manera paralela, se

¹⁸Contrato de Consultoría No. 0.27 de 1998, celebrado con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) para la realización de los estudios para la formulación del Plan Maestro de Ciclo-rutas (PMC) para la ciudad de Santa Fe de Bogotá.

continúa con la implementación de ciclorrutas en andén. De acuerdo con diferentes fuentes de información, esta Secretaría ha generado un estimado del crecimiento anual de la red de ciclorrutas.

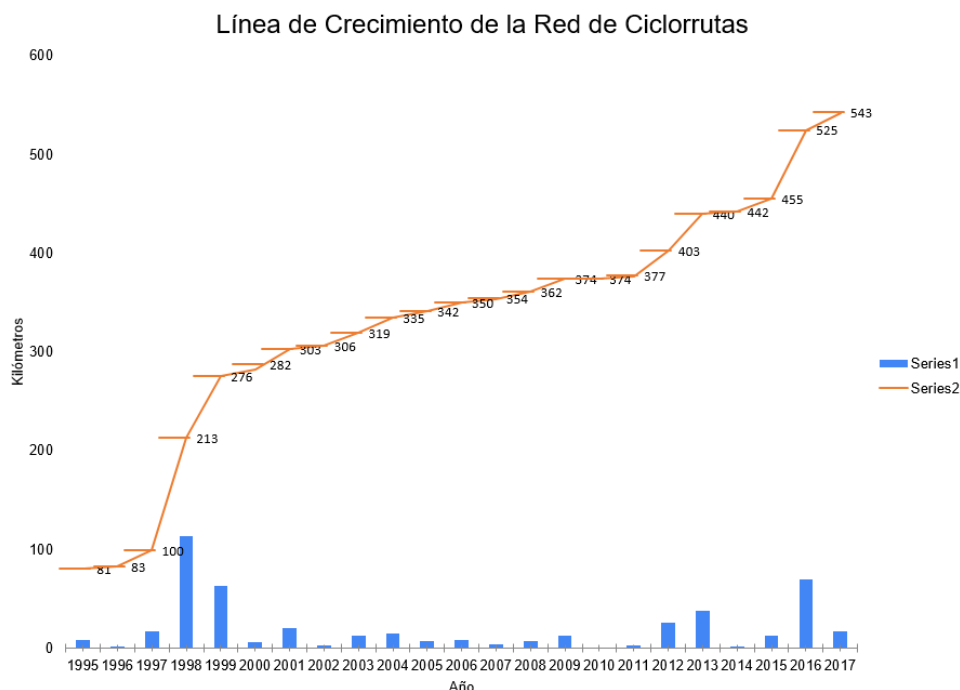


Ilustración 15 Estimado de la línea de crecimiento de la Red de Ciclorrutas
Fuente: Construcción propia a partir de datos IDU-SDM

Actualmente, Bogotá cuenta con una red de ciclorrutas de 540 km, la más extensa de Colombia, superando de manera significativa redes de otras ciudades colombianas



CICLORRUTAS COLOMBIA KMS 2019

800.000

Fuente: Construcción propia a partir de datos
Espacio, compilación Natalia Dúran - Alcaldía
Bucaramanga y Secretaría de Tránsito Montería

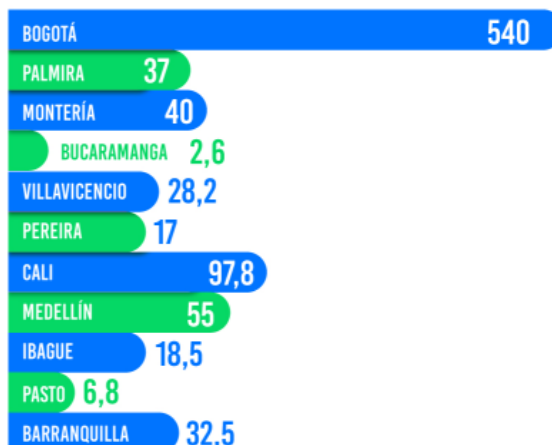


Ilustración 16 Extensión de las ciclorrutas en ciudades colombianas
Fuente: Elaboración propia SBP-SDM.

Para el 2016, la administración distrital presentó una línea base de 440 km de ciclorrutas reportada por el Instituto de Desarrollo Urbano. A partir de este punto, la meta de ciclorrutas definida en el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) para el periodo 2016 - 2020 es de 120 km. En la siguiente tabla se presentan las metas establecidas por las últimas tres administraciones respecto a la construcción de ciclorrutas junto con los kilómetros construidos al término de las administraciones.

Tabla 16. Metas de construcción de ciclorrutas de las últimas tres administraciones

Administración	Línea Base km	Meta Km	Avance km
Bogotá Positiva	347	20	29
Bogotá Humana	376	145,46	72
Bogotá Mejor para Todos	440	120	111*

Fuente: Elaboración propia SDM – SBP, a partir de los reportes SEGPLAN. *Avance a 30 de septiembre de 2019

Ahora bien, en los últimos años, Bogotá presenta un crecimiento en la red de ciclorrutas del 44% respecto a la línea base de la administración 2012-2016. Evidenciando así, un retraso del 56% en la construcción de ciclorrutas para la ciudad, meta que tendrá que ser abordada por la Política Pública de la Bicicleta en función de brindar las condiciones físicas necesarias para hacer uso de la bicicleta como modo de transporte.

Paralelo a esta situación del rezago en la construcción de ciclorrutas se encuentra la necesidad de ofrecer a los ciclistas una mejor información para la realización de sus viajes. En su

momento, la Secretaría desarrolló la Consultoría cuyo objeto fue: *“Estructurar y formular un plan estratégico de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos”*. En los productos de la consultoría se recomendó que, para lograr que los viajeros vean la bicicleta como una alternativa de transporte sería necesario eliminar los miedos e inseguridades que existen frente a su uso. De manera específica, este informe precisó como necesidades de los usuarios que podrían usar la bicicleta, pero aún no lo hacen, las siguientes:

“Necesidad 2: En el diagnóstico sobre la oferta se ha observado que la red tiene deficiencias en la coherencia y conectividad a nivel macro (en la conformación de la misma) y micro (configuración de las intersecciones), situación en la cual disminuye la eficiencia, aumenta el riesgo de eventualidades que afecten la salud e integridad del viajero y envía el mensaje de que usar la bicicleta es más difícil que las demás opciones. Es imprescindible asegurar que la red esté adecuadamente conectada entre sí y que el usuario pueda usar las intersecciones de manera fácil, ágil y confiable.

“Necesidad 4: Es fundamental ofrecer la información al usuario sobre la oferta disponible. Esta debe permitir que, previo a un viaje, sea posible conocer las alternativas de ruta hasta su destino, además del lugar de estacionamiento, cuando sea necesario.

“Necesidad 5: Igualmente, se debe asegurar al usuario la disponibilidad de información en vía de manera suficiente y adecuada, de forma que un usuario no frecuente pueda llegar a su destino por sus propios medios sin necesidad de usar alguna herramienta adicional durante el viaje. Corresponde a puntos críticos para la localización de información en vía aquellos en los que una ciclorruta finaliza su trazado o en las intersecciones con otras ciclorrutas o con vías vehiculares de grandes especificaciones (Sistema Claro y conectado).”

Basada en esta necesidad, la Secretaría Distrital de Movilidad suscribió el Contrato de Consultoría No. 2017-1559 cuyo objeto fue *“Definición, diseño y plan de implementación del sistema de información para usuarios de la bicicleta en Bogotá D.C.”*. Dicha consultoría definió que, para ofrecer información oportuna y de calidad para evaluar, planear y ejecutar un viaje en bicicleta, resulta necesario la implementación de un sistema de Ciclo-navegación integrado por los siguientes componentes:

- ✓ Mobiliario urbano de tótems informativos
- ✓ Señalización vial ciclista
- ✓ Mapas impresos
- ✓ Planeador de viajes

✓ Publicaciones

La señalización vial ciclista se basa en el hecho de que los usuarios de la bicicleta, además de necesitar información acerca de dónde inicia y termina su viaje, buscan información de cómo ejecutar los recorridos para llegar a su destino de una manera óptima. Independientemente del motivo del desplazamiento, o de si este es habitual o no, se presentan necesidades de información a suplir en diferentes etapas, desde el inicio hasta la conclusión del viaje.

Tales necesidades se transforman en señales que facilitan la comprensión de la red ciclista disponible, el entendimiento de las longitudes y las conexiones a destinos clave, los recorridos más favorables y las direcciones de viaje. Con lo anterior se mejora la relación del usuario con la ciudad en términos de movilidad.

De igual manera, las señales sintetizan en términos apropiados para los usuarios, las direcciones, distancias e hitos de referencia que facilitan la ejecución del recorrido y que incluso permiten prever los movimientos necesarios para mantener su continuidad en situaciones donde se presentan cambios en la configuración de la red. Esto aumenta la eficiencia y el aprovechamiento de la infraestructura y mejora las condiciones de seguridad y confianza al usar rutas óptimas.

Los tótems informativos son elementos de mobiliario urbano que muestran esquemáticamente direcciones para un corredor de ciclorruta. Por otro lado, mediante la incorporación de mapas impresos de la red de ciclo-infraestructura se posibilita la comparación de recorridos según criterios de evaluación de los ciclistas para elegir la opción de ruta más adecuada. Adicionalmente, estos mapas ofrecen la oportunidad de identificar conexiones de los recorridos en bicicleta con otros modos, potenciando la oferta de transporte de manera integral.

Además, el numeral 6.2 Dispositivos para ciclistas del Manual de Señalización Vial 2015, se queda corto en la propuesta de señalización para el uso adecuado de la infraestructura para ciclistas y su relación con el entorno y los demás actores viales.

Es por esto, que desde la Secretaría Distrital de Movilidad se han incluido una serie de señales y medidas de señalización entre las cuales se encuentran las señales SI-27¹⁹ de “Prioridad Ciclistas” SI-27 “Vía Compartida Prioridad Ciclistas”, el diseño e implementación de Bike Box (Cajón Bici) con el fin de permitir giros izquierdos y derechos de los ciclistas para la conexión con

¹⁹ SI-27 SEGURIDAD VIAL - Esta señal se empleará para recordar a los usuarios de las vías disposiciones o recomendaciones de seguridad vial que deben tener en cuenta en su viaje y que no pueden darse a través de las otras señales del presente manual – Manual de Señalización Vial 2015 - Capítulo 2 / 2-5 Señales de Servicios Generales – Pág. 280.

otro corredor en una intersección semaforizada, estos permiten posicionar al ciclista en frente de los vehículos automotores durante la señal de luz roja (PARE), con el objeto que el ciclista tenga la prioridad en el despeje y pueda realizar los giros de manera segura. Este tipo de dispositivo se adopta conforme a lo indicado en la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas²⁰, el diseño de señales informativas para el Sistema de Navegación Ciclista de la Resolución 2408 del 21 de junio de 2018²¹.

Conforme a lo anterior, es importante mencionar que es necesario que se lleven acercamientos con el Ministerio de Transporte para que se incluyan todas las medidas desde el punto de vista de señalización y que desde la Secretaría Distrital de Movilidad se han adoptado con el fin de garantizar el adecuado desplazamiento de los ciclistas en condiciones de seguridad y comodidad por la infraestructura vial, ofreciendo información adecuada y oportuna para este tipo de usuario, de tal forma que se reduzca el riesgo de siniestros y conflictos en la vía. Con el fin, que tanto esta Secretaría como las demás entidades encargadas de regular el diseño y la implementación de señalización para ciclorrutas en el territorio nacional tengan herramientas mucho más sólidas de trabajo, para generar infraestructura segura para el uso de la bicicleta.

De otra parte, para lo corrido de las 201941 entidades del Distrito reportaron ante la SDM estar implementando el artículo 5° de la Ley 1811 de 2016, de las cuales 30 ya han beneficiado a más de 419 colaboradores (ver Tabla 17).

Tabla 17. Relación de entidades que dan cumplimiento al artículo No.5 de la Ley 1811 y ya tienen beneficiados

Entidad del distrito Capital
Alcaldía Local de Engativá
Alcaldía Local de Fontibón
Canal Capital
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP
Empresa Metro de Bogotá
Empresa Tercer Milenio - Transmilenio S.A.

²⁰ Resolución 3258 del 03 de agosto de 2018 “Por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas”

²¹ Resolución 2408 del 21 de junio de 2018 “Por la cual se autoriza a la Secretaría de Movilidad de Bogotá, el uso experimental de nuevos elementos de señalización vial o modificaciones elementos de señalización existentes relacionados con usuarios de bicicletas, para ser experimentados a través de una prueba piloto en la ciudad de Bogotá D.C.”

Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones - FONCEP
Fundación Gilberto Álzate Avendaño
Instituto de Desarrollo Urbano -IDU
Instituto Distrital de Artes - IDARTES
Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER
Instituto Distrital De Recreación y Deporte - IDRD
Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud - IDIPRON
Orquesta Filarmónica de Bogotá
Personería Bogotá D.C
Secretaría Distrital de Ambiente
Secretaria Distrital de Cultura Recreación Y Deporte
Secretaria Distrital de Desarrollo Económico
Secretaría Distrital de Gobierno
Secretaria Distrital de Hacienda
Secretaria Distrital de Integración Social
Secretaría Distrital de Planeación
Secretaria General Alcaldía Mayor de Bogotá
Secretaría Jurídica Distrital
Subred Integrada de Servicios de Salud Sur Occidente E.S.E.
Terminal de Transporte S.A.
Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD
Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
Veeduría Distrital

Fuente: SDM

Por lo tanto, se hace necesario vincular las demás entidades del Distrito en pro del fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte.

Finalmente, estas condiciones tendrán como indicadores de análisis la cantidad de cicloparqueaderos, ciclovía y ciclorruta que se desarrolle para los ciclistas en la ciudad.

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Info: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

A manera de conclusión del capítulo, se puede evidenciar el pasado y presente de la seguridad, de la cultura de la bicicleta y de la infraestructura relacionados con el problema Política Pública de la Bicicleta.

3. Estrategia y proceso de participación ciudadana

El presente capítulo tiene por objetivo presentar el desarrollo de la estrategia de participación desplegado en el marco de la Fase de Agenda Pública, en relación con el proceso de convocatoria,

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Info: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

asistentes, actores que participaron, ámbitos temáticos, metodologías implementadas y descripción general de cada uno de los espacios de participación implementados.

En primer lugar, se presentan los lineamientos metodológicos que se establecieron para desarrollar la estrategia de participación ciudadana e institucional, dentro de estos se referencian los actores inicialmente convocados, los métodos y las técnicas de participación implementados para esta fase.

Posteriormente, se encontrará la descripción del proceso de convocatoria de los diferentes espacios de participación, el cronograma establecido y por último la descripción de los encuentros diferenciales, territoriales, grupos focales y mesas técnicas realizados.

3.1. Lineamientos metodológicos

El proceso de Agenda Pública estuvo compuesto por diferentes niveles de participación territorial, sectorial y poblacional que permitieron el abordaje integral de los intereses y planteamientos de los actores relacionados con la temática.

Teniendo en cuenta las dimensiones y ámbitos definidos en el capítulo 1, se realizó la identificación de actores que tuvieran contacto con algún espacio de participación vinculados a la bicicleta o representaran algún tipo de sector poblacional interesado en los asuntos de la gestión pública de la ciudad que mantuviera relación con los asuntos tratados en esta Política Pública. Una de las definiciones que guiaron el proceso participativo fue la invitación a dialogar con las instituciones que manejan temas relacionados con la bicicleta, para poder incorporar sus miradas y apuestas particulares en este documento.

Se llevó a cabo una convocatoria amplia, abierta, accesible y transparente para todos los sectores poblacionales de la ciudad, garantizando el derecho a la participación activa y efectiva de la ciudadanía, para lograr incluir la mayor cantidad de sentires e intereses que giran alrededor de este tema:

Los actores convocados para esta fase de agenda pública fueron:

- Ciclistas agrupados (Colectivos y organizaciones mixtas y de mujeres)
- Ciclistas no agrupados a organizaciones.
- Ciudadanía urbana y rural en general.
- Grandes superficies comerciales y gremios de la ciudad.
- Comercios locales y servicios vinculados con la Bicicleta.
- Académicos interesados en temas relacionados con la Bicicleta.
- Organizaciones ciudadanas de temas de transporte y ciudad.

- Consejos locales de la bici conformados, mesas locales y representantes ciudadanos locales.
- Comité Distrital de Discapacidad y personas de este grupo poblacional interesados en temas de la bicicleta.
- Consejo Distrital de Sabias y Sabios y demás personas mayores interesadas.
- Ciudadanía vinculada a proyectos particulares de la Secretaría (Centro de la Bici, Niñas y niños del programa Al Colegio en Bici, Semillero Bici, etc.).
- Grupos étnicos.
- Personas de los sectores LGBT (Lesbianas, gais, bisexuales y personas transexuales)
- Víctimas del conflicto.
- Personas delegadas de entidades del orden distrital con competencia en asuntos relacionados con la bicicleta:
 - Secretaría Distrital de Integración Social - SDIS
 - Secretaría Distrital de Ambiente - SDA
 - Secretaría Distrital de Gobierno -SDG
 - Secretaría Distrital de la Mujer – SD Mujer
 - Secretaría Distrital de Planeación - SDP
 - Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal - IDPAC
 - Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDR
 - Instituto de Desarrollo Urbano - IDU
- Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.
- Secretaría Distrital de Movilidad- SDM
- Terminal de Transporte de Bogotá -TTB
- Empresa de Acueducto y Alcantarillado - EAAB
- Secretaría Distrital de Salud -SDS
- Secretaría Distrital de Cultura - SCR
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - SDSCJ
- Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - SDDE
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP
- Instituto Distrital de Turismo - IDT
- Instituto para la Economía Social- IPES
- Secretaría de Educación del Distrito - SED
- Secretaría Distrital de Hábitat –SDHT

Teniendo en cuenta el tiempo limitado de encuentro con cada grupo convocado se aplicó un instrumento para la recolección de los insumos de cada sesión de trabajo con la ciudadanía.

BOGOTÁ				BOGOTÁ
PROBLEMÁTICA		Por favor priorice las tres que considere más importantes:	¿Cuáles son las características de la problemática priorizada? (Ej. Lugar, actores involucrados, efectos, etc.)	¿Qué propuesta o alternativa de solución plantea para dicha problemática?
1				
2				
3				
4				
5				
6				

Ilustración 17 Formato de recolección de insumos
Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

En relación con las instituciones distritales se propuso a cada Entidad participante la presentación de un documento diagnóstico base en torno a las situaciones problemáticas identificadas desde su accionar misional en relación con el uso y disfrute de la bicicleta y en el marco de una de las dimensiones y/o ámbitos temáticos. Con este trabajo previo se convocó a las personas delegadas a espacios de identificación de problemáticas, sus causas y efectos.

A continuación, se presentan los espacios participativos llevados a cabo con la ciudadanía y las instituciones distritales:

Tabla 18. Descripción de espacios de participación para fase de Agenda Pública

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
Encuentros territoriales de la Bici Enfoque territorial y ambiental	Estos espacios se diseñaron teniendo en cuenta el nivel de incidencia territorial de los actores convocados. Se propuso la realización de cinco encuentros en donde se agruparon las localidades de la ciudad de la siguiente manera: Zona 1: Kennedy, Bosa, Puente Aranda y Tunjuelito.	Se llevaron a cabo 3 actividades. 1. Encuadre general de la construcción de la Política Pública. Presentación de las y los asistentes. 2. Se llevó a cabo la identificación de situaciones problemáticas representativas por localidad (Diligenciamiento de formato	- Consejos Locales de la Bicicleta conformados - Mesas locales y representantes ciudadanos locales. - Colectivos y organizaciones de ciclistas y ciudadanos interesados en la bicicleta

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
	Zona 2: Suba, Engativá y Fontibón. Zona 3: Usaquén, BBUJ, Teusaquillo, Chapinero, Santafé, La Candelaria y los Mártires. Zona 4: Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Rafael Uribe y Antonio Nariño. Zona 5: Sumapaz.	para la recolección de información) 3. Socialización en plenaria e identificación de factores comunes para el uso de la Bici en términos territoriales.	• Ciclistas no agrupados en organizaciones sociales • Ciudadanía urbana y rural en general.
Encuentros Diferenciales Enfoque Diferencial-Poblacional y Enfoque de Género	Estos espacios de participación tuvieron como referente la pertenencia a grupos poblacionales que requieran una mirada diferencial debido al transcurrir vital, género, situación, condición, identidad y diversidad. Se convocaron los siguientes Encuentros: 1. Encuentro de Mujeres y Género en Bici. 2. Encuentro de accesibilidad, habilidades diversas y Bici 3. Encuentro Personas Mayores 4. Encuentro de la diversidad. Grupos étnicos, víctimas del conflicto y personas de los sectores LGBT. 5. Encuentro Niñas, Niños y adolescentes	1. Encuadre general de la construcción de la Política Pública. Presentación de las y los asistentes. 2. Desarrollo de Mesas de trabajo por cada ámbito temático priorizado para la identificación de situaciones problemáticas representativas desde cada enfoque diferencial y poblacional (Diligenciamiento de formato para la recolección de información) 3. Socialización en plenaria.	Colectivos y organizaciones relacionadas con cada grupo diferencial. Representantes de la ciudadanía vinculada a proyectos particulares de la Secretaría Distrital de Movilidad pertenecientes a los siguientes grupos diferenciales. • Mujeres diversas. • Personas con Orientaciones sexuales e identidades de Género disidentes. • Grupos étnicos • Transcurrir vital (Niñas, niños y adolescentes, y personas mayores) • Condición y situación personas con discapacidad y

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
			víctimas del conflicto.
Grupos focales	Estos espacios se diseñaron para potenciar una discusión grupal especializada sobre temas concretos relacionados con el comercio y la productividad que tenían como punto de partida la experiencia y el conocimiento de las y los participantes en este sector. Se realizaron grupos focales con estos actores en particular, por la escasa literatura que alrededor del tema de la productividad y bicicleta se tiene en la ciudad de Bogotá. • Grupo Focal de Comercio local de la Bici • Grupo focal de Grandes superficies comerciales y gremios de la ciudad. • Grupo focal de organizaciones ciudadanas de temas de transporte y ciudad • Grupo focal de economía emergentes y Bici	1. Identificación de situaciones problemáticas representativas para el sector de comercio y productividad de la Bicicleta (Diligenciamiento de formato para la recolección de información). 2. Por medio de preguntas orientadoras se abre el diálogo entre las y los participantes para ampliar la caracterización de las problemáticas identificadas.	• Comerciantes locales de la Bici. • Grandes superficies comerciales y gremios de la ciudad. • Organizaciones ciudadanas de temas de transporte y ciudad
Mesas técnicas de Trabajo	Mesas de trabajo orientadas a la articulación sectorial y Distrital en torno a la construcción de la Política Pública y la consolidación de información primaria y	Reuniones técnicas alrededor de las dimensiones y ámbitos temáticos específicos para poner en diálogo los conocimientos y experticia técnica de cada una de las entidades del gobierno	• Equipos técnicos de Secretaría Distrital de Movilidad • Entidades del Sector Movilidad.

Espacio /Enfoque	Descripción	Técnicas	Actores convocados
	secundaria relacionada con el tema. Con participación de los equipos técnicos de las entidades relacionadas con el tema abordado.	distrital en temas relacionados con la bicicleta en cada una de las dimensiones abordadas El método utilizado fue la identificación de situaciones problemáticas y sus causalidades a partir de una pregunta orientadora	Entidades Distritales con competencias en el tema.
Estrategia virtual	Esta estrategia permite el intercambio de información con la ciudadanía en general a través de medios virtuales.	Utilización de la Estrategia Retos de la Bogotá Abierta. (IDPAC) por medio de la creación de una batería de preguntas dirigidas a la ciudadanía relacionadas con los diferentes retos que plantea la movilidad en bicicleta para Bogotá.	Ciudadanía urbana en general

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

3.2. Convocatoria.

El proceso de Agenda Pública estuvo compuesto por diferentes niveles. Para adelantar el proceso de convocatoria a los espacios, se hizo necesario diseñar una parrilla de programación con cada uno de los escenarios proyectados en la tabla anterior. La definición de los lugares y los horarios estuvieron supeditados a las dinámicas propias de cada uno de los actores convocados, materializando desde el momento mismo de la convocatoria las condiciones necesarias para garantizar una participación con enfoque diferencial, poblacional y territorial.

Tabla 19. Cronograma espacios de participación ciudadana para fase de Agenda Pública.

Tipo de encuentro	Territorio /Grupo Poblacional – Diferencial	Fecha	Lugar	Hora
Encuentros territoriales	Zona 5: Sumapaz – Socialización	16/03/2019	Institución Educativa Distrital Juan de la Cruz Varela, Sede Corregimiento San Juan – Localidad Sumapaz	10:00 a. m.

Tipo de encuentro	Territorio /Grupo Poblacional – Diferencial	Fecha	Lugar	Hora
	Zona 1: Kennedy, Bosa, Puente Aranda y Tunjuelito	19/03/2019	Alcaldía de Kennedy Cl. 41 Bis Sur #78j-78	4:00 p. m.
	Zona 3: Usaquén, Barrios Unidos, Teusaquillo, Chapinero, Santafé, La Candelaria	20/03/2019	Alcaldía de Chapinero Kra. 13 # 54-74	4:00 p. m.
	Zona 4: Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe, Antonio Nariño	21/03/2019	Alcaldía Local de Tunjuelito. Cl. 51 sur # 7-35 vía Usme	4:00 p. m.
	Zona 2: Suba, Engativá, Fontibón	28/03/2019	Salón Comunal Bosque Popular. Cl. 63f # 69ª -16	5:00 p. m.
	Zona 5: Sumapaz y ruralidad	30/03/2019	Institución Educativa Distrital Juan de la Cruz Varela, Sede Corregimiento San Juan – Localidad Sumapaz	10:00 a. m.
Encuentros diferenciales	Grupos étnicos, LGBT y víctimas	28/02/2019	Centro de Atención Integral a la Diversidad Sexual y de Géneros CAIDS - G Sebastián Romero. Tv. 17a Bis #36-74	9:00 a. m.
	Persona mayor	7/03/2019	Alcaldía Local de Chapinero. Kra. 13 #54-74	9:30 a. m.
	Mujeres y género	12/03/2019	Centro de Atención Integral a la Diversidad Sexual y de Géneros CAIDS - G Sebastián Romero. Tv. 17a Bis #36-74	6:00 p. m.
	Accesibilidad y discapacidad	28/03/2019	Secretaría Distrital de Movilidad. Cl 13 # 13-35	9:30 a. m.
	Niñas y Niños	30/03/2019	Parque Nueva Autopista, Cl 137	10:00 a. m.
Grupos focales	Comercios de Bici - Calle 13	20/02/2019	Local comercial Probikes. Av. Cl. 13 # 15-99	8:00 a. m.
	Comercios de Bici – Tunjuelito	21/02/2019	Subdirección Local para la integración local de Tunjuelito. Diagonal 47a Sur #53B-27	8:00 a. m.

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Info: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Tipo de encuentro	Territorio /Grupo Poblacional – Diferencial	Fecha	Lugar	Hora
	Organizaciones en temas relacionados con ciudad y transporte	21/02/2019	Compensar Av. 68 # 49 A-47	6:00 p. m.
	Comercios y gremios de la ciudad.	22/02/2019	Compensar Cl. 94 # 23-43	8:00 a. m.
	Actividades económicas emergentes	26/02/2019	Compensar Cl. 94 #23-43	8:00 a. m.
	Comercios de Bici - Siete de Agosto	27/02/2019	Local comercial Phanter Bikes Av. cl 68 # 28b-08	8:00 a. m.

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

Tabla 20. Cronograma espacios de participación con entidades de la Administración Distrital

Mesa técnica por dimensión	Fecha	Lugar	Hora	Siglas de las Entidades invitadas a cada Mesa
Ecología Social	01/04/2019	Compensar AV 68 #49 A-47	8:30 am - 12:00	SDA, EAAB, SDS, SED
Productividad	02/04/2019	Compensar AV 68 #49 A-47	8:30 am - 12:00	SDP, IDPAC, SDDE, IDT, IPES
Diversidad e inclusión	03/04/2019	Compensar AV 68 #49 A-47	8:30 am - 12:00	SDIS, SDG, SDMujer, SDP, IDPAC, SDS, SED
Seguridad	04/04/2019	Compensar AV 68 #49 A-47	8:30 am - 12:00	SDMujer, SDP, IDU, TRANSMILENIO, SSCJ
Intermodalidad de la bicicleta	05/04/2019	Secretaría Distrital de Movilidad, Cl. 13 # 37-35 piso 4	8:30 am - 12:00	SDMujer, SDP, IDRD, IDU, TRANSMILENIO, EAAB, SCRD, DADEP, IPES, SED
Cultura de la bici	08/04/2019	Compensar AV 68 #49 A-47	8:30 am - 12:00	SDG, SDP, IDPAC, IDRD, TRANSMILENIO, SDS, SCRD, SSCJ, SDDE, DADEP, IDT, SED, SDMujer

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

Para garantizar el derecho a la participación de la ciudadanía en el proceso de construcción de Política Pública se contó con una estrategia de comunicación amplia dirigido a la ciudadanía y los actores identificados en el apartado 3.1, que incluyó:

Boletines de Prensa por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en sus canales institucionales de comunicación y redes sociales, que ha sido replicado por diferentes entidades del nivel central y territorial de la Administración Distrital.



Ilustración 18 Publicación en página web de la invitación a los espacios de participación ciudadana

Fuente: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/bogota%20construye%20su%20pol%C3%ADtica%20p%C3%BAblica%20de%20la%20bici>

- Creación y circulación de piezas comunicativas digitales para la difusión de los encuentros con los diferentes grupos ciudadanos. Aquí algunas de las piezas diseñadas:



Ilustración 19. Pieza de comunicación

- Impresión de volantes y carteles que se distribuyeron en lugares concurridos y de socialización de las 20 localidades de la ciudad por parte de los equipos de los Centros Locales de Movilidad. A través de este mecanismo también se convocaron a los comerciantes de los clústeres de la bicicleta.



Ilustración 20 Pieza de comunicación localidad Rafael Uribe Uribe

- Distribución de oficios de invitación a escenarios de representación ciudadana como comités y consejos distritales y locales, así como a los gremios, academia y organizaciones ciudadanas relacionadas con temas de transporte. Para la convocatoria con los espacios de participación se articularon acciones con las Entidades encargadas de las secretarías técnicas de estos espacios para garantizar un proceso de convocatoria formal y oportuno para cada uno de los grupos poblacionales convocados.
 - Consejo Distrital y Consejos Locales de Sabias y Sabios (Convocatoria por medio de SDIS)
 - Consejo Distrital de Discapacidad (Convocatoria por medio de SED Y SDS)
 - Consejo Consultivo LGBTI (Convocatoria por medio de SDIS)
 - Mesas Locales de Participación Efectiva de las Víctimas (Convocatoria por medio de SDG)
 - Consejo Consultivo de los Pueblos Negros, Afrocolombianos, Raizales y Palenqueros
 - Cabildos indígenas y familias de la comunidad ROM (Convocatoria por medio de SDG)

Con respecto a los gremios, la academia, y las organizaciones, previa identificación a través de las bases de datos propias de la Secretaría Distrital de Planeación, se extendió

la invitación mediante oficio a las personas y organizaciones consideradas como claves para el desarrollo de las actividades.

3.3. Desarrollo de los espacios de participación

Durante el desarrollo de estos espacios participaron 398 personas que tuvieron la oportunidad de intercambiar opiniones, información y experiencias alrededor de las situaciones problemáticas relacionadas con la movilidad en bicicleta.

■ Encuentros Territoriales
■ Encuentros Diferenciales
■ Grupos Focales
■ Mesas Técnicas por Dimensión

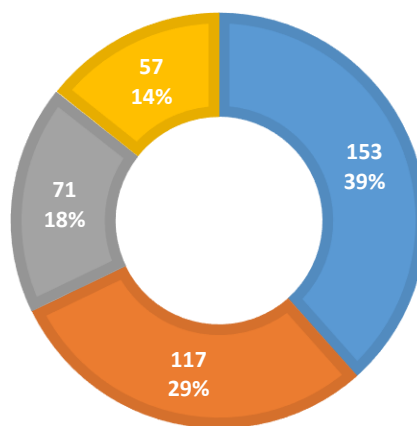


Ilustración 21 Participantes Agenda Pública

Se contó con una participación mayoritaria de mujeres. Del total de asistentes el 51.2% (204) eran mujeres y el 48.7% (175) hombres; incluidos 28 menores de edad (6 niñas, 17 niños, 3 mujeres adolescentes y 3 hombres adolescentes).



Ilustración 22 Participantes por sexo

3.3.1. Encuentros territoriales

Desde un enfoque territorial se organizaron los Encuentros Territoriales por zonas que reunían localidades con cercanía geográfica y similitudes en sus características topográficas; estos elementos suelen tener un nivel de incidencia en las dinámicas de movilidad de los ciclistas y en la planeación y desarrollo de la ciclo-infraestructura por parte de la Administración Distrital.

Para estos encuentros la convocatoria se enfocó en procesos organizativos y comunitarios en torno a la bicicleta y ciudadanía interesada en temas de desarrollo local. Los ámbitos temáticos más trabajados en estos encuentros, fueron el de seguridad personal y vial, ciclo-infraestructura, ambiente y convivencia, a través de la metodología propuesta se buscó la identificación de información relevante sobre las necesidades, carencias e intereses de la ciudadanía en relación con los ámbitos temáticos mencionados, la incidencia de la ciudadanía se definió a nivel de “Consultar” siguiendo la guía dada por la Secretaría Distrital de Planeación para tal efecto. Se llevaron a cabo cinco (5) Encuentros territoriales.

3.3.1.1. Encuentro territorial Sumapaz

Por las condiciones geográficas de este territorio se decide realizar un Encuentro específico en esta localidad. Este encuentro se realizó el 30 de marzo de 2019 en el corregimiento San Juan.

De las 163.663 hectáreas que tiene Bogotá, 122.257 son área rural, y de estas 78.095 pertenecen a la localidad de Sumapaz, siendo así la localidad más extensa, con un 47.7% de todo el territorio bogotano. (SDP, 2014). Desde el enfoque territorial y ambiental es fundamental tener en cuenta las dimensiones y particularidades socioeconómicas y ambientales de esta localidad, pues abarca la extensión de páramo más grande del mundo y una de las fuentes hídricas más importantes del país.

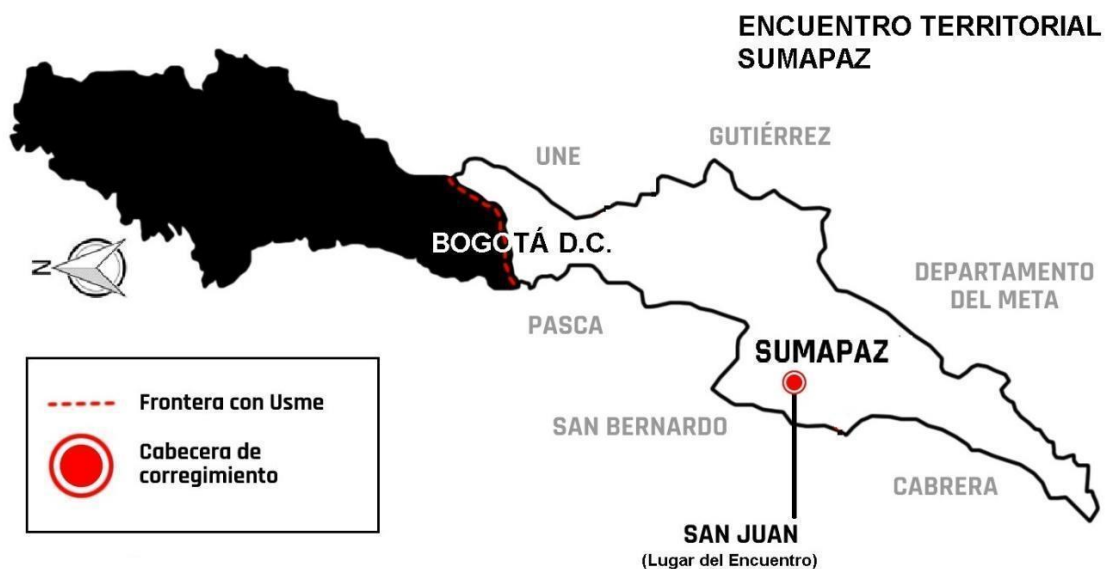


Ilustración 23 Mapa de Sumapaz

Fuente: Adaptado de *Semana Rural*. Septiembre 24, 2017. [Mapa de Sumapaz-Bogotá, Colombia]. Recuperado el 30 de abril. 2019, de <https://semanarural.com/web/articulo/sumapaz-y-el-reto-de-proteger-el-paramo-mas-grande-del-mundo/232>

Este panorama llama a pensar la ruralidad de la ciudad como un escenario prioritario para la formulación e implementación de la Política Pública Distrital de la Bicicleta que, además de tener en cuenta las necesidades poblacionales del campesinado bogotano como sujeto político y social de derechos, aborde los retos ambientales que implica la implementación de acciones estatales para potenciar la movilidad en bicicleta aportando al desarrollo sostenible de las regiones rurales sin afectar estos vitales ecosistemas.

Ahora bien, la convocatoria en Sumapaz tiene otras características por las dinámicas del trabajo campesino, distancias y tiempo que implica el desplazamiento hasta los centros poblados, por esa razón se realizó una primera reunión de socialización con 23 personas (madres, padres y estudiantes) de la Institución Educativa Juan de la Cruz Varela ubicado en el Corregimiento de San Juan, donde se informó del proceso de construcción de la Política Pública y se concertó la fecha del 30 de marzo para el Encuentro para la fase de Agenda Pública.

En el Encuentro participaron 18 personas, 6 mujeres y 12 hombres. 7 menores de edad (6 adolescentes y 1 niña). Dentro de este grupo participaron estudiantes y padres de familia de la comunidad educativa de la institución educativa, el presidente de la Junta de Acción Comunal (JAC) de San Juan, algunos integrantes del Sindicato de Trabajadores Agrícolas y habitantes de la Vereda de Santo Domingo.

