



LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LA MOVILIDAD URBANA DE BOGOTÁ (1995 – 2020)

Artículos 8 y 9 del Acuerdo 24 de 1993

Bogotá, D.C., diciembre de 2020



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

Veedor Distrital
Guillermo Rivera

Viceveedora Distrital
Diana Mendieta

Veedor Delegado para la Atención de Quejas y Reclamos
Patrich Pardo

Veedor Delegado para la Contratación
Byron Valdivieso

Veedora Delegada para la Eficiencia Administrativa y Presupuestal
Laura Inés Oliveros Amaya

Veedor Delegado para la Participación y los Programas Especiales
Ramón Villamizar

Jefe Oficina Asesora de Planeación
Rino Augusto Acero

Jefe Oficina Asesora Jurídica
María Liliana Rodríguez

Equipo de Trabajo

Constanza García Figueroa
Katherine Amaya Roa
Miryan Yolanda Nope Aguirre



Tabla de contenido

Introducción	4
1. Contexto	4
1.1 El Derecho a la Movilidad.....	4
1.2 ¿Bogotá, capital mundial de la bicicleta?	7
2. La bicicleta en el actual Plan Distrital de Desarrollo	11
2.1 Antecedentes.....	11
2.2 Infraestructura para el uso de la bicicleta	17
2.3 Seguridad del bicusuario	20
2.4 Implementación del Sistema Público de bicicletas.....	25
2.5 Política Pública de la bicicleta.....	26
3. Conclusiones y recomendaciones.....	27
3.1 Conclusiones.....	27
3.2 Recomendaciones	28
Referencias	30
Anexos.....	32

Lista de tablas

Tabla 1. Listado histórico de ciudades incluidas en el Índice Copenhagense.	9
Tabla 2. Sistema de Ciclorrutas	12
Tabla 3. La bicicleta en los Planes de Desarrollo	14
Tabla 4. Construcción de Ciclo-Infraestructura.....	18
Tabla 5. Mantenimiento de Ciclo-Infraestructura.....	19
Tabla 6. Tipo de vehículo en muertes en siniestros de tránsito	21
Tabla 7. Bicusuarios lesionados en siniestros de tránsito	22
Tabla 8. Hurto de bicicletas, septiembre 2019 -2020	23

Lista de figuras

Figura 1. Bogotá en el Índice Global de Bicicletas.	8
Figura 2. Resultados por componente en el Índice Global de Bicicletas (2019)	9
Figura 3. Porcentaje de modos de viaje por género	10
Figura 4. Ciclistas, víctimas fatales en siniestros viales. De enero a septiembre de 2020	21
Figura 5. Hurto de bicicletas a septiembre por sexo.....	24
Figura 4. Tenencia de bicicletas por cada mil habitantes y por estrato	26



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

Introducción

Para la Veeduría Distrital, como entidad de control preventivo, es importante hacer seguimiento a temas que impactan el bienestar de los habitantes de Bogotá, tal es el caso del uso de la bicicleta en la movilidad urbana. Este tema cobra cada vez mayor importancia en el desarrollo de la ciudad como modo de transporte sostenible y ante la necesidad de garantizar el distanciamiento social, necesario para mitigar el contagio del COVID-19.

El documento se desarrolla a través de dos capítulos: en el primero se establece el contexto de este modo de transporte, se inicia con el análisis del uso de la bicicleta en contextos urbanos desde la perspectiva de los Derechos Humanos. Posteriormente, se establecen las falencias de la ciudad para que sea considerada como capital mundial de la bicicleta, del mismo modo, se realiza un paralelo con el escenario internacional, para determinar la posición de la ciudad en éste.

En el segundo capítulo, se hace seguimiento al tema de la bicicleta en el Plan Distrital de Desarrollo PDD, comenzando con los antecedentes del tema en la planeación de la ciudad, tanto en el Plan de Ordenamiento Territorial POT, como en los planes de desarrollo desde 1995. Se continúa con el seguimiento a las principales metas del actual PDD, entre las que se encuentran: la construcción y el mantenimiento de la ciclo infraestructura, los ciclo parqueaderos, la seguridad vial y la disminución del hurto de bicicletas.

Por último, se realizan una serie de conclusiones y recomendaciones, con el fin de que la Administración las tenga en cuenta para mejorar su gestión. Otro propósito de este documento, es que la ciudadanía interesada en hacer seguimiento al tema o en realizar control social cuente con una herramienta que le facilite su labor, ya que el documento se elabora en un lenguaje claro y sencillo, como es la política de la Veeduría Distrital.