3.3.1.2. Encuentro Territorial de la Zona Sur Occidente.

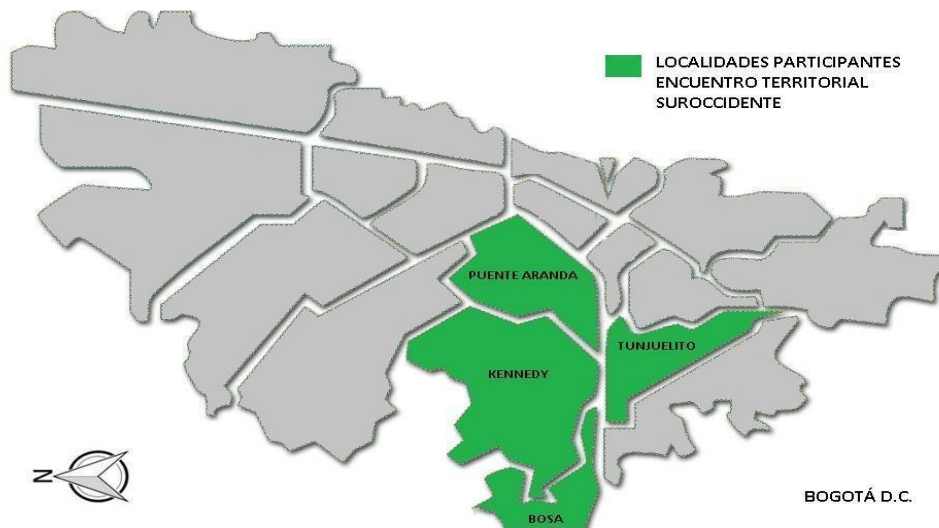


Ilustración 24 Localidades participantes Encuentro Territorial Suroccidente
Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

Este espacio se realizó el 19 de marzo de 2019 en la Alcaldía Local de Kennedy y convocó a colectivos de la bici y ciudadanía en general de las localidades de Kennedy, Bosa, Puente Aranda y Tunjuelito.

Asistieron al Encuentro 26 personas, 12 mujeres y 14 hombres. Del total de participantes 17 hacían parte de la sociedad civil y 9 personas vinculadas a entidades de la Administración Distrital. De los colectivos de la bicicleta se identificó la participación activa de integrantes de Bosate la Bici. Teniendo en cuenta la baja participación de la Localidad de Tunjuelito se decidió volver a invitar a la ciudadanía al Encuentro Territorial de la Zona Sur Oriente.

3.3.1.3. Encuentro Territorial de la Zona Noroccidente.

Este encuentro se desarrolló el 28 de marzo de 2019 en el salón de la JAC del barrio Bosque Popular. Contó con la participación de 25 personas, 11 mujeres y 14 hombres de las localidades de Suba, Engativá y Fontibón.

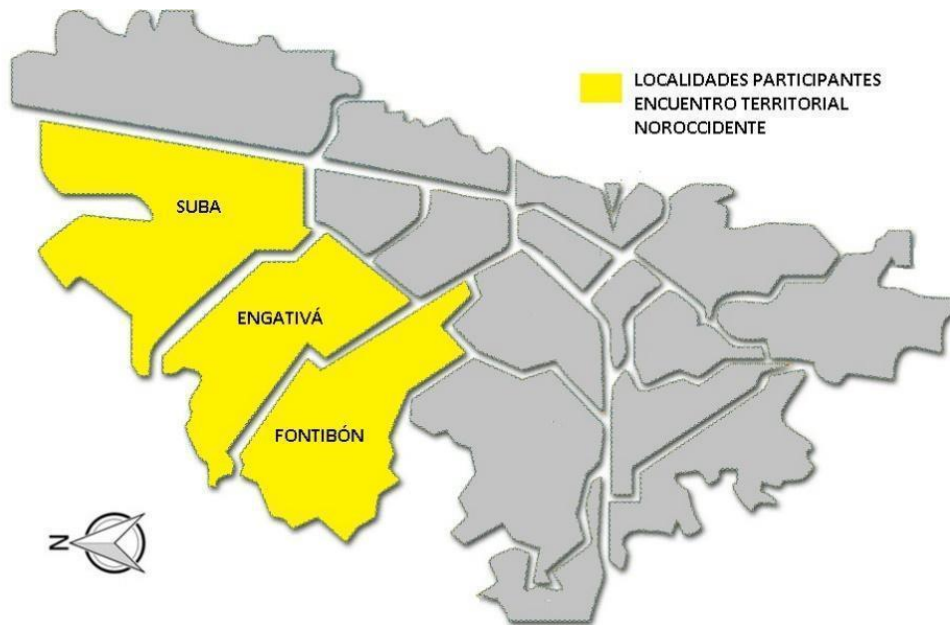


Ilustración 25 Localidades participantes Encuentro Territorial Noroccidente. Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

La diversidad de actores del escenario fue uno de los elementos potenciadores de este Encuentro para la reflexión colectiva. Dentro de las y los asistentes se encontraban representantes de grupos de persona mayor de Engativá, un mecánico, un empresario, un bici-mensajero, una artista plástica, participantes de colectivos de la bici de Suba y Fontibón como Paradas en los pedales, un representante de Bicycle Capital y estudiantes de universidades públicas.

3.3.1.4. Encuentro Territorial de la Zona Suroriente.

Este espacio se realizó el 21 de marzo en la Alcaldía Local de Tunjuelito, contó con la participación de 29 personas, de estas 15 eran hombres y 14 mujeres de las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe y Antonio Nariño. A este espacio también fueron convocados, nuevamente, los colectivos y ciudadanía interesada de la localidad de Tunjuelito, puesto que la participación de este territorio en el Encuentro de Suroccidente había sido muy escasa.

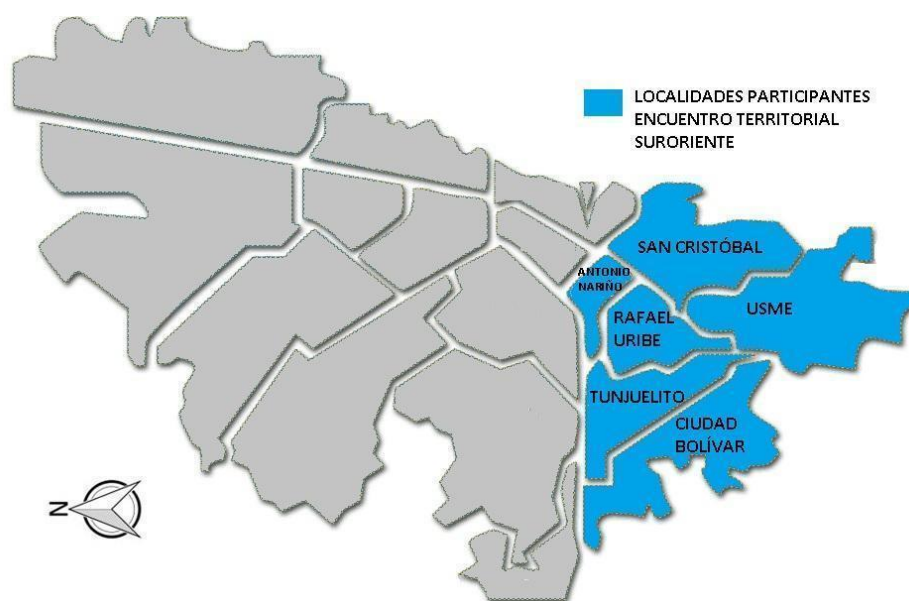


Ilustración 26 Localidades participantes Encuentro Territorial Noroccidente.
Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

Dentro de las personas participantes estuvieron algunos integrantes del colectivo Newyts, la colectiva Tía Clea, el colectivo Biela, el Biciclub Juvenil, la organización Ekonsiente y un veedor de Rafael Uribe.

3.3.1.5. Encuentro Territorial de la Zona Nororiente

Este encuentro se desarrolló el 20 de marzo de 2019 en la Alcaldía Local de Chapinero, contó con la participación de 17 mujeres y 15 hombres, para un total de 32 asistentes, de los cuales 22 pertenecían a la sociedad civil y 10 a entidades de la Administración Distrital. Dentro de los actores convocados estuvieron habitantes de las localidades de Los Mártires, Chapinero, Usaquén, Barrios Unidos, La Candelaria y Teusaquillo.

Participó la coordinadora de parqueaderos de la Pontificia Universidad Javeriana, integrantes de la Fundación Despacio, estudiantes de la Universidad Católica, así como organizaciones y colectivos de bicicletas.

3.3.2. Encuentros Diferenciales

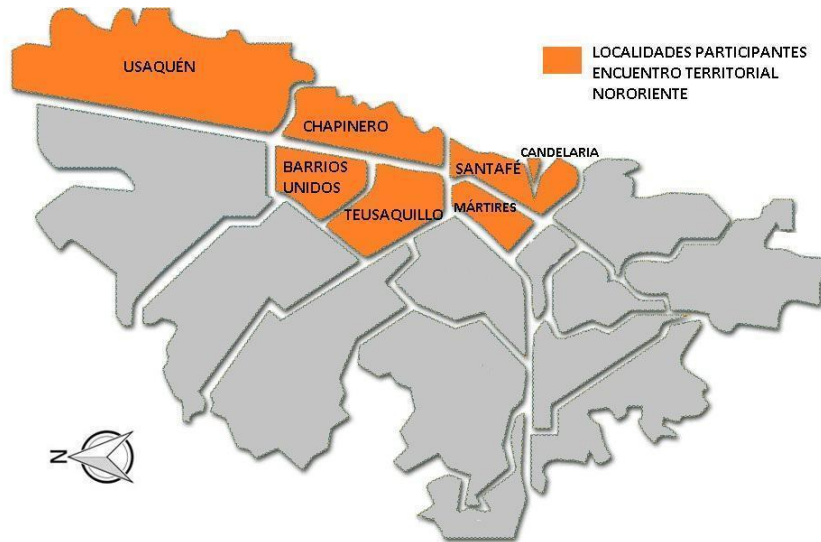


Ilustración 27 Localidades participantes Encuentro Territorial Nororiental
Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

Los enfoques diferencial-poblacional y de género fueron referentes desde el inicio de la fase de Agenda Pública para organizar y decidir los encuentros que permitieran la participación efectiva de estos grupos poblacionales.

Así las cosas, se dispuso un conjunto de Encuentros Diferenciales que convocaron a mujeres desde la perspectiva de género, a personas con discapacidad, a personas mayores, a niños y niñas, a personas de los sectores LGBT (lesbianas, gais, bisexuales y transgénero), a personas de grupos étnicos y víctimas del conflicto para conocer las situaciones problemáticas que tienen un impacto diferenciado sobre estos grupos poblacionales en relación con la movilidad en bicicleta. A partir de la metodología propuesta se buscó la identificación de información relevante sobre las necesidades, carencias e intereses de la ciudadanía en relación con las necesidades e intereses de estos grupos frente a la movilidad en bicicleta; la incidencia de la ciudadanía se definió a nivel de “Consultar” siguiendo la guía dada por la Secretaría Distrital de Planeación para tal efecto.

A continuación, la descripción del desarrollo de estos espacios diferenciales.

3.3.2.1. Encuentro de Género

Para realizar este encuentro se realizó la articulación con el equipo de profesionales de la Secretaría Distrital de la Mujer delegadas para este tema y de la profesional encargada de

adelantar acciones afirmativas para la incorporación del enfoque de género al interior de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad, buscando garantizar la adecuación de la metodología, los temas y la convocatoria a las exigencias y necesidades de las mujeres.

El encuentro se desarrolló el 12 de marzo de 2019 en el Centro de Atención Integral a la Diversidad Sexual y de Géneros (CAIDS). Participaron 25 personas, de estas 24 eran mujeres y 1 hombre. 20 de las asistentes se identificaron como parte de la sociedad civil y 5 como servidoras vinculadas a entidades de la Administración Distrital; en términos de identidad de género, 2 de estas servidoras públicas se identificaron como mujeres transgénero, lo cual enriqueció el desarrollo y profundidad de las reflexiones colectivas en temas de enfoque de género y diversidad sexual relacionados con la movilidad en bicicleta y apropiación de la ciudad.

Se contó con la participación activa de mujeres integrantes y lideresas de organizaciones sociales y comunitarias de mujeres, feministas y mixtas.

Las temáticas abordadas en este espacio (Ciclo-infraestructura, seguridad, diseño urbano y paisajístico, movilidad sostenible, participación y cultura ciudadana, y comunicación estratégica) se desarrollaron, en gran medida, con base en los insumos aportados por el equipo de Secretaría Distrital de la Mujer que sistematizó el diálogo ciudadano de la Mesa de Trabajo realizada, en clave de género, el mes de septiembre de 2018 en el marco de la Semana de la Bicicleta liderada por la Secretaría Distrital de Movilidad, que contó con los aportes de expertas internacionales, Consejo Consultivo de Mujeres, colectivos de mujeres ciclistas y entidades de los sectores de la Administración Distrital.

3.3.2.2. Encuentro de Personas Mayores

Este encuentro se realizó el 7 de marzo de 2019 en la Alcaldía Local de Chapinero. Contó con la participación de 36 personas, de las cuales 25 fueron mujeres y 11 hombres. Del total de asistentes uno era servidor público de Secretaría Distrital de Integración Social, las demás personas participantes eran ciudadanos y ciudadanas, dentro de los cuales se contaban dos delegados del Consejo Distrital de Sabias y Sabios delegados para este espacio.

3.3.2.3. Encuentro de Accesibilidad y Discapacidad

Este espacio se desarrolló el 28 de marzo de 2019 en las instalaciones de la Calle 13 de la Secretaría Distrital de Movilidad. Para su realización se articularon acciones con el equipo de la Secretaría de Educación Distrital encargado de la Secretaría Técnica Distrital de Discapacidad y los equipos de la Secretaría Distrital de Salud y la Secretaría Distrital de Movilidad encargados del abordaje de temas relacionados con la movilidad en bicicleta y discapacidad. Con base en esta articulación se solicitó una intervención en la reunión ordinaria del Comité Técnico Distrital de

Discapacidad para presentar el proceso de construcción de Política Pública de la Bicicleta y concertar la fecha y lugar para la realización de este Encuentro.

Partiendo de este ejercicio de articulación interinstitucional se llevó a cabo el Encuentro con la participación de 12 personas, de las cuales 7 eran mujeres y 5 hombres. Del total de asistentes 6 se identificaron como personas de la sociedad civil y 6 personas vinculadas como servidoras públicas a Secretaría de Educación Distrital (Sistema de Discapacidad), Secretaría Distrital de Salud y la Secretaría Distrital de Movilidad. Para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad auditiva se contó con la participación de 2 intérpretes de señas.

3.3.2.4. Encuentro de la diversidad. Grupos étnicos, víctimas del conflicto y personas de los sectores LGBT.

Este encuentro se desarrolló el 28 de febrero de 2019 en las instalaciones del Centro de Atención Integral a la Diversidad Sexual (CAIDS) de la Secretaría Distrital de Integración Social. Para la convocatoria se generó comunicación con el CAIDS y con los equipos encargados de los asuntos de grupos étnicos y víctimas del conflicto armado de la Secretaría Distrital de Gobierno para adelantar la convocatoria diferenciada de cada uno de estos sectores poblaciones y de sus espacios de representación de orden distrital.

Aunque no se tiene referencia de agendas propias de estos sectores en asuntos relacionados con la bicicleta, para la Secretaría era importante conocer si existe un impacto diferenciado de las situaciones problemáticas asociadas con el uso de la bicicleta en estas poblaciones, sin embargo el día del Encuentro no llegó ningún representante de la sociedad civil de estos sectores y el espacio se desarrolló con los 16 servidores y servidoras públicas de los equipos de Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Integración Social, Secretaría Distrital de la Mujer, IDPAC e IDRD vinculados con la implementación de acciones afirmativas propias de las políticas públicas de estas poblaciones con quienes se realizó el ejercicio de diagnóstico propuesto para el espacio.

3.3.3. Grupos Focales

La realización de estos grupos estuvo orientada por la necesidad de conocer y ahondar en las dinámicas de los sectores relacionados con la productividad y comercialización de servicios relacionados con la bicicleta en Bogotá. Para esto se convocaron a las y los comerciantes de los clústeres históricos de ventas de bicicletas de la ciudad, los gremios, grandes superficies y sectores económicos vinculados con los temas de interés de esta política. A través de la metodología propuesta se propuso un diálogo con los participantes para poder identificar información relevante para el diagnóstico desde la perspectiva de estos grupos de interés, la incidencia de la ciudadanía se definió a nivel de “Consultar” siguiendo la guía dada por la Secretaría Distrital de Planeación para tal efecto.

3.3.3.1. Grupo Focal comerciantes clúster Calle 13.

Este Grupo se realizó el 20 de febrero de 2019 en el local comercial Probikes. En este espacio participaron 12 personas, de estos 4 eran mujeres y 8 hombres. Del total de asistentes 10 personas eran propietarios y/o trabajadores de los establecimientos comerciales ubicados en el corredor de la Calle 13 entre la Carrera 30 y la Av. Caracas. La convocatoria de este grupo estuvo a cargo del equipo del Centro Local de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad de la localidad de Los Mártires.

3.3.3.2. Grupo Focal comerciantes clúster Tunjuelito-Venecia.

Este grupo se realizó el 21 de febrero de 2019 en la Subdirección Local para la Integración Local de Tunjuelito. A este grupo asistieron 11 personas, de las cuales 8 fueron mujeres y 3 hombres. Del total de asistentes 6 personas eran propietarios y/o trabajadores de los establecimientos comerciales “Ciclo la minita”, “Superstar”, “Bicinofler” “RomerK bicicletas” de la localidad de Tunjuelito, específicamente de los barrios de San Carlos, San Vicente Ferrer y San Benito.

La convocatoria de este grupo estuvo a cargo del equipo de los Centros Locales de Movilidad de Secretaría Distrital de Movilidad de la localidad de Tunjuelito y Puente Aranda, no obstante, del corredor comercial de Venecia (Puente Aranda) no llegó ningún comerciante.

3.3.3.3. Grupo Focal comerciantes clúster 7 de agosto

Este grupo se llevó a cabo el 27 de febrero de 2019 en local comercial Phanter Bikes. A este grupo asistieron 14 personas, de las cuales 6 fueron mujeres y 8 hombres. Del total de asistentes 10 personas eran propietarios y/o trabajadores de los establecimientos comerciales, 1 era un ciclista con discapacidad y 1 fabricante de bicicletas.

3.3.3.4. Grupo Focal de gremios y grandes superficies

Este espacio se realizó el 22 de febrero de 2019 en las instalaciones de Compensar Cl. 94. A este grupo asistieron 18 personas, de las cuales 5 fueron mujeres y 14 hombres. Del total de asistentes 18 personas hacían parte de la sociedad civil y 1 de la Secretaría Distrital de Movilidad.

La convocatoria de este grupo estuvo a cargo del equipo de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón de Secretaría Distrital de Movilidad, quienes partieron del relacionamiento previo con representantes de este sector adelantado para la formulación del Plan Maestro de Movilidad. Estos fueron los actores que atendieron a la convocatoria:

Tabla 21 Gremios

Entidad/Establecimiento	Cargo de la Persona Delegada
Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)	Pasante
Cámara Colombiana de Construcción (CAMACOL)	Profesional
Cámara De Comercio de Bogotá	Coordinador
Centro Comercial Av. Chile	Director Jurídico Y Jefe Operativo
Centro Comercial Bulevar	Jefe Estacionamiento
Centro Comercial Centro Mayor	Jefe Estacionamiento
Centro Comercial Multiplaza	Jefe Estacionamiento
Centro Comercial Plaza Central	Coordinador Seguridad
Centro Comercial Plaza De Las Américas	Ingeniero Ambiental
Centro Comercial Santafé	Operacional
Centro Comercial Titán Plaza	Jefe Operativo
Ciclomotor	Representante Legal
Estudios Proyectos y Planificación S.A. (EPYPSA)	Ingenieros Logísticos, Ingeniero De Tránsito Y Transporte

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

3.3.3.5. Grupo Focal Actividades Económicas Emergentes

A este grupo asistieron 4 personas, todos hombres. Del total de asistentes 2 personas hacían parte de la sociedad civil, específicamente de las empresas Uber Eats y Mess Club y 2 servidores públicos de la Secretaría de Desarrollo Económico.

3.3.3.6. Grupo Focal Organizaciones en temas relacionados con ciudad y transporte.

Para este grupo se realizó convocatoria a organizaciones interesadas en temas de desarrollo urbano como lo son Combo 2600, Corposéptima, Espacio, Cebras por la vida, Amigos de la montaña y WRI, así como a servidores y servidoras de la Secretaría Distrital de Movilidad, no obstante, no llegó al espacio ningún integrante de dichas organizaciones, sólo asistieron los integrantes del equipo de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad.

3.3.4. Mesas Técnicas por Dimensión

Estas mesas contaron con la participación de 49 asistentes, de los cuales 25 fueron mujeres y 24 hombres delegados por las entidades convocadas a cada una de estas mesas. La selección de estas entidades estuvo sujeta a la misión y competencia técnica de cada uno de los sectores en las dimensiones y ámbitos temáticos abordados en esta fase de Agenda Pública.

Tabla 22 Participantes.

Mesa Técnica	# total de participantes	# por sexo		Entidades participantes
		Mujeres	Hombres	
Cultura de la bici	14	7	7	SCRD, SED Programa Al colegio en Bici, SDMUJER, SCR-SDC SDS, SDDE, SCR, DADEP, SDS, SDDE, SD MUJER, IDPAC
Ecología social	5	2	3	SDA, SDS, SDIS.
Productividad	4	2	2	IDT, SDDE.
Diversidad e inclusión	6	5	1	SD MUJER, DAP SED- Programa Al colegio en Bici.
Seguridad	4	1	3	SDSCJ, TRANSMILENIO S.A., SD Mujer.
Fondos de desarrollo Local	16	8	8	FDL Antonio Nariño FDL San Cristóbal FDL SUMAPAZ FDL TEUSAQUILLO FDL Engativá FDL Puente Aranda FDL Candelaria FDL Ciudad Bolívar FDL Los Mártires FDL Barrios Unidos FDL Chapinero FDL Fontibón

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

3.3.5. Estrategia virtual – Retos en Bogotá Abierta.

Para garantizar una participación democrática y amplia de la ciudadanía que por diversas razones no puede hacer parte de los espacios presenciales diseñados para la construcción de esta Política Pública, se integró desde la fase de Agenda Pública plataforma de co-creación ciudadana Bogotá Abierta, que promueve un diálogo entre ciudadanía y autoridades distritales por

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Info: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

medio de herramientas de conectividad digital sobre diversos temas de interés general, publicados en la página www.bogotaabierta.com y difundido a través de medios y redes sociales oficiales de las entidades de la Administración Distrital.

Para desarrollar esta estrategia se articularon acciones con el equipo de profesionales del IDPAC encargados de la implementación de esta estrategia, con quienes se diseñó un conjunto de preguntas e incentivos que permitiera conocer las opiniones y propuestas de la ciudadanía en asuntos relacionados con movilidad en bicicleta en Bogotá.

A continuación, se presentan las preguntas, incentivos y tiempos de duración de cada uno de los retos propuestos:

- **Reto 1:** *¿Qué propones para promover la convivencia ciudadana de ciclistas con los demás actores de la vía?*

Duración: 4 semanas. Se lanzó a mediados de abril de 2019

Incentivo: Invitación a presentar las iniciativas a quienes hicieran las 5 propuestas más creativas en este reto. Participación en un panel sobre propuestas innovadoras y los resultados del panel serán tenidos en cuenta para el proceso de formulación de la política.

- **Reto 2:** *¿Qué propones para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en la ciudad?*

Duración: 4 semanas. Se lanzó en la primera semana de mayo.

Incentivo: Invitación a presentar las iniciativas a quienes hicieran las 5 propuestas más creativas en este reto. Participación en un panel sobre propuestas innovadoras y los resultados del panel serán tenidos en cuenta para el proceso de formulación de la política.

- **Reto 3:** *¿Qué propones para mejorar la seguridad (personal y/o vial) de las y de los ciclistas en Bogotá?*

Duración: 4 semanas. Se lanzó la tercera semana de mayo.

Incentivo: invitación a presentar sus iniciativas a quienes hicieran las 5 propuestas más creativas en este reto. Participación en un panel sobre propuestas innovadoras y los resultados del mismo serán tenidos en cuenta para el proceso de formulación de la política. A continuación, se detalla la participación obtenida para los tres retos:

Tabla 23. Participantes Reto Bogotá Abierta

Reto	Participantes	Aportes	Votos
<i>¿Qué propones para promover la convivencia ciudadana de ciclistas con los demás actores de la vía?</i>	54	76	151
<i>¿Qué propones para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en la ciudad?</i>	36	48	172
<i>¿Qué propones para mejorar la seguridad (personal y/o vial) de las y de los ciclistas en Bogotá?</i>	46	71	128
Total	134	195	451

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón. SDM 2019

4. Resultados de la información obtenida del proceso de participación.

Este capítulo presenta de manera detallada los resultados obtenidos con la implementación de la estrategia de participación ciudadana e institucional diseñada para esta fase de agenda pública. El proceso de participación ciudadana recogió 763 aportes que incluían la identificación de la problemática, una descripción de la misma y en algunos casos alguna propuesta de solución al problema identificado.

La información aquí descrita compila lo recogido en los encuentros territoriales y poblacionales, los grupos focales y las mesas de trabajo con las instituciones, en tanto los cuatro (4) escenarios dispuestos partieron de las mismas preguntas y buscaron identificar y caracterizar las problemáticas relacionadas con la bicicleta.

Los ámbitos temáticos exploratorios definidos en el capítulo uno, permitieron recoger las percepciones, interpretaciones y abordajes de la ciudadanía en relación con su experiencia de la ciudad y de la bicicleta. La información recolectada se sistematizó inicialmente a través de una matriz de resultados, en la cual se recogió la participación de los diferentes escenarios de trabajo.

Posteriormente, dicha información se organizó a través de los ámbitos temáticos definidos, y sus categorías correspondientes, para poder así realizar el análisis identificando cuáles elementos eran más relevantes para cada grupo y qué elementos se repetían más en los diferentes espacios de participación implementados.

Teniendo en cuenta el tipo de información que se recogió dentro de la estrategia de participación virtual a través de la plataforma de co-creación ciudadana “Bogotá Abierta” se decidió dejar de lado los resultados de dicho proceso, en tanto, como se describe en el numeral 3.3.5, las preguntas se orientaron a la presentación de soluciones a retos actuales de ciudad, y no a la recolección de información diagnóstica en temas relacionados con el uso de la bicicleta en la ciudad.

El capítulo se encuentra dividido en tres partes, en primer lugar, se presenta los resultados de las discusiones que se llevaron a cabo en los encuentros territoriales y en los grupos focales. A continuación, se presenta de manera detallada el resultado de los encuentros diferenciales, atendiendo a la necesidad de identificar las necesidades de las poblaciones como parte de la aplicación de los enfoques y de las mesas técnicas realizadas con las instituciones. Posteriormente se presenta la síntesis de los resultados obtenidos en el proceso de participación, los cuales sirven como punto de partida para la definición de los puntos críticos que se encuentra descrita en el capítulo quinto de este documento.

4.1. Resultados de los encuentros territoriales y grupos focales

A continuación, se presentan los resultados obtenidos a través de los encuentros territoriales y los grupos focales realizados, como se presentaron en el capítulo anterior. Se encuentran sintetizados sobre los diferentes ámbitos temáticos que tuvieron mayor mención en los escenarios de participación.

4.1.1. Infraestructura y la red de ciclorrutas

Las problemáticas asociadas a la infraestructura que toman el primer lugar de menciones están principalmente asociadas a la calidad y la inclusión. Las voces ciudadanas expresan elementos relevantes para comprender el componente de infraestructura desde una mirada incluyente:

“[Se requiere] infraestructura inclusiva. Para los biciusuarios la infraestructura actual es antigua y no funciona, creando conflictos con los actores viales de la ciudad de Bogotá” (participante de la mesa territorial del Nor Oriente #Ne007).

Si no hay continuidad de la infraestructura que permita mantener la velocidad los ciclistas no van a usar su infraestructura (participante de la mesa territorial del Nor Occidente #nw113).

Destacan en las intervenciones la demanda por la ampliación y actualización de la red de infraestructura para bicicletas, al tiempo que se requiere el mantenimiento de la red existente. Incluso, algunas participantes sugieren que la actualización de la red debe incluir cambios en el diseño para las ciclorrutas que no están a nivel

Se evidencia problemática en los espacios que llevan ciclorrutas en los andenes por invasión del espacio peatonal (participante de la mesa territorial del Sur oriente #se009).

Para otros participantes, el componente de infraestructura está asociado a la relación entre el diseño espacial de la vía de ciclismo y su relación con el resto de la ciudad. En sus propias palabras, destacan la importancia de la coordinación con las estrategias de paisajismo urbano y de gestión de velocidad respectivamente:

Infraestructura, Demarcación falta en cruces, reductores de velocidad, mantenimiento de la infraestructura, existente, conexión de bicarriles y ciclorrutas, Mantenimiento de las (...) ²²en la vía, implementación de reductores [de velocidad] en los cruces, conexiones en

²²Tachado en el formato de recolección de información.

vías secundarias de infraestructura de la bici (participante de la mesa territorial del nor oriente #sf14).

[Las] ciclorrutas sobre el centro de las vías vehiculares reducen el robo de bicis y es más seguro para peatones (Encuentro territorial Nor Este #sf123)

Un enfoque inclusivo de la infraestructura debe tener la capacidad de implementar ajustes razonables²³ en la ciudad que sirven al mismo tiempo para incluir a personas en condición de discapacidad y benefician a las usuarias y usuarios que no lo están; tal y como lo expresan esta participante:

“Las ciclorrutas son una pista de obstáculos y exponen tanto al peatón como al ciclista [y se requiere la] construcción de carriles exclusivos y sin obstáculos, acordes con enfoques inclusivos y de género” (participante de la mesa territorial del Nor Oriente #sf36).

4.1.2. Seguridad Personal

El segundo tema de mayor interés en los escenarios de participación territorial se encuentra relacionados con delitos de alto impacto para los ciclistas, en los cuales se asocian dos temas: *“la inseguridad (robo de bici) [y el] homicidio al biciusuario”*. *“Fallecimiento de biciusuarios a causa de atracos (...)*

Estos delitos de alto impacto que asocian el atraco con el asesinato violento o con las heridas producto de las agresiones. La impunidad es quizá el componente que genera mayor preocupación, no sólo por el riesgo de impunidad sino también de reincidencia. En palabras de un participante *“La muerte de las personas a causa de hurto no puede quedar impune”* (Encuentro territorial Sur Este #se036).

De allí se desprende una posición generalizada que es crítica con la policía, muchas intervenciones relatan que la *“policía no cumple su rol en cuanto a seguridad”* (Encuentro territorial Sur Este #se027)

En materia de presencia de la policía, la ciudadanía afirma que faltan policías atendiendo las zonas de mayor tránsito y en horarios relevantes. El número de efectivos se considera deficiente con relación a los puntos críticos:

²³ Por “ajustes razonables” se entenderán las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales (ONU, 2006).

falta de la policía, acompañamiento (grupo focal 7 de agosto #7a018)

Apoyo de la policía "patrulla". (Encuentro territorial Noroccidente #ne021)

falta de presencia de la policía (grupo focal 7 de agosto #7a015)

En relación con los puntos críticos, los horarios de actividad de la policía son determinantes. Para la ciudadanía, *“en horas valle los biciusuarios no tienen seguridad en las vías policía está ausente”* (Encuentro territorial Noreste #sf71).

Por otro lado, la baja disponibilidad de policía se agrava con la percepción ciudadana de incumplimiento del rol de vigilancia y control. Por ejemplo, en la calle 13 donde se eleva la queja por la falta de *“presencia de policía y que actúen, que hagan algo”* (Grupo focal calle 13 #Tre19). Según otra participante, la *“policía no cumple su rol en cuanto a seguridad”* (Encuentro territorial Sur Este #se027), o que no actúan adecuadamente: *“Pasan seguido consumiendo [drogas] y aparte de eso vendiendo y la policía no hace nada* (Grupo focal calle 13 # Tre23).

Es muy significativo el énfasis que hizo verbalmente un participante del grupo focal de la calle 13 respecto a la inacción de la policía con respecto a los comercios de bicicletas robadas. Son públicamente conocidos los establecimientos de ventas de robadas y la policía interviene muy escasamente. En el encuentro del nororiente, un ciudadano señaló verbalmente la importancia de la capacitación de la policía que en lugar de actuar contra los ladrones lo persiguieron para sancionarlo por no ir por la ciclorruta de noche sobre la NQS.

Finalmente, es de destacar la importancia de la participación ciudadana en el proceso de gestión de la seguridad. Para un participante, la presencia de la policía se debe complementar con el compromiso ciudadano: *“Presencia de la policía, compromiso del ciudadano (cuidado del ciclista y de sí mismo)”* (encuentro territorial Sur Este # se020) y la posibilidad de generar *“frentes de seguridad (puntos peligrosos)”* (Encuentro territorial Noreste #sf27).

La seguridad está fuertemente asociada a la infraestructura de la que se habló en la sección anterior. Las ciudadanas y ciudadanos relacionan el estado de la infraestructura con la falta de infraestructura de calidad e iluminada. En sus palabras, identifican:

(...) atraco callejero, ciclorrutas inseguras y en mal estado (iluminación), [falta de] señalización para ciclistas y conductores [y] acoso callejero (Encuentro territorial Sureste #se020)

Por la alameda [el porvenir] existen tramos con poca o nula iluminación siendo foco de inseguridad, además que los arbustos y la vía no se ven (Encuentro territorial Noreste # sf102)

Otro elemento significativo de los grupos focales con comerciantes es que identifican como un incentivo negativo a los robos y la percepción de seguridad negativa.

[El] robo de bicicletas desincentiva la compra de nuevas bicicletas, desincentiva el uso (Grupo Focal 7 de agosto # 7a009)

Al frente de los locales roban a las personas bandas, esto hace que las personas no compren (Grupo focal Calle 13 # Tre21).

En esta materia, la percepción de seguridad juega un papel más importante que el número de delitos efectivamente cometidos. La ineficacia judicial es uno de los agravantes de la percepción de seguridad negativa, en particular con *“el grave problema en la venta de bicicletas robadas en el sector”* (Grupo Focal #Tre24).

4.1.3. Cultura, prácticas culturales y de promoción de la bicicleta

El componente de cultura agrupa tres componentes: convivencia y cultura ciudadana (incluyendo las menciones a actores viales), la promoción de la bicicleta y la recreación y deporte. El primer elemento se agrupa dentro de esta categoría por la trayectoria que tiene la cultura ciudadana en la resolución de conflictos en Bogotá. Se trata de una relación que está muy arraigada en el imaginario colectivo y que implica una combinación entre las prácticas culturales, la conciencia individual y el cuidado de las otras y los otros.

Este vínculo aparece en la voz ciudadana en afirmaciones como que *“falta de cultura ciudadana e irrespeto a la diferencia en la vía y la diversidad”* este argumento coincide con la *“falta de cultura de los usuarios de la bicicleta [que se resuelve con] campañas de cultura ciudadana”* (grupo focal 7 de agosto #7a007)

La cultura ciudadana está presente en la relación entre actores *“existe poca solidaridad entre todos los actores viales”* (Encuentro territorial Noreste # sf35) y en el tejido social: *“realizar muchas actividades en pro de la creación de un tejido social e incentivar la cultura”* (Encuentro territorial Noreste #sf11).

En tercer lugar, es relevante señalar que los asuntos de recreación y deporte están estrechamente vinculados al fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte. En contraste con lo que ocurre en la ciudad, en la ruralidad existe una limitada provisión de equipamientos deportivos que pone en claroscuro la importancia en la relación entre el deporte y

el transporte. Una participante afirma que *“Por la falta de escenarios deportivos y recreativos, la bicicleta serviría de incentivo al deporte”* (Encuentro territorial Sumapaz #pz013) y que *“se requiere la presencia institucional que incentiven y promuevan procesos constantes en apoyo al deporte y la recreación”* (Encuentro territorial Sumapaz #pz016). A nivel de ciudad pasa lo mismo con disciplinas más específicas, por lo que la ciudadanía llama la atención sobre la necesidad de contar con *“espacios deportivos específicos para ciclista (MTB ruta piñón fijo)”* (Encuentro territorial Noreste # sf105).

4.2. Resultados de los encuentros diferenciales y las mesas técnicas.

4.2.1. Encuentros diferenciales

Para comprender la percepción ciudadana de las situaciones problemáticas relacionadas con la movilidad en bicicleta en la ciudad desde las necesidades específicas de los diferentes grupos poblacionales que habitan Bogotá se presentarán a continuación los resultados del proceso de participación de los encuentros realizados para la fase de Agenda Pública, desde los enfoques de género, diferencial y poblacional.

4.2.1.1. Encuentro de personas mayores.

Durante el ejercicio de diagnóstico participativo adelantado con el grupo de personas mayores, las y los participantes dialogaron sobre las situaciones que perciben como problemáticas en relación con la movilidad en bicicleta en la ciudad para personas de su ciclo vital.

Dentro de los asuntos de mayor reiteración en este espacio se encuentran el estado de la ciclo-infraestructura, el comportamiento de las personas bici-usuarias, la seguridad vial, los conflictos por el uso del espacio público y la cultura ciudadana.

En cuanto a la ciclo-infraestructura y servicios relacionados algunas de las y los participantes afirmaron que hay problemas de diseño de las ciclo-rutas en cuanto a la demarcación de los andenes, la carencia de iluminación en algunas zonas, el mal estado de las rampas, falta de señalización, problemas en el funcionamiento de los semáforos y la falta de parqueaderos para las bicicletas en la ciudad.

Uno de los temas más recurrentes durante este diálogo ciudadano fueron los problemas de convivencia entre ciclistas y peatones. En todos los grupos de trabajo se identificó la dificultad que genera para la población adulta mayor el transitar por andenes y lugares peatonales que comparten vía con los bici-usuarios, explicaban que sentían como *“una falta de respeto de los ciclistas”* (Participante del Encuentro de persona mayor) las maniobras arriesgadas de estos actores viales en lugares donde se encontraban personas mayores con habilidades de movilidad reducida. En esta misma línea, exponían sus temores por morir o tener un accidente al ser arrollados por una bicicleta.

Las personas mayores resaltaron constantemente su rol de peatones en el escenario vial, indicando que, aunque a algunos les interesa hacer uso de la bicicleta, por sus condiciones de salud o avanzada edad, la actividad que más desarrollan en la vía pública es caminar. En relación con esta característica, el uso y apropiación del espacio público peatonal es un tema de gran interés para este grupo poblacional, frente a esto indicaron que al no estar debidamente demarcados los andenes se hace uso incorrecto de estos lugares por parte los y las ciclistas, motociclistas, peatones con mascotas y vendedores ambulantes que obstaculizan el paso para personas mayores y/o personas con movilidad reducida, haciendo relación de estos mismos problemas en puentes peatonales.

Según las opiniones obtenidas en los instrumentos de recolección escrita estas situaciones se originan en la falta de cultura ciudadana por el “desacato a las normas ciudadanas respecto a movilidad” y a la falta de “capacitación e instrucción” en temas de movilidad y tránsito para todos los actores de la vía, en especial de las y los bici-usuarios.

También indican que las personas ciclistas no portan la indumentaria exigida por la normatividad, situación que evidencian como factor de vulnerabilidad para las y los bici usuarios en la vía, sobre este punto también expresaron su preocupación por los hechos de inseguridad personal a los que se ven expuestos por los hurtos de bicicletas y la desmotivación que esto crea en la población en general.

4.2.1.2. Encuentro de Discapacidad

A lo largo de este encuentro se identificaron dos líneas en los diálogos propuestos por la ciudadanía, una que hace referencia a problemáticas generales de la movilidad en bicicleta en la ciudad y la otra a las necesidades diferenciadas que experimentan las personas con discapacidad en relación al uso de la bicicleta.

En relación con el primer grupo de temas, las personas participantes identificaron algunas de las principales problemáticas relacionadas con la seguridad vial y personal, dentro de estas resaltaron el “*fallecimiento de bici usuarios a causa de atracos o vehículos*” y como consecuencia de esto la generación de desconfianza y temor generalizado de los actores en la vía. También perciben la presencia de vehículos de carga pesada y buses de Transmilenio como causantes del deterioro de la salud de los bici-usuarios y del “*mal estado de la ciclo-infraestructura*”, aclarando que este tipo de transporte genera invasión de otros espacios, propiciando accidentes y conflictos de convivencia, afirmaron en la misma línea que la “*falta de conciencia de los actores viales*” hace parte neurálgica de esta situación.

Con respecto al segundo grupo, mencionaron la existencia de infraestructura vial sin ajustes razonables para que las personas con movilidad reducida puedan hacer uso de la misma,

indicando que “*no hay malla vial accesible a discapacidad*”; en relación con lo anterior, identificaron la carencia de rampas y señalización inclusiva, así como la presencia de obstáculos en la vía. Uno de los participantes, habitante de la localidad de Usme, indicó que su localidad no tiene ciclorrutas accesibles para personas con movilidad reducida.

Los participantes fueron insistentes en dejar constancia de las múltiples expresiones de discriminación que restringen su derecho a la movilidad, pues, según su experiencia, aún persisten barreras físicas, comunicativas y actitudinales en el grueso de la sociedad que limitan el uso de la bicicleta por parte de las personas con discapacidad. Aclararon que, cuando existen algunas medidas para personas con discapacidad, se concentran en la discapacidad de movilidad reducida y visual, ignorando las necesidades específicas de las personas con otras discapacidades.

Respecto a las barreras actitudinales expresan que la falta de cultura ciudadana, solidaridad y respeto por la diferencia limitan el ejercicio del derecho a la libre movilidad que debe tener la ciudadanía en su diversidad.

En cuanto al acceso a bicicletas con ajustes razonables para los diversos tipos de discapacidad, expresaron que “*No hay vehículos adecuados para la discapacidad*” o que existen barreras de acceso económicas para adquirir los vehículos apropiados para cada una de las discapacidades.

4.2.1.3. Encuentro de la diversidad. Grupos étnicos, víctimas del conflicto y personas de los sectores LGBT. Discapacidad

Aunque en este encuentro no participaron personas de la sociedad civil, los servidores y servidoras públicas vinculadas a entidades que trabajan con estas poblaciones aportaron al diagnóstico desde su punto de vista. Frente al uso y disfrute de la bicicleta por parte de las personas LGBT, se indicó que:

(...) la sociedad bogotana continúa siendo una sociedad machista y discriminatoria especialmente a las personas LGBTI y el espacio público se constituye en un escenario de agresión para la expresión libre de la identidad de género y orientación sexual, hay cifras que demuestran el alto índice de discriminación” (*Participante # ET2*).

Esta situación es interpretada por las personas participantes como ausencia de cultura ciudadana e irrespeto por las expresiones de género disidentes en la ciudad. Afirman que existe un impacto diferenciado de esta discriminación en las “*mujeres lesbianas y biciusuarios con expresiones de género no normativas*”, es decir, esta situación parece agravarse si las bici-usuarias son mujeres cisgénero lesbianas y mujeres transgénero. Dentro de su experiencia con estos grupos poblacionales, reconocen más casos de agresiones contra ellas en el espacio público cuando hacen uso de la bicicleta, situaciones de agresión verbal, acoso sexual callejero,

empujones y escupitajos entre otros suelen ser algunas de las vulneraciones a las que están expuestas las mujeres cis y transgénero, y demás personas que expresan abiertamente, en su corporalidad, su disidencia sexual.

Las barreras de exclusión socioeconómica también afectan de manera diferenciada a las personas de los sectores LGBT que habitan en zonas de alto deterioro urbano, pues tienen dificultades al guardar sus bicicletas donde pernoctan, que en algunas ocasiones son inquilinatos conocidos como “*paga diarios*”, ya que no suelen ser lugares seguros y estables para la tenencia de bienes como este vehículo.

De acuerdo a lo indicado por las participantes, por razones de discriminación estructural, muchas de las personas transgénero son excluidas del mercado laboral regular y no suelen contar con la capacidad económica para acceder a la compra de la bicicleta o de los accesorios indispensables para el uso seguro de estas.

En cuanto a los grupos étnicos, las y los participantes indicaron que algunos de los grupos indígenas desplazados, por motivo del conflicto o condiciones socioeconómicas de pobreza en los territorios rurales, llegan a ubicarse en las zonas periféricas de la ciudad que quedan muy alejadas de los lugares donde desarrollan sus actividades económicas lo cual, sumado al desconocimiento de las dinámicas urbanas de Bogotá, generan una amplia percepción de inseguridad y miedo para asumir la bicicleta como medio de transporte.

Afirman que para estas poblaciones el acceso material a la bicicleta es también otra barrera para el uso y disfrute de este vehículo, puesto que las personas de los grupos étnicos suelen llegar a la ciudad en precarias condiciones económicas y los pocos recursos que logran obtener son usados para la supervivencia de su núcleo familiar, teniendo así pocas oportunidades de invertir en la compra de una bicicleta.

En cuanto a las personas víctimas del conflicto armado, en temas de seguridad, las y los servidores públicos indicaron que la persistencia de amenazas a algunas de estas personas por parte de grupos ilegales y la falta de acompañamiento efectivo de la policía, mantiene latente la percepción de inseguridad, lo cual limita su movilidad por el espacio público, restringiendo así el uso de la bicicleta.

Por último, como posición generalizada, se discutió sobre “*la falta de concientización de las bondades para la utilización de este medio [de transporte]*” (Participante # ET7) y la necesidad de articular acciones entre las entidades y la ciudadanía para fomentar el uso de la bicicleta en estos sectores poblacionales a través de actividades de carácter educativo.

4.2.1.4. Encuentro de Mujer y Género.

Este encuentro con mujeres de diversas colectivas y organizaciones sociales de mujeres permitió la discusión de problemáticas generales de la movilidad en bicicleta en Bogotá y de los impactos diferenciados de estas situaciones en las mujeres desde un enfoque de género y diferencial.

En temas de cultura ciudadana las mujeres participantes sostuvieron que persisten actos recurrentes de discriminación machista a las mujeres bici usuarias por el hecho de ser mujeres y hacer uso de la infraestructura vial. Señalaron que muchos de los actores viales les recriminaban sus acciones a partir de prejuicios machistas, valorando sus maniobras viales como negativas por el hecho de ser mujeres, desconcentrándolas y generando presiones psicológicas innecesarias en las bici-usuarias.

Otro tema recurrente dentro de la conversación fueron las experiencias de acoso sexual callejero y machista que experimentan cotidianamente las mujeres al montar su bicicleta por las calles de la ciudad. Describieron diferentes escenas en donde eran acosadas por parte de conductores de transporte público y privado, que les gritaban palabras obscenas y frases de alto contenido sexual, que generan un ambiente de intimidación e indignación en las mujeres, afectando su derecho a la libre movilidad en este medio de transporte.

Sumado al acoso sexual callejero también expresaban con preocupación la falta de solidaridad e indiferencia de la ciudadanía en general cuando algunas de las mujeres afectadas por este acoso decidían confrontar a los agresores. Expresaron su inconformidad por la falta de empatía que tenían los demás actores viales que presenciaban estas escenas y exigen mayor conciencia ciudadana del impacto negativo que generan estas violencias machistas en la percepción de seguridad de las mujeres al usar la bicicleta para movilizarse por la ciudad. Respecto a este tema también hicieron énfasis en la ausencia o falta de difusión de rutas de atención oportunas para denunciar estas violencias de género ante las autoridades pertinentes.

En temas de seguridad personal también identificaron como problemática la percepción de inseguridad y miedo generalizado al hurto de bicicletas, lo cual ven como un elemento que disuade a muchas mujeres de usar la bicicleta como transporte de uso cotidiano.

En esta misma línea, plantearon que se presentan altos niveles de impunidad a la hora de realizar la denuncia por hurto de bicicletas, al respecto afirmaron tener “*miedo a que roben la bici y a que se evidencie impunidad a la hora que seamos víctimas del robo*” (Muj #8); reconocen en sus experiencias cercanas barreras de acceso al sistema de justicia al poner en conocimiento de las autoridades este tipo de delitos. Aseguran que también hay divulgación poco efectiva de la normatividad que protege a las personas bici-usuarias.

Otro de los temas que trataron las asistentes fue el de ciclo-infraestructura. Coincidieron en que esta no responde a las necesidades de la ciudad, y que faltan procesos de diseño participativo para que las obras respondan a las dinámicas territoriales de la ciudad con perspectiva de género. Durante el diálogo también expresaron que no existe una planificación en pro de la intermodalidad lo que decanta en un diseño segregado de los diferentes medios de transporte de la ciudad.

Frente a esta situación, una de las participantes hizo énfasis en la necesidad de crear *“una estrategia de diseño urbano y paisajística enfocada y conectada con el desarrollo adecuado de la infraestructura que promueva e incentive el bienestar y disfrute del ciclismo urbano en las mujeres”* (Muj #33). Complementaron esta idea afirmando que la experiencia de las bici-usuarias actualmente no invita al disfrute y bienestar en términos estéticos.

Con relación a este tema plantearon la falta de conectividad con los ecosistemas estratégicos de la ciudad en el diseño de infraestructura y equipamientos bici, en donde la red de arborización, alamedas, parques, jardines y demás espacios con vegetación no sigan contribuyendo a las percepciones de inseguridad que acompañan a las mujeres cuando hacen uso del espacio público al movilizarse en bicicleta.

La percepción de inseguridad personal se traslada también a las zonas de ciclo-parqueaderos, en especial aquellos que quedan en lugares oscuros o de poco tráfico peatonal y vehicular, como los que se encuentran en los grandes centros comerciales, al respecto las participantes conversaron de experiencias de acoso sexual que han vivido algunas mujeres ciclistas de las organizaciones asistentes o personas cercanas en este tipo de lugares.

Desarrollando el diálogo alrededor de las problemáticas relacionadas con la cultura ciudadana, se planteó de manera constante la carencia de conciencia individual y colectiva de las implicaciones que conlleva el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad, por un lado, las participantes observaron que las y los ciclistas no hacen uso de elementos de protección tales como cascos, luces y reflectivos, elementos que consideran importantes para garantizar la vida de las personas que optan por la bicicleta para desplazarse por la ciudad; por otro lado, los demás actores de la vía no guardan acciones de cuidado y respeto con peatones y ciclistas, generando tanto conflictos de convivencia, como riesgos de siniestralidad en las vías.

Frente a la participación ciudadana y la interlocución con la administración distrital, indicaron que *“no hay comunicación interinstitucional con la ciudadanía, necesitamos campañas estratégicas de divulgación, fortalecimiento de los cargos bici como la gerencia, representantes de bici usuarios como interlocutores ante la ciudadanía”* (Muj #16).

Durante la plenaria afirmaron que la participación de las mujeres en estos escenarios es aún escasa y en ocasiones se instrumentaliza por parte de los hombres de los colectivos mixtos o de las instituciones. No obstante, reconocen como un avance la creación y sostenimiento de diversas colectivas y organizaciones de mujeres orientadas a la promoción de la bicicleta y al fortalecimiento de las capacidades de las mujeres como protagonistas activas del escenario vial.

4.2.2. Mesas técnicas por dimensión

Estos espacios permitieron la interlocución de servidoras y servidores de entidades públicas de la Administración Distrital que tienen competencias en la implementación de actividades relacionadas con la movilidad en bicicleta en la ciudad. Para desarrollar este espacio se planteó una pregunta base para provocar el diálogo interinstitucional en cada una de las dimensiones abordadas, la pregunta fue: ¿Qué restringe el ejercicio del derecho de la ciudadanía a elegir la bicicleta para su movilidad y disfrute de la ciudad? Cada grupo trabajó en la identificación de problemáticas relacionadas con esta restricción, sus causas y posibles efectos para la dimensión convocada en cada mesa de trabajo.

4.2.2.1. Mesa Técnica Cultura de la Bici.

Al abordarse esta dimensión hubo consenso dentro de las y los asistentes respecto a la pertinencia de fortalecer este campo de acción para mantener a la ciudad como un referente a nivel mundial. Se reconocieron los avances que ha tenido la ciudad al incorporar dentro de sus dinámicas cotidianas el uso de la bicicleta como medio de transporte y como herramienta para la apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía. No obstante, estos mismos avances con llevan a asumir mayores retos en relación con la convivencia entre actores viales, con el incentivo de las nuevas generaciones, así como las condiciones materiales y de seguridad que motiven el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad.

Para las y los participantes en esta mesa uno de los puntos centrales en términos culturales es la “*primacía de una cultura carro-centrista*” (MTCB #3) que limita el disfrute de la oferta cultural, social, académica, recreativa y deportiva de la ciudad en bicicleta, afectando de manera colateral la calidad del aire. Como elemento asociado a esta situación desarrollaron dos temas, el primero es la identificación de un equipamiento de ciudad pensado mayoritariamente alrededor del uso del automóvil. Como segundo elemento está la percepción negativa que ha ido construyendo la ciudadanía frente a la ciclo-infraestructura, pues a pesar de la inversión distrital en el tema durante los últimos 30 años, aún es considerada como limitada frente a las necesidades de una movilidad sostenible en la ciudad.

Insistieron que aún son insuficientes las acciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, más allá del uso recreativo, y de los beneficios que a largo tiempo

traería para la ciudad el uso de este vehículo para mejorar la calidad del aire y los niveles de salud pública de la ciudadanía.

Al respecto también abordaron la necesidad de fortalecer las iniciativas ciudadanas que se han venido gestando para promover el uso de la bicicleta, aunque reconocen que los colectivos y organizaciones son actores protagónicos de la escena de la bici, aún faltan incentivos para que la ciudadanía siga organizándose y participando activa y propositivamente en la promoción de la movilidad en bicicleta.

Uno de los participantes asocia esta situación con la divulgación insuficiente de la oferta institucional en asuntos relacionados con la bicicleta que prestan las entidades para promocionar su uso en la ciudad, esta situación la relacionaron con las deficiencias en la articulación interinstitucional de las entidades distritales para lograr acciones de mayor impacto en la ciudadanía, que conduce, según su opinión, el desaprovechamiento de bienes y servicios deportivos y recreativos asociados al uso de la bicicleta.

De acuerdo a la reflexión de las y los participantes en la mesa, la percepción generalizada de inseguridad, es otro elemento que disuade la elección de este vehículo como medio de transporte. Para este grupo la ocurrencia de hurtos y homicidios relacionados con el robo de bicicletas genera muchos cuestionamientos y miedos por parte de la ciudadanía en general y organizaciones de la sociedad civil que no encuentran garantías en términos de seguridad para disfrutar de la bicicleta en la ciudad.

En este punto de la discusión también se reflexionó sobre la construcción de la categoría de espacio público por parte de la ciudadanía bogotana, afirmando que existe una *“baja valoración del espacio público, entendido como de todos y de nadie”* (MTBC #48), donde priman actitudes de indiferencia, escasa corresponsabilidad y poco cuidado del equipamiento público. A esto se suma, la persistencia de una percepción negativa de las calles y de la ciudad en general como un *“hábitat agresivo”* (MTBC #21).

Las servidoras públicas de la Secretaría Distrital de la Mujer hicieron énfasis en que estos imaginarios culturales, que remiten al miedo y a la exclusión, afectan de manera diferenciada la apropiación y goce del espacio público por parte de algunos grupos poblacionales como las personas con discapacidad; niñas, niños y adolescentes; grupos étnicos y mujeres, en la medida en que se suman a las discriminaciones y vulneraciones de derechos a las que han sido sometidos históricamente.

El uso de la bicicleta no es ajeno a los actos de discriminación que viven estos sectores poblacionales; se discutió en esta mesa sobre la permanencia de imaginarios sexistas, clasistas y racistas que se convierten en hechos de acoso sexual, violencia simbólica y diversos actos de

discriminación por razones de género, identidad de género, orientación sexual, clase y pertenencia étnica.

Desde el enfoque territorial, también se expone como problemática la persistencia de una *“cultura de la bici en el ámbito urbano, desconociendo las dinámicas socio-territoriales de las zonas rurales de Bogotá”* (MTCB #88). Se conversó sobre las necesidades específicas que tienen las comunidades y territorios rurales alrededor de la bici, recordando que además de ser escenario de diferentes eventos y actividades deportivas relacionadas con el ciclismo, las personas campesinas utilizan la bicicleta como medio de transporte para sus actividades diarias.

Con la identificación de las situaciones problemáticas descritas hasta el momento, se mantuvo como una constante la necesidad de fortalecer los procesos de convivencia y cultura ciudadana. Una participante indicó que frente a este tema aún *“persiste una cultura donde la otredad y las diferencias son motivo de conflicto”* (MTCB #91) en el espacio público, y en este caso en particular, en el escenario vial.

Se concluye el espacio insistiendo que se requiere impulsar acciones institucionales y comunitarias para el reconocimiento de los demás actores viales como sujetos de derechos, donde el respeto por la vida y la diferencia sean el centro de la convivencia ciudadana en las vías, para incentivar la llegada de nuevas personas bici usuarias que, aunque desean usar la bici como medio de transporte, siguen percibiendo la vía como un lugar poco amigable y garante de la seguridad.

4.2.2.2. Mesa Técnica de Ambiente y Salud.

En esta mesa se propuso explorar aquellos aspectos asociados a la salud y a las condiciones culturales y ambientales que se plantean como problemáticos cuando se usa la bicicleta en la ciudad de Bogotá.

Las personas del sector salud que participaron en el espacio expresaron que un elemento cultural que desmotiva el uso de la bicicleta es el sedentarismo, entendido como un estilo de vida que no promueve la realización de actividad física de manera regular en los grupos humanos. El no desarrollo de actividades que generen esfuerzo físico tiene graves consecuencias para la salud, como lo es la *“aparición de condiciones crónicas”* (MTES #2) que aumentan el riesgo de enfermedades como la diabetes, los accidentes cerebrovasculares, la obesidad mórbida, problemas cardiorrespiratorios, entre otras, reduciendo la calidad y expectativa de vida.

Como reflexión de la mesa de trabajo se plantea que las personas que mantienen este estilo de vida suelen descartar la bicicleta como medio de transporte o actividad recreativa, contribuyendo al uso constante de vehículos de energía diésel, que son una de las primeras fuentes de contaminación en el mundo y aumentando el gasto personal y del sistema de salud en atención de enfermedades evitables.

También se planteó por parte de los participantes que existen condiciones ambientales en la Bogotá urbana que generan riesgo para la salud respiratoria de las personas biciusuarios; afirmaron que las y los ciclistas, que no cuentan con un filtro adecuado para respirar mientras conducen su bicicleta, están propensos a *“infecciones y enfermedades respiratorias agudas debido a material particulado”* (MTES # 4) que generan las industrias y el parque automotor de la ciudad, en particular en zonas que han tenido alertas ambientales por los niveles de contaminación del aire, como lo son las localidades de Bosa, Kennedy, Tunjuelito y Puente Aranda, siendo estas dos primeras unas de las localidades con más alto número de viajes diarios en bicicleta.

Además de los agentes externos de contaminación, se plantea dentro de esta mesa que las y los ciclistas también se ven expuestos a *“Niveles de radiación ultravioleta altas o extremadamente altos en la ciudad”* (MTES #10) situación que puede generar enfermedades en la piel. Frente a este tema se aclara que la problemática radica en la no protección solar por parte de las personas que desconocen la gravedad del impacto de esta radiación o no toman con rigurosidad las recomendaciones de los especialistas en salud para estos temas.

Dentro de la conversación desarrollada en esta mesa también se expuso que la inadecuada condición física de las personas que empiezan a usar la bicicleta para movilizarse por la ciudad puede ser una variable de riesgo para la salud, ya que pueden generarse problemas de afectaciones osteomusculares al no realizarse un precalentamiento adecuado antes de comenzar recorridos que requieren un mayor esfuerzo físico, sobre todo para aquellas personas que deben hacer recorridos más largos para llegar a sus lugares de destino.

Otro factor que puede influir en el surgimiento de estas afectaciones es no poder contar con una bicicleta adecuada para las necesidades de cada ciclista, esto puede tener varias causas según los resultados de esta mesa, una de ellas es la desinformación sobre las características básicas con las que debe contar una bicicleta para mantener una correcta postura o las barreras socioeconómicas para adquirir una bicicleta adecuada.

Otra situación relacionada con la movilidad en bicicleta que puede afectar la salud son los siniestros en la vía donde se ven comprometida la integridad de las personas ciclistas; el no uso de los elementos de protección como cascos, reflectivos y luces pueden aumentar el riesgo de accidentalidad, razón por la cual se hace necesario incrementar las campañas pedagógicas para el correcto uso de estos elementos por parte de las y los biciusuarios, así como campañas de pacificación de la vía que permitan regular la velocidad con la cual se movilizan los diferentes actores en la vía.

Por último, en esta misma línea, se referenciaron como factores de riesgo para la salud las deficiencias o falta de mantenimiento de la infraestructura vial; se hizo énfasis en la carencia

de cicloinfraestructura en zonas con pendientes, como lo es el sur oriente de la ciudad, lo cual obliga a las ciclistas a compartir de manera recurrente las vías con los demás actores viales, para lo cual se requiere un nivel de experticia importante para sortear los obstáculos sin exponer la integridad física y emocional.

4.2.2.3. Mesa Técnica de Productividad

Por la competencia misional de las entidades que participaron en esta mesa, los elementos que primaron en la conversación giraron en torno a la relación del turismo y la prestación de servicios relacionados con el uso de la bicicleta en términos de productividad.

La percepción constante de inseguridad vial y personal asociada con la movilidad de la bicicleta por parte de la ciudadanía en general fue registrada como uno de los elementos que más desestiman el uso y disfrute de la bicicleta y que repercute negativamente en las actividades económicas vinculadas a este tema. Aclaran que la persistencia de hurtos de bicicletas y siniestros viales, donde algunos ciclistas han perdido la vida, fortalecen estos imaginarios y desincentivan el uso de la bicicleta por parte de nuevos grupos interesados, pero aún dubitativos.

De acuerdo al diálogo desarrollado en esta mesa, los casos de siniestralidad pueden ser leídos en relación con la falta de cultura ciudadana que repercute en problemas de convivencia y baja capacidad para resolver los conflictos de manera pacífica por parte de los diferentes actores de la vía.

En este punto también se hizo referencia a las deficiencias de la infraestructura e inmobiliario, en particular aquel ubicado en lugares concurridos por turistas nacionales y extranjeros, desestimulando el aprovechamiento de la oferta urbana por parte de las personas que visitan la ciudad.

También expresaron que existe un desaprovechamiento del potencial turístico de Bogotá por parte de los prestadores de servicios relacionados con el uso de la bicicleta (como recorridos guiados o alquiler de bicicletas, entre otros.) indicaron que se presentan bajos niveles de calidad y “*desarticulación de los actores de la cadena de valor*” (MTP # 29) que impactan negativamente en la imagen que se crea de la ciudad y en las recomendaciones que dan los turistas sobre su experiencia.

Respecto a la ciudadanía que construye su proyecto de vida en Bogotá, las y los participantes de esta mesa estuvieron de acuerdo en afirmar que persiste un desconocimiento generalizado de la oferta institucional y privada de bienes y servicios relacionados con la bicicleta, lo cual restringe el fortalecimiento de una cultura de la bici en la ciudad.

Por último, se tocó el tema de la “falta de recursos de la ciudadanía” (MTP #30) para acceder a una bicicleta, se aclara que esta es una barrera de acceso socioeconómica que afecta a las personas de bajos recursos que deben priorizar la compra de elementos vitales para la subsistencia por encima de la adquisición de una bicicleta, no obstante, aclaran que, esta sigue siendo uno de los transportes que más democratiza el derecho a la movilidad por su bajo costo de compra y mantenimiento.

4.2.2.4. Mesa Técnica de Diversidad e Inclusión.

El tema de la seguridad personal y vial fue uno de los primeros en abordarse al iniciar el diálogo con las personas delegadas de las entidades participantes en esta mesa, en este caso se posicionó el tema del impacto diferencial y muchas veces desproporcionado que experimentan algunos grupos o sectores poblacionales con estas problemáticas de seguridad.

En esta línea, se afirma que la percepción y hechos de inseguridad nocturna en la ciclo-infraestructura y el espacio público en general, refuerzan las restricciones culturales y físicas que han experimentado las mujeres al salir a los escenarios públicos de su entorno. La noche, la oscuridad y la soledad robustecen los temores de las mujeres de ser víctimas de múltiples violencias de género en el espacio público.

A lo anterior se suman los altos niveles de desconfianza que genera el sistema de justicia en el abordaje de este tipo de delitos, generando una percepción de impunidad que no garantiza el ejercicio de los derechos de las mujeres, en este caso el derecho a la autonomía y libre movilidad en bicicleta para el goce pleno de la ciudad, así como el derecho a una vida libre de violencias; una de las participantes expone como problemática concreta que “*persisten los imaginarios sexistas frente al uso de la bici en las mujeres*” (MTDI # 46).

En este punto de la reflexión también se hizo énfasis en la deficiencia de información diagnóstica por parte de la Administración Distrital de las necesidades y demandas de las mujeres y niñas en su diversidad, en relación con la movilidad en bicicleta, que sirva como línea base para la toma de decisiones de política pública con enfoque de género.

Con respecto a la inclusión y el respeto por la diferencia se abordaron varias problemáticas relacionadas con la exclusión que experimentan las personas con discapacidad y cuidadoras que quieren disfrutar y/o apropiarse de la ciudad en bicicleta. Las opiniones sobre este tema estuvieron en consonancia con los resultados del Encuentro Diferencial de Discapacidad, coincidieron en que la ciclo-infraestructura y el equipamiento en general de la ciudad no cuenta con las características necesarias para garantizar una movilidad en condiciones de equidad para las personas con habilidad múltiples, afirmaron al respecto que la “*Infraestructura y diversidad se presentan como escenarios contrarios*” (MTDI #23).

En este punto del ejercicio, también se identificaron como situaciones problemáticas las barreras socioeconómicas que tienen las personas con discapacidad y las cuidadoras de escasos recursos para adquirir una bicicleta con las adaptaciones requeridas para cada tipo de discapacidad; esta situación también la asociaron con las limitaciones económicas que experimentan las personas pertenecientes a grupos étnicos, víctimas del conflicto y demás grupos migrantes que llegan a habitar la ciudad en condiciones de vulnerabilidad.

Al hablar de segregación espacial también se analizó la relación entre las condiciones geográficas de algunas zonas de la ciudad y la toma de decisiones por parte de las autoridades encargadas de planear y ejecutar las obras viales, al respecto, una de las participantes de la mesa afirmó que *“La ciclo-infraestructura en zonas con inclinación o rurales no se prioriza”* (MTDI # 28), argumentaba esta situación con la escasa construcción de ciclorrutas o bici carriles en las localidades de Usme, Sumapaz y zonas montañosas de Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén, que además son lugares donde reside una buena parte de la clase trabajadora y campesina de la ciudad, quienes estarían en condiciones de desigualdad para usar y disfrutar del derecho a movilizarse en bicicleta por Bogotá.

Desde esa mirada territorial, las reflexiones de esta mesa técnica están en sintonía con lo que expresó la comunidad de Sumapaz en el Encuentro Territorial que se realizó en esa localidad, donde campesinas y campesinos argumentaban que se sentían excluidos de las decisiones y acciones que tomaba tanto la administración central, como la local, en temas relacionados con la movilidad y en este caso con la bicicleta, que usan de manera cotidiana para ir a sus largas jornadas laborales y también para desplazarse a sus lugares de estudio, ya que esta localidad no cuenta con servicio de transporte público para este tipo de desplazamientos y sus pobladores no siempre cuentan con el recurso económico para pagar el transporte privado o el combustible de las motocicletas para movilizarse.

La biodiversidad y ubicación de Sumapaz, para sus habitantes, es motivo de orgullo ambiental, pero a la vez variable de exclusión territorial que limita, como en este caso, su derecho a la ciudad y a la movilidad sostenible en condiciones de dignidad.

En términos generales, para todas las localidades y desde una perspectiva territorial, también se identifica como un elemento problemático la debilidad del tejido social vinculado a la apropiación del territorio desde la bicicleta, que se evidencia en la baja participación de la ciudadanía en escenarios de promoción y exigibilidad del derecho a la movilidad sostenible como punto de partida para la eliminación de la segregación geo-espacial. Sin embargo, se aclara que, desde la oferta institucional actual, el programa “Al colegio en bici” le apunta a la construcción de estos tejidos sociales a través de la apropiación del territorio por parte de las nuevas generaciones

de niñas y niños que se suman a la exploración y reconocimiento de las calles de sus localidades en bicicleta.

Partiendo de las situaciones analizadas colectivamente, las personas participantes de esta mesa técnica estuvieron de acuerdo en que la persistencia de situaciones de discriminación sistémica en la ciudad guardan una estrecha relación con los elementos que se siguen ponderando en la vía: *“Los indicadores se exploran en mayor velocidad, mayores distancias, no en medir el disfrute de la bici-slow”* (MTDI # 26) normalizándose la cultura patriarcal, violenta y competitiva por encima del bienestar y el goce pleno de la ciudad en bicicleta; desde esta perspectiva, pacificar la vía implica transformar las relaciones desiguales de poder entre quien maneja un auto y quien conduce una bici; dejar de priorizar la rentabilidad por encima de la sostenibilidad ambiental; cuestionar la costumbre de utilizar la violencia como única herramienta para tramitar los conflictos; proponer una convivencia solidaria y horizontal de la vía, donde la diferencia de género, clase, etnia o territorio no sea sinónimo de inferioridad y no se convierta en un criterio que limite las oportunidades para ejercer el derecho a la ciudad y a la movilidad en bicicleta por parte de la ciudadanía en su diversidad.

4.2.2.5. Mesa Técnica de Intermodalidad.

Dentro de las problemáticas analizadas en este espacio se encuentra la oferta limitada de Cicloparqueaderos, esta situación se encuentra relacionada directamente con la falta de espacios destinados para esta función dentro del actual equipamiento urbano y la desmotivación que esto genera para activar dinámicas de intermodalidad de la bicicleta con el sistema de transporte público. Un elemento que se vincula a esta problemática es la desinformación de la ciudadanía sobre la oferta en ciclo-infraestructura con la que cuenta Bogotá, lo cual limita aún más el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Otro elemento que entra en juego en el análisis de esta mesa como factor de desmotivación es la distancia, al respecto se afirma que las dimensiones y las dinámicas de la ciudad en razón de las actividades, económicas, sociales y culturales requiere, en muchas ocasiones, de distancias mayores a cinco (5) kilómetros de desplazamiento, lo cual convierte a la bicicleta en un transporte provisional que se cambia por medios motorizados individuales o masivos de combustión diésel, a esto se suman las condiciones climáticas cambiantes de la ciudad y lo repetitivo o rutinario que se pueden convertir los trayectos diarios.

Dentro de las problemáticas relacionadas con la ciclo-infraestructura, se enuncian el déficit de equipamiento necesario para responder a la demanda actual, por parte de alto número de personas bici-usuarias, de vías adecuadas para el desplazamiento en bicicleta. Especificaron que existen muchos tramos sin ciclorrutas, con desconexiones, sin señalización o iluminación insuficiente, que impacta en ocurrencia de hechos que afectan la convivencia cotidiana y que

alimentan la rivalidad entre los diferentes actores, que se deben disputar las mismas vías para su movilidad, evidenciando a su vez la escasez de cultura ciudadana en el escenario vial.

De acuerdo al trabajo adelantado en esta mesa, a lo anterior se suma la carencia de baños públicos, zonas de recuperación y de nuevo Cicloparqueaderos, esta vez se hace referencia a las deficiencias de estos temas, particularmente, en entidades públicas. Se asocia el uso poco frecuente de la bicicleta como efecto directo de este conjunto de situaciones.

No podía quedar por fuera el tema de seguridad vial, al respecto se afirma que se mantiene la percepción de riesgo en los desplazamientos, reflejada en la resistencia de un amplio sector de la ciudadanía a usar la bicicleta como transporte cotidiano por temor a ser víctima de un accidente.

La percepción de riesgo identificada en esta mesa también se extiende al tema ambiental, se afirma que la contaminación del aire juega un papel importante en la generación de enfermedades respiratorias, en particular en aquellas personas que suelen tener mayor exposición como las y los ciclistas urbanos; situación que también desestimula el uso de la bicicleta en la capital por los altos índices de contaminación del aire presentados en los últimos años.

4.2.2.6. Mesa Técnica de Seguridad.

En esta mesa la conversación inició con las problemáticas asociadas a seguridad vial, en donde se hizo énfasis en las deficiencias de la ciclo-infraestructura en términos de señalización, demarcación de las ciclo-rutas, interconexión entre las rutas a nivel y el área de circulación de autos; así como la escasez de ciclo-parqueaderos, afirmando que la oferta es limitada para la creciente demanda por parte de las personas bici-usuarias que deciden optar por la bicicleta como medio de transporte.

Estas deficiencias generan, según las y los participantes, una percepción de desconfianza e inseguridad vial generalizada en la ciudadanía. Para solventarlo proponen la creación de estrategias de diseño participativo de la ciclo-infraestructura que tengan en cuenta tanto las necesidades de la ciudadanía como el cumplimiento de metas de la Administración Distrital.

El miedo a perder la bicicleta y la vida en situaciones de hurto es otro de los elementos recurrentes cuando se analiza el tema de seguridad. La percepción de inseguridad generada por los hechos de hurto selectivo que se presentan en la ciudad desincentiva el uso de las ciclorrutas percibidas como inseguras, dejando como opción para las y los ciclistas el uso de las calzadas por donde transitan los automóviles y/o el transporte público, generando conflictos de convivencia vial y mayor riesgo de siniestralidad.

Ante esta situación las y los asistentes al espacio plantean que estas situaciones generan mayor tensión con la ciudadanía sino se mantienen espacios de interlocución con las

organizaciones de la sociedad civil, para plantear acciones conjuntas de mayor profundidad para solucionar esta gran problemática, más allá de la perspectiva policiva de la seguridad en el ámbito local y comunitario.

En términos judiciales se afirma que *“La materialización del código nacional de policía no tiene herramientas operativas y jurídicas para la judicialización del hurto a bicis”*, esta situación deviene en una falta de denuncias que, según lo discutido en esta mesa, debilita el procedimiento judicial necesario para hacerle seguimiento y dismantelar las bandas criminales dedicadas a estos delitos de alto impacto; así las cosas, la compra y venta de bicicletas robadas se hace cada vez más rentable, afectando de manera colateral el renglón de la productividad asociado a la industria y comercialización legal de bicicletas en la ciudad.

Por último, así como se afirmó en el Encuentro Diferencial de Mujeres y en la Mesa de Diversidad e inclusión, en esta mesa también preocupa el impacto diferenciado de estos problemas de inseguridad vial y personal en la vida de grupos históricamente excluidos, como las mujeres. Al respecto se discutió sobre la recurrencia de hechos de discriminación machista y violencias de género como el acoso callejero en la escena vial, lo cual limita la movilidad en bicicleta de manera segura y en igualdad de oportunidades para las mujeres en su diversidad, así como su acceso efectivo a la justicia.

4.2.2.7. Mesa Técnica de Fondos de Desarrollo Local (FDL).

Aunque en este espacio también se reseñaron las problemáticas recurrentes referidas a las deficiencias en la ciclo infraestructura, los hechos y percepciones de inseguridad vial y personal, contaminación del aire y la falta de cultura de la bicicleta por parte de la ciudadanía, hubo un componente particular que no había sido analizado en las otras mesas con detalle, las problemáticas relacionadas con los procesos de planeación e implementación de recursos de las administraciones locales y la interlocución con las entidades del nivel central para temas relacionados con la movilidad en bicicleta.

Frente a este tema, las y los participantes argumentaron que existen debilidades en la articulación entre los sectores y el nivel local que se evidencia en las diferencias técnicas que existen en instrumentos de planeación estratégica como los POAI (Planes Operativos Anuales de Inversión), directivas, resoluciones y mecanismos de seguimiento, lo cual genera barreras de comunicación pues la información técnica y financiera no fluye en los mismos códigos ni en herramientas cercanas de planeación.

A esto le agregan las diferencias en la visión de movilidad sostenible que existe en los diferentes sectores de la administración, la cual no permite armonizar los ejercicios de financiación, desarrollo normativo y diseño institucional a largo plazo, obstaculizando la creación de respuestas

efectivas para los problemas de movilidad que experimenta la ciudadanía, lo cual incluye las acciones que responden a mejorar el uso de la bicicleta en la ciudad, tanto en sus zonas urbanas como rurales.

También se discutió la necesidad de darle continuidad a los programas exitosos en temas de movilidad sostenible no sólo en el nivel central, sino articulando las acciones con los FDL para tener mayor alcance territorial, ya que sin esto se diluyen los esfuerzos técnicos y presupuestales.

Dentro de este diálogo también se expresó la preocupación de algunos de las y los servidores públicos asistentes por evidenciar que existen FDL con “0% de inversión” en proyectos de inversión relacionados con la promoción del uso de la bicicleta, o en otros casos acciones de muy corto plazo que no generan procesos de transformación real de las condiciones problemáticas estructurales que limitan la movilidad en bicicleta en las localidades.