1. Contexto

1.1 El Derecho a la Movilidad

La movilidad urbana entendida como un Derecho Humano y social que conduce el cumplimiento de otros derechos, es un concepto reciente que se ha construido en diferencia con el de *transporte urbano*, ya que éste se refiere al movimiento de vehículos en las vías, la gestión de tráfico, flujos en medios de transporte, entre otros, sin estar centrada en el ser humano y fundamentada en el Desarrollo Humano, la dignidad humana y el principio de no discriminación.

Las Políticas Públicas establecidas sobre el concepto de *movilidad urbana*, tienen en consideración todos los actores, y entre éstos, aquellos que, por el modo de transporte, se encuentran en



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

condiciones particulares de vulnerabilidad. Las personas con movilidad reducida o condicionada, el peatón (que es común a todos los ciudadanos) y el ciclista, tienen los más altos grados de vulnerabilidad dentro de la movilidad urbana.

En lo que refiere a la movilidad urbana, el uso de la bicicleta tiene una doble consideración. Por un lado, se ha constituido en el mundo contemporáneo como un derecho humano emergente, en la medida en que cristaliza la libertad de circulación, la actividad física, la salud y una vida digna (ONU, 2014). Por otro, la condición particular que tienen los ciclistas de vulnerabilidad en el ambiente urbano, hace necesario que la gestión pública se enfoque en garantizar su seguridad vial e integridad, con el fin de garantizar su realización en términos de igualdad, eficiencia y protección de la vida.

Naciones Unidas ha reconocido los beneficios del uso de la bicicleta en la movilidad urbana, señalando que “[...] constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud” (ONU, 2018) pero adicionalmente, ha insistido en que “la bicicleta puede servir como instrumento para el desarrollo, no solo como medio de transporte, sino también al facilitar el acceso a la educación, la atención de la salud y el deporte” (ONU, 2018).

Adicionalmente, en un esfuerzo por orientar las políticas públicas de movilidad de los Estados hacia una movilidad inclusiva, garantista y sostenible, instó a los Estados en el marco del Día Mundial de la Bicicleta, a:

[...] mejorar la seguridad vial y a integrarla en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte, en particular mediante la adopción de políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, con miras a obtener resultados más amplios en materia de salud, en particular la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles (ONU, 2018).

En concordancia con estos lineamientos, Colombia ha fortalecido la promoción del uso de la bicicleta en territorios urbanos mediante instrumentos, tales como 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*”.

En lo que respecta al Distrito, fue quizá la creación de la ciclovía, a través de los Decretos 556 y 567 de 1976 el primer antecedente de promoción del uso recreo-deportivo de la bicicleta (IDRD). Sin embargo, fue sólo hasta 1995, que se hace evidente el interés de la administración en pensar la bicicleta como una forma alternativa de movilidad en la capital. Desde este momento, el fortalecimiento de las acciones distritales para tal propósito ha sido progresivo logrando incrementar año tras año el uso de la bicicleta, haciendo el tránsito de la limitada visión que implica



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

hablar de políticas públicas de “transporte” para avanzar hacia un concepto más integral y garantista como el de “movilidad”, en el cual la bicicleta resulta el modo más eficiente y sostenible.

En 2018 se aprobó el Acuerdo Distrital 708 que establece los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital, con el fin de garantizar el derecho de los habitantes de Bogotá a elegir la bicicleta como su forma de movilidad con total garantía de los Derechos Humanos conexos. En complementariedad se han adoptado instrumentos, tanto para promoción de su uso (Decreto 456 de 2018), como para garantizar la participación ciudadana en las decisiones de ciudad relacionadas con el uso de la bicicleta y el bienestar de los biciusuarios (Decreto 495 de 2019). El actual Plan Distrital de Desarrollo, se ha propuesto la adopción de la Política Pública de la bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones socioeconómicas, ambientales y culturales para su uso.

Asimismo, el crecimiento exponencial del uso de la bicicleta como forma de movilidad en Bogotá, ha posicionado a la ciudad como una de las capitales de la bicicleta. La contribución de este aumento de biciusuarios al mejoramiento de la calidad del aire y a la descongestión de los medios tradicionales, es un aspecto en la que han coincidido las últimas administraciones.

Sin embargo, la ciudad aún tiene muchos retos para garantizar que esta transición a formas de movilidad sostenibles se haga de forma segura y en respeto por la vida y la integridad de los usuarios. De acuerdo a cifras de *Bogotá Cómo Vamos*, se estima que el 8% de los bogotanos y bogotanas hacen uso de la bicicleta para movilizarse cotidianamente, evidenciando además, el mayor grado de satisfacción en términos de eficiencia en comparación con el transporte público, con una calificación positiva 80% (Bogotá Cómo Vamos, 2020).

Pero la percepción de alta eficiencia y satisfacción entre usuarios, contrasta con los riesgos que en términos de seguridad enfrentan. Las cifras de robos y, en consecuencia, daños a la integridad física por cuenta de la inseguridad, han experimentado un aumento dramático. La Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, ha podido establecer un aumento de 36% entre enero y septiembre en los hurtos de este tipo, comparado con el mismo periodo del año pasado (SDSCJ, 2020). Adicionalmente, se constata una tendencia de aumento continuo de este delito.

Por otro lado, en términos de seguridad vial, a pesar de la creación de nueva infraestructura exclusiva para bicicletas, el número de accidentes de tránsito con consecuencias para biciusuarios es considerablemente importante y existe la preocupación de una ausencia de cultura de respeto a los derechos de los biciusuarios y a su vez, un desconocimiento de las normas de tránsito que rigen esta forma de movilidad.

Todas estas preocupaciones deben recogerse en la agenda pública bogotana sobre movilidad, en la cual debe primar el enfoque de la realización de los Derechos Humanos, entre estos, el derecho a desplazarse, a la no discriminación, el derecho a un ambiente sano, derecho a la integridad física y



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

a la vida, en adición al interés por mejorar la infraestructura y adecuarla al aumento del uso de la bicicleta, del cual además se espera un incremento adicional, teniendo en cuenta la nueva realidad provocada por la pandemia del COVID-19, que impone la necesidad de mantener un distanciamiento social, casi imposible de garantizar en los medios tradicionales de transporte.

1.2 ¿Bogotá, capital mundial de la bicicleta?

Bogotá ha promovido el uso de la bicicleta, convirtiéndose en un referente para Latinoamérica. Esta Administración busca continuar con el fortalecimiento y promoción de la bicicleta desde diferentes frentes: construcción y mantenimiento de ciclo infraestructura, ciclo parqueaderos, participación ciudadana (inclusión de los consejeros locales de la bicicleta) y normativa con la adopción de la política pública.

En 2019, la administración decidió realizar una campaña denominada “Bogotá capital mundial de la bici” la cual buscaba consolidar a la ciudad en el contexto global como referente del uso de este modo de transporte. Las razones expuestas por la Secretaría Distrital de Movilidad para este propósito fueron, en su momento:

- Bogotá, es la ciudad en América Latina con más viajes en bicicleta al día.
- En la ciudad está la Red de Ciclorrutas más extensa en América Latina, 444 km.
- Más de 1.5 millones de personas disfrutaban de la Ciclovía los domingos y festivos.
- Primera ciudad con un sistema de registro de bicicletas, con más de 9.700 bicicletas y más de 19 mil usuarios registrados¹.
- En la ciudad se calcula que existen 149 empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas, generando el 87% del empleo relacionado con este producto, según el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB)
- En Bogotá se creó el programa “Al Colegio en bici” que en el 2108 generó 85 rutas de confianza a 2.077 estudiantes de 69 colegios del Distrito, en 12 localidades de la ciudad.
- Se cuenta con más de 12.400 cupos de ciclo parqueaderos en la red distrital y privada.
- Se creó un Manual del Buen Ciclista, que contiene las 15 conductas y la normativa para disminuir los riesgos y siniestros en las vías.

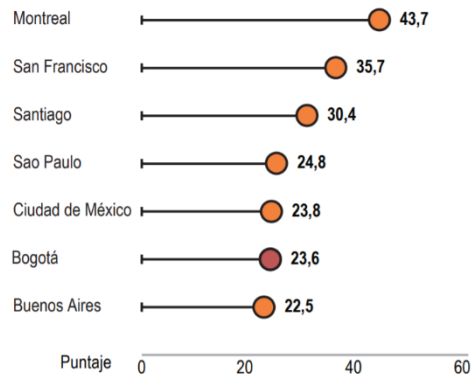
Adicionalmente, la Secretaría de Movilidad creó la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, que se encarga de elaborar y coordinar interinstitucionalmente las políticas, planes, programas y proyectos de transporte no motorizado teniendo así un equipo especializado en el desarrollo de estos temas; lo que representa un fortalecimiento institucional.

¹ Es de aclarar que, para inicios del actual Plan de Desarrollo, se habían registrado en la plataforma 61.552 usuarios y 37.086 bicicletas, de las cuales se encuentran pre registradas 24.877 y 11.574 registradas completamente; según información de la SDM.