Para finalizar también identificaron como una situación problemática la escasa participación de la ciudadanía en espacios comunitarios e institucionales que promueven el uso de la bicicleta y el control social en temas relacionados con esta política pública, sin embargo, aclaran que para esto se hace necesario seguir impulsando los espacios de interlocución local como los Consejos Locales de la Bici para construir de manera conjunta la visión de ciudad alrededor del uso y goce de la Bicicleta.

4.3. Síntesis de la participación ciudadana por Dimensión.

Partiendo de las dimensiones y ámbitos temáticos presentados en el capítulo 1, este apartado presenta la síntesis de la información de la ciudadanía, presentada para cada una de las dimensiones. Los más de 700 aportes fueron sintetizados en un primer listado de ciento treinta (130), teniendo en cuenta la pertinencia de las problemáticas señaladas, su repetición a través de los ejercicios y la claridad de las mismas. en este punto es de vital importancia señalar que metodológicamente los ámbitos y categorías que se habían construido para la exploración de la información con la ciudadanía, buscaban abrir vías de indagación para poder recoger la posible información recolectada en los escenarios de participación ciudadana, sin embargo en muchos casos la ciudadanía no habló sobre dichos aspectos, resaltando otros temas como se verá a continuación, en el capítulo quinto se profundiza sobre este aspecto, en tanto se busca dar mayor peso a la expresión ciudadana y a los hallazgos de la información relevante y no a lo que se había construido para guiar la pesquisa sobre la problemática principal definida para esta política “el uso creciente de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad exige el desarrollo de mejores condiciones de infraestructura, cultura y seguridad para garantizar la calidad en los viajes en bicicleta en la ciudad.”

4.3.1. Seguridad Vial

Los y las participantes indicaron como uno de los problemas más relevantes es el fallecimiento de ciclistas debido a siniestros viales que involucran automotores.

Frente a este aspecto, los asistentes del encuentro de discapacidad resaltaron los siniestros producidos por los vehículos de carga pesada y el Transmilenio, los cuales invaden espacios destinados a la bicicleta y producen conflictos viales y siniestros. Se indica que una causa probable de esto es el tema de seguridad personal, en tanto el miedo al hurto hace que los ciclistas usen las calzadas con el riesgo de siniestralidad que esto conlleva.

Otro problema asociado a este ámbito es el de comportamientos y convivencia en las vías compartidas por ciclistas y otros actores de la movilidad. Por un lado, sobresale la falta de respeto en contra de los ciclistas, situación que aumenta los riesgos de siniestralidad y genera problemas de convivencia.

Por otro lado, se resaltan los comportamientos problemáticos de los propios ciclistas, en relación con el uso de la bicicleta en las ciclorrutas, y el cumplimiento de las normas de tránsito.

4.3.2. Seguridad Personal

Con respecto a este ámbito se distinguen tres temas generales, uno relacionado con los hurtos de bicicleta y los asesinatos relacionados con este mismo fenómeno. En general los diferentes grupos resaltaron que este es uno de los principales elementos disuasorios para el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

El segundo tema es el de la violencia de género que sufren las mujeres en las vías. Al respecto, las mujeres señalan que además de los elementos de hurto y asesinato que ya se han descrito, ellas experimentan situaciones reiteradas de acoso sexual, agresión verbal y temor a ser agredidas sexualmente.

Este temor se reitera tanto en las mujeres heterosexuales, como en las mujeres lesbianas y trans, y es asociado a una cultura principalmente machista y a la falta de solidaridad que las mujeres encuentran de los actores viales frente a estos hechos, esto se vuelve aún más problemático debido a la falta de rutas de atención para la denuncia de estas violencias contra la mujer ciclista.

El tercer tema identificado es el de la comercialización de las bicicletas robadas, los comerciantes en especial fueron enfáticos en señalar que los lugares o sitios web que comercializan estos elementos robados no tienen ningún tipo de control, lo que termina estimulando el robo, afectando no solo a las y los ciclistas, sino también a la industria y el comercio de la bicicleta.

4.3.3. Diversidad e Inclusión.

Frente a los temas de diversidad e inclusión, identificaron como temas relevantes el irrespeto y discriminación que personas de los sectores LGBTI, afrodescendientes, indígenas y en situación de discapacidad sienten al usar la bicicleta en algunas zonas de la ciudad.

Otro tema relevante es el de la exclusión socioeconómica que hace que poblaciones indígenas, afrodescendientes y víctimas de la violencia, así como miembros de población trans, no puedan acceder al uso de la bicicleta y su infraestructura en la ciudad, a esto se suman imaginarios de miedo y desconocimiento de la oferta institucional que alejan a los miembros de estos grupos de las posibilidades de uso de la bicicleta.

Un aspecto relevante es el de las problemáticas asociadas a las personas en condición de discapacidad, quienes no encuentran satisfechas sus necesidades para usar la bicicleta en la ciudad por razones como diseños inadecuados, alto costo de los vehículos con las adecuaciones necesarias, barreras culturales, y medidas concentradas solamente en la movilidad reducida y la discapacidad visual, dejando de lado a las otras poblaciones con discapacidades diferentes a las mencionadas.

4.3.4. Ambiente y Salud

Con respecto a esta dimensión se identifican temas relacionados con salud y ambiente. Frente a los problemas ambientales, los participantes señalaron únicamente la falta de programas de reciclaje de las llantas de las bicicletas.

En relación con los temas de salud, se resalta el sedentarismo como un tema cultural que está afectando el uso de la bicicleta en la ciudad, el riesgo a la salud respiratoria asociado con la calidad del aire de la ciudad, los problemas asociados a la exposición a la radiación ultravioleta, y la falta de acondicionamiento físico de los ciclistas que puede generar afectaciones osteomusculares.

4.3.5. Cultura de la Bici

Las problemáticas asociadas con la cultura de la bici en la ciudad se asocian estos ámbitos temáticos:

4.3.5.1. Promoción del uso de la bicicleta

Los y las participantes identificaron dentro de este ámbito la poca difusión de la oferta institucional existente, así como la falta de conocimiento de la normatividad vial para ciclistas y demás actores viales. Se resaltaron también aspectos como la falta de incentivos para el uso de los adultos mayores, la poca difusión de los beneficios del uso de la bicicleta para los habitantes

de la ciudad, la falta de reconocimiento de la ruralidad como un escenario de uso de la bicicleta, entre otros.

4.3.5.2. Convivencia y bicicleta

Las problemáticas relacionadas con la convivencia ocuparon un espacio importante en las mesas de trabajo y encuentros con la ciudadanía. Los y las participantes indican que la falta de solidaridad y cultura ciudadana se convierte en un aspecto que afecta el derecho a la movilidad, el desacato de las normas y los comportamientos imprudentes son los principales elementos resaltados por los participantes, que los señalan como fuente de conflictos y de siniestros viales, como ejemplo de estos se indica el uso de la ciclo-infraestructura por parte de motos, bicitaxis con motor y bicicletas eléctricas. Otro aspecto relevante es el uso de prejuicios machistas para atacar a las mujeres en la vía, que genera presión sobre ellas y situaciones de conflicto en las vías.

4.3.6. Intermodalidad de la Bicicleta.

La dimensión de intermodalidad fue la que más se mencionó por parte de la ciudadanía, en primer lugar, el estado de la ciclo-infraestructura aparece como el elemento más problematizado. En primer lugar, se señala que la actual red de ciclorrutas es insuficiente para la demanda, de manera complementaria se hace referencia a la falta de mantenimiento de las ciclorrutas, la falta de demarcación de las mismas, en particular en los andenes. Otro aspecto relevante es el de diseño de la ciclo-infraestructura, en donde los participantes resaltan problemas de diseño de las ciclorrutas y la falta de diseños participativos para que las obras se adecuen a las necesidades de los usuarios.

Con respecto al mobiliario urbano, se hace énfasis en la falta de señalización inclusiva, la carencia de iluminación y los problemas asociados a los semáforos. Para terminar los y las participantes señalaron que la oferta de Cicloparqueaderos es insuficiente y que la identificación de los que hay no es la mejor.

4.3.7. Productividad

En relación con esta dimensión no se recogió un alto volumen de información del proceso de participación, el principal elemento resaltado es el del turismo, donde se señala que el estado de la infraestructura hace que la experiencia del turista sea negativa, desestimulando el uso de la bicicleta como medio para el disfrute turístico de la ciudad, a esto se suma la baja calidad de los operadores turísticos, que prestan experiencias no satisfactorias que crean mala imagen para la ciudad.

4.3.8. Institucionalidad

Esta dimensión recoge los ámbitos de la participación de la ciudadanía y de la coordinación institucional. Con respecto al primer ámbito, los participantes señalan que la articulación institucional no es suficiente y esto contribuye al desaprovechamiento de la oferta existente, así como también impide la realización de acciones de mayor impacto para la ciudadanía. Otro aspecto importante es que no hay una visión conjunta en los sectores frente a la bicicleta lo que dificulta el trabajo conjunto.

En relación con el segundo ámbito, se encuentra que la ciudadanía no se siente representada y no identifica espacios de representación para discutir temas de la bicicleta en la ciudad, lo que genera conflictos con la administración distrital. Por último, se indica que no existen estímulos suficientes para apoyar a los colectivos de ciclistas de la ciudad.

4.4. Conclusiones

La información contenida en este capítulo permite identificar que los temas de mayor interés para la ciudadanía son aquellos relacionados con ciclo infraestructura, seguridad personal, seguridad vial y los temas de cultura de la bicicleta, en particular el de promoción del uso de la bicicleta. Llama la atención la falta de menciones a los temas de marco normativo y de productividad, los cuales no fueron discutidos de manera amplia por la ciudadanía convocada.

Al sistematizar la información aquí presente, se identificaron en total 130 participaciones, eliminando reiteraciones, las cuales se condensaron en 105 elementos que serán utilizados en el siguiente capítulo como base para la identificación de los puntos críticos.

5. Identificación y descripción de puntos críticos.

Este capítulo presenta los puntos críticos que fueron seleccionados a partir de la información recolectada y presentada en los capítulos 2: *Información Cuantitativa y Cualitativa*, y 4: *Resultados de la información obtenida del proceso de participación*.

En primer momento es necesario definir qué se entiende en este capítulo por “punto crítico”, al respecto, la Secretaría Distrital de Planeación señala que: “*Los puntos críticos son aspectos positivos o negativos que inciden y caracterizan la situación en estudio, así mismo son aquellos temas sobre los cuales es necesario y crítico intervenir a través de la política pública*” (Secretaría Distrital de Planeación, 2019, pág. 3). De esta manera, a través de la selección de estos puntos se busca identificar los aspectos más relevantes para trabajar alrededor de la problemática definida “*Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida*”

Teniendo en cuenta lo anterior, la definición de los puntos críticos para este diagnóstico se ha realizado partiendo de la identificación de aspectos problemáticos realizada por la ciudadanía, como se presentó en el capítulo 4 y de la revisión de las áreas técnicas²⁴ de la Secretaría de Movilidad, vinculadas con los temas de la bicicleta en la ciudad.

El capítulo se encuentra dividido en dos partes, la primera contiene el ejercicio de priorización realizado con expertos sobre las problemáticas identificadas en las mesas técnicas con las instituciones y los escenarios de participación con la ciudadanía. La segunda parte toma dicha priorización como punto de partida y presenta una segunda identificación de puntos críticos, realizando los cruces entre las necesidades identificadas por la ciudadanía y los temas priorizados por la administración distrital a partir de los avances alcanzados y los retos identificados.

5.1. Aspectos priorizados por la ciudadanía y las mesas técnicas institucionales

A partir de la sistematización de la información recolectada con la ciudadanía y las instituciones distritales se realizó una identificación de más de 700 aportes alrededor de aspectos problemáticos, necesidades y puntos relevantes en relación con las 9 dimensiones dispuestas en el capítulo uno de este documento (Anexo 1).

Dicha información se revisó y se compiló en un listado de 135 aspectos de interés y necesidades, en donde se eliminaron reiteraciones, o redacciones confusas. A continuación, se presenta

²⁴Las áreas que apoyaron con su concepto para la selección de estos puntos fueron: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, Dirección para Planeación de la Movilidad, Dirección de Inteligencia para la Movilidad, Subsecretaría de Política para la Movilidad, oficina de Seguridad Vial y Oficina de Gestión Social.

Tabla 24. Listado temas de interés extraídos de la fase de participación

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Seguridad	Seguridad Vial	Las personas ciclistas no portan la indumentaria exigida por la normatividad, situación que evidencian como factor de vulnerabilidad para las y los bici usuarios en la vía. (las participantes observaron que las personas bici usuarias no hacen uso de elementos de protección tales como cascos, luces y reflectivos)	Persona Mayor Mujer y Género MT Ecología Social
Seguridad	Seguridad Vial	este tipo de transporte (Carga Pesada y TM) genera invasión de otros espacios, propiciando accidentes	Discapacidad
Seguridad	Seguridad Vial	fallecimiento de bici usuarios a causa de vehículos	Discapacidad MT Productividad MT Intermodalidad
Seguridad	Seguridad Vial	los demás actores de la vía no guardan acciones de cuidado y respeto con peatones y ciclistas, generando riesgos de siniestralidad en las vías.	Mujer y Género
Seguridad	Seguridad Vial	son necesarias campañas de pacificación de la vía que permitan regular la velocidad con la cual se movilizan los diferentes actores en la vía para reducir la siniestralidad vial	MT Ecología Social
Seguridad	Seguridad Vial	La percepción de inseguridad generada por los hechos de hurto selectivo que se presentan en la ciudad, desincentiva el uso de las ciclorrutas percibidas como inseguras, dejando como opción para las y los ciclistas el uso de las calzadas por donde transitan los automóviles y/o el transporte público, generando conflictos de convivencia vial y mayor riesgo de siniestralidad.	MT Seguridad
Seguridad	Seguridad Personal	Se deben generar las condiciones para garantizar la seguridad personas de las personas que usan bici en la ciudad	MT Seguridad
Seguridad	Seguridad Personal	fallecimiento de bici usuarios a causa de atracos	Discapacidad
Seguridad	Seguridad Personal	Preocupación por los hechos de inseguridad personal a los que se ven expuestos por los hurtos de bicicletas y la desmotivación que esto crea en la población en general	Persona Mayor Mujer y Género MT Cultura de la Bici MT Productividad MT Seguridad

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Seguridad	Seguridad Personal	casos de agresiones contra ellas (mujeres lesbianas y transgénero) en el espacio público cuando hacen uso de la bicicleta, situaciones de agresión verbal, acoso sexual callejero, empujones y escupitajos	Encuentro Diversidad
Seguridad	Seguridad Personal	Las personas víctimas del conflicto no usan la bici debido a la persistencia de amenazas a algunas de estas personas por parte de grupos ilegales y la falta de acompañamiento efectivo de la policía.	Encuentro Diversidad
Seguridad	Seguridad Personal	experiencias de acoso sexual callejero y machista que experimentan cotidianamente las mujeres al montar su bicicleta por las calles de la ciudad	Mujer y Género MT Seguridad
Seguridad	Seguridad Personal	ausencia o falta de difusión de rutas de atención oportunas para denunciar las violencias de género ante las autoridades pertinentes.	Mujer y Género
Seguridad	Seguridad Personal	altos niveles de impunidad a la hora de realizar la denuncia por hurto de bicicletas	Mujer y Género MT Diversidad e Inclusión
Seguridad	Seguridad Personal	La percepción de inseguridad personal se traslada también a las zonas de ciclo-parqueaderos, en especial aquellos que quedan en lugares oscuros o de poco tráfico peatonal y vehicular	Mujer y Género
Seguridad	Seguridad Personal	El uso de la bicicleta no es ajeno a los actos de discriminación que viven estos sectores poblacionales; se discutió en esta mesa sobre la permanencia de imaginarios sexistas, clasistas y racistas que se convierten en hechos de acoso sexual, violencia simbólica y diversos actos de discriminación por razones de género, identidad de género, orientación sexual, clase y pertenencia étnica.	MT Cultura de la Bici
Seguridad	Seguridad Personal	La noche, la oscuridad y la soledad robustecen los temores de las mujeres de ser víctimas de múltiples violencias de género en el espacio público.	MT Diversidad e Inclusión
Seguridad	Seguridad Personal	los altos niveles de desconfianza que genera el sistema de justicia en el abordaje de este tipo de delitos, generando una percepción de impunidad que no garantiza el ejercicio de los derechos de las mujeres	MT Diversidad e Inclusión

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Seguridad	Seguridad Personal	Constante robo al frente de locales	GF Calle 13
Seguridad	Seguridad Personal	Se están usando las ventas por internet para comercializar bicicletas y partes robadas	GF Calle 13
Seguridad	Seguridad Personal	Detectar los negocios que venden cartas de propiedad, legalizan las bicis robadas	GF Venecia
Seguridad	Seguridad Personal	La compra y venta de bicicletas robadas se hace cada vez más rentable, afectando de manera colateral el renglón de la productividad asociado a la industria y comercialización legal de bicicletas en la ciudad	MT Seguridad
Diversidad e inclusión	Mujer, género y diversidad sexual	Ausencia de cultura ciudadana e irrespeto por las expresiones de género disidentes en la ciudad	Encuentro Diversidad
Diversidad e inclusión	Mujer, género y diversidad sexual	Las personas LGBT que habitan en los llamados paga diarios no pueden guardar sus bicicletas en lugares seguros	Encuentro Diversidad
Diversidad e inclusión	Mujer, género y diversidad sexual	Muchas de las personas transgénero son excluidas del mercado laboral regular y no suelen contar con la capacidad económica para acceder a la compra de la bicicleta o de los accesorios indispensables para el uso seguro de estas.	Encuentro Diversidad
Diversidad e inclusión	Diversidad étnica	Las poblaciones desplazadas (indígenas y afros) muestran una amplia percepción de inseguridad y miedo para asumir la bicicleta como medio de transporte (debido a la falta de conocimiento de la ciudad y sus dinámicas, y a la ubicación de sus viviendas)	Encuentro Diversidad
Diversidad e inclusión	Accesibilidad y discapacidad	múltiples expresiones de discriminación que restringen su derecho a la movilidad, pues (...) aún persisten barreras físicas, comunicativas y actitudinales en el grueso de la sociedad que limitan el uso de la bicicleta por parte de las personas con discapacidad	Discapacidad
Diversidad e inclusión	Accesibilidad y discapacidad	"No hay vehículos adecuados para la discapacidad"	Discapacidad

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Diversidad e inclusión	Accesibilidad y discapacidad	cuando existen algunas medidas para personas con discapacidad, se concentran en la discapacidad de movilidad reducida y visual, ignorando las necesidades específicas de las personas con otras discapacidades.	Discapacidad
Diversidad e inclusión	Ruralidad	además de ser escenario de diferentes eventos y actividades deportivas relacionadas con el ciclismo, las personas campesinas utilizan la bicicleta como medio de transporte para sus actividades diarias.	MT Cultura de la Bici
Diversidad e inclusión	Ruralidad	campesinas y campesinos argumentaban que se sentían excluidos de las decisiones y acciones que tomaba tanto la administración central, como la local, en temas relacionados con la movilidad y en este caso con la bicicleta, que usan de manera cotidiana para ir a sus largas jornadas laborales y también para desplazarse a sus lugares de estudio, ya que esta localidad no cuenta con servicio de transporte público para este tipo de desplazamientos y sus pobladores no siempre cuentan con el recurso económico para pagar el transporte privado o el combustible de las motocicletas para movilizarse.	MT Diversidad e Inclusión
Ecología Social	Ambiente y Bici	existen condiciones ambientales en la Bogotá urbana que generan riesgo para la salud respiratoria de las personas bici usuarias	MT Ecología Social MT Intermodalidad
Ecología Social	Ambiente y Bici	las empresas de aseo no recogen las llantas de las bicis	GT Tunjuelito
Ecología Social	Salud y Bici	la presencia de vehículos de carga pesada y buses de Transmilenio como causantes del deterioro de la salud de los bici-usuarios	Discapacidad
Ecología Social	Salud y Bici	un elemento cultural que desmotiva el uso de la bicicleta es el sedentarismo, entendido como un estilo de vida que no promueve la realización de actividad física de manera regular	MT Ecología Social

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Ecología Social	Salud y Bici	las y los ciclistas, que no cuentan con un filtro adecuado para respirar mientras conducen su bicicleta, están propensos a “infecciones y enfermedades respiratorias agudas debido a material particulado” (MTES # 4) que generan las industrias y el parque automotor de la ciudad, en particular en zonas que han tenido alertas ambientales por los niveles de contaminación del aire, como lo son las localidades de Bosa, Kennedy, Tunjuelito y Puente Aranda, siendo estas dos primeras unas de las localidades con más alto número de viajes diarios en bicicleta	MT Ecología Social
Ecología Social	Salud y Bici	las y los ciclistas también se ven expuestos a “Niveles de radiación ultravioleta altas o extremadamente altos en la ciudad” situación que puede generar enfermedades en la piel.	MT Ecología Social
Ecología Social	Salud y Bici	la inadecuada condición física de las personas que empiezan a usar la bicicleta para movilizarse por la ciudad puede ser una variable de riesgo para la salud	MT Ecología Social
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	Falta de cultura ciudadana	Persona Mayor
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	Incentivos para el uso de la bicicleta en la población de personas mayores	Persona Mayor
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	la falta de concientización de las bondades para la utilización de este medio” en las poblaciones étnicas y víctimas del conflicto	Encuentro Diversidad
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	divulgación poco efectiva de la normatividad que protege a las personas bici-usuarias.	Mujer y Género
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	necesitamos campañas estratégicas de divulgación	Mujer y Género
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	fomento (para el uso de la bici) a las nuevas generaciones	MT Cultura de la Bici

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	la "primacía de una cultura carro-centrista" (MTCB #3) que limita el disfrute de la oferta cultural, social, académica, recreativa y deportiva de la ciudad en bicicleta,	MT Cultura de la Bici
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	son insuficientes las acciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, más allá del uso recreativo, y de los beneficios que a largo tiempo traería para la ciudad el uso de este vehículo para mejorar la calidad del aire y los niveles de salud pública de la ciudadanía	MT Cultura de la Bici
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	la divulgación insuficiente de la oferta institucional (y privada) en asuntos relacionados con la bicicleta que prestan las entidades para promocionar su uso en la ciudad	MT Cultura de la Bici MT Productividad
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	la persistencia de una "cultura de la bici en el ámbito urbano, desconociendo las dinámicas socio-territoriales de las zonas rurales de Bogotá"	MT Cultura de la Bici
Cultura de la Bici	Promoción del uso de la Bicicleta	la desinformación sobre las características básicas con las que debe contar una bicicleta para mantener una correcta postura puede generar problemas osteomusculares	MT Ecología Social
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	Convivencia entre los diferentes actores en la vía	MT Cultura de la Bici
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	La SDM no vigila el uso de las ciclorrutas estas son usadas por motos, bicitaxis con motor y bicicletas eléctricas.	Encuentro sureste
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	Conflictos por el uso del espacio público - maniobras arriesgadas de los bici usuarios en lugares donde se encuentran personas mayores con habilidades de movilidad reducida	Persona Mayor
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	"desacato a las normas ciudadanas respecto a movilidad"	Persona Mayor
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	Mal comportamiento de los ciclistas en el espacio público	Persona Mayor
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	El transporte de carga pesada y TM, generan problemas de convivencia atribuido a la "falta de conciencia de los actores viales"	Encuentro territorial noreste

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	Usuarios con poca pericia para moverse por la ciudad y de cómo comportarse en los recorridos	MT Ecología Social
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	la falta de cultura ciudadana, solidaridad y respeto por la diferencia limitan el ejercicio del derecho a la libre movilidad que debe tener la ciudadanía en su diversidad	Encuentro Diversidad
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	persisten actos recurrentes de discriminación machista a las mujeres bici usuarias por el hecho de ser mujeres y hacer uso de la infraestructura vial. muchos de los actores viales les recriminaban sus acciones a partir de prejuicios machistas, valorando sus maniobras viales como negativas por el hecho de ser mujeres, desconcentrándolas y generando presiones psicológicas innecesarias en las bici-usuarias.	Mujer y Género MT Diversidad e Inclusión
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	falta de solidaridad e indiferencia de la ciudadanía en general cuando algunas de las mujeres afectadas por este acoso decidían confrontar a los agresores.	Mujer y Género
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	los demás actores de la vía no guardan acciones de cuidado y respeto con peatones y ciclistas, generando tanto conflicto de convivencia en las vías.	Mujer y Género
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	estos imaginarios culturales (sobre el espacio público), que remiten al miedo y a la exclusión, afectan de manera diferenciada la apropiación y goce del espacio público por parte de algunos grupos poblacionales como las personas con discapacidad; niñas, niños y adolescentes; grupos étnicos y mujeres	Mujer y Género
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	“persiste una cultura donde la otredad y las diferencias son motivo de conflicto” (MTCB #91) en el espacio público, y en este caso en particular, en el escenario vial.	MT Cultura de la Bici
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	la falta de cultura ciudadana que repercute en problemas de convivencia y baja capacidad para resolver los conflictos de manera pacífica	MT Productividad
Cultura de la Bici	Convivencia y Bicicleta	desinformación de la ciudadanía sobre la oferta en la ciclo-infraestructura con la que cuenta Bogotá	MT Intermodalidad

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Cultura de la Bici	Educación	falta de “capacitación e instrucción” en temas de movilidad y tránsito	Persona Mayor
Cultura de la Bici	Recreación y Deporte	faltan espacios deportivos específicos para ciclistas (MTB ruta piñón fijo)	Encuentro Noreste
Cultura de la Bici	Asequibilidad socioeconómica	existen barreras de acceso económicas para adquirir los vehículos apropiados para cada una de las discapacidades.	Discapacidad MT Diversidad e Inclusión
Cultura de la Bici	Asequibilidad socioeconómica	las barreras socioeconómicas para adquirir una bicicleta adecuada pueden generar afectaciones osteomusculares	MT Ecología Social
Cultura de la Bici	Asequibilidad socioeconómica	“falta de recursos de la ciudadanía “(MTP #30) para acceder a una bicicleta,	MT Productividad
Cultura de la Bici	Asequibilidad socioeconómica	limitaciones económicas que experimentan las personas pertenecientes a grupos étnicos, víctimas del conflicto y demás grupos migrantes que llegan a habitar la ciudad en condiciones de vulnerabilidad.	MT Diversidad e Inclusión
Cultura de la Bici	Asequibilidad socioeconómica	Existen más incentivos para artículos importados que para los nacionales	GF Calle 13
Cultura de la Bici	Asequibilidad socioeconómica	Promoción y acceso de medios de pago como criptomoneda en la economía bici (bicicletas públicas. Compraventa).	Encuentro territorial suroeste
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	Creación de infraestructura adecuada	MT Diversidad e Inclusión
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	Problemas de diseño de las ciclo-rutas en cuanto a la demarcación de los andenes	Persona Mayor
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	El mal estado de las rampas	Persona Mayor
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	Al no estar debidamente demarcados los andenes se hace uso incorrecto de estos lugares por parte los y las ciclistas	Persona Mayor

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	Mal Estado de la ciclo infraestructura	Persona Mayor MT FDL
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	existencia de infraestructura vial sin ajustes razonables para que las personas con movilidad reducida puedan hacer uso de la misma - la ciclo-infraestructura y el equipamiento en general de la ciudad no cuenta con las características necesarias para garantizar una movilidad en condiciones de equidad para las personas con habilidad múltiples	Discapacidad MT Diversidad e Inclusión
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	carencia de rampas y obstáculos en la vía	Discapacidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	"no hay malla vial accesible a discapacidad"	Discapacidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	la presencia de vehículos de carga pesada y buses de Transmilenio como causantes del "mal estado de la ciclo-infraestructura"	Discapacidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	faltan procesos de diseño participativo para que las obras respondan a las dinámicas territoriales de la ciudad con perspectiva de género	Mujer y Género
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	No existe una planificación en pro de la intermodalidad lo que decanta en un diseño segregado de los diferentes medios de transporte de la ciudad.	Mujer y Género Encuentro Noreste
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	crear "una estrategia de diseño urbano y paisajística enfocada y conectada con el desarrollo adecuado de la infraestructura que promueva e incentive el bienestar y disfrute del ciclismo urbano en las mujeres"	Mujer y Género
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	la experiencia de las bici-usuarias actualmente no invita al disfrute y bienestar en términos estéticos	Mujer y Género
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	la falta de conectividad con los ecosistemas estratégicos de la ciudad en el diseño de infraestructura y equipamientos bici, en donde la red de arborización, alamedas, parques, jardines y demás espacios con vegetación no sigan contribuyendo a las percepciones de inseguridad que acompañan a las mujeres cuando hacen uso del espacio público al movilizarse en bicicleta.	Mujer y Género

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	la percepción negativa que ha ido construyendo la ciudadanía frente a la ciclo-infraestructura, pues a pesar de la inversión distrital en el tema durante los últimos 30 años, aún es considerada como limitada frente a las necesidades de una movilidad sostenible en la ciudad	MT Cultura de la Bici
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	la carencia de ciclo-infraestructura en zonas con pendientes, como lo es el sur oriente de la ciudad, lo cual obliga a las personas bici usuarias a compartir de manera recurrente las vías con los demás actores viales - "La ciclo-infraestructura en zonas con inclinación o rurales no se priorizan"	MT Ecología Social MT Diversidad e Inclusión
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	déficit de equipamiento necesario para responder a la demanda actual, por parte de alto número de personas bici usuarias, de vías adecuadas para el desplazamiento en bicicleta.	MT Intermodalidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	existen muchos tramos sin ciclo rutas, con desconexiones, sin señalización o iluminación insuficiente, que impacta en ocurrencia de hechos que afectan la convivencia cotidiana y que alimentan la rivalidad entre los diferentes actores	MT Intermodalidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	carencia de baños públicos, zonas de recuperación	MT Intermodalidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	las deficiencias de la ciclo-infraestructura en términos de señalización, demarcación de las ciclo-rutas	MT Seguridad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	deficiencias en la interconexión entre las rutas a nivel y el área de circulación de autos	MT Seguridad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	creación de estrategias de diseño participativo de la ciclo-infraestructura que tenga en cuenta tanto las necesidades de la ciudadanía como el cumplimiento de metas de la Administración distrital	MT Seguridad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	ampliación y actualización de la red de infraestructura para bicicletas	MT intermodalidad
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	Si no hay continuidad de la infraestructura que permita mantener la velocidad los ciclistas no van a usar su infraestructura	MT intermodalidad

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	falta en la consolidación de criterios de diseño como: a). continuidad en redes. b). conectividad de espacios. c. mobiliario urbano (iluminación, bici parqueaderos, señalización) d). accesibilidad universal (discapacitados, rampas adecuadas) falta de un sistema de bici pública que conecte áreas periféricas de la ciudad.	Mujer y Género Encuentro Noreste
Intermodalidad de la bicicleta	Ciclo-infraestructura	las alamedas tienen tramos muy extensos sin ningún tipo de servicio para los bici usuarios - talleres - hidratación	Encuentro Noreste
Intermodalidad de la bicicleta	Mobiliario urbano	La carencia de iluminación en algunas zonas	Persona Mayor MT intermodalidad
Intermodalidad de la bicicleta	Mobiliario urbano	Problemas en el funcionamiento de los semáforos	Persona Mayor
Intermodalidad de la bicicleta	Mobiliario urbano	Falta de señalización	Persona Mayor MT Intermodalidad
Intermodalidad de la bicicleta	Mobiliario urbano	Falta de señalización inclusiva	Discapacidad
Intermodalidad de la bicicleta	Mobiliario urbano	la identificación de un equipamiento de ciudad pensado mayoritariamente alrededor del uso del automóvil	MT Cultura de la Bici
Intermodalidad de la bicicleta	Red de ciclo-parqueaderos	Falta de parqueaderos para las bicicletas en la ciudad - oferta limitada de Cicloparqueaderos, esta situación se encuentra relacionada directamente con la falta de espacios destinados para esta función dentro del actual equipamiento urbano y la desmotivación que esto genera para activar dinámicas de intermodalidad de la bicicleta con el sistema de transporte público	Persona Mayor MT Intermodalidad MT Seguridad Encuentro Noreste
Intermodalidad de la bicicleta	Red de ciclo-parqueaderos	Una mejor identificación de parqueaderos para bicis y para infraestructura para parquear las bicis	Encuentro Noreste
Productividad	Actividades económicas emergentes	Se necesitan más ciclo talleres por todos los tramos de la ciclorruta.	Discapacidad

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Productividad	Actividades económicas emergentes	La carencia de una asociación de bici mensajeros	Informalidad
Productividad	Turismo	las deficiencias de la infraestructura e inmobiliario, en particular aquel ubicado en lugares concurridos por turistas nacionales y extranjeros, desestimulando el aprovechamiento de la oferta urbana por parte de las personas que visitan la ciudad.	MT Productividad
Productividad	Turismo	existe un desaprovechamiento del potencial turístico de Bogotá por parte de los prestadores de servicios relacionados con el uso de la bicicleta (como recorridos guiados o alquiler de bicicletas, entre otros.) indicaron que se presentan bajos niveles de calidad y “desarticulación de los actores de la cadena de valor” (MTP # 29) que impactan negativamente en la imagen que se crea de la ciudad y en las recomendaciones que dan los turistas sobre su experiencia.	MT Productividad
Productividad	Turismo	falta de control de ciclo turismo en ecosistema estratégicos (páramos, páramo el Verjón)	Mujer y Género
Productividad	Industria y Comercio de la bici	impuestos a todo lo relacionado con la bici - los costos de los artículos no permite acceso a un impulso para la movilidad	Encuentro territorial noreste
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	deficiencias en la articulación interinstitucional de las entidades distritales para lograr acciones de mayor impacto en la ciudadanía, que conduce, según su opinión, al desaprovechamiento de bienes y servicios deportivos y recreativos asociados al uso de la bicicleta.	MT Cultura de la Bici
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	las diferencias en la visión (prospectiva) de movilidad sostenible que existe en los diferentes sectores de la administración, explican que esto no permite armonizar los ejercicios de financiación, desarrollo normativo y diseño institucional a largo plazo	MT FDL
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	que existen FDL con “0% de inversión” en proyectos de inversión relacionados con la promoción del uso de la bicicleta,	MT FDL

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	acciones de muy corto plazo que no generan procesos de transformación real de las condiciones problemáticas estructurales que limitan la movilidad en bicicleta en las localidades	MT FDL
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	Dificultad para registrar las bicis en la base de datos del Distrito	GF Calle 13
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	falta de un sistema de bici pública que conecte áreas periféricas de la ciudad.	Mujer y Género
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	Descentralizar las actividades de la semana de la bici hacia el sur de la ciudad.	Encuentro suroeste
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	“no hay comunicación interinstitucional con la ciudadanía	Mujer y Género
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	fortalecimiento de los cargos bici como la gerencia	Mujer y Género
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	representantes de bici usuarios como interlocutores ante la ciudadanía	Mujer y Género
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	la participación de las mujeres en estos escenarios es aún escasa y en ocasiones se instrumentaliza por parte de los hombres de los colectivos mixtos o de las instituciones.	Mujer y Género
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	aún faltan incentivos para que la ciudadanía siga organizándose y participando activa y propositivamente en la promoción de la movilidad en bicicleta.	MT Cultura de la Bici
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	debilidad del tejido social vinculado a la apropiación del territorio desde la bicicleta	MT Diversidad e Inclusión
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	la baja participación de la ciudadanía en escenarios de promoción y exigibilidad del derecho a la movilidad sostenible	MT Diversidad e Inclusión

Dimensiones	Ámbitos Temáticos	Puntos de Interés Identificados	Grupo que Prioriza
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	Estas situaciones generan mayor tensión con la ciudadanía si no se mantienen espacios de interlocución con las organizaciones de la sociedad civil para plantear acciones conjuntas de mayor profundidad para solucionar esta gran problemática	MT Seguridad
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	la escasa participación de la ciudadanía en espacios comunitarios e institucionales que promueven el uso de la bicicleta y el control social en temas relacionados con esta política pública	MT FDL
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	existen debilidades en la articulación entre los sectores y el nivel local que se evidencia en las diferencias técnicas que existen en instrumentos de planeación estratégica como los POAI	MT FDL
Institucionalidad	Ciudadanía, participación y control social	La SDM no tiene equipos o presupuestos destinados a apoyar colectivos de ciudadanos.	PMM - Expertos
Institucionalidad	Marco normativo (Seguridad Jurídica)	“La materialización del código nacional de policía no tiene herramientas operativas y jurídicas para la judicialización del hurto a bicis”	MT Seguridad
Institucionalidad	Gestión del conocimiento	“Los indicadores se exploran en mayor velocidad, mayores distancias, no en medir el disfrute de la bici-slow”	MT Diversidad e Inclusión
Institucionalidad	Gestión del conocimiento	deficiencia de información diagnóstica por parte de la Administración Distrital de las necesidades y demandas de las mujeres y niñas en su diversidad, en relación con la movilidad en bicicleta	MT Diversidad e Inclusión

Fuente: SBP - SDM

Este listado, se organizó de acuerdo a las dimensiones, y se depuró nuevamente, buscando simplificar e integrar algunos temas relacionados entre sí, de esta manera se alcanzó un total de 105 aspectos problemáticos síntesis de la fase de participación ciudadana y de las mesas técnicas de trabajo (Anexo 3).

5.1.1. Metodología y priorización de los aspectos identificados

En el marco de la fase de agenda pública, la entidad convocó a un grupo de ciudadanos y miembros de organizaciones relacionadas con el tema del uso de la bicicleta tanto de manera

recreativa como modo de transporte²⁵. El objetivo de la sesión de trabajo era realizar la priorización de los aspectos problemáticos identificados de cara a la política pública.

Para ello se implementó una metodología²⁶ en tres momentos:

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

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

A continuación, se presentan los resultados de la priorización obtenida, organizada por las dimensiones presentadas en el capítulo primero²⁷. Es importante anotar que, ya que este ejercicio buscaba la priorización de los puntos más relevantes, se dejaron de lado algunos de los ámbitos temáticos, teniendo en cuenta el criterio de los participantes, y la discusión propia del ejercicio, por esta razón se encuentran filas que no tienen información sobre algunos de los ámbitos temáticos.

Tabla 25. Resultados priorizados por expertos

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Muy Importante	Importante	Poco Importante
Visión Cero	Seguridad Vial	Se producen siniestros viales que producen el fallecimiento de las personas bici usuarias.	Los vehículos de carga pesada y el TM invaden espacios destinados a la bicicleta y propician accidentes.	Las personas bici usuarias no hacen uso de elementos de protección tales como cascos, luces y reflectivos.
		Los demás actores de la vía no guardan acciones de cuidado y respeto con peatones y ciclistas,	Los demás actores de la vía no guardan acciones de cuidado y respeto con peatones y ciclistas, generando tantos	

²⁵ Los participantes se seleccionaron teniendo en cuenta su conocimiento de la situación del uso de la bicicleta en la ciudad, se convocó un grupo pequeño de participantes, compuesto por representantes de organizaciones ciclistas, y expertos de la Fundación Despacio, con los cuales se discutieron los puntos identificados.

²⁶ Las imágenes y soportes de este ejercicio se encuentran en el Anexo 4 (Priorización con expertos)

²⁷ Los aspectos acá presentados se encuentran escritos de la manera en que fueron recogidos en su mayoría, salvo correcciones de estilo, o aclaraciones para evitar confusiones. Por esta razón no corresponden con la mirada técnica sobre algunos de los temas que se discuten, en la segunda parte del documento se adelanta la revisión de los mismos y su presentación en un lenguaje técnico.

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Muy Importante	Importante	Poco Importante
Seguridad		generando riesgos de siniestralidad en las vías.	conflictos de convivencia en las vías.	
		Hacen falta campañas de pacificación de la vía que permitan regular la velocidad.	Mal comportamiento de los ciclistas en el espacio público	
	Seguridad personal	Los ciudadanos manifiestan su preocupación por los hechos de inseguridad a los que se ven expuestos por los hurtos de bicicletas y la desmotivación que esto crea en la población en general.		
		Altos niveles de impunidad a la hora de realizar la denuncia por hurto de bicicletas.		
		Se presentan casos de agresión verbal, acoso sexual callejero, empujones y escupitajos contra las mujeres heterosexuales, lesbianas y transgénero en el espacio público cuando hacen uso de la bicicleta.		
		No hay herramientas operativas y jurídicas para la judicialización del hurto a bicicletas		
		Ausencia o falta de difusión de rutas de atención oportunas para denunciar las violencias de género ante las autoridades pertinentes.		
	Perspectiva de Género		La participación de las mujeres en los espacios de participación es aún escasa y en ocasiones se instrumentaliza por parte de los hombres de los colectivos mixtos o de las instituciones.	
Diversidad e inclusión				

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Muy Importante	Importante	Poco Importante
			Persisten actos recurrentes de discriminación machista a las mujeres bici usuarias por el hecho de ser mujeres y hacer uso de la infraestructura vial.	
	Diversidad étnica			
	Ciclo vital			
	Accesibilidad y discapacidad			
	Ruralidad			
Salud y Ambiente	Ambiente y Bici			
	Salud y Bici	Hay condiciones ambientales en la Bogotá urbana que generan riesgos para la salud respiratoria de las personas bici usuarias.		La inadecuada condición física de las personas que empiezan a usar la bicicleta para movilizarse por la ciudad puede ser una variable de riesgo para la salud.
Cultura de la Bicicleta	Promoción del uso de la Bicicleta			Son insuficientes las acciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, más allá del uso recreativo.
				No hay incentivos para el uso de la bicicleta en la población de personas mayores
				Es necesario descentralizar las actividades de la semana de la bici hacia el sur de la ciudad.
	Convivencia y Bicicleta		Aún se encuentran presentes imaginarios culturales (sobre el espacio público), que remiten al miedo y a la exclusión, afectan de manera diferenciada la apropiación y goce del espacio público por parte de algunos grupos	Conflictos por el uso del espacio público - maniobras arriesgadas de los biciusuarios en lugares donde se encuentran personas mayores con habilidades de movilidad reducida.

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Info: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Muy Importante	Importante	Poco Importante
			poblacionales como las personas con discapacidad; niñas, niños y adolescentes; grupos étnicos y mujeres.	
	Educación		Falta capacitación a la ciudadanía en temas de movilidad y tránsito.	
			Divulgación poco efectiva de la normatividad que protege a las personas bici-usuarias.	
			Desinformación de la ciudadanía sobre la oferta en la ciclo-infraestructura con la que cuenta Bogotá.	
	Recreación y Deporte			
	Participación Ciudadana		Faltan procesos de diseño participativo para que las obras respondan a las dinámicas territoriales de la ciudad con perspectiva de género.	Faltan incentivos para que la ciudadanía siga organizándose y participando activa y propositivamente en la promoción de la movilidad en bicicleta.
			Hay baja participación de la ciudadanía en espacios comunitarios e institucionales de promoción, control social y exigibilidad del derecho a la movilidad sostenible.	Es necesario contar con representantes de bici usuarios como interlocutores ante la ciudadanía.
			No hay comunicación interinstitucional con la ciudadanía	
Infraestructura	Ciclo navegación	Hay deficiencias en la señalización y demarcación de las ciclorrutas.		
	Ciclo infraestructura	La ciclo infraestructura se encuentra en mal estado.		Las vías para la bici tienen obstáculos y no hay rampas.
		Las rampas se encuentran en mal estado.		El equipamiento de la ciudad está pensado mayoritariamente

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Muy Importante	Importante	Poco Importante
				alrededor del uso del automóvil.
		Deficiencias en la interconexión entre las rutas a nivel y el área de circulación de autos.		
		Existen muchos tramos sin ciclo rutas, con desconexiones, sin señalización o iluminación insuficiente, que impacta en ocurrencia de hechos que afectan la convivencia cotidiana y que alimentan la rivalidad entre los diferentes actores		
		Falta en la consolidación de criterios de diseño como: a). continuidad en redes. b). conectividad de espacios. c. mobiliario urbano (iluminación, bici parqueaderos, señalización) d). accesibilidad universal (discapacitados, rampas adecuadas)		
		Es necesario aumentar la oferta de ciclorrutas en calzada		
		No se cuenta con "una estrategia de diseño urbano y paisajística enfocada y conectada con el desarrollo adecuado de la infraestructura que promueva e incentive el bienestar y disfrute del ciclismo urbano en las mujeres"		
Intermodalidad de la bicicleta	Red de ciclo-parqueaderos		No existe una planificación en pro de la intermodalidad lo que	

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Muy Importante	Importante	Poco Importante
			decanta en un diseño segregado de los diferentes medios de transporte de la ciudad.	
	Bicicleta Compartida	falta de un sistema de bici publica que conecte áreas periféricas de la ciudad.		
Productividad	Actividades económicas emergentes			
	Carga			
	Turismo			
	Industria y Comercio de la bici			
	Tecnologías de Información y Comunicaciones – TIC			
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional		Deficiencias en la articulación interinstitucional de las entidades distritales para lograr acciones de mayor impacto en la ciudadanía	
	Marco normativo (Seguridad Jurídica)			
	Gestión del conocimiento		No hay claridad en los procesos de Gestión de datos y transparencia en el acceso a la información	

Fuente: SBP - SDM

Teniendo en cuenta lo anterior el resultado del ejercicio de priorización realizado con el grupo de expertos gira principalmente alrededor de los siguientes ámbitos temáticos:

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

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

5.2. Puntos Críticos por Dimensión

Tomando como punto de partida la selección de los expertos presentada en el numeral anterior, se realizó una revisión con las áreas técnicas de la Secretaría Distrital de Movilidad²⁸ para

²⁸Las áreas que apoyaron con su concepto para la selección de estos puntos fueron: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, Dirección para Planeación de la Movilidad, Dirección de Inteligencia para la Movilidad, Subsecretaría de Política para la Movilidad, Oficina de Seguridad Vial y Oficina de Gestión Social.

definir con estos insumos los puntos críticos relativos a la política pública de la bicicleta. Para dicha revisión se pusieron a disposición los puntos seleccionados por los expertos a las áreas técnicas relacionadas, quienes dieron su punto de vista técnico sobre cada uno de ellos y permitieron así construir una mirada que combina las necesidades e intereses de la participación ciudadana con las apuestas institucionales. A continuación, se presentan los resultados de dicha revisión.

Tabla 26. Puntos Críticos Seleccionados para la Política Pública

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
Visión Cero	Seguridad Vial	Aumento de la siniestralidad de los ciclistas	La participación de los ciclistas en los siniestros viales registrados en el Distrito ha crecido de manera constante año tras año, en el año 2018 se registró un siniestro grave (al menos un herido) cada 4 horas en la ciudad, dejando como resultado 6 ciclistas lesionados diarios en promedio y un ciclista fallecido cada 5 días. Entre los años 2011 y 2018 la muerte de ciclistas en Bogotá tuvo un promedio de 59,25 personas fallecidas, lo que representa una participación del 8 % de las muertes por año. Respecto a la distribución modal de la ciudad la muerte de ciclistas presenta una participación del 12,5% para el 2018, de este porcentaje de ciclistas muertos, el 45% es ocasionado por interacciones con
Seguridad	Seguridad personal	Alto número de hurtos a ciclistas, con afectación a su integridad y sus bienes	El número de hurtos a ciclistas reportado para las vigencias 2015 – 2019 es el siguiente: 2015: 1.774 2016: 1.811 2017 4.627

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			2018: 7.645 2019: 4.485 Las cinco localidades que presentaron la mayor cantidad de hurtos durante el 2018 fueron: Suba con 1.175., Engativá con 1.141, Kennedy con 1.001, Usaquén con 765 y Teusaquillo con 498. Para el mismo año las 5 localidades con el menor número de hurtos reportados fueron: Sumapaz con 0 casos, Candelaria con 21, Usme con 33, San Cristóbal con 57 y Antonio Nariño con 106
Diversidad e inclusión	Perspectiva de Género	Bajo porcentaje de uso de la bicicleta por parte de las mujeres	La encuesta de Movilidad de 2015 señala que las mujeres tienen una participación del 20,9% del total de los viajes en bicicleta en la ciudad, lo cual representa 132.599 viajes, frente a los 502.832 registrados por hombres para el mismo año. Las mujeres realizan recorridos cortos con relación a los hombres, ya que el 80% de los viajes que realizan las mujeres dura 20 minutos, mientras que los viajes de los hombres duran 40 minutos. las mujeres que son trabajadoras dependientes e independientes y están entre los 15 y los 34 años son las que realizan la mayor cantidad de viajes, mientras que las mujeres que están ubicadas entre los 15 y 24 años son las que realizan más viajes dentro del grupo de las mujeres universitarias. La relación en el uso de la bicicleta en las mujeres es 3 veces menor que en los hombres y las que más la

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			utilizan son las que están ubicadas entre los 15 y 44 años (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015)
		Creciente percepción de inseguridad de las ciclistas en el espacio público	Para el 2019, el número de mujeres que reportaron hurtos de bicicleta aumentó significativamente frente a 2018, con 3.564 hurtos reportados para el 2019, frente a 1.443 reportados el año anterior.
	Diversidad étnica	No hay suficiente información sobre estos temas	Se identifica que la información existente en relación con este tema no permite dar una línea base para saber las condiciones de acceso y uso de la bicicleta, o las necesidades y demandas particulares de estos grupos frente a la misma
	Ciclo vital	No se priorizó ningún punto crítico desde los expertos, ni desde la institucionalidad	En relación con este aspecto, si bien se hace importante tener la caracterización de usos y población, así como de sus necesidades e intereses, no apareció ni en la revisión de información ni en la participación de la ciudadanía un aspecto a resaltar en la intervención de esta población para la promoción de la bicicleta
	Accesibilidad y discapacidad	No se priorizó ningún punto crítico desde los expertos, ni desde la institucionalidad	En relación con este aspecto, si bien se hace importante tener la caracterización de usos y población, así como de sus necesidades e intereses, no apareció ni en la revisión de información ni en la participación de la ciudadanía un aspecto a resaltar en la intervención de esta población para la promoción de la bicicleta. Las personas con discapacidad auditiva son las mayores usuarias de la bicicleta para sus viajes cotidianos, con una participación

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			del 2,6% del total de viajes, en tanto que para las demás poblaciones dicha participación se encuentra entre el 0,2% y 0,3%.
	Ruralidad	No hay suficiente información sobre estos temas	Se identifica que la información existente en relación con este tema no permite dar una línea base para saber las condiciones de acceso y uso de la bicicleta, o las necesidades y demandas particulares de estos grupos frente a la misma. En los grupos de trabajo se señaló la importancia de explorar a profundidad las necesidades particulares de las comunidades rurales y el uso de la bicicleta como modo de transporte.
Salud y Ambiente	Ambiente y Bici	Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a los ciclistas por su exposición prolongada.	No existen datos definitivos sobre la afectación del material particulado o los gases de efecto invernadero en la salud de los ciclistas. Sin embargo, se toman como datos de referencia los estudios internacionales que demuestran que debido a que una gran parte de la ciclo-infraestructura se encuentra ubicada sobre vías con alto tráfico vehicular o sus inmediaciones, los ciclistas se exponen a un aire con mayor cantidad de contaminantes, situación que se agrava debido a que la actividad física hace que inhalen una mayor cantidad de aire, con los contaminantes mencionados. Frente al PM _{2,5} se tiene que “La dosis de PM _{2,5} estimada para los modos activos de transporte fue significativamente más alta para los peatones (0,29 µg.kg-1.día-1.km-1) y ciclistas (0,22 µg.kg-1.día-1.km1) que
	Salud y Bici		

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			para los otros modos de transporte considerados.”(Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo, 2017)
Cultura de la Bicicleta	Promoción del uso de la Bicicleta	Es necesario fortalecer y diversificar la oferta y las estrategias de promoción para alcanzar a un mayor número de ciudadanos	En la actualidad se cuentan entre otras estrategias para la promoción de la bicicleta con las siguientes: ➤ Registro Bici Bogotá (SDM, SDSCJ, SDG) ➤ Al Colegio Bici (SDM-SED) Centro de la Bici (SDM, SED, SDDE, IDRD, SDMujer) ➤ Semana de la Bicicleta la versión XII, que incluirá el primer Congreso Internacional de Mujeres en Bici 50-50 ➤ Planeador de Viajes (SDM, IDECA) ➤ Incentivos para el uso de la bicicleta (SDM, SDCRD), con convocatorias para 11 becas y un premio a la imagen de la XII Semana de la Bicicleta. ➤ Participación ciudadana a través de convocatorias lideradas por IDPAC para desarrollo de proyectos promoción de la seguridad vial de los ciclistas y en la divulgación de los derechos y deberes de la Ley Pro Bici, llamadas “Mi Plan Bici” entregando 2 premios, adicionalmente se generó una exposición de fotografía en torno a las conductas del

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			buen ciclista. (IDPAC-SDM) 2017 a 2018 ➤ Pedagogía, información y promoción del uso de la bicicleta en los Puntos Cúdate y sé Feliz (SDS-SDM) 2017 a 2018
	Convivencia y Bicicleta	Los temas de convivencia y bicicleta se asociaron a los relacionados con promoción y seguridad	
	Educación	El tema de educación se encuentra contenido dentro de la oferta de promoción	
	Recreación y Deporte	No se relacionaron temas asociados como puntos críticos. Lo anterior debido al éxito de la ciclovía y sus estrategias asociadas	
	Participación Ciudadana	Se deben mejorar los mecanismos de participación ciudadana y los estímulos a la misma	En términos de participación la Alcaldía Mayor emitió el decreto 495 de 2019, a través del cual se crean los Consejos Locales de la Bicicleta, el Consejo Distrital y el Consejo Consultivo Distrital de la Bicicleta, buscando así generar espacios formales para la participación de la ciudadanía, así como escenarios de diálogo y seguimiento en relación con las estrategias y acciones que se deben seguir para fortalecer la cultura de la bicicleta en la ciudad.
Infraestructura	Ciclo navegación	El sistema de navegación para el ciclista es deficitario, y debe actualizarse para que sea adecuado a las necesidades de los ciclistas en la ciudad	En la actualidad se está llevando a cabo un piloto en ciclorrutas que se encuentran en las Localidades de Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos, en un área que comprende entre la AC 13 y la AC 92, y entre la AK 7 y la AK 50. Dicho piloto cuenta

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			con la implementación de señales que sintetizan en términos apropiados para los usuarios, las direcciones, distancias e hitos de referencia que facilitan la ejecución del recorrido y que incluso permiten prever los movimientos necesarios para mantener su continuidad en situaciones donde se presentan cambios en la configuración de la red.
	Ciclo-infraestructura	Estado y cobertura de la red de infraestructura ciclista en la ciudad	En relación con la ciclo-infraestructura de la ciudad, Bogotá cuenta con una red de ciclorrutas de 540 km, la más extensa de Colombia, superando de manera significativa redes de otras ciudades colombianas.
Intermodalidad de la bicicleta	Red de ciclo-parqueaderos	Oferta de cupos en ciclo parqueaderos	A partir de 2016, la Secretaría Distrital de Movilidad viene implementando una estrategia para reconocer con sellos de calidad (Oro y Plata) a aquellos Cicloparqueaderos, públicos o privados que brindan un mínimo de especificaciones de calidad, disponibilidad y mobiliario. A la fecha el número de Cicloparqueaderos públicos y privados que se han certificado por año es el siguiente: 164 Cicloparqueaderos certificados y 13.424 cupos disponibles en la ciudad.
	Bicicleta Compartida	Existencia de programas de Bicicleta Compartida o Pública	La Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra estructurando un proceso de selección que derive en la autorización para el aprovechamiento económico del espacio público por medio de la actividad “alquiler de bicicletas”, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 209 de

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			2019 "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas".
Productividad	Actividades económicas emergentes	Ninguno de estos temas fue priorizado en el ejercicio. Sin embargo, para la Administración Distrital es relevante resaltar la necesidad de fortalecer la economía alrededor de la bicicleta como un factor importante para el desarrollo económico de la ciudad y como elemento que ayuda a fortalecer una cultura del uso de la bicicleta en la ciudad	En el año 2018 la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) elaboró el cuadernillo No 8 de Desarrollo Económico denominado "Mercado de la bicicleta en Bogotá". En el cuadernillo se hace referencia a la falta de empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas en Bogotá y se señalan las actividades comerciales o industriales relacionadas en la cadena de valor de la bicicleta. (Mosquera, Rojas, Bohórquez, & Guerrero Albarracín, 2018). Asimismo, el cuadernillo presenta una lista de las empresas con los códigos de clasificación industrial internacional uniforme (códigos CIU) con los que se registran las empresas para iniciar sus actividades. No obstante, la SDDE señala que a la hora de realizar el registro mercantil se dan las siguientes imprecisiones: 1. Algunas actividades industriales relacionadas con la fabricación de partes y accesorios no están registradas con un código específico. A manera de ejemplo, la fabricación de cadenas de acero de bajo costo que se pueden usar para
	Carga		
	Turismo		
	Industria y Comercio de la bici		
	Tecnologías de Información y Comunicaciones – TIC		

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			bicicletas, son fabricadas como repuesto para mecanismos industriales (motores, plantas generadoras etc.) 2. Muchas empresas están registradas con actividades económicas no especificadas. Así por ejemplo el registro que usa el operador turístico (Código CIU 7912) referenciado por el estudio puede hacer turismo en bicicleta por Bogotá, pero también puede ser una empresa dedicada a excursiones fuera de la ciudad, o un hostel. Todos tienen el mismo registro. 3. Buena parte de la cadena de producción no está registrada y se hace en la informalidad. En particular las empresas emergentes (startup), la cadena de mantenimiento y las empresas de servicios complementarios. El estudio señala que para el año 2017 el número de establecimientos comerciales que estaban registrados ante la Cámara de Comercio de Bogotá con algún tipo de actividad relacionada con la economía de la bicicleta aumentaron en un 3.3%, pasando de 15.606 establecimientos en el 2016 a 16.121 en 2017. El

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
			estudio también muestra que los establecimientos comerciales se encuentran ubicados en los clústeres de la Calle 13, Venecia y el Siete de Agosto. En cuanto a la demanda, el estudio muestra que: Se encontraron 2.038 establecimientos, de los cuales 203 se dedican a la fabricación de bicicletas y 294 a servicios de alquiler recreativo-deportivo; desde la oferta, a diciembre de 2017 se encontraban 2.238 personas empleadas, de estas, 286 laboraban en establecimientos dedicados a la fabricación de bicicletas y 283 en establecimientos de servicios dedicados a alquiler recreativo-deportivo. De acuerdo con esta información, se observa que por cada establecimiento registrado se encuentra al menos una persona empleada.
Institucionalidad	Diseño, implementación y coordinación institucional	Articulación institucional entre las entidades vinculadas con temas de bicicleta para la priorización de acciones e inversiones	En la actualidad se ha avanzado en la articulación entre diferentes entidades a partir de la creación de la Gerencia de la Bicicleta en la Secretaría Distrital de Movilidad, y la existencia de metas y programas claros en relación con la bicicleta en el PDD. Sin embargo, no se cuenta con una instancia formal de coordinación interinstitucional que permita el seguimiento y la consecución de compromisos por parte de los actores involucrados
	Marco normativo (Seguridad Jurídica)	El aspecto jurídico no se consideró como un punto crítico ya que se cuenta con una normatividad sólida a nivel nacional y distrital en	

Dimensiones Estratégicas	Ámbitos temáticos	Puntos Críticos	Situación Actual
		relación con los aspectos relacionados con el uso y promoción de la bicicleta.	
	Gestión del conocimiento	Este tema no se priorizó, ni se encuentra caracterizado.	

Fuente: SDM - SBP

6 Análisis del Marco Jurídico.

En este capítulo, se realiza un análisis a la estructura jurídica que componen las condiciones del problema de Política Pública y contrasta con los puntos críticos esbozados en el capítulo anterior (infraestructura, seguridad vial, seguridad personal, intermodalidad, institucionalidad y cultura de la bicicleta) a partir del marco Constitucional, Nacional, Distrital y Jurisprudencial y con base en las siguientes preguntas orientadoras:

- ¿Existen vacíos o limitaciones legales a los que hay que poner especial atención?
- ¿La normativa muestra algunos aspectos que no se han contemplado y sería importante hacer explícitos para ser tomados como potencialidades?

Con base en lo anterior, primero se hará una descripción de la normatividad existente para cada una de las condiciones del problema y de los puntos críticos, para después, valorar que vacíos se encuentran y cuáles de estos serían de mayor importancia para que sean abordados por la Política Pública.

En lo concerniente a la condición de infraestructura las variables que se desarrollaran son: intermodalidad y ciclo-infraestructura.

6.1. Ciclo-Infraestructura.

En relación con la ciclo-infraestructura, se encuentra el Decreto 798 de 2010 “*Por medio del cual se reglamenta parcialmente la ley 1083 de 2006*” en el cual se definen los estándares técnicos para la planeación, diseño, construcción y/o adaptación de las ciclorrutas en la ciudad. Señalando que la ciclorruta debe hacer parte integral del perfil vial de las vías que se encuentren

dentro del plan de movilidad, además señala que el ancho de esta debe ser de 1.20 cm por cada sentido y esta debe estar aislada de la calzada vehicular como mínimo a 0.60 metros de distancia, por último, señala que la ciclorruta que se proyecte a nivel del andén debe garantizar una distancia mínima de 0.60 metros libre de obstáculos sobre la franja de amoblamiento.

En cuanto a las normas emanadas por el Concejo de Bogotá, el Acuerdo Distrital 079 de 2003 “*Código de Policía de Bogotá*” en su capítulo 6 define técnicamente el concepto de ciclorruta como un corredor vial alternativo a la calzada, en forma adyacente al andén, en los separadores viales o en las alamedas, destinado para el uso exclusivo de ciclistas. En este capítulo también describe cómo debe ser el comportamiento de los ciclistas para su protección física. Señalado que estos deben de:

- En la noche, hacer uso de las luces de la bicicleta y del chaleco o banderín reflectivos.
- Solamente los adultos podrán transportar menores de 6 años como pasajeros en las bicicletas y para ello deberán utilizar una silla especial que proteja la integridad del niño.
- Respetar la señalización, realizar siempre el cruce seguro, tomando medidas de precaución y cuidando que la vía esté libre para ello y respetar los semáforos. En las esquinas tiene prelación el peatón.
- Utilizar siempre la ciclorruta en los sitios donde está habilitada y respetar el espacio asignado.
- Hacer uso correcto de la ciclorruta, conservando siempre su derecha; 9. Portar siempre rodilleras, manillas, frenos que funcionen correctamente, y todas las demás medidas de seguridad necesarias, cuando se haga uso de las ciclorrutas en patines, patinetas o similares.

Además, se encuentra el Acuerdo Distrital 236 de 2006 “*Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital*” con el que les exige a las entidades públicas del Distrito Capital adecuar un espacio dentro de sus instalaciones para el parqueo de bicicletas y le solicita la Secretaría Distrital de Gobierno hacer el seguimiento al cumplimiento del Acuerdo Distrital.

En cuanto a la infraestructura se encuentra la Ley 1801 de 2016 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia*” expresa que las entidades territoriales deben de proveer de infraestructura a sus municipios para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

6.2. Intermodalidad

El primer bloque legal relacionado con la intermodalidad tiene sus antecedentes en los Decretos Distritales 566 y 567 de 1976 donde se crean las “*Las Ciclovías*” y se prevé los diferentes

tipos de Ciclovía dependiendo de su uso específico. Además, se considera la posibilidad de establecer Ciclovías para el uso exclusivo de bicicletas por un tiempo específico (de carácter transitorio) que es el caso de la Ciclovía Dominical y Festiva que a la fecha se acoge a este decreto para su funcionamiento y ciclistas para uso permanente, lo que actualmente conocemos como ciclorruta.

A lo anterior se le suma el Acuerdo Distrital 087 de 2003 *"Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital"* en el que obliga a la Administración Distrital a brindar y mantener la conectividad de las ciclorrutas en virtud del uso y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte. No obstante, esta norma debería contemplar sanciones pecuniarias para las entidades que no cumplan con la misma.

Por otro lado, en cuanto a este tema el Decreto Distrital 080 de 2016 *"Por medio del cual se actualizan y unifican las normas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal y se dictan otras disposiciones"*, hace referencia a que por cada 2 estacionamientos exigidos (privados y de visitantes) se deberá prever un cupo para estacionamiento de bicicletas, los cuales se localizarán dentro del área privada del predio excluyendo el antejardín y el área de restricción del literal a del numeral 3 del presente artículo.

El Decreto Distrital 1504 de 1998 *"Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial"*, señala que el espacio público está conformado por un conjunto de elementos constitutivos y complementarios dentro de los cuales se encuentran las Ciclovías y estacionamiento para bicicletas.

Por otro lado, el Decreto Distrital 596 de 2014 *"Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital"* tiene como objetivo, promover el uso de la bicicleta como un mecanismo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

Actualmente, se encuentra la Ley 1811 de 2016 *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito."*, la cual tiene como objeto: incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad.

Esta norma obliga a las entidades territoriales a regular y brindar condiciones para que se articule el uso de la bicicleta dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Adicionalmente, esta norma obliga a las entidades públicas a dar a los funcionarios públicos medio día laboral libre remunerado

por cada 30 veces que certifique haber llegado a trabajar en bicicleta. Por otro lado, esta norma promueve para que las instituciones educativas implementen programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Ahora bien, las normas relacionadas con la condición de infraestructura del problema de Política Pública de la Bicicleta, desglosadas en la intermodalidad y ciclo-infraestructura, permiten evidenciar un amplio marco legal que regula y vigila el uso adecuado de la bicicleta por parte de los ciclistas, la existencia de unos criterios técnicos para la realización de una ciclo-infraestructura y las normas que obligan a las entidades públicas a brindar un espacio para la instalación de ciclo-parqueaderos.

6.3. Seguridad Vial.

Dentro de la norma nacional relacionada con la seguridad personal se encuentra la Ley 769 de 2002 “*Código Nacional de Tránsito*” que define a la bicicleta como aquel: “Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales” el cual debe transitar por la derecha de las vías con una distancia de 1 metro de la acera y no utilizar las vías de servicio público colectivo. Esta norma, también señala que deben llevar la indumentaria adecuada como chalecos reflectivos y casco de seguridad, en la noche debe llevar dispositivos que proyecten luz blanca en la parte delantera y en la parte trasera luz roja, además de respetar las normas de tránsito.

6.4 Seguridad Personal

En cuanto las normas locales, la administración creó el Decreto 790 de 2018 “*Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 674 de 2017 “Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas en el Distrito Capital”* con el que se busca brindar información cuantitativa y cualitativa de las bicicletas para tener un mejor impacto a la hora de realizar las denuncias de hurtos de bicicletas hechas por los ciclistas y así poder tener el registro y claridad frente a los dueños de las bicicletas. Esta norma presenta un inconveniente es su carácter voluntario, pues debería de ser obligatorio la realización del registro de la bicicleta para poder tener el mayor registro posible.

Además del Acuerdo Distrital 674 de 2017 “*Por medio del cual se establece el sistema único distrital de registro administrativo voluntario de control y marcación de bicicletas en Bogotá D.C.*” le ordena a la Administración Distrital específicamente, a la Secretaría Distrital de Movilidad y a la Secretaría Distrital de Gobierno reglamentar y promocionar el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para mejorar la seguridad de los biciusuarios de la ciudad.

También se cuenta con el Decreto Distrital 166 de 2010 *“Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”* con la cual se busca reconocer, garantizar y restablecer los derechos de las mujeres del Distrito Capital, para superar la discriminación, subordinación y la exclusión social, en su condición de género.

Sumado al anterior Decreto, se encuentra la resolución 489 de 2015 *“Por medio de la cual se establece la estructura del Plan de Igualdad de Oportunidades para las Mujeres y la Equidad de Género en Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”* como instrumento de la implementación de la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género de Bogotá.

Por otro lado, se encuentra el *“Protocolo de prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público de Bogotá”*, el cual se configura como un instrumento Interinstitucional orientado a abordar las violencias contra las mujeres en el ámbito público, buscando que las mujeres puedan disfrutar de un espacio y transporte público libre de violencias, cuanto al uso de la bicicleta la implementación de este protocolo se desarrolla en la fase No 4 denominada *“Otras modalidades de transporte (movilidad a pie o en bicicleta)”*. En este marco se integra a las acciones legales ya nombradas que hacen referencia al cuidado del ciclista a través de la condición de seguridad.

6.5 Cultura de la Bicicleta

En torno a la cultura de la bicicleta se encuentra el Acuerdo Distrital 386 de 2009 *“Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la Ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones”* estableciendo que la ciclovía de Bogotá, D.C., se realizará semanalmente con carácter permanente en los días y horarios que disponga el Alcalde Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte o la entidad que haga sus veces.

Adicionalmente, al Acuerdo Distrital 668 de 2017 *“Por medio del cual se crea el programa Parquea tu bici”*, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el día del Peatón en el Distrito Capital y se Dictan otras disposiciones, señalando que se deberán realizar acciones pedagógicas e informativas orientadas al cumplimiento del establecimiento de estacionamientos públicos y privados para las bicicletas.

Además, el Acuerdo Distrital 346 de 2008 *“Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”* se busca hacer promoción y brindar los componentes necesarios para el uso adecuado de las señales a través de campañas de promoción y divulgación del uso de la bicicleta como medio de transporte

Por último, a través del Decreto Distrital 594 de 2015 - *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”* se determina la

promoción y uso de la bicicleta a los estudiantes de bachillerato, los de educación técnica, tecnológica y universitaria.

6.6 Institucionalidad.

En cuanto a las normas vinculadas con los temas institucionales relacionados con la bicicleta, se encuentra el Decreto Distrital 319 de 2006 *“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.”* con el que se brindan orientaciones dirigidas a la priorización de los subsistemas de transporte sostenibles, del uso adecuado de las ciclorrutas y la optimización de las ciclorrutas.

Adicionalmente, en el Decreto Distrital 054 de 2017 *“Por medio del cual se establecen medidas para la circulación de vehículos automotores y motociclistas, en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años y se dictan otras disposiciones”* busca concientizar a la ciudadanía de la necesidad de reducir los niveles de contaminación generados por los vehículos motorizados y, por otro lado, promover el uso de medios alternativos de transporte.

Además, se encuentra el Decreto Distrital 037 de 2019 *“Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”* con el que se busca promover estrategias de movilidad sostenible como el uso de la bicicleta, la caminata y el transporte público al trabajo y estudio.

Por otro lado, el Acuerdo Distrital 660 de 2016 *“Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones”* se ordena a las entidades públicas el diseño e implementación de programas que promuevan el uso de la bicicleta los cuales deben adecuar espacios para el uso de la bicicleta, fomentar jornadas que promuevan la bicicleta como medio de transporte y plantear estímulos para el desplazamiento al trabajo en bicicleta.

El Acuerdo Distrital 708 de 2018 *“Por medio del cual se adoptan lineamiento de la política pública de la bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”* con el que el Concejo de Bogotá le ordena a la Administración Distrital elaborar una Política Pública de la Bicicleta bajo los principios de accesibilidad, corresponsabilidad, sostenibilidad, humanización, igualdad, diversidad e inclusión, ciudad saludable, integración multimodal, libertad, participación, planificación, transversalidad y concurrencia. Y con base en los lineamientos de: fomento y promoción, multimodalidad, garantía de infraestructura, pedagogía y cultura ciudadana, seguridad vial y seguridad personal.

Por último, en cuanto al desarrollo institucional se cuenta con el Decreto Distrital 495 de 2019 del 21 de agosto, *“Por medio del cual se crea el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta”*. con el que se busca:

1. Fomentar y promover la aplicación de la normatividad vigente relacionada con el uso de la bicicleta. 2. Proponer y fomentar acciones que incentiven el uso equitativo y seguro de la bicicleta por parte de las mujeres en sus diferencias y diversidades. 3. Promover y proponer acciones para fomentar el uso responsable de la bicicleta conforme al concepto de “Visión Cero”, política distrital de seguridad vial adoptada mediante Decreto Distrital 813 de 2017 y la normatividad vigente. 4. Promover la articulación entre la Administración Distrital y la ciudadanía con relación al uso de la bicicleta. 5. Promover y proponer acciones de cultura ciudadana para generar el cumplimiento de normas y transformación de comportamiento orientadas al cumplimiento del Manual del Buen Ciclista. 6. Promover y proponer acciones afirmativas de manera corresponsable ante problemáticas recurrentes a nivel local, distrital y regional asociadas al uso de la bicicleta. 7. Fomentar la participación ciudadana en torno a la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad.

Como conclusión de este capítulo, se identifica que existe un amplio acervo normativo que brinda orientaciones para el uso de la bicicleta por parte de los ciclistas y la construcción de la ciclo- infraestructura suficiente para hacer uso de la bicicleta como modo de transporte.

Por lo tanto, este acervo no permite identificar claramente cuáles normas han sido derogadas y cuales tienen vigencia, para así, poder brindarle al ciclista una línea legal clara a seguir en relación al uso de la bicicleta como modo de transporte. Sumado a esto, se identifica un vacío a la hora de la promoción y divulgación de la norma, pues no se identifica una estrategia de comunicación clara de promoción de las mismas.

Un aspecto que no se contempla al interior de la norma, está relacionado con la ausencia de una instancia intersectorial de entidades únicamente del Distrito Capital, ya que, se requiere un espacio en el cual solo se encuentren entidades Distritales para hacer seguimiento y monitoreo a los productos establecidos en el plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta

Por último, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón identificó como debilidades que la ley 1811 de 2016 no es lo suficientemente clara en cuanto al comportamiento que deben tener los ciclistas y el que deben de tener los demás actores viales para con los ciclistas. Además, al modificar varios artículos de la Ley 769 de 2002 (artículos 58, 60, 63, 76 y 95), se resuelven algunos vacíos jurídicos, pero no se despeja todas las dudas que existen sobre el comportamiento de los usuarios de la bicicleta.

En cuanto a la normatividad Distrital se identifica que no hay suficientes herramientas ni sanciones claras, para el controlar el uso y aprovechamiento de los cicloparqueaderos y en relación al uso del casco por parte de los ciclistas. Finalmente, la norma Distrital no determina proyectos concretos de planeación de una ciudad ciclable y solo se hace mención a que se deben construir ciclorrutas.

7. Abordaje de enfoques de derechos humanos, género, diferencial, territorial y ambiental

Este capítulo aborda de manera sintética el análisis de los enfoques de género, territorial ambiental y derechos humanos a la luz de los puntos críticos identificados en el capítulo cinco. Es importante señalar que no se aborda en el momento y de manera directa el enfoque diferencial-poblacional teniendo en cuenta que la información recopilada no permite establecer de manera clara las tendencias y líneas de trabajo relacionadas con las poblaciones étnicas, las víctimas del conflicto, la población LGBT o inclusive la población en condición de discapacidad, pues se carece de información documental que evidencie situaciones relacionadas con las poblaciones.

Respecto a la distribución etaria la información disponible arroja datos en relación con unos porcentajes de edad, sin embargo, la manera en que se encuentran contruidos no corresponde a los que se establecen normativamente para distinguir la primera infancia, niñez, juventud, adultez y vejez, por lo cual los análisis quedan sesgados. Sumado a lo anterior, no se logran identificar estudios o análisis de los ciclistas en relación con su edad, por lo cual no es posible profundizar en este aspecto.

7.1. Enfoque de Derechos Humanos

Los derechos humanos son obligaciones que hacen parte del ordenamiento jurídico nacional en virtud del bloque de constitucionalidad establecido en el artículo 93 de la Constitución Política de Colombia *“Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno. Los derechos y deberes consagrados en esta Carta se interpretarán de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia”* (Constitución Política de Colombia, artículo 93).

Por lo tanto, esta política busca desarrollar y solucionar de una manera equitativa e igualitaria las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales que limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta en pro de mejorar su calidad de vida.

En esa medida, los objetivos específicos, resultados y productos que se logren concretar a nivel institucional y presupuestal en el plan de acción, contendrán el enfoque de derechos humanos, reconociendo las particularidades y necesidades de los sectores sociales y poblacionales.

7.2 Enfoque Ambiental

La apuesta por la promoción de la bicicleta apunta a fortalecer el transporte sostenible y el mejoramiento de la calidad de vida, generando un impacto en el ambiente de la ciudad. Al realizar la revisión de los objetivos ambientales del Plan de Gestión Ambiental PGA 2008 – 2038, se identifica que la Política puede contribuir al cumplimiento de los objetivos relacionados con la Calidad Ambiental y la Eco eficiencia.

En relación con la calidad ambiental, teniendo en cuenta que el mayor uso de la bicicleta como modo de transporte implica el uso de vehículos no motorizados de bajo impacto ambiental, y no emisores de gases contaminantes, se puede contribuir el objetivo 2.5.1.1 *Calidad del aire*, en relación con la reducción de las emisiones de fuentes asociadas al transporte público y privado.

Sin embargo, se reconoce que no existe aún en el distrito una metodología de medición que permita reconocer de manera directa el impacto que tiene el uso de la bicicleta en la reducción de los gases de efecto invernadero y el material particulado PM10 y PM2,5, razón por la cual es importante avanzar con las autoridades ambientales y de salud de la ciudad en la construcción de dichas metodologías.

Con respecto al objetivos de calidad ambiental, el uso de la bicicleta también contribuye al Objetivo 2.5.1.3 *Calidad Sonora* en relación con la prevención y mitigación del ruido, lo anterior debido a que la bicicleta es un vehículo que no genera altos niveles de ruido, y su uso como modo de transporte permite reemplazar (en algunas ocasiones) el uso de vehículos automotores que son algunos de los generadores de ruido en las vías arteriales y barriales de la ciudad.

La generación, ampliación y mantenimiento de cicloinfraestructura, con alta calidad urbanística para el uso y disfrute de los ciclistas de la ciudad, se encuentra relacionada con el objetivo 2.5.1.4 *Calidad del Paisaje* en relación con “la generación de “topofilias”, o lugares de agrado o atracción para los habitantes a través de su percepción, cotidianidad e imaginario colectivo.” (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008, pág. 48)

Con respecto a los objetivos de Ecoeficiencia, la política pública puede contribuir al objetivo 2.5.2.1 *Uso eficiente del espacio*, en particular con el siguiente aspecto:

La calidad de los espacios, que, relacionados con su funcionalidad, deberán presentar las condiciones de forma, estructura y administración necesarias para contrarrestar los potenciales impactos ambientales y sociales, ligados a condiciones de ocupación densa y de mezcla de usos o diversidad de espacios” (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008, pág. 51)

Lo anterior, teniendo en cuenta el impacto positivo que genera la integración de espacio público de calidad a la cicloinfraestructura, y su relación con la consecución de los objetivos de calidad ambiental anteriormente mencionados.

7.3 Enfoque Territorial

La política adopta un enfoque territorial que reconoce las diversidades históricas, económicas y socioculturales de los diferentes territorios de la ciudad. Propone fórmulas prácticas sustentadas en la experiencia territorial como modo de profundizar la democratización del espacio público y garantizar el derecho a la ciudad, lo que enriquece el sentido integral de la política de la bicicleta.

Teniendo en cuenta este enfoque, se reconoce que se presenta una concentración de los viajes en bicicleta entre las personas que residen en viviendas de estrato 2 y 3. Sin embargo, se destaca el crecimiento en la participación de los viajes de quienes viven en estrato 4, al pasar de concentrar solo el 1,9% de los viajes en bicicleta en 2011 al 10,5% en 2015.

Tabla 27. Viajes en bicicleta, por estrato de la vivienda del ciclista

ESTRATO de la vivienda	viajes 2011	Distribución 2011	viajes 2015	distribución 2015
Estrato 1	24.398	5,5%	57.251	9,0%
Estrato 2	268.219	60,8%	301.600	47,5%
Estrato 3	136.860	31,0%	199.749	31,4%
Estrato 4	8.518	1,9%	66.409	10,5%
Estrato 5	1.134	0,3%	7.300	1,1%
Estrato 6	2.006	0,5%	3.121	0,5%
Total Bogotá	441.135	100%	635.431	100%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.

Elaboración: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Al analizar la participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal de todos los viajes en cada estrato socioeconómico, se evidencia que los viajes en bicicleta alcanzan su mayor participación entre quienes viven en estrato 2, concentrando el 5,8% de los viajes en 2015. No obstante, fue este el único estrato que no registró un crecimiento en la participación de los viajes en bicicleta entre 2011 y 2015.

Tabla 28. Participación de los viajes en bicicleta en la distribución modal, por estrato de la vivienda del ciclista

ESTRATO DE LA VIVIENDA	2011	2015
1	2,5%	4,3%
2	5,9%	5,8%
3	3,3%	4,3%
4	0,7%	4,6%
5	0,3%	1,8%
6	0,8%	1,1%
Total todos los estratos	3,8%	4,8%

Fuente: Encuestas de Movilidad 2011 y 2015.

Elaboración: Dirección De Inteligencia Para La Movilidad – SDM

La Encuesta de Movilidad de Bogotá 2015 (Secretaría Distrital de Movilidad) muestra como las cuatro localidades generadoras de viajes en bicicleta son Kennedy, Suba, Engativá y Bosa. En quinto lugar, se ubican los orígenes generados por fuera de Bogotá, es decir en los municipios de la Sabana que están conectados a la ciudad, principalmente por asuntos de trabajo. Entre los municipios del área de influencia de Bogotá, la encuesta de movilidad identificó la relevancia de la conexión con los municipios cundinamarqueses de Soacha, Funza, Madrid, Mosquera y Sibate ubicados al occidente y con conexiones principales por la Autopista sur (Av. NQS), Calle 13 y la calle 80.

Esta distribución espacial es significativa para establecer la demanda de infraestructura y logística que conecte los puntos de origen y de destino de manera segura y directa. Según la

encuesta de culturas, las cuatro localidades principales representan el 20, 15, 11 y 10% respectivamente de los viajes, mientras que desde fuera de Bogotá proviene el 8% de los viajes. De ahí tenemos que las localidades del occidente significan el 56% de usuarios de la red y sumados a los municipios de la sabana, su participación total es del 64% de los viajes en bicicleta de la ciudad, como se muestra en la ilustración 39.

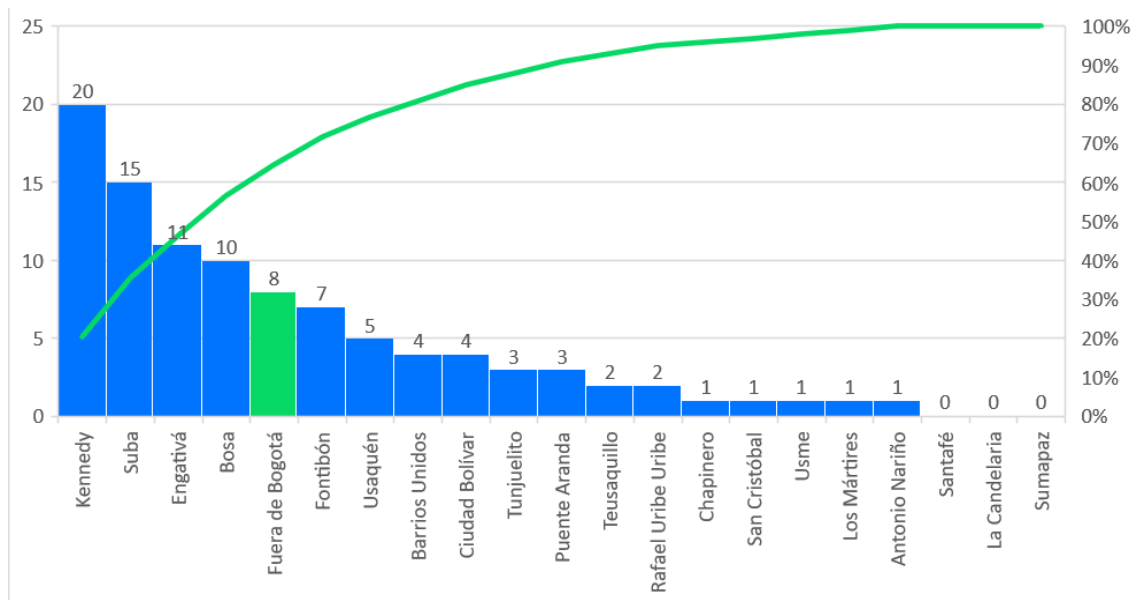


Ilustración 28 Lugar de residencia usuarios de bicicleta
Fuente Encuesta de cultura en Bici 2018

Es de resaltar en esta distribución que las vías de acceso a Bogotá desde los municipios señalados son la Autopista sur -NQS, la calle 13 y la calle 80, que se ubican en las localidades de Bosa, Fontibón y el límite entre Engativá y Suba respectivamente. Tanto este hecho como la relevancia propia de estas localidades, se concluye que al priorizar la atención en estas cuatro localidades se atiende la mayoría de la demanda de la ciudad. Este hecho que hace parte del reconocimiento colectivo sobre la demanda territorial de infraestructura vial para bicicletas contrasta con el estado actual de la dotación en infraestructura.

Al contrastar esta información con la disposición de la ciclo-infraestructura existente, se encuentra que la red presenta déficit de conexiones entre Suba y el resto de Bogotá. Sólo dos vías salen de los barrios occidentales de Suba: la Av. Cali y la ciclorruta de los humedales Juan Amarillo la conexión río Salitre. Se destaca la desconexión existente al sur de la ciudad, las localidades de Ciudad Bolívar, Usme, Rafael Uribe Uribe y San Cristóbal, a la red de ciclorrutas.

Al contrastar con la información de seguridad se tiene que las cinco localidades que presentaron la mayor cantidad de hurtos durante el 2018 fueron: Suba con 1.175., Engativá 1.141, Kennedy 1.001, Usaquén 765 y Teusaquillo con 498. Allí se puede empezar a ver que es de suma

relevancia coordinar y focalizar las acciones de promoción, seguridad e infraestructura en las localidades que tienen mayor cantidad de viajes de origen, sin descuidar las acciones para mejorar la infraestructura y la calidad del viaje en las localidades de destino, debido a que se evidencian vulnerabilidades en relación con estos temas para los ciclistas, lo que puede hacer que se desestime el uso de la bicicleta, optando por otros modos como la moto que pueden tener un mayor impacto ambiental y de movilidad en la ciudad.

Por otro lado hay que entender que el escenario y enfoque territorial debe trascender los límites geográficos del Distrito Capital, teniendo características de movilidad e interrelación con los municipios de borde en los que los desplazamientos diarios con origen y destino con Bogotá superan el millón, de los cuales, casi el 5% de los mismos se realizan a la fecha en bicicleta) así como la estructuración de proyectos que involucren recursos del Sistema General de Regalías pertenecientes a Bogotá y se desarrollan en los municipios circunvecinos y de la región tales como el Sendero Ecológico del Río Teusacá (en la Calera), sumado a las rutas de bici región adelantadas por la Región Administrativa de Planificación Especial RAP-E de la cual hace parte Bogotá D.C.

7.4 Enfoque de Género

La encuesta de Movilidad de 2015 señala que las mujeres tienen una participación del 20,9% del total de los viajes en bicicleta en la ciudad, lo cual representa 132.599 viajes, frente a los 502.832 registrados por hombres para el mismo año. Sin embargo, esa tendencia se está reversando aceleradamente en Bogotá durante la última década:

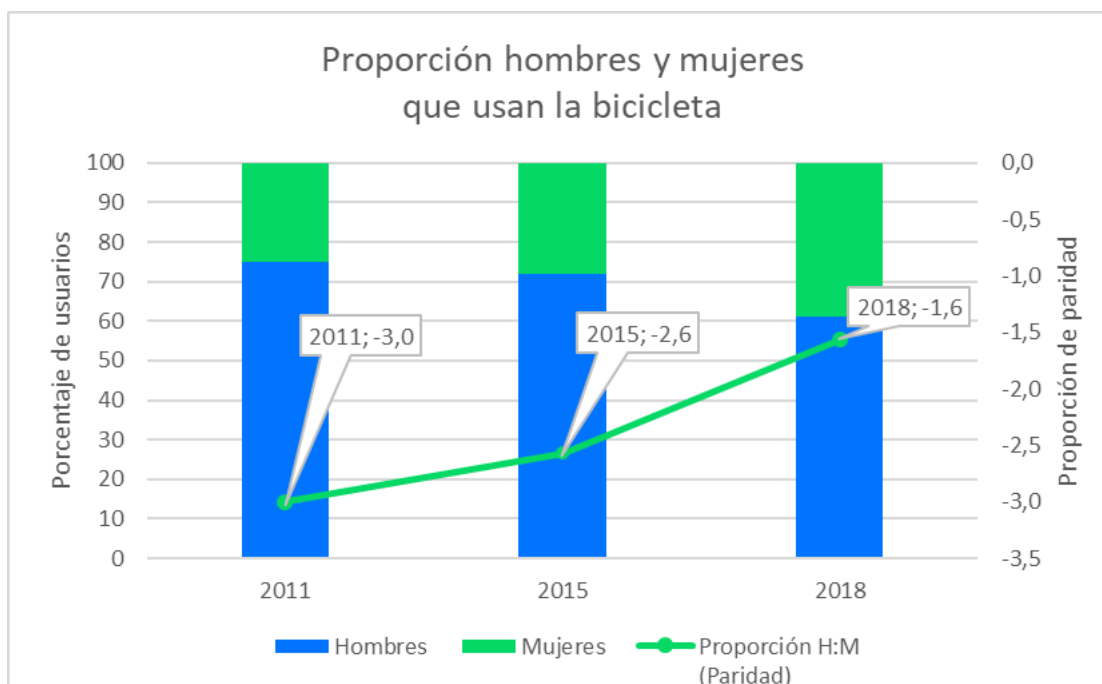


Ilustración 29 Proporción de Hombre y mujeres que usan la bicicleta
Fuente: Encuesta de Movilidad 2011 y 2015. Encuesta Bienal de Culturas 2017

La ilustración 29 muestra los porcentajes de usuarias/os de la bicicleta por sexo, con mujeres en verde y hombres en azul. La línea verde muestra la proporción de paridad. Cuando esa línea se acerca a cero, quiere decir que por cada hombre que usa una bicicleta, una mujer la usa. En una década Bogotá ha pasado de una proporción de tres hombres usuarios de bicicleta por cada mujer (3h:1m) a una proporción de 1,6 hombres por cada mujer (1,6h:1m). Este hecho muestra una tendencia creciente de participación de mujeres en el uso de la bicicleta.

En materia de seguridad personal la Encuesta de Movilidad de 2015 identifica que los motivos principales por los que las mujeres no utilizaban la bicicleta son 1) Disponibilidad (que no tiene bicicleta, que no sabe montar); 2) Comodidad (no le interesa, le da pereza, estado del tiempo (por ejemplo lluvia), llegar sudando al trabajo, largos trayectos, geografía, vestimenta en bicicleta); y 3) Percepción de seguridad (sufrir un robo, temor a ser agredido por su identidad sexual o de género, le teme sufrir a un accidente de tránsito) y otros.

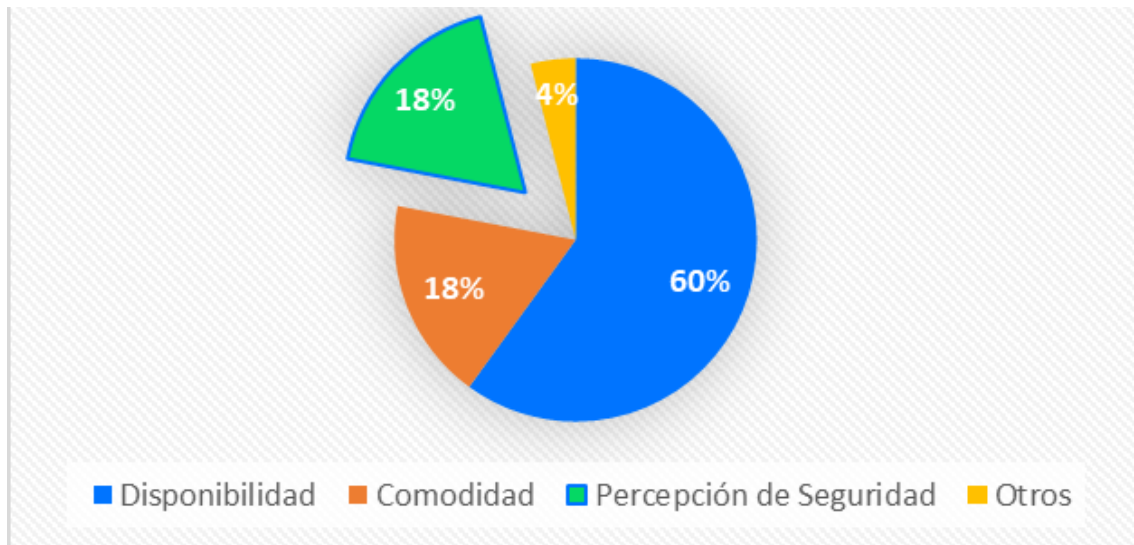


Ilustración 30 Razones de no uso de la bicicleta por parte de las mujeres
fuente Encuesta de Movilidad 2015

El temor a sufrir un robo tiene el mismo peso en percepción entre hombres y mujeres, y el miedo a un siniestro de tránsito es ligeramente mayor, apenas 1%. Sin embargo, urbanistas feministas como Ana Falú y Liliana Raniero han planteado que

La percepción de inseguridad y el abandono del espacio público —en su dimensión física, social y simbólica— funcionan como un proceso circular y acumulativo, y promueven la instalación de una topografía del miedo. Cuando sienten temor, las mujeres abandonan el espacio público, (...) Las mujeres han tenido que aprender a desplazarse por la ciudad y apropiarse de ella, preguntándose cómo vestirse y a dónde salir sin exponerse al peligro, y cambiando los horarios de sus actividades (Rainero, 2009, pág. 168).

Esta afirmación es consistente con los resultados de la investigación de las Naciones Unidas y con los hallazgos reportados por Steer Davies (Steer Davies Gleave, 2013). El trabajo por grupos focales de la consultora concluye que *“las mujeres temen por su seguridad personal cuando se desplazan en las calles y en el transporte público. Los principales riesgos que identificaron las participantes son el acoso sexual, el rozamiento y las violaciones”* (Steer Davies Gleave, 2013). La noche implica un incremento en la percepción de inseguridad y los lugares percibidos como de mayor riesgo *“son los puentes peatonales y espacios “muertos” o remanentes”* (Ibíd.) Adicionalmente, las mujeres parecen ser más sensibles a los riesgos de seguridad vial. Por ejemplo, indicaron que uno de los aspectos negativos de la bicicleta para ellas, es la vulnerabilidad en caso de siniestros.

Para profundizar en estos hallazgos, la Secretaría de la Mujer adelantó un estudio con las técnicas de SafetiPin que analizaba 8 componentes que determinan la percepción de seguridad: iluminación, apertura del campo visual, visibilidad para otros y otras, presencia de otras personas, cuerpos de seguridad oficiales y no oficiales, disponibilidad de senderos, de transporte público, y la presencia de sujetos mixtos en la calle.

El estudio evalúa espacios públicos que no necesariamente incluyen infraestructura ciclistica. Sin embargo, como se ha argumentado en el texto, la experiencia del espacio público de las mujeres debe ser considerada como la interacción de factores culturales y espaciales que permiten o promueven situaciones de riesgo o seguridad para el disfrute pleno de la ciudad. En la ilustración 31 se resumen los indicadores safetipin de seguridad para las mujeres en los que se evalúan elementos de percepción de seguridad que son determinantes para la experiencia vital de ese espacio público. Los resultados del estudio fueron compilados en la tabla, presentado los cuatrillos categorizados como suficiente, buena, muy buena, muchos y bastantes como “suficiente” y los cuatrillos con no hay, insuficiente, no disponible, poco o algunos como “insuficiente”.

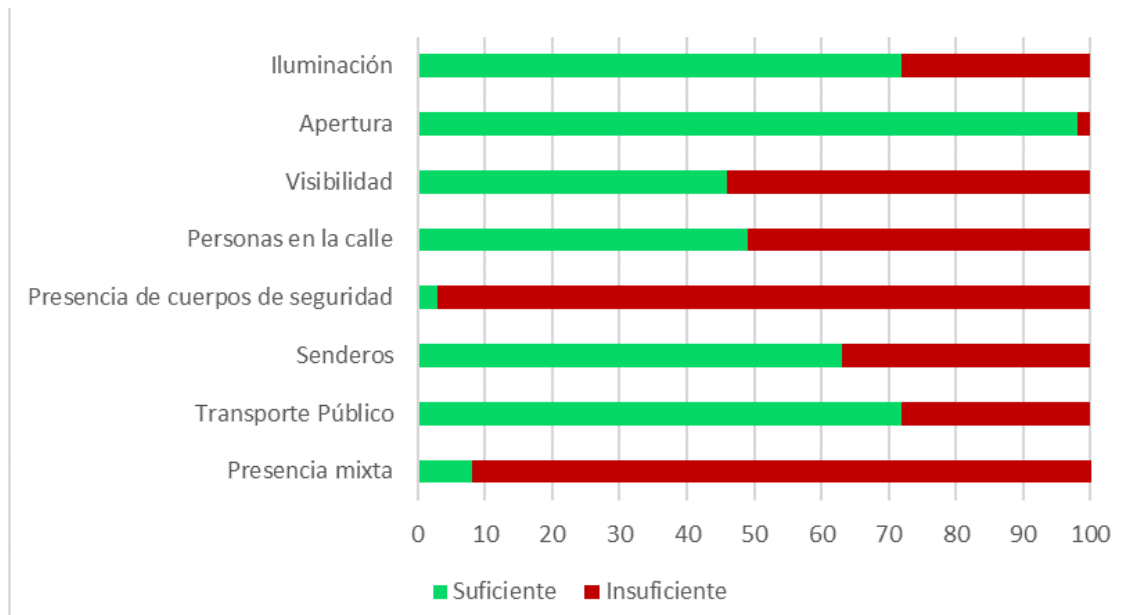


Ilustración 31 Indicadores Safetipin para mujeres
Fuente: Secretaría de la Mujer – OMEC 2015

El estudio muestra cómo los indicadores críticos la distante presencia de agentes o instalaciones de policía en el componente de presencia de seguridad, y la escasa presencia mixta en un contexto en el que los varones se perciben hostiles.

Algunos elementos del estudio como la visibilidad (número de ventanas) están contestados con la experiencia urbana señalada por las y los críticos de las ciudades de muros,

en los que la reacción comunitaria es mucho más lenta por la disposición espacial. Por otro lado, la presencia de personas en la calle es un componente que no se puede controlar por parte del estado. Sin embargo, para uno y para otro existen estrategias de ocupación del espacio público que incluyen la habilitación de establecimientos de comercio abierto durante la noche y la activación de rutas seguras, que son estrategias de ocupación del espacio para gobernar la noche.

Otra conclusión del estudio se compila en la ilustración 32 en la que se presenta el índice de seguridad para las mujeres, que reúne en factores ponderados las ocho variables y verifica por cada punto. La distribución normal de la gráfica lleva a la conclusión de una necesidad de incrementar los indicadores más sensibles para incrementar los índices de percepción de seguridad para las mujeres.

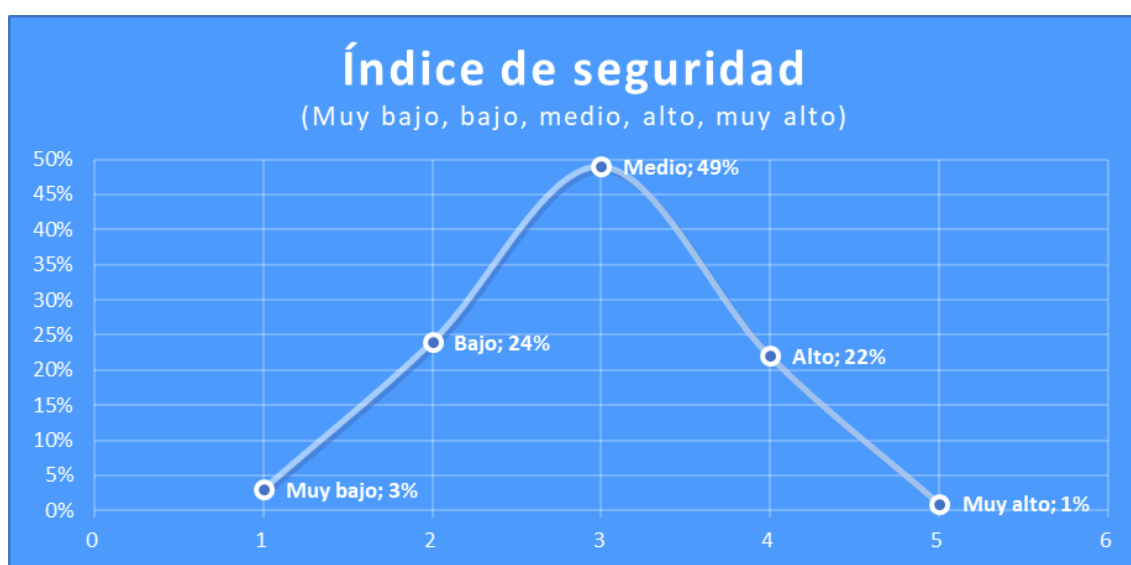


Ilustración 32 Índice de Seguridad – SafetiPin
Fuente: Secretaría de la Mujer – OMEC 2015

Finalmente, se recoge una gráfica de la consultora Steer Davies que permite entender la potencialidad efectiva de lograr mejoras en la participación de las mujeres en la bicicleta. En la ilustración 33 se muestra el número de usuarios potenciales según género, con una participación tendencialmente mayoritaria de las mujeres a partir del cierre de las brechas de utilización del espacio público.

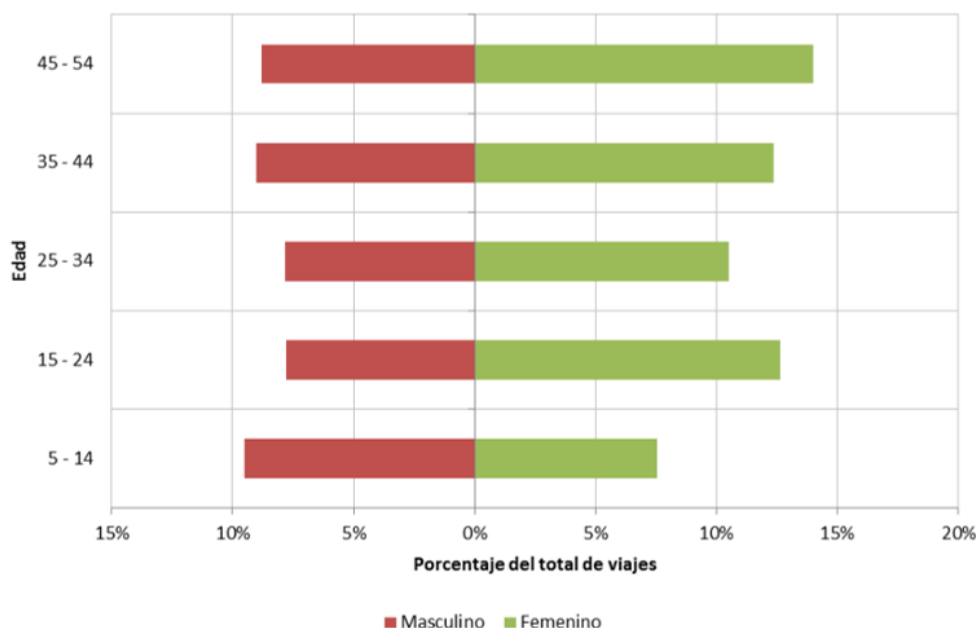


Ilustración 33 Usuarios Potenciales Según Género
Fuente: Steer Davies. 2013

De este apartado se pueden extraer las siguientes conclusiones. En primer lugar, que la información disponible ha identificado el mismo comportamiento social que han señalado los grupos feministas y de mujeres, que muestran una forma diferencial de participación en el espacio público para las mujeres y los hombres. Esta diferencia se fundamenta en prácticas patriarcales que han limitado el disfrute pleno del espacio público para las mujeres.

En segundo lugar, estas prácticas culturales han logrado transformaciones importantes en el tiempo reciente, principalmente por el avance de los grupos feministas para promover una vida libre de violencias para las mujeres, mayores niveles de autonomía y de auto organización y, en consecuencia, mejores posibilidades de alcanzar niveles equitativos de participación en la vida pública.

En tercer lugar, como consecuencia de esos avances, la bicicleta se ha convertido en un medio para garantizar esta autonomía y su uso como medio de transporte para las mujeres ha crecido en la medida en que la hostilidad latente del espacio público se reduce gracias a la apropiación colectiva del espacio que han logrado estos grupos ciudadanos. En estos avances sociales también han contribuido las acciones institucionales para generar adecuaciones en las políticas y las intervenciones urbanas conscientes que estos aportes son necesarios para dar pasos hacia la equidad de género.

Teniendo en cuenta lo anterior, se identifica la necesidad de incorporar en la política acciones directas relacionada con la garantía al uso y disfrute de la bicicleta por parte de las mujeres en los espacios públicos de la ciudad, a través de intervenciones concretas en los temas de seguridad personal, promoción de la bicicleta, adaptación de la infraestructura existente y participación ciudadana.

Estas intervenciones buscan garantizar la paridad en los viajes entre hombres y mujeres, para lo cual se deben superar las barreras físicas y culturales identificadas, así como generar las condiciones necesarias para vincular a más mujeres, con sus diferencias e intereses, al uso de la bicicleta en su vida cotidiana.

8. Análisis de Actores

En este capítulo, se presenta la caracterización de los actores de la Política Pública de la Bicicleta, después se plantea una alternativa de acción para el tratamiento de los actores en función de resolver el problema de la Política, por último, se realiza un análisis de influencia de actores.

Este capítulo tiene como insumo para su desarrollo los actores que participaron en la estrategia de participación. Para este análisis se priorizaron los actores que tienen la capacidad para influenciar el desarrollo de los productos de política y los que son beneficiarios de los mismos, por lo que es posible que algunos actores de la estrategia de participación no se encuentren incluidos.

8.1. Institucionales.

8.1.1 Concejo de Bogotá.

Es el actor con que inicia la propuesta de construcción de una política pública de la bicicleta y que a partir de su interés público da origen al Acuerdo Distrital 708 de 2018 *“Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”* ordenando a la Administración Distrital la realización de la Política Pública de la Bicicleta con base en las orientaciones dadas en el Acuerdo.

8.1.2 Entidades corresponsables.

Se hace referencia a las entidades públicas del Distrito, de manera especial hacia las que conforman el Sector de Movilidad, las cuales tienen en su mayoría funciones que brindan productos para la consolidación de la política pública de la bicicleta: la primera de estas es, La Secretaría Distrital de Movilidad, la cual tiene dentro de su organigrama la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón que es la encargada de liderar, orientar, realizar y ejecutar la Política Pública de la Bicicleta y tiene 10 funciones dentro de las que se destacan las siguientes:

- Asesorar y apoyar a la Dirección de Planeación de la Movilidad en la fijación y adopción de lineamientos en materia de transporte no motorizado en Bogotá D.C
- Elaborar las políticas, planes, programas, proyectos, conceptos y lineamientos de transporte no motorizado, en Bogotá D.C.

- Liderar la coordinación interinstitucional para el desarrollo de políticas públicas, planes, programas, proyectos, lineamientos y estrategias en materia de transporte no motorizado en Bogotá D.C.
- Orientar y participar en la formulación de políticas, planes, programas, estudios y proyectos de inversión relacionados con el transporte no motorizado, en coordinación con las entidades pertinentes.

Dentro del Sector de movilidad también se encuentra al Instituto de Desarrollo Urbano IDU el cual tiene como funciones más relevantes: Definir, asegurar y velar por el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales, en concordancia con el Plan de Desarrollo Distrital, el Plan de Ordenamiento Territorial y las políticas trazadas por la Administración Distrital y el Consejo Directivo de la entidad y participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes.

El sector de movilidad también se compone de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, la cual tiene dentro de sus funciones: Dirigir la programación y ejecución de los planes, programas y proyectos de rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local y participar junto con las entidades del sector movilidad, en la definición de las políticas, planes y programas de obras públicas en relación con el mantenimiento de la malla vial y la atención de situaciones imprevistas que dificulten la movilidad de la ciudad.

Por último, dentro del sector de movilidad se encuentran las Sociedades de Economía Mixta: Terminal de Transporte S.A. y la Empresa Metro de Bogotá S.A.

Por otro lado, se encuentran otras entidades del orden distrital que aportan en la cultura de la bicicleta como la Secretaría Distrital de Cultura que tiene dentro de sus funciones las de: Formular estrategias para garantizar la conservación y el enriquecimiento de la creación y las expresiones culturales propias de la ciudad diversa en su conformación étnica, sociocultural e histórica y proponer mecanismos para lograr la participación de la ciudadanía en programas recreativos y deportivos, en desarrollo del derecho constitucional que les asiste para la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre

Dentro del sector de Cultura Recreación y de Deporte se encuentra el Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDRDR que dentro de sus funciones está obligado a: Ejecutar el plan distrital de deporte, la creación y el aprovechamiento del tiempo libre efectuando su seguimiento y evaluación y desarrollar programas y actividades que permitan fomentar la práctica de deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la educación física en su territorio.

También se encuentra a la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico que tiene dentro de sus funciones la Formular, orientar y coordinar las políticas, planes, programas y proyectos en materia de desarrollo económico y social de Bogotá relacionados con el desarrollo de los sectores productivos de bienes y servicios en un marco de competitividad y de integración creciente de la actividad económica. Formular, orientar y coordinar las políticas para la generación de empleo digno e ingresos justos, y estímulo y apoyo al emprendimiento económico y al desarrollo de competencias laborales. En este sentido, participará en la elaboración y ejecución de la política de generación de empleo y la competitividad de las personas discapacitadas.

Además, el distrito también cuenta con la Secretaría Distrital de Salud que tiene la función de Formular, ejecutar y evaluar las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos del sector salud y del Sistema General de Seguridad Social en Salud de conformidad con las disposiciones legales. Vigilar y controlar el cumplimiento de las políticas y normas técnicas, científicas y administrativas que expida el Ministerio de Salud y de la Protección Social, para garantizar el logro de las metas del sector salud y del Sistema General de Seguridad Social en Salud, sin perjuicio de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas a las demás autoridades competentes. Realizar las funciones de inspección, vigilancia y control en salud pública, aseguramiento y prestación del servicio de salud

En cuanto a la Secretaría Distrital de Ambiente esta tiene como funciones Liderar y orientar, bajo las directrices del alcalde o alcaldesa mayor y de las instancias de coordinación de la Administración Distrital, la formulación de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos del Sector Ambiente en el Distrito. Coordinar y dirigir la participación del Sector Ambiente para la formulación y ejecución de los instrumentos de planeación de la administración distrital en el ámbito de su competencia con el fin de propender por el desarrollo sostenible de la Ciudad.

Dentro de las entidades corresponsables también se encuentra la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia, Policía Metropolitana y de Tránsito, Secretaría Distrital de Gobierno, Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal,, Fondos de Desarrollo Local, Instituto para la Economía Social, Secretaría Distrital de Integración Social, Instituto Distrital de Turismo, Secretaría Distrital de la Mujer, Secretaría Distrital de Hábitat y la Secretaría Distrital de Educación.

Lo anterior, no excluye la participación de los demás sectores de la Administración Distrital, pues de acuerdo a sus funciones y competencias, estas desarrollan su gestión para intervenir en el uso de la bicicleta en la ciudad.

8.1.3 Organizaciones Multilaterales.

Las organizaciones multilaterales como el Banco Mundial, la Corporación Andina de Fomento y otras que promueven el uso de la bicicleta lo realizan a través de la inversión financiera en componentes técnicos y de desarrollo urbano, buscando replicar buenas prácticas de movilidad y uso de la bicicleta en países en vía de desarrollo, que estén alineados con los objetivos de desarrollo sostenible.

8.2. Grupos Organizados.

Dentro de este bloque de actores se encuentran a los principales beneficiarios de la Política Pública de la Bicicleta.

8.2.1. Ciclistas.

Los ciclistas como actores principales de la política, han realizado demandas relacionadas con la seguridad vial y personal a la hora de hacer uso de la bicicleta en la ciudad, de igual manera se han pronunciado en contra de la mala calidad del aire a la que están expuestos al momento de hacer uso de la bicicleta. No obstante, se debe destacar que son un gremio que se ha consolidado en la ciudad y su participación en la movilidad se ha incrementado positivamente, dejando en la agenda pública la necesidad de crear una Política Pública de la Bicicleta.

Actualmente se han constituido diferentes colectivos de la bicicleta en Bogotá, los cuales están agrupados por sectores en la ciudad, ya sea a nivel barrial o de localidad, o en zonas de influencia más amplias. En la ciudad se estima que hay más de 40 colectivos que promueven la bicicleta como medio de transporte cotidiano, y que logran agrupar a más de 2000 ciclistas. Estas organizaciones no están conformadas de manera legal y son el resultado de intereses comunes alrededor de la bicicleta.

Se resaltan agrupaciones con enfoque de género, puntualmente de mujeres y de la comunidad LGBTI y en su mayoría son ciclistas urbanos. Se destacan los colectivos de mujeres, los cuales han planteado el problema del irrespeto de género como una situación que impacta negativamente el disfrute y uso de la bicicleta en la ciudad. Por lo que se considera necesario consolidarlo como uno de los puntos estratégicos de la Política Pública de la Bicicleta.

Por otro lado, está la Academia interesada en los temas relacionados con la bicicleta, desde sus investigaciones y producción intelectual, además de centros de investigación en temas urbanos y de movilidad sostenible, que buscan brindar información para la toma de decisiones públicas en aspectos relacionados con la seguridad vial y personal.

También se encuentran organizaciones ciudadanas en temas de transporte y ciudad, las cuales debate y actúan en torno a temas urbanos, así como organizaciones vecinales en algunas

zonas de la ciudad. Sus demandas han sido generalmente simbólicas buscando fortalecimiento en temas de regulación, seguridad y reconocimiento por parte de la institucionalidad.

Adicionalmente, están los comerciantes de servicios y bienes relacionados con la bicicleta, que buscan consolidar un gremio o clúster comercial entorno a la bicicleta, los cuales han expresado posiciones de respaldo, conocimiento e indiferencia frente a muchas decisiones de la Administración Distrital.

8.3. Personas no Organizadas.

Este grupo de actores, está conformado por ciclistas, comerciantes, líderes de opinión pública, académicos, estudiantes de colegios, universidades y empresas que se encuentran en el negocio del préstamo de bicicletas. Estos actores, han expresado demandas relacionadas con la necesidad de desarrollar una estrategia de promoción de la seguridad vial y personal, el mejoramiento de la malla vial, la regulación del espacio público, así como la promoción del uso de la bicicleta en edades tempranas, y en tramos hacia los colegios, universidades y trabajos de estos actores.

8.4. Actores de acuerdo a los enfoques de derechos humanos.

A continuación, se presentan los actores seleccionados para este análisis de acuerdo a los enfoques de derechos humanos abordados en la Política Pública de la Bicicleta:

Enfoque	Actores
Enfoque territorial y ambiental	• Entidades institucionales. • Grupos organizados. • Personas no organizadas. • Ciclistas. • Entidades responsables. • Concejo de Bogotá
Enfoque de Género	• Población en general Entidades institucionales. • Grupos organizados. • Personas no organizadas.

Enfoque

Actores

- Ciclistas.
- Entidades responsables.

8.5. Análisis de Influencia.

Con la metodología de matriz Vester se hace un análisis de la capacidad de influencia de un actor sobre los demás. Los actores que se seleccionan para desarrollar este ejercicio, son los actores que se convocaron en el capítulo No. 3 de la estrategia de participación. Por lo tanto, estos se agrupan en grandes categorías y otros como las grandes superficies y académicos relacionados con el tema, no se tienen en cuenta por el momento para valorar su influencia sobre el desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta.

A continuación, se presenta el análisis de actores de acuerdo a lo establecido en la metodología de la matriz Vester.

Tabla 29. Análisis de Influencia.

Código	Variable	P1	P2	P3	P4	P5	P6	INFLUENCIA
P1	Concejo de Bogotá	0	3	0	1	0	3	7
P2	Sector de Movilidad	0	0	1	3	1	1	6
P3	Organizaciones multilaterales	0	2	0	1	0	0	3
P4	Ciclistas	0	2	1	0	0	2	5
P5	Personas no organizadas	0	0	0	1	0	0	1
P6	Entidades del Distrito	0	2	0	2	2	0	6
DEPENDENCIA		0	9	2	8	3		16

Fuente: Elaboración propia. SDM 2019.

Este ejercicio muestra cómo los actores críticos son las entidades del sector de movilidad, las entidades del distrito y los ciclistas, ya que, estos tienen una alta influencia sobre los demás actores y los demás actores tienen una alta dependencia sobre ellos. Siendo estos lo de mayor

importancia y relevancia en la construcción de la Política Pública de la Bicicleta serán los encargados de jugar un papel relevante en la construcción del plan de acción.

Teniendo presente el rol de cada uno de los actores descritos y la poca estrategia de coordinación entre los mismos para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad promovió el Decreto Distrital 495 de 2019 “ Por medio del cual se crean los Consejos Consultivos, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta” las cuales son las instancias de participación ciudadana e institucional que fungirán como órganos asesores y consultivos de la administración Distrital y local en pro de la implementación de la Política Pública de la bicicleta y de los planes, programas y proyectos que desarrolle la administración frente al uso de la bicicleta.

9. Análisis de instrumentos de planeación vigentes

En el presente capítulo se realiza una identificación y análisis de los elementos relevantes dentro de los instrumentos de planeación vigentes a nivel territorial más importantes para la Política Pública de la Bicicleta. En los mismos se identifican y destacan los aportes que se relacionan directamente con los puntos críticos.

9.1 La bicicleta en el Plan de Ordenamiento Territorial – Decreto 190 de 2004

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es el instrumento de planeación de mayor jerarquía con el que cuenta la ciudad para el ordenamiento de las intervenciones en suelo urbano y rural. El Decreto 190 de 2004 compila las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, las cuales se encuentran actualmente vigentes. Define un modelo de ocupación territorial orientado a la consolidación de la red de ciudades y centralidades, a través de la infraestructura de transporte, de equipamientos y de servicios públicos.

En términos de movilidad, el Decreto 190 de 2004 dentro de la estructura del sistema de movilidad, en el subsistema vial contempla la red de ciclorrutas, el primer esfuerzo que incluye la bicicleta en Bogotá. Adicionalmente, dentro del subsistema de transporte, regulación y control, incluye de manera general como modo de transporte la bicicleta. Por lo anterior si bien no se desarrolla a detalle realiza las primeras orientaciones para la ciclo- infraestructura.

De igual manera, la política de movilidad definida en el POT se enfoca en la necesidad de mejorar la conectividad de las diferentes centralidades a través de la malla vial y en la necesidad de adecuar y construir la infraestructura vial.

Por otro lado, en cuanto a las secciones viales, el POT menciona únicamente la necesidad de garantizar la circulación peatonal y del transporte en bicicleta, como un criterio para la definición de dichas secciones, sin precisar mayores detalles de los criterios que deben ser tenidos en cuenta.

El uso de la bicicleta es comprendido dentro de las actividades posibles a realizar en las zonas de la Estructura Ecológica Principal para recreación pasiva, así como en los parques ecológicos distritales (Artículo 78).

Otro de los elementos que hacen parte de la referencia de la bicicleta dentro del Plan es el análisis que se requiere para formular y resolver intersecciones del tipo V-0, V-1, V-2 y V-3. Al respecto se establece lo siguiente:

“Las intersecciones entre vías de la malla vial arterial, identificadas en el presente Plan como de tipo V-0, V-1, V-2 y V-3, se resolverán con base en los siguientes análisis:

1. Evaluación de impactos urbanísticos.
2. Movilidad: Tráfico vehicular de bicicletas y peatonal y su conectividad.
3. Evaluación financiera.
4. Evaluación de impactos ambientales por ruido, vibraciones y contaminación del aire.” (Artículo 170).

Al respecto de la formulación de intersecciones viales, la bicicleta se percibe como un elemento que debe ser priorizado. De esta forma se establece lo siguiente:

“La sección vial es la representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido transversal al eje, sus componentes estructurales y de amoblamiento típicos.

La formulación de las secciones Viales responde a los siguientes criterios de ordenamiento

1. Respeto: El trazado y secciones viales propenden por el respeto de las características urbanas de las diferentes zonas de la ciudad, y por la seguridad del individuo. Se reconoce la existencia de vías singulares en toda la ciudad, las cuales exigen secciones especiales a definir en cada caso.
2. Operatividad: Las secciones viales garantizan la convivencia y complementación de los diferentes modos de transporte. Establecen los anchos de carril acordes con el entorno y con las velocidades deseadas de operación.

3. Prioridad: Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.

4. Estructuración: las secciones Viales garantizan que el espacio público peatonal contenido en ellas se convierta en estructurante primario de la ciudad. Para ello, se establecen andenes amplios, alamedas y paseos peatonales, al igual que separadores de dimensión variable que pueden ser asociados al espacio público peatonal.

5. Concordancia infraestructural: las secciones Viales definen la localización preferente para la instalación de las infraestructuras de los servicios públicos domiciliarios, con el objeto de facilitar procesos técnicos y disminuir las afectaciones por obras en la vía. Fijan igualmente la localización de arborización y de alumbrado público.” (Artículo 173).

A partir de este ejercicio de consolidación se puede apreciar la escasa indicación normativa que se encuentra en el Plan de Ordenamiento Territorial lo que a su vez refleja una escasa inserción del uso de la bicicleta dentro de las orientaciones del modelo de ciudad que se encuentra consignado en el Plan. Las escasas indicaciones están sobre todo orientadas a resolver dificultades que se pudieran presentar en el diseño de infraestructura. Es prácticamente ausente la referencia de la bicicleta dentro de la parte de motivos y estratégica en el Plan.

9.2. La bicicleta en el Plan Maestro de Movilidad – Decreto 319 de 2006

Para el Sector Movilidad, mediante Decreto 319 de 2006 se adoptó el Plan Maestro de Movilidad (PMM), que a diferencia del POT, incorpora un enfoque de movilidad no motorizada. En este sentido, el PMM define dentro de sus objetivos la priorización de los subsistemas de transporte sostenibles y de los intercambiadores modales de transporte no motorizado (ciclo estacionamientos).

En el marco lógico del Plan el transporte no motorizado guarda una alta relevancia al reconocerse dentro de un capítulo, una estrategia y varios proyectos. Sin embargo, en el mismo, como se señaló previamente se reconocen tanto los recorridos peatonales como los que realizan “ciclo-usuarios”, como se definían en el mencionado Plan.

La orientación general en torno al transporte no motorizado que se encuentra en el Plan gira en torno a que las acciones del Distrito apunten a incrementar *“su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar”*. (Artículo 26).

Para lograr estos objetivos, el principal proyecto que incluye es la definición de la Red del Plan Maestro de Ciclorrutas, ubicadas sobre los principales corredores de la ciudad, aunque sin

definir en detalle las condiciones y especificaciones sobre su localización dentro de las diferentes categorías de sección vial.

Otro de los proyectos más relevantes que orienta la bicicleta en el PMM es el siguiente:

“4. Facilitar instalaciones o mobiliario destinado al estacionamiento de bicicletas, no sólo para facilitar el intercambio modal, sino para aquellas zonas que, alejadas de otros medios de transporte, lo requieran.” (Artículo 28). De esta forma, se empieza a reconocer la integralidad de los servicios que debe brindar la infraestructura asociada a la bicicleta. Incluso, brinda orientaciones a algunos de los usos que se perciben como más recurrentes, sobre los cuales se amplía la obligación de brindar estacionamientos. En el artículo 57, se establecen obligaciones para instituciones educativas, de la siguiente manera: “Cuando una institución educativa posea accesos vehiculares, los vehículos destinados al transporte de los estudiantes deberán ingresar a las instalaciones de la institución y realizar allí el ascenso y descenso de los mismos. Toda instalación educativa, pública o privada, deberá ofrecer estacionamientos seguros para bicicletas.” (Artículo 57).

De igual forma, la bicicleta en el PMM se empieza a reconocer como un modo relevante, de manera tal que se encuentra referenciado dentro de aquellos que deben hacer parte de los intercambiadores modales, una de las propuestas más innovadoras de este Plan. Incluso, el PMM llega a proponer intercambiadores modales de Transporte no Motorizado, los mismos se definen de la siguiente manera:

“Tienen como finalidad la promoción de los modos peatonal y ciclista a cambio de mejores condiciones del entorno peatonal y facilidades para bicicletas, y contarán con las siguientes características:

- a. Facilitarán el acceso-salida de los estacionamientos públicos para peatones y ciclousuarios a través de infraestructura de alta accesibilidad.*
- b. Contarán con cicloestacionamientos a tarifas que incentiven el uso de este tipo de vehículos en las proximidades de las estaciones y terminales de transporte público, o dentro de éstas.” (Artículo 44).*

Finalmente, como orientación para las acciones que debería realizar la Administración se recoge uno de los indicadores establecidos en el sistema de indicadores de gestión del Plan: “11. Distancia promedio recorrida en bicicleta: Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.” (Artículo 102).

Con este marco se puede establecer que, en el PMM, la bicicleta se considera articulada dentro de los modos de transporte no motorizado, es decir, en un esquema nivelado con el caminar, no diferenciado del mismo. Las orientaciones que se encuentran dentro del Plan apuntan a incrementar su peso dentro de los viajes que se realizan en la ciudad frente a los demás modos disponibles en la ciudad. Como en el Plan de Ordenamiento Territorial, las indicaciones que se encuentran frente a la bicicleta priorizan sobre todo los temas de infraestructura, frente a otros que podrían resultar relevantes pero que el Plan no reconoce como tal, por ejemplo: transporte, cultura ciudadana, salud ambiental, etc.

9.3 La bicicleta en el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) “Bogotá Mejor para Todos” – Acuerdo 645 de 2016

Las orientaciones que podrían estar relacionadas con la bicicleta y los puntos críticos que han sido definidos como parte del presente diagnóstico se encuentran en dos apartados generales dentro del Plan de Desarrollo Distrital: en primera medida, en la parte estratégica, que dentro del Plan contiene una narrativa amplia sobre la visión que pretende construir el PDD y la ciudad que se orienta para el Quinto Centenario de la ciudad a celebrarse en el año 2038. De otro lado, dentro del esquema lógico que contiene los pilares y los ejes, y que, en últimas, contiene el desarrollo propio del PDD.

En el apartado relacionado con la visión del PDD se encuentra el siguiente párrafo, sobre el papel de las bicicletas en la ciudad, en el proyectado año de 2038:

“Las bicicletas son un importante medio de transporte y los peatones disfrutan de un espacio público cómodo, sin obstáculos, o peligros. Se multiplicaron las ciclorrutas y alamedas, y hay completa conectividad, continuidad y segregación del tráfico sin afectar a los peatones en los andenes. 20 años de inversiones en infraestructura para la seguridad de los usuarios (física, tecnológica y regulatoria), campañas de sensibilización, pedagogía e información, generación de buenos hábitos, empoderamiento de la ciudadanía y fortalecimiento de la labor de la policía, han permitido que Bogotá sea la primera mega ciudad con cero fatalidades en accidentes de tránsito. Moverse en Bogotá es una actividad agradable, tranquila y segura.” (Página 46, Tomo I, Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor para Todos”).

Esta visión recoge un esquema integral de integración de la bicicleta con la ciudad, que orienta el goce de la experiencia urbana desde este modo de transporte; como no se había evidenciado hasta este momento en ninguno de los otros instrumentos de planeación revisados. De igual forma, el PDD reconoce como relevante dentro del modelo de ciudad las formas que privilegian modos no motorizados y el transporte público.

Revisando el esquema lógico del PDD, más allá de la visión estratégica que propone, incluye tres pilares y cuatro ejes, como se describe en la siguiente imagen:



Ilustración 34. Plan de Desarrollo.

Fuente: Tomo 1, Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 "Bogotá mejor para todos". Página 39

En el segundo Pilar del Plan, Democracia Urbana, se encuentra el programa Mejor Movilidad para Todos, que reúne el conjunto de acciones que realizan las entidades del Sector Movilidad. Dentro de ellas se encuentran las acciones relacionadas con la cicloinfraestructura. En el proyecto Vías e Intersecciones, se establece una de las Metas de resultado que orientan la acción de la Secretaría de Movilidad: *"Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo a la Encuesta de Movilidad"* (Artículo 149).

Esta meta articula el conjunto de los proyectos que se ven relacionados con la bicicleta y sirve de instancia orientadora de las acciones que todos estos deben realizar. Los proyectos que se definen relacionados con la bicicleta dentro del Plan, son los siguientes:

- Conexiones complementarias y mejoramiento de la Red de Ciclorutas.
- Redes peatonales, plazas y alamedas
- Vías
- SITM
- Ciclorutas y cicloparqueaderos

De esta forma, las necesidades que se evidencian para la bicicleta desde las acciones que se propuso realizar la administración están orientadas especialmente a la infraestructura y sus servicios asociados. De esta manera, se percibe la necesidad de aumentar la cantidad de kilómetros de infraestructura construida, el mejoramiento de las condiciones de intersecciones de vías, la presencia de Cicloparqueaderos, la articulación desde la infraestructura de diferentes modos de transporte.

Los elementos indicativos que no están relacionados con el mejoramiento de indicadores de infraestructura, dentro del Plan, se orientan en dos líneas temáticas: movilidad escolar y esquemas de integralidad en la acción.

La bicicleta se integra con los componentes de la educación distrital, desde una de las acciones del programa de inclusión educativa para la equidad. En el mismo, se reconoce la importancia y el peso que empieza a tener la bicicleta dentro de la movilidad escolar. Por lo mismo, establece como orientación:

“la oferta de transporte escolar se adaptará al modelo de ciudad que privilegia modos no motorizados y transporte público, para lo cual se promoverá la racionalización del componente de Movilidad Escolar, buscando reducir la contratación de buses escolares e incrementando la utilización del sistema integrado de transporte público y otras modalidades de transporte no motorizado, como la bicicleta.” (Página 140, Tomo I, Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor para Todos”).

De otro lado, dentro de las metas producto y en diferentes apartados del PDD se encuentra definida una meta que se define de la siguiente manera: *“Diseñar e implementar una estrategia integral para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local y distrital”*. Dentro de la misma se encuentra la orientación de institucionalizar la gerencia de la bicicleta (Pág. 232, Tomo I, Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor para Todos”) que lidere los proyectos relacionados con bicicleta. Y de otro lado, se encuentra la intención de generar “un modelo de gestión de modos no motorizados que garantice la integralidad y coordinación de las intervenciones” (Pág. 232, Tomo I, Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Mejor para Todos”).

Como corolario de lo descrito en relación a lo definido para la bicicleta en el PDD se pueden reconocer las tres grandes orientaciones que se perciben como necesarias para la bicicleta: el Plan orienta a la bicicleta en forma de que su uso debe incrementarse dentro de los viajes de la ciudad (en ese sentido, repite la indicación que se manifiesta en el PMM, como se revisó previamente). La segunda, es que se tiene que buscar la integralidad, a través de un esquema administrativo diferenciado como sería una Gerencia o a través de un modelo de gestión

o una estrategia integral que logre el objetivo principal que apunta a incrementar su uso. La tercera y última, está relacionada con aumentar el número de kilómetros recorridos en bicicleta es fundamental mejorar los servicios que presta la infraestructura de la ciudad, construir más kilómetros de ciclorrutas, mejorar las condiciones de la cicloinfraestructura existente, ampliar los cupos de Cicloparqueaderos, entre otras.

9.4 Otras políticas públicas

Ahora bien, teniendo en cuenta que la actualidad diferentes sectores de la administración se encuentran adelantando la construcción de diferentes políticas públicas, a continuación, se presenta una revisión y articulación de los planteamientos realizados en estas políticas en torno a la bicicleta:

Tabla 30. Políticas Públicas

Política pública	Productos relacionados con la Bicicleta
1. Juventud	7.4.1. Acciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible para incentivar el encuentro y disfrute de los jóvenes en el espacio público
	7.4.2. Promoción del uso de modos de transporte sostenible para que las universidades faciliten, incentiven y reconozcan a sus estudiantes por usar la bicicleta, caminar y utilizar el transporte público.
	7.4.3. Acciones pedagógicas e informativas dirigidas a las instituciones de educación superior para la disposición de cicloparqueaderos.
2. Espacio público	2.1.8 Espacio público total -EPT- adaptado de acuerdo a la pirámide de jerarquía de movilidad urbana (peatón, ciclista, transporte público, transporte de carga, vehículo particular)
3. Derechos Humanos	Esta política no incluye acciones directas relacionadas con el uso de la bicicleta, sin embargo, en el producto "5.1.1 Programa de formación de ciudadanos en la construcción de ciudad y ciudadanía", se podrían incluir acciones para hacer que la convivencia entre actores viales sea más pacífica en el espacio público, incluyendo a los/las ciclistas.
4. Transparencia	Debido a su alcance, esta política no establece productos relacionados con el uso de la bicicleta.
5. Talento humano	Esta política, orientada a gestionar el potencial del talento humano de la administración distrital, como factor estratégico en el desarrollo de la ciudad y legítimo en su accionar, no incluye acciones relacionadas con el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible. Sin embargo, se observa que se puede articular el tema con estrategias para el mejoramiento de la Calidad de Vida del Talento Humano Distrital y el incremento del Porcentaje de favorabilidad Bienestar Laboral (BIENLAB).
6. Ciencia, tecnología e innovación	Debido al alcance de esta política no se incluyen acciones directas relacionadas con movilidad, aun cuando en el ámbito de la innovación se espera promover acciones de movilidad sostenible para la ciudad asociadas a la Bicicleta.

Política pública	Productos relacionados con la Bicicleta
7. Servicio al ciudadano	Esta política no incluye acciones relacionadas con el uso de la bicicleta, sin embargo, en resultados como "3.1 Aumento en el porcentaje de ciudadanos que consideran estar satisfechos con los trámites y servicios brindados por las entidades distritales, en la ciudad de Bogotá D.C." podría implementarse acciones para el mejoramiento y certificación de Cicloparqueaderos como para de los servicios brindados en las entidades públicas del distrito.
8. Economía cultural y creativa	Esta política orientada a la generación de bienes y servicios culturales en un ambiente de fomento a la creatividad, no incluye acciones relacionadas con el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible. No obstante, no se puede desconocer la bicicleta como referente simbólico de apropiación del espacio público por parte de poblaciones como los/las jóvenes, los/las estudiantes y los/las trabajadores/as, con lo cual la bici puede llegar a convertirse en objeto de creación y recreación de contenidos culturales en la ciudad.
9. Discapacidad	Se encuentra desarrollado en el punto "2.4.1. Personas en Condición de Discapacidad" del diagnóstico.
10. Envejecimiento	Esta política aborda dos dimensiones que son relevantes a la política pública de Bici: Eje 4. Seres saludables y activos: Este eje aborda la garantía y el derecho a gozar de un cuerpo y mente saludable y dinámico, más allá de ver la salud como atención a la enfermedad y en relación con otros ámbitos del ser humano. Las líneas/derechos que estructuran este eje son: -Derecho a la salud. -Derecho a la educación. -Derecho a la cultura. -Derecho a la recreación y el deporte. Eje 5: Entorno sano y favorable: Este eje enmarca las líneas/derechos que van dirigidas a la protección del medio ambiente en su articulación con la calidad de vida de las personas mayores y la garantía de su circulación segura y amable por la ciudad. Este eje aborda las siguientes líneas/derechos: -Derecho a un ambiente sano. -Derecho a la movilidad.
11. Infancia y adolescencia	En el diagnóstico se encuentra las dos acciones que se desarrollan en la materia en a SDM: ● Semilleros de la Bici y ● Al colegio en Bici (SDM-SED).
12. Víctimas	No se identifica información, acciones o estrategias que integren la bicicleta en el marco de esta política pública.
13. Convivencia y seguridad	Esta relación puede ser planteada desde el objetivo "1. Mejorar la seguridad personal de los usuarios de la bicicleta en la ciudad de Bogotá"

Política pública	Productos relacionados con la Bicicleta
14. Deporte, recreación y actividad física, parques y escenarios	En el producto 2.1. Ampliar e interconectar la red de ciclorrutas es posible establecer compromisos de las entidades competentes en cuanto a las ciclorrutas en parques. Por su parte la PPDRAFPE establecer en su Artículo 13: "4. Integración urbano-rural-regional: Promover la realización integrada de programas cualificados de deporte, recreación y actividad física en la zona urbana, rural y regional, así como el desarrollo de parques y escenarios urbanos y rurales que estimulen la práctica y el disfrute del deporte, la recreación y la actividad física, de acuerdo con las particularidades y expectativas de cada uno de los territorios. Acciones:4.1. Definir, liderar y socializar activamente acciones interinstitucionales e intersectoriales para el apoyo, la articulación y la incorporación de las áreas rurales y regionales aptas para parques, senderos ecológicos, ciclorrutas, vías peatonales y espacios que permitan incrementar las alternativas para estimular la práctica del deporte, la recreación y la actividad física asociados al medio natural, así como la integración urbano-rural-regional en Bogotá."
Cultura ciudadana	Esta política incorpora en su producto 5.1.4 Dispositivos para la socialización y apropiación de conocimientos sobre Cultura Ciudadana (físicos, digitales y presenciales), acciones tales como Se realiza capacitación básica en normas y uso de la bicicleta y el respeto por el espacio público en forma presencial por parte de cada uno de los guías. Contribuir con el mejoramiento de la movilidad de Bogotá, a través de la gestión y el control del tránsito y el transporte, generando conciencia del adecuado uso del espacio público y de los dispositivos de control en vía, incrementando la disponibilidad de los mismos y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Fuente: SDM-OAPI

10. Tendencias y/o buenas prácticas

Este capítulo presenta una revisión sobre las experiencias más significativas en materia del uso de la bicicleta como un medio de transporte, con el fin de identificar buenas prácticas y tendencias en relación con los puntos críticos que se identificaron en el capítulo 5.

El capítulo presenta en tres (3) apartados los documentos internacionales, nacionales y locales relevantes, y se expone en síntesis las principales preocupaciones que atienden. A lo largo de la revisión se identifican aspectos y propuestas relevantes en relación con los puntos críticos definidos en el capítulo 5.

10.1. Literatura de otros países

A partir de los objetivos de incorporar el uso de la bicicleta a los criterios de planeación de una ciudad, algunas consultoras, multilaterales de desarrollo y oficinas de movilidad de países y ciudades, han construido documentos técnicos y políticos en torno a la promoción de la bicicleta como medio de transporte. A continuación, se presenta una revisión de literatura con los documentos internacionales que versan sobre la materia.

10.1.1. Estrategia nacional de ciclismo “Denmark - on your bike!”

Dinamarca es un gran productor de literatura de referencia por la experiencia acumulada en la promoción del ciclismo urbano como medio de transporte. La ciudad capital Copenhague tiene una población ligeramente superior a los 1.200.000 habitantes, con una la participación modal del 30% de viajes en bicicleta (The city of Copenhague, 2014). La estrategia nacional de ciclismo se conforma de tres pilares:

- El primero es el ciclismo cotidiano, que cuenta con estrategias para conectar el ciclismo con los medios de transporte y proveer de infraestructura para el uso de la bicicleta. Está orientado a incrementar la movilidad limpia a partir del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- El segundo es el componente recreativo y de fines de semana que identifica el ciclismo como un *hobbie* (entretenimiento) y persigue el objetivo de promover estilos de vida más saludables con experiencias recreativas en torno al ciclismo, principalmente turístico.
- El tercero es el de promoción llamado “nuevos y seguros ciclistas”. Este componente se concentra en la promoción del uso de la bicicleta entre niñas y niños con el objetivo de

garantizar rutas seguras al colegio al tiempo que se promueven prácticas culturales seguras y saludables (Ministry of Transport of Denmark, 2014).

Esta estrategia está formulada con respecto al usuario y no al componente administrativo o funcional. Esto permite establecer unos lineamientos nacionales flexibles enmarcados en una larga trayectoria cultural danesa en el uso de la bicicleta como principal medio de transporte. La guía que es un instrumento indicativo nacional orienta a los municipios a generar escenarios de interacción modal entre la bicicleta y otros medios de transporte. Pero, sobre todo, insiste en los mobiliarios necesarios y pertinentes para garantizar que el uso de la bicicleta sea flexible según las necesidades del usuario.

La primacía de los usuarios finales para el desarrollo de acciones de mejora de infraestructura, promoción, y fortalecimiento de las condiciones de seguridad se vuelve un elemento orientador para Bogotá, en tanto se vincula con diversos puntos críticos identificados, bajo la filosofía de un plan de acciones integrales que busca mejorar la experiencia de los ciclistas.

Otro elemento es la estrategia de promover el ciclismo con los empleadores generando exenciones de impuestos en los casos en que las políticas corporativas llevan a que la relación empleado-empendedor promuevan el uso de la bicicleta para los viajes utilitarios; y la provisión de bicicletas de uso público que pueden utilizarse en recorridos masivos y generalizables.

Otros elementos propuestos por la guía resultan de utilidad para nuestra ciudad, teniendo en cuenta que los elementos relacionados con el estado de la infraestructura y la calidad de la señalización fueron seleccionados como puntos críticos para la política. Por ejemplo, las estrategias de creación de vías rápidas diferenciadas de las cómodas, ajustes en el mobiliario urbano, establecimiento de una señalética propia y estrategias de semaforización para reducir el número de paradas y aumentar la “directividad” del recorrido.

Un elemento adicional es el programa de promoción de la seguridad vial basada en lo que en Bogotá se conoce como *cultura ciudadana*. Se trata de programas de reconocimiento de cada usuario como parte de un colectivo social al que debe responder y proteger. El programa “*pay attention to each other*” genera un sentido de apropiación colectiva del cuidado respecto a los demás usuarios de la vía. Este elemento orienta la posibilidad de solucionar problemas asociados a la convivencia como base del reconocimiento y cuidado del otro como un actor vial, elemento que permite identificar posibles intervenciones relativas a la mejora en la convivencia entre actores viales.

10.1.2. Plan de seguridad vial de Copenhagen 2013-2020

La capital danesa formuló su plan de seguridad vial estructurado basado en los modos de transporte utilizados por sus ciudadanos. El documento identifica que la caminata y la bicicleta corresponden al 26 y 32% del total de viajes personales diarios que hace una persona. En consecuencia, el plan de seguridad vial se concentra en proteger a los actores más vulnerables que, además, en este caso, son mayoritarios y corresponden a las formas de movilidad activa.

El plan de seguridad tiene como visión el facilitar a los usuarios de las vías a tomar las decisiones más seguras en el tráfico, y así se vean envueltos en accidentes de tráfico de manera muy excepcional, y de esta manera, los riesgos de daño personal se vean minimizados” (The city of Copenhagen, 2013).

Para lograrlo, se proponen seis áreas de intervención para garantizar el incremento de la seguridad vial:

1. Hacer seguras las vías, sobre todo aquellas que tienen casos repetitivos de siniestralidad vial.
2. Mejorar las competencias y habilidad de los usuarios de bicicleta. Esto incluye el reconocimiento de sus propios límites y capacidades, estrategias de comunicación con otros actores viales y el desarrollo de destrezas que mejoran las condiciones de seguridad del usuario.
3. La innovación urbana. Copenhague no teme a investigar los fenómenos que están ocurriendo y con base en la información recogida, innovar. Para ello ponen a prueba pilotos que permiten identificar si un fenómeno puede ser atendido con cierto tipo de acciones. Además, utilizan la tecnología disponible para articularla a la recolección de información y toma de decisiones.
4. Establecieron unos estándares de seguridad en el transporte que incluyen, por un lado, la accesibilidad universal de los sistemas de transporte, y por otro lado la estandarización de prácticas seguras a partir de certificaciones ISO.
5. Cooperación y coordinación con las instituciones municipales, policía, las campañas nacionales y regionales y la toma de información de la ciudadanía y los hospitales.
6. La aplicación de recomendaciones externas de instituciones nacionales o de agencias especializadas o de cooperación, que ayudan a Copenhague a tomar mejores decisiones,

a financiar iniciativas de mejora de las condiciones de seguridad vial y a introducir nueva tecnología en la prevención del riesgo vial.

Estos elementos identificados permiten atender los temas de siniestralidad vial, relacionados en los puntos críticos, de las 6 áreas de intervención desarrolladas en el plan llama la atención para la ciudad la mejor de la seguridad en las vías a través de la calidad y la intervención para atender factores de riesgo que conlleven siniestros, así como la mejora en las competencias de los ciclistas para reducir riesgos asociados a las mismas.

10.1.3. Good, Better, Best (Bueno, Mejor, lo mejor) Estrategia de ciclismo de la ciudad de Copenhagen 2011-2025

A partir del lineamiento general que aparece en el apartado sobre la Estrategia nacional de ciclismo “Denmark - on your bike!”, la ciudad capital de Copenhagen formuló su propio plan de tráfico llamado Good, better, best. Este instrumento tiene cinco ingredientes que orientan la acción de la municipalidad de Copenhagen en materia de promoción de la bicicleta.

Es importante destacar que la *conectividad* de la red de rutas de bicicleta es mencionada en el documento como un *a priori* y no como una estrategia. Es decir, el documento considera necesario generar mayor conectividad y mejorar las condiciones de movilidad para algunos sectores específicos de la vía, pero no pondera esto como una estrategia, sino como una condición *sine qua non* desarrollar “la receta del éxito”. Esta condición está dada por el enaltecimiento de la experiencia urbana, que implica moverse para trabajar, hacer compras, garantizar provisiones y cuidados, esparcimiento etc.

Con respecto a la receta del éxito, el primer ingrediente es el *confort*. Esto implica vías con buen mantenimiento, bicicletas de uso público, parqueaderos y equipamientos urbanos. El segundo ingrediente está en los *tiempos de viaje*. Entre más directos y cortos sean los trayectos, y más versátiles y flexibles sean las rutas, más atraídos se encontrarán a usar la bicicleta los usuarios.

El tercer insumo es la *sensación de seguridad* que está asociada con el diseño del espacio. Por un lado, la conectividad y por otro la versatilidad de la conducción son elementos de interés para la planeación del espacio. Es de destacar que en la medida en que incrementan los usuarios, se diversifica la manera de andar y de utilizar el espacio. Un diseño amplio e integrador permite que las personas que usan bicicletas robustas o ritmos de conducción lenta lo puedan hacer con seguridad y tranquilidad permitiendo el uso del espacio de ciclistas más rápidos.

El cuarto es el componente de *mercadeo*: la bicicleta es funcional, sí, pero también es vendedora. De la ciudad por un lado y de un estilo de vida por otro. Por eso, las campañas deben estar dirigidas a los grupos que potencialmente la usarían más, además de promover la apropiación del espacio por parte de una diversidad de usuarios.

El quinto elemento es el de *retomar experiencias exitosas propias*. Ese proceso estimula la innovación comunitaria y de la municipalidad, al tiempo que flexibiliza las formas de interactuar en el espacio urbano.

Para resaltar en esta propuesta, es la mirada integral sobre los temas relacionados con la bicicleta, la experiencia danesa demuestra que ninguno de los elementos que componen la experiencia ciclista funciona adecuadamente de manera aislado, sino que a partir de la combinación adecuada de los mismos se pueden lograr objetivos de adaptar las ciudades para el uso de la bicicleta y su disfrute por parte de ellos usuarios. De esta manera la mirada sobre los puntos críticos debe garantizar su manejo integral, buscando observar las maneras en que estos se afectan entre sí, y cómo las soluciones dadas van a resultar desde un acercamiento interinstitucional.

10.1.4. Manual CROW de Diseño para el Tráfico de Bicicletas 2011

En 1993 la plataforma holandesa de infraestructura, tráfico, transporte y espacio público (CROW) publicó el manual de diseño de infraestructura ciclo amigable que se convirtió en un referente global de gestión del espacio público con el fin de promover la movilidad activa. Este exitoso manual fue actualizado en 2006 y traducido al español en 2011, introduciendo los principios de seguridad vial y ajustes que provienen del estudio de la experiencia holandesa en la implementación de estas políticas.

El manual tiene orientaciones precisas para garantizar que la infraestructura diseñada se adapte a las necesidades del usuario, con el fin de facilitar la circulación, hacerla segura, cómoda, atractiva y de esta manera invitar a más personas a moverse en medios no-motorizados.

A continuación, se presentan los requisitos mínimos planteados en el documento y que sirven como orientación para los puntos críticos relacionados con la ausencia de infraestructura, y su falta de conectividad:

- El primero, *ser coherente* para que las personas puedan llegar a cualquier lugar en bicicleta.

- El segundo, ser *directas*, manteniendo el mínimo de desvíos, paradas o maniobras. El hecho de ser directas y reducir el tiempo de viaje está en relación con la optimización energética del usuario de bicicleta, con optimizar su esfuerzo mental para tomar decisiones más seguras y con asegurar una posición más atractiva para la bicicleta en comparación del auto particular, a partir de la optimización de tiempo
- El tercer requisito es que sea *atractiva*. Una de las posibilidades es construir espacios de circulación con intervenciones paisajísticas u otra opción podrá concentrarse en la remoción de obstáculos. La recomendación de CROW es que estas adaptaciones del espacio de circulación estén sustentadas en la percepción.
- El cuarto requisito es garantizar *seguridad vial*, que se logra tomando decisiones de diseño para brindar mejor información a todos los actores viales, establecer patrones claros de prioridad para las bicicletas con respecto a los automotores, evitar conflictos en las intersecciones y complementar con acciones de reducción de la velocidad.
- El quinto requisito es que usar la bicicleta sea *cómoda*. Al hacer la conducción sencilla y reducir factores relacionados con la frustración, atrasos y falencias en infraestructura, se reduce la incomodidad que “como resultado de un excesivo ejercicio mental, está directamente relacionada con la seguridad y por ello, ha sido incluido como parte de este requisito, bajo el criterio de minimizar la ‘complejidad de la tarea de andar en bicicleta’” (CROW, 2011).

10.1.5. Cómo impulsar el ciclismo urbano: Banco Interamericano de Desarrollo

Este documento es una guía paso a paso para construir una política de bicicletas para una ciudad. En lugar de dar recomendaciones sobre los temas y los contenidos, sugiere unos pasos para adelantar la formulación de un plan.

El primer paso será definir una visión del plan maestro para la bicicleta. Esta visión debe ser colectivamente compartida por el conjunto de la ciudad, aún a pesar de las dificultades en esa concertación o en sus variaciones en el tiempo.

El paso siguiente será modificar las organizaciones de la administración pública en enfoque y estructura, para garantizar la que sea posible la puesta en marcha de la política bajo cuatro ámbitos: la integración de los asuntos de interés de la política, las prácticas gerenciales, la coordinación institucional y de instancias de participación, y la prospección de largo plazo. El tercer paso es explorar fuentes de financiación, que serán determinantes para la ejecución del plan. El BID sugiere en este caso explorar con la banca multilateral, con financiación concurrente entre instituciones de gobierno y a partir de la gestión del espacio público, lo que en Bogotá se denomina *aprovechamiento económico del espacio público*.

El cuarto paso será fortalecer las relaciones con cuatro *socios estratégicos*

1. Organizaciones ciudadanas,
2. Empresa privada
3. Medios de comunicación
4. Instituciones educativas.

El documento de paso presenta un mapa de actores que permite entrever las oportunidades que existen en relación con el desarrollo de los intereses y beneficios en lo que respecta al actor estratégico. Se trata de incluirlos, pero también de activar canales de comunicación fluidos, de doble vía y ajustados al usuario.

El paso final será alinear los instrumentos de planeación en materia de políticas, planes, programas, proyectos y los instrumentos de planeación urbana y regional.

10.1.6. Guía Gehl para construir ciudades cicloinclusivas: ¡A todo Pedal!

El punto de partida de la firma Gehl son las ciudades a escala humana (*human dimension*) como objetivo de desarrollo. En esta concepción, las ciudades deben promover formas más equitativas y sostenibles para la vida urbana, priorizando la caminata, la bicicleta y el transporte público como formas de desplazamiento.

El texto señala que el uso de las bicicletas “hace más atractivas y seguras nuestras ciudades, permitiendo su conocimiento a otra velocidad” (Madriz, Uniman, Westermarck, Ye, & Jones, 2016). La definición principal es desarrollar ciudades ciclo-inclusivas con tres áreas de intervención, estas áreas de intervención se encuentran directamente relacionadas con los puntos críticos relacionados con la promoción de la bicicleta, la infraestructura y el fortalecimiento institucional, a continuación, se presentan las áreas mencionadas.

En la primera están las actividades dirigidas a concientizar a los actores urbanos, funcionarias y ciudadanía de los beneficios de la bicicleta. Esta área de intervención es llamada cultura y promoción.

La segunda área es el de Diseño de infraestructura que recoge los criterios urbanísticos y de diseño para incluir la bicicleta en términos de hacerla *conveniente, segura y agradable*.

Como tercera área de intervención está el componente institucional que se trata de las capacidades gubernamentales para promover la bicicleta. Esto incluye las acciones de regulación, control e inversión, pero también de financiamiento de las políticas.

¡Esta guía reconoce las diferencias entre distintos usuarios para hacer, esta vez no diseño basado en usuario como se presentaban en el documento “Denmark - on your bike!”, sino para hacer ajustes de la política de promoción y de integración. Es decir que lleva al nivel de la estrategia general la incorporación del perfil de usuario, en lugar del diseño de experiencia.

El documento toma como caso de estudio a Bogotá y reconoce como claves del éxito en materia de Cultura a los programas locales de bicicleta los programas de Ciclovía recreativa dominical, Al Colegio en Bici que distribuye bicicletas y genera rutas seguras en los entornos escolares; y las iniciativas ciudadanas como el Ciclo paseo de los miércoles.

En materia de Diseño, la red de ciclorrutas incorporada al plan de ordenamiento territorial (POT) y la generación del “Plan Maestro de Ciclorrutas” (Instituto de Desarrollo Urbano, 1999). También se incorporan a este esquema las Redes Ambientales Peatonales Seguras - RAPS. Y en materia institucional, las políticas de concientización como el día sin carro y los pico-y-placa. El documento es crítico con la situación conflictiva de “la creación de ciclorrutas sobre andenes (aceras), “[porque] ha presentado conflictos con peatones, paradas de autobuses y vendedores ambulantes” (Madriz et al., 2016).

10.2. Literatura de Colombia

De la misma manera, en Colombia se han desarrollado aportes distintivos en materia de posicionamiento de la bicicleta como estructurador de la movilidad activa y de las ciudades sostenibles. La pertinencia de revisar las experiencias nacionales se da porque se enmarcan en patrones culturales muy similares a los bogotanos, y sobre todo en un marco de relaciones jurídicas y de intercambio de conocimiento que permiten contextualizar el desarrollo de la política capitalina. A continuación, se presenta la revisión de literatura correspondiente a los documentos producidos a nivel local.

10.2.1. Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades colombianas: Mintransporte

La guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas producida por el ministerio de transporte con apoyo de Despacio establece unos lineamientos para desarrollar procesos de ciclo-inclusión en las ciudades colombianas a partir de cuatro componentes.

El primero corresponde a *infraestructura y servicios* ubicando en ese componente el conjunto de políticas, regulación y guías de diseño de infraestructura que ofrezcan un medio de alta calidad para la movilidad en bicicleta.

El segundo componente propuesto se llama *Operación* y corresponde a las actividades de gestión, control y operación de los servicios asociados a la movilidad en bicicleta. Este componente integra la intermodalidad en relación con los otros medios de transporte urbano, pero su definición aparece en términos de gestión.

El tercer componente es el de los *aspectos normativos y regulación*, en el que se incluyen las leyes, ordenanzas municipales (acuerdos, decretos), y los sistemas de planeación urbano que para el contexto son los planes distritales de desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollan.

El cuarto componente que completa el ciclo es el de la *participación ciudadana* que comporta los componentes de información y estrategias de promoción (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016).

Dentro de los elementos novedosos que aporta la guía en relación con la construcción de alternativas de solución para los puntos críticos identificados se encuentra la inclusión del temas de aspectos normativos, que llama a la revisión y armonización de los componentes regulatorios y normativos alrededor de la bicicleta; la inclusión con fuerza del componente participativo que conlleva al fortalecimiento de las organizaciones ciclistas y de la vinculación activa de la ciudadanía y la inclusión de los componentes operativos del tránsito, así como resalta la importancia de la intermodalidad para un uso más eficiente de la bicicleta.

10.2.2. La bicicleta como medio de transporte: Estrategia 2019 - 2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana (2018)

La política de bicicletas de Bucaramanga y su área metropolitana no se divide en componentes sino en principios. Cada principio establece una forma de medición y orienta una acción en la política pública. El principio inaugural es la *Gobernanza*, que se entiende como la forma en que las instituciones velan por el desarrollo y la implementación de una política ciclo-inclusiva, incluyendo los procesos de comunicación, involucramiento, participación y control social de dichas políticas por parte de la comunidad.

El segundo principio es la *participación y equidad*, que reconoce la diversidad de actividades que se pueden desarrollar en bicicleta, orientados por la equidad.

Un tercer principio que proviene de la planeación urbana es la *integración con los servicios de la ciudad*, lo que implica por un lado ofrecer infraestructuras adecuadas, pero por otro, configurar la ciudad como un espacio amigable para disfrutarla en bicicleta.

El cuarto principio, la seguridad en el uso que incorpora la *seguridad vial y la personal*.

El quinto principio es la *ciclo-inclusión*, que tiene dos niveles: por un lado el de reconocer que la bicicleta es un medio incluyente a partir de ajustes razonables, lo que contribuye al cierre de brechas sociales, es decir, la ciclo-inclusión como inclusión de la sociedad al uso de la bici; y por otro lado, que la bicicleta sea incorporada al diseño y la planeación urbana como medio de transporte y uso seguro, que implica acciones en materia cultural (Área Metropolitana de Bucaramanga; Despacio; UN Hábitat, 2018).

La forma como fue diseñada la estrategia de la bicicleta para Bucaramanga es sui generis: define un objetivo general que está compuesto por los cinco principios. Los principios orientan la implementación de los componentes que no son otra cosa que una agrupación de indicadores y metas. En resumen, cada principio se puede medir a partir de las metas e indicadores que se establecen para ello.

Este esquema de organización de la información resulta muy adecuado para una ciudad con población de alrededor de 1.150.000 habitantes y con una línea base inferior al 1% de participación modal y proyecta el 5% de participación en diez años. El esquema es sencillo y pragmático: se debe crear una institucionalidad, una red de infraestructura y un modelo de promoción sustentado en esos principios.

Sin embargo, el mayor acierto de la estrategia de bicicletas del AMB es su articulación con los diversos instrumentos de planeación del ordenamiento y el desarrollo.

El documento identifica con precisión la articulación que existe entre el diseño de la infraestructura de bicicletas y el Plan de Ordenamiento Territorial, los sistemas de coordinación de los municipios con el Área Metropolitana, y los del Área con la gobernación y la nación. Y al tiempo que esa claridad involucra las distintas instancias del gobierno, reconoce que es en relación con los ciudadanos interesados y el mercado que se construye una relación cooperativa, que permitirá movilizar los programas desde la base social.

En términos de la búsqueda de alternativas para los puntos críticos identificados como parte de la política, es relevante señalar que los principios de gobernanza y de participación son de amplia utilidad, en relación con la generación de una participación ciudadana sólida frente a los

temas relacionados con la bicicleta, así como la consolidación de una institucionalidad fuerte, orientada a la garantía de las condiciones necesarias para el disfrute de la bicicleta.

10.2.3. Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta. Medellín

El área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) fue pionera en 2015 en la formulación de un plan maestro que articulaba la promoción de la bicicleta con la planeación urbana y su correspondiente adaptación de la infraestructura.

El documento está dividido en dos tomos: el primero explica antecedentes, objetivos, metas y lineamientos de política, mientras que el segundo tomo concreta en la forma urbana estos elementos en la infraestructura vial.

El documento se estructura alrededor del concepto de movilidad sostenible y encuentra inmediatamente en la bicicleta un elemento que permite concretar esa sostenibilidad a nivel del transporte en la ciudad. Medellín identifica que la experiencia urbana es determinante para que las personas opten por la bicicleta y la movilidad sostenible. Por lo tanto, comprende que necesita generar condiciones urbanas para una experiencia urbana placentera, y esas condiciones se conforman a partir de procesos de planeación.

Define sus alcances políticos como una movilidad intermodal e integrada, accesible, ambientalmente sostenible y de calidad para las ciclistas. A estos objetivos de orden político supedita las cinco líneas estratégicas de este plan maestro: La primera línea es el *fortalecimiento institucional y normativo* que se compone de un sistema de gestión y el desarrollo de un marco normativo. El de gestión incluye una oficina municipal de la bicicleta y un equipo profesional especializado.

La segunda es la creación de una *red ciclista intermodal e integrada* al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (en adelante SITVA), incluyendo intervenciones de pacificación de tráfico y de creación de ciclo-infraestructura.

La tercera línea trabaja la “*concienciación sobre el papel de la bicicleta como modo de transporte sostenible*” a partir de la educación, comunicación y participación.

Y la cuarta línea sobre *viabilidad económica y financiación* es el sustento económico del proceso y es la línea de viabilidad económica y gestión de recursos que permitan desarrollar los proyectos (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2015a, 2015b)

Entre los elementos más relevantes identificados en este documento se resalta la línea de fortalecimiento institucional y normativo, en particular a través del fortalecimiento de los equipos institucionales dedicados a la bicicleta, para llevar a cabo un trabajo articulado alrededor de los temas de interés identificados.

10.3. Contribuciones de los movimientos sociales de la bicicleta

La revisión de literatura también ha recogido algunas experiencias notables de los movimientos sociales pro bicicleta. Esta voz de la ciudadanía que ha sido sistematizada en congresos o eventos de discusión comunitaria, permiten identificar tendencias y contribuciones de la ciudadanía, sin perder de vista su complejidad y diversidad. A continuación, se presentan tres documentos relevantes escritos por la ciudadanía bogotana, analizados críticamente con respecto a sus contribuciones a la identificación de asuntos de interés en la política pública. Los documentos relacionados a continuación presentan propuestas que se encuentran relacionadas con los puntos críticos seleccionados en tanto recogen las voces de la ciudadanía sobre sus necesidades y aspiraciones con respecto a los diferentes aspectos relacionados con el uso de la bicicleta en la ciudad y el país.

10.3.1. Manifiesto nacional de la bicicleta – Bicired Colombia 2013

En 2013 durante la sexta semana de la bicicleta, se adelantó un encuentro nacional de colectivos Pro-Bici emitieron un manifiesto nacional por la bicicleta instando a los gobiernos locales, regionales y nacional a educar, promover y difundir el uso de la bicicleta como un protagonista de la movilidad sostenible.

Los colectivos delinearon en su manifiesto ocho enmarques para la formulación de estrategias de promoción:

1. Estrategias institucionales, que implican crear un equipo institucional, gestionar presupuestos y construir un plan de movilidad en bicicleta.
2. La seguridad vial, relacionada con estrategias de pacificación de tránsito y campañas de visibilidad.
3. La prevención de robos a través del uso de tecnologías y aumento del pie de fuerza policial.
4. La armonización, estandarización y mantenimiento de las vías para bicicletas que junto con la recuperación de espacio público y las dotaciones forman las estrategias que versan sobre infraestructura.
5. La integración con el sistema masivo de transporte y del sistema público de bicicletas.

6. Medidas regulatorias que incluyen la prohibición de ciclo -motores, velocidades máximas de circulación en bicicleta, sensibilización a policías de tránsito y la incorporación de bicitaxis y servicio turístico.
7. La participación ciudadana a través de la creación de una instancia de participación y veedurías.
8. Estrategias de promoción de la bicicleta como medio de transporte (Colectivos Pro-Bici, 2013)

10.3.2. Revisando el manifiesto 2015

En 2015 y 2017 se publicaron dos revisiones del documento. La primera es una revisión del manifiesto producido por José Richard Blanco, que reconoce esas ocho estrategias y las reorganiza en 3 componentes: el *institucional* que contiene la gestión y medición de indicadores; el componente de *infraestructura* que comporta la operación y los criterios técnicos ingenieriles; y el *componente social* que comporta la seguridad personal y la participación ciudadana.

Este documento establece unas recomendaciones para las organizaciones pro-bici con miras a “generar una dinámica de actividades especializadas para ayudar a los tomadores de decisiones a comprender y direccionar acciones hacia el logro de los objetivos planteados” (Blanco Vargas, 2015).

El punto de partida de Blanco es la identificación que hace la mesa de bicicleta Bogotá de que hay 14 instituciones con funciones relacionadas con la bicicleta. De allí, que su contribución principal debate es proponer a los movimientos pro-bici una reorganización de los documentos para orientar de manera más efectiva las acciones que debe diseñar la institucionalidad de Bogotá, y mediante el mismo procedimiento, permitiría a las organizaciones hacer un seguimiento orgánico a los 54 puntos del manifiesto, agrupados en 8 estrategias y 3 componentes. Estas recomendaciones hicieron parte de los insumos para provocar el siguiente documento.

10.3.3. El manifiesto de la bicicleta de Bogotá – Región (Mesa de la bicicleta, Bogotá) 2017.

En 2017, la mesa de la bicicleta de Bogotá planteó una revisión al manifiesto nacional, que introdujo una justificación del porqué usar la bicicleta como alternativa de transporte no motorizado: es un vehículo silencioso, limpio, asequible y sostenible; evita la congestión y hace que el tráfico sea más seguro y fluido; actúa como soporte de cohesión social; requiere de poco espacio para estacionar y mejora la calidad de los espacios públicos; es eficiente en términos de reducción de

tiempos de desplazamiento en la ciudad; mejora la salud física y mental por ser una actividad física moderada (Mesa de la Bicicleta Bogotá, 2017).

El documento plantea nuevas líneas de acción y una aplicación de esas líneas al contexto Bogotano. De 8 componentes pasa a 6. El primero “*institucionalidad*” plantea una relación de coordinación entre la ciudadanía y la administración de Bogotá, el paso del plan maestro de ciclorrutas al plan de movilidad en bicicleta y la gestión presupuestal. El segundo articula la *seguridad vial con la personal* y corresponde a estrategias de pacificación de tránsito, estrategias de promoción cultural y medidas regulatorias para garantizar la seguridad y la creación de un protocolo de manejo de accidentalidad en bicicleta. El tercero es el componente de *infraestructura e integración* que versa sobre las modificaciones del diseño, concentrándose en el usuario, y en adaptar la ciudad para una convivencia armónica entre modos. El cuarto es el componente *regulatorio y de normatividad*. El quinto es la *participación ciudadana*. Y el sexto y final es el componente de *promoción y pedagogía* que busca extender los esquemas de promoción e incentivos que tiene el sector público para incluir actores privados y agentes del mercado en esa relación.

Este documento propone un viraje en la relación ciudadanía-estado al sugerir el involucramiento directo de la ciudadanía en la gestión de la política, al “crear un cuerpo interinstitucional articulado con las organizaciones civiles y ciudadanos que esté a cargo de implementar una política de bicicletas de Bogotá”.

El cambio de concepción sobre la relación entre ciudadanía y estado a una fórmula más cercana al concepto de gobernanza colaborativa o gobernanza participativa (Driessen, Dieperink, van Laerhoven, Runhaar, & Vermeulen, 2012; Elwood, 2008; Lange, Driessen, Sauer, Bornemann, & Burger, 2013). Bogotá no ha experimentado procesos exitosos de coordinación de la institucionalidad y la ciudadanía en materia de promoción de la bici. En su mayoría se han producido procesos de cooptación mutua, a partir de la participación profesional de activistas en oficinas de la ciudad, o de la gestión de presupuestos por parte de las organizaciones locales. Aunque este modelo no es por sí mismo problemático, la propuesta de la mesa de la bicicleta es novedosa y podría resultar exitosa, como ocurre con la relación entre CROW y la institucionalidad holandesa.

10.4. Conclusiones

En el capítulo se presentaron los avances y problemáticas que trabajan algunas en otros países y ciudad para promover el uso de la bicicleta y garantizar la calidad de los viajes, y en los documentos, manuales y consultorías que han propuesto temas relevantes para la ciudad.

El primer elemento transversal que se recoge de la literatura revisada es la ciclo inclusión como un valor orientador y como un criterio de planeación urbana; y que debe poner el acento en la dimensión social de la equidad espacial.

El segundo elemento transversal es la seguridad que se manifiesta de dos formas: uno, la seguridad vial que implica una concepción compleja de la gestión de las ciudades para garantizar que se eviten los siniestros viales que siempre se pueden prevenir. Y dos, la seguridad personal y la protección al patrimonio de las personas que está relacionado con la actividad administrativa de regulación y control, con la disponibilidad de recursos institucionales y de equipamientos que garanticen la seguridad y la reacción inmediata en los casos que se puede ver en riesgo.

El componente institucional se trata explícitamente en la mayoría de documentos. En principio, cualquier política estatal es en principio una política de diseño y coordinación institucional. Sin embargo, el factor institucional es muy versátil y toma distintas formas ajustándose a los distintos contextos en los que se implementa la política. De los aprendizajes de las experiencias revisadas y de la misma experiencia de Bogotá se puede anticipar que el componente institucional no sea un factor estratégico de trabajo, pero sí sea un factor de interés para la adecuada ejecución de la política.

El cuarto elemento transversal tomaba formas distintas a lo largo de los textos y lo podríamos resumir como la gestión del bienestar asociado a la bicicleta como una fuente de promoción. Al tratar aquellos factores que pueden llevar a mejorar las condiciones de comodidad, confort, paisajismo, directividad, coherencia, información etc.

Finalmente, el quinto elemento relevante es la provisión de infraestructura. Las vías especializadas, los diseños de vías compartidas, los modelos de gestión de tráfico asociados a la alternancia de modos o a la intermodalidad, son todos en su conjunto la forma principal de incentivar el uso de la bicicleta. Incluso en el contexto de debate sobre formas de transporte no contaminante como patines y patinetas, la misma infraestructura puede ser compartida con otros medios de transporte no motorizados. La infraestructura se anticipa como un factor estratégico para la política pública de bicicletas de Bogotá y en ella se incluye la red de ciclorrutas y los equipamientos complementarios como parqueaderos, estaciones de bicicletas compartidas, el mobiliario urbano entre otros.

11. Identificación de factores estratégicos

Este capítulo presenta la identificación de los factores estratégicos para la Política Pública de la bicicleta. Como insumo para iniciar este ejercicio de identificación de factores estratégicos se realizó un árbol han realizado árboles de causas y efectos partiendo de los puntos críticos definidos en el capítulo 5, a los cuales se suman elementos que emergen de la revisión técnica realizada.

Teniendo en cuenta que la problemática central identificada es la siguiente: *las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida*. Se identificaron los aspectos más relevantes para la identificación del árbol de problemas. Debido a la dimensión del árbol se adjunta como anexo para su consulta y revisión, en la siguiente ilustración se encuentra una versión ilustrativa. Debido a la dimensión del árbol se adjunta como anexo para su consulta y revisión.

11.1. Matriz Vester

Con base en lo anterior, se desarrolló una matriz Vester en la cual se incluyeron como variables los problemas centrales de cada una de las dimensiones. El objetivo de esta metodología consiste en definir los factores estratégicos de la política pública para que sean abordados en el capítulo 12.

Tabla 31 Matriz Vester Factores Estratégicos

Situación problemática											
<i>Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida.</i>											
Código	Variable	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	INFLUENCIA
P1	Espacio urbano no adaptado para el uso masivo de la bicicleta como modo de transporte	0	3	2	3	0	0	2	1	2	13
P2	Carencia de integración modal de la bicicleta con el espacio urbano y los sistemas de transporte	0	0	2	3	0	0	1	3	1	10
P3	Muerte y lesiones de ciclistas en la vía	0	0	0	1	0	0	1	0	3	5

Situación problemática

Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida.

Código	Variable	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	INFLUENCIA
P4	Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas	3	1	3	0	0	0	2	0	3	12
P5	Desarticulación de las entidades públicas para definir acciones en pro del uso de la bicicleta	3	3	2	3	0	2	2	2	3	20
P6	No existe una conceptualización ni caracterización de la economía de la bicicleta	0	3	0	2	2	0	0	0	1	8
P7	Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad	0	1	2	3	3	3	0	0	3	15
P8	Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a los ciclistas por su exposición prolongada.	2	0	2	1	0	0	0	0	3	8
P9	Carencia en comportamiento y educación vial	1	0	3	3	1	0	3	2	0	13
DEPENDENCIA		9	11	16	19	6	5	11	8	19	77

Fuente Elaboración SBP - SDM

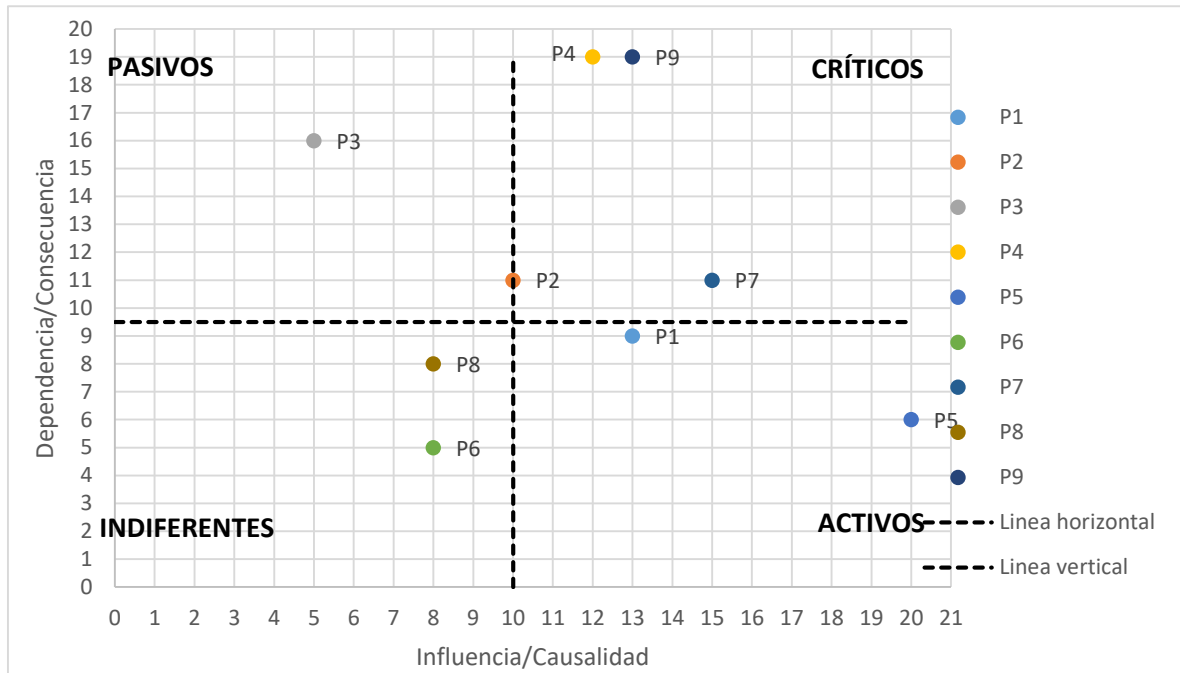


Ilustración 35 Resultados Factores Estratégicos
Fuente Elaboración SDP - SDM

Como puntos críticos se identificaron los siguientes

- P7: Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad.
- P9: Carencia en comportamiento y educación vial.
- P4: Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas.
- P2: Carencia de integración modal de la bicicleta con el espacio urbano y los sistemas de transporte

Los puntos Activos identificados son:

- P1: Espacio urbano no adaptado para el uso masivo de la bicicleta como modo de transporte
- P5: Desarticulación de las entidades públicas para definir acciones en pro del uso de la bicicleta

Los puntos pasivos son:

- P3: Muerte y lesiones de ciclistas en la vía

Los puntos indiferentes son:

- P6: No existe una conceptualización ni caracterización de la economía de la bicicleta
- P8: Existen contaminantes ambientales que pueden causar efectos adversos a los ciclistas por su exposición prolongada.

Con base en lo anterior, se definen cuatro factores estratégicos entendidos como aquellos temas que tienen la capacidad de transformar la situación actual que se ha identificado como problemática relacionada con la bicicleta:

1. Seguridad personal.
2. Infraestructura.
3. Seguridad Vial – Visión Cero.
4. Promoción de la Cultura de la Bicicleta

Estos cuatro factores recogen de manera integral las condiciones que componen la problemática definida. De esta forma, a través de la intervención de las causas que configuran estas condiciones, es posible responder al problema definido para la política “: *las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida*”.

En primer lugar, la intervención pública para garantizar mejores condiciones de seguridad personal para las personas ciclistas, garantiza un uso más democrático del espacio público en la ciudad, permitiendo el goce y disfrute de la ciudad, así como una movilidad segura. De esta manera a partir de la intervención en puntos críticos de seguridad en la ciudad, así como el establecimiento de campañas de seguridad y la intervención de la fuerza pública en las zonas

En segundo lugar, la intervención en infraestructura ciclista busca profundizar la adaptación de la ciudad al uso de la bicicleta a través de intervenciones físicas y espaciales que posibiliten viajes más cómodos, seguros y rápidos, estas intervenciones incluyen entre otras la ampliación de la red de ciclorrutas, la mejora en la calidad de la señalización para ciclistas, la mejora en la conectividad de las rutas, la generación de más y mejores espacios para el parqueo de bicicletas, entre otras.

En materia de Seguridad Vial, como ya se ha mencionado la Política de Seguridad Vial de la ciudad define el enfoque de Visión Cero como el horizonte de acción para la Bogotá en materia de Seguridad Vial, de esta manera se busca reducir a cero el número de ciclistas muertos en siniestros viales, para lo cual se deben realizar intervenciones que busquen que los diferentes

actores viales respeten a los ciclistas, y éstos a su vez sean respetuosos de los demás actores y de las normas de tránsito, de la misma forma se buscará la integración de los principios de la Visión Cero en la cicloinfraestructura existente y la que se va a construir, para disminuir los riesgos asociados a la infraestructura como factor relacionado con los siniestros viales. De la misma manera, es importante profundizar en la tipificación y análisis de los siniestros que involucran a ciclistas para desarrollar estrategias de mitigación de riesgos, así como la implementación de estrategias de control sobre comportamientos generadores de riesgo que atentan contra la seguridad vial del ciclista.

Para finalizar, teniendo en cuenta las condiciones identificadas, se propone una intervención pública en lo que se denomina Cultura de la Bicicleta, la cual integra componentes de promoción del uso de la bicicleta, pedagogía para el uso adecuado de la bicicleta, fortalecimiento a la participación ciudadana, mejora en la información para los ciclistas, entre otras buscando mejorar la calidad de la experiencia ciclistas a través de la generación de habilidades para el uso de la bicicleta, a la vez que se fortalecen los canales institucionales para apoyar las iniciativas ciudadanas, es importante notar que este componente integrará el enfoque diferencial-poblacional, para garantizar la adaptación de las estrategias a las particularidades de las poblaciones y grupos etarios.

Adicionalmente, se han determinado tres ejes transversales que acompañan a los factores estratégicos los cuales son:

1. Ambiente y salud.
2. Institucionalidad
3. Enfoque de Género.

Para la Secretaría Distrital de Movilidad es de suma importancia incluir estos tres elementos para orientar acciones y estrategias que permitan profundizar aún más las intervenciones que se plantearon anteriormente. De esta manera estos ejes posibilitan una atención diferenciada a situaciones que han sido factores generadores de situaciones problemáticas para los diferentes ciclistas de la ciudad.

En primer lugar, en relación con los temas de ambiente y salud desde la política se reconoce que muchos de los elementos que tanto la ciudadanía, como las entidades del distrito reconocen como situaciones generadoras de riesgo para los ciclistas no pueden ser atendidas desde la política en tanto responden a dinámicas que rebasan el alcance de la política (fuentes de gases de invernadero y material particulado, contaminación auditiva, enfermedades asociadas a

la exposición prolongada al sol, entre otras) si se buscan profundizar acciones de promoción de hábitos saludables y de prevención en temas de salud.

En temas ambientales, la política se encuentra alineada con el Plan de Gestión Ambiental PGA 2008 – 2038 como se revisó en el capítulo 7, sin embargo se busca lograr dar más información a los ciudadanos en relación con la calidad del aire en la ciudad para la planificación de sus viajes, de manera complementaria se espera que la mejora de la calidad de la experiencia ciclistas, reducción de tiempos, mayor comodidad, infraestructura segura, entre otros aumente el número de viajes, con lo que se espera se produzca un impacto positivo en las condiciones del ambiente en la ciudad, sin embargo teniendo en cuenta que la mejora en la calidad del aire de la ciudad depende de muchos otros factores no asociados a la política no se proponen acciones relacionadas.

En relación con la institucionalidad relacionada con la bicicleta, desde la política se propone que en cada uno de los factores estratégicos se trabaje para el fortalecimiento de la institucionalidad relacionada con la bicicleta, ya sea desde el componente de infraestructura, la promoción, la seguridad vial o personal. Lo anterior atendiendo a lo identificado en el diagnóstico en relación con las dificultades en el diálogo institucional, así como frente a la ausencia de escenarios de diálogo con la ciudadanía, la generación de protocolos o escenarios de trabajo conjunto entre las instituciones que permitan el trabajo articulado apuntando al cumplimiento de los objetivos aquí propuestos.

Por último, se propone el enfoque de género como un eje transversal de la política para poder garantizar la existencia de resultados y productos orientados a alcanzar la paridad en los viajes en bicicleta entre hombres y mujeres, superando a brecha existente, y garantizando así el acceso, uso y disfrute de las mujeres de la ciudad al espacio público, en particular en lo relacionado con la infraestructura ciclista.

De esta manera se proponen intervenciones particulares en seguridad atendiendo a la particularidad como las mujeres se relacionan con el espacio urbano y a la percepción diferenciada de miedo e inseguridad que viven las ciclistas, lo que requiere acciones específicas al respecto para superar temas como el acoso y la violencia de género.

Por otro lado, en temas relacionados con infraestructura se propone la inclusión efectiva del enfoque de género en la planificación y construcción de la infraestructura ciclista teniendo como principio la accesibilidad universal para así reducir las inequidades en el acceso y uso de la infraestructura ciclista.

Con respecto a la cultura de la bicicleta, se considera conveniente fortalecer la promoción del uso por parte de las mujeres a través de estrategias dirigidas particularmente a ellas, atendiendo a las diferencias asociadas al transcurrir vital, diferencias poblacionales y sus intereses.

Otro aspecto que se considera de particular relevancia para la solución del problema identificado, es la economía de la bicicleta, pese a que este aspecto no fue priorizado como resultado de la aplicación de la matriz Vester, debido a que no es influido de manera directa por los otros factores estratégicos y tampoco influye de manera fuerte a dichos factores.

Es importante notar que el problema de la política hace mención a “las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad”, y mientras los aspectos señalados anteriormente buscan atender estas condiciones sociales, culturales y físicas de la ciudad, las condiciones económicas no se encuentran atendidas de manera directa en los factores estratégicos definidos por la matriz Vester. Para la administración distrital es de especial importancia que el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad y de su disfrute, se encuentre acompañado del crecimiento de las actividades económicas alrededor de la misma, fortaleciendo los emprendimientos y servicios complementarios de la bicicleta, así como las capacidades productivas de la industria para generar mayores beneficios para la ciudad.

Partiendo de los 4 factores estratégicos y los 3 ejes transversales que se describieron, sumados a la economía de la bicicleta como factor relevante, se busca atender la problemática definida²⁹, a través de intervenciones definidas para atender las causas identificadas buscando superar el estado de cosas insatisfactorio en relación con el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad y las necesidades asociadas al mismo.

²⁹ Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida

12. Propuesta preliminar de estructura de la política pública.

En este capítulo se presenta la propuesta preliminar de la estructura de la política pública de la bicicleta, teniendo como insumo principal el siguiente problema: *“Las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida”*

Ahora bien, los cuatro factores estratégicos, sumados a la economía de la bicicleta como factor relevante propuesto por la administración, orientan los objetivos específicos que van a desarrollar el objetivo general de la política. Por lo tanto, metodológicamente la ejecución de los siguientes objetivos específicos brindará el cumplimiento del objetivo general. A continuación, se presentan el objetivo general y los objetivos específicos.

Objetivo General

Consolidar el uso de la bicicleta como un derecho que contribuya a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.

Objetivos Específicos

La ejecución de los siguientes objetivos específicos permite a los ciclistas tener la garantía del disfrute y goce de su derecho para hacer uso de la bicicleta como herramienta para mejorar su calidad de vida.

- **Mejorar la seguridad personal de los usuarios de la bicicleta en la ciudad de Bogotá.**

Estará orientado a la reducción de los hurtos a los ciclistas, mejorar la percepción de seguridad y reducir los hechos de violencia de género, para así, transformar las condiciones negativas de seguridad personal que aquejan a los ciclistas de la ciudad.

- **Aumentar el número de viajes en bicicleta y mejorar su calidad.**

A través de la ampliación e interconexión de la red de ciclo-infraestructura y la optimización de servicios complementarios, se brindará una integración modal para el uso de la bicicleta en la ciudad y se diversificará su uso haciendo énfasis en la equidad y humanización que brinda la bicicleta, mejorando la accesibilidad y aumentando el número de los viajes en grupos poblacionales específicos.

- **Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.**

A partir de la corresponsabilidad de la administración distrital, se mejorará el comportamiento de los actores viales, aumentará la participación ciudadana de las organizaciones, se fortalecerán los procesos de formación en torno a la bicicleta

- **Reducir el número de ciclistas víctimas por siniestros viales**

Se optimizará y transversalizar el enfoque de la Política de seguridad vial “Visión Cero” en todas las acciones y proyectos de infraestructura y ciclo-infraestructura de la ciudad y se fortalecerán las estrategias que mitiguen la siniestralidad vial acompañados de la potencialización de los procesos de comunicación.

- **Fortalecer la producción de la actividad económica asociada a la Bici**

El sector económico de la bicicleta (la economía de la bicicleta) que se quiere fortalecer consta de diferentes tipos de unidades productivas con dinámicas y necesidades diversas.

Está comprendido por grandes importadores y distribuidores, medianos y pequeños comerciantes, empresas de biciturismo, de movilidad sostenible, bicimensajeros, empresas de mecánica y mantenimiento, y por emprendedores que fabrican localmente prendas y accesorios.

Por este motivo a través de la política pública de la bicicleta se llevarán a cabo acciones para fortalecer las diferentes unidades productivas a través de herramientas diseñadas para mejorar la innovación, la productividad y sus capacidades para relacionarse con mercados extranjeros, así como fomentar la empleabilidad a lo largo de las empresas del sector y fomentando la oferta de biciturismo de la ciudad.

Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (23 de noviembre de 2018). *Decreto 672 de 2018 Alcalde Mayor*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81463&dt=S>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (18 de agosto de 2006). *Decreto 319 de 2006 Alcalde Mayor*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de Régimen Legal de Bogotá D.C.: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21066>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1 de enero de 2012). *Decreto 657 de 2011 Alcalde Mayor*. Recuperado el 16 de agosto de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45167>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (31 de enero de 2017). *Decreto 054 de 2017 Alcalde Mayor*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68096&dt=S>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de 12 de 2017). *Decreto 813 de 2017 Alcalde Mayor*. Recuperado el 15 de agosto de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=73425#26>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (21 de agosto de 2018). *Decreto 456 de 2018 Alcalde Mayor*. Recuperado el 19 de septiembre de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=80486&dt=S>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (11 de 09 de 2012). *Página Web de las Naciones Unidas*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de Documentos: <https://undocs.org/es/A/RES/66/288>
- Bogotá Cómo Vamos. (2018). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2018*. Bogotá: Punto Aparte.
- Bustos, G. (17 de 05 de 2018). *Instituto de Estudios Urbanos*. Recuperado el 18 de agosto de 2019, de ¿Cómo lograr una movilidad sostenible?: <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/como-lograr-una-movilidad-sostenible>
- Centro WRI Ross para Ciudades Sostenibles & Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). *Plan Distrital de Seguridad Vial 2017 - 2026*. Bogotá.
- Concejo de Bogotá. (09 de 06 de 2016). *Acuerdo 645 de 2016 Concejo de Bogotá D.C.* Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66271>
- Concejo de Bogotá. (19 de junio de 2018). *Acuerdo 708 de 2018 Concejo de Bogotá D.C.* Recuperado el 5 de agosto de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754&dt=S>
- Consorcio Movilidad. (2018). *Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viajes*

de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C. Bogotá.

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (11 de septiembre de 2019). *Ciclovía Bogotá*. Obtenido de Página Web del Instituto Distrital de Recreación y Deporte: <https://idrd.gov.co/Ciclovía/>

Lew, S., Madriz, M., Uniman, D., Westermarck, E., Ye, Q., Jones, T. Ríos Flores, R. A. (2016). *¡A todo pedal!: Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de <https://publications.iadb.org/es/todo-pedal-guia-para-construir-ciudades-ciclo-inclusivas-en-america-latina-y-el-caribe>

Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI (22). Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=111/11162202>

Mosquera, J. L., Rojas, J. E., Bohórquez, C. L., & Guerrero Albarracín, A. M. (2018). *Cuadernillos de Desarrollo Económico. N° 8: Mercado de la Bicicleta en Bogotá*. Bogotá.

Nieves Rico, M., & Segovia, O. (Editores). (2017). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/quien_cuida_en_la_ciudad._aportes_para_politicas_urbanas_de_igualdad.pdf

Organización de las Naciones Unidas - Comisión Bruntland. (1987). *Nuestro Futuro Común*. Nueva York: ONU.

Organización de las Naciones Unidas. (2016). *Página Web de las Naciones Unidas*. Recuperado el 17 de septiembre de 2019, de Objetivos de Desarrollo Sostenible: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Ríos, R. A., Taddia, A., Pardo, C. F., & Lleras, N. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Banco Interamericano de Desarrollo.

Secretaría de Educación Distrital. (2017). *Plan Sectorial 2016 - 2020. Hacia una ciudad educadora*. Bogotá: Secretaría Distrital de Educación.

Secretaría Distrital de Ambiente. (2008). *Plan de Gestión Ambiental PGA 2008 - 2038*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2015). *Encuesta de Movilidad 2015*. Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019a). *Bogotá: Capital Mundial de la Bici. Una visión de Ciudad*. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad.

Secretaría Distrital de Planeación. (2017). *Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito*. Bogotá: Arrkimax Internacional Ltda.

Secretaría Distrital de Planeación. (28 de junio de 2019).

<https://drive.google.com/drive/folders/13tYQpi2EIPdEXFSnDH5T-7ZDAnplk6Lm>.

Recuperado el 15 de septiembre de 2019, de <http://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/politicas-sectoriales/guia-de-politica-publica>.

Senado de la República. (13 de septiembre de 2002). *Ley 796 de 2002. Por el cual se expide el código nacional de tránsito terrestre*. Recuperado el 16 de septiembre de 2019, de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

Steer & Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá. Tomo 1*. Bogotá.

Steer Davies Gleave & Secretaría distrital de Movilidad. (2013). *Formulación y estructuración de un plan estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos*. Bogotá.

Steer Davies Gleave & Secretaría Distrital de Movilidad. (2018). *Revisar y actualizar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C. Componente Ambiental - Producto III*. Bogotá.

Sustainable Mobility for All. (2017). *Global Mobility Report 2017. Tracking Sector Performance*. Washington D.C. Obtenido de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28542/120500.pdf?sequence=6>

Universidad de los Andes. (2015). *¿Nos movemos hacia ciudades más saludables? Evidencias sobre transporte activo en Bogotá y Colombia*. Bogotá.

Universidad de los Andes & Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). *Cómo promover el buen uso de la bicicleta. Exposición del ciclista en ámbito urbano. Diagnóstico y Recomendaciones*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.