Si bien se describen las condiciones favorables alrededor del uso de la bicicleta en Bogotá, es indispensable ver de manera integral los factores que afectan a los actuales y potenciales biciusuarios. De acuerdo con el ranking de ciudades con las mejores condiciones para el uso de la bicicleta, desarrollado por la compañía de aseguramiento digital Coya en 2019 (el cual agrupa 16 indicadores en 6 categorías: clima, porcentaje de uso, crimen y seguridad, infraestructura, bicicletas compartidas y eventos especiales), Bogotá se ubica en el puesto 81 entre 90 ciudades evaluadas. El ranking es liderado por la ciudad de Utrecht, en Holanda (Veeduría Distrital, 2019).

La figura 1 presenta el resultado de Bogotá en relación con otras ciudades de la región. Entre más alto es el puntaje obtenido por la ciudad, mejor es su resultado. De acuerdo con esta métrica, Bogotá está por debajo de ciudades con características similares como Ciudad de México y Santiago de Chile.

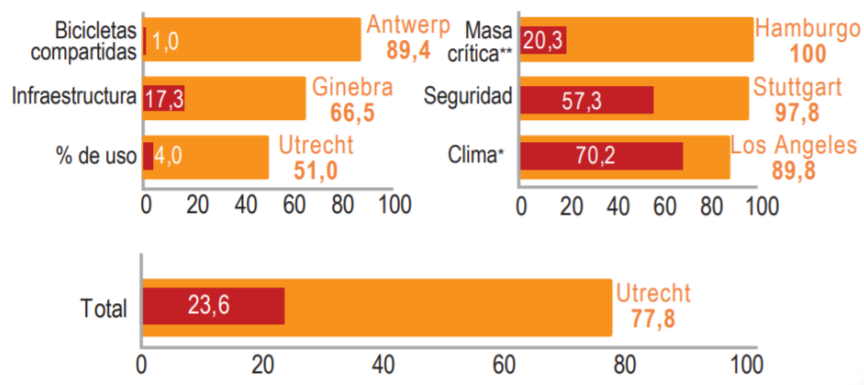
Figura 1. Bogotá en el Índice Global de Bicicletas.



Fuente: Veeduría Distrital, con base en (COYA, 2019)

En la figura 2 se desagrega el resultado del ranking por cada uno de los componentes evaluados, y se evidencia el avance o rezago de Bogotá en materia de seguridad vial y personal, y la ausencia de infraestructura de soporte y servicios complementarios como un sistema de bicicletas compartidas.

Figura 2. Resultados por componente en el Índice Global de Bicicletas (2019)



Fuente: Veeduría Distrital, con base en (COYA, 2019)

Es importante resaltar la inclusión de Bogotá por primera vez entre las ciudades destacadas por el Índice Copenhagenize (2019), que ubica a la ciudad en el puesto 12 entre las ciudades más amigables con la bicicleta del mundo, como se presenta en la siguiente tabla. Este índice resalta que, pese a los problemas persistentes en materia de movilidad y calidad del aire, se han llevado a cabo acciones de mejora de manera continua.

Tabla 1. Listado histórico de ciudades incluidas en el Índice Copenhagenize.

2013	2015	2017	2019
1. Ámsterdam	1. Copenhagen	1. Copenhagen	1 Copenhagen
2. Copenhagen	2 Amsterdam	2 Htrecht	2 Amsterdam
3 Utrecht	3. Utrecht	3 Amsterdam	3 Utrecht
4 Seville	4. Eindhoven	4 Strasbourg	4 Antwerp
5 Bordeaux	5. Malmo	5 Malmo	5 Strasbourg
6 Nantes	6. Nantes	6 Bordeaux	6 Bordeaux
7 Antwerp	7. Bordeaux	7 Antwerp	7 Oslo
8 Eindhoven	8. Strasbourg	8 Ljubljana	8 Paris
9 Malmo	9. Antwerp	9 Tokyo	9 Vienna
10 Berlin	10. Seville	10 Berlin	10 Helsinki
11 Dublin	11. Barcelona	11 Barcelona	11 Bremen
12 Tokyo	12. Ljubljana	12 Vienna	12 Bogotá
13 Munich	13. Dublin	13 Paris	13 Barcelona
14 Montréal	14. Buenos Aires	14 Seville	14 Lgublgana
15 Nagoya	15. Berlin	15 Munich	15 Berlin
16 Rio de Janeiro	16. Minneapolis	16 Nantes	16 Tokyo
17 Barcelona	17. Paris	17 Hamburg	17 Taipei
18 Budapest	18. Hamburg	18 Helsinki	18 Montréal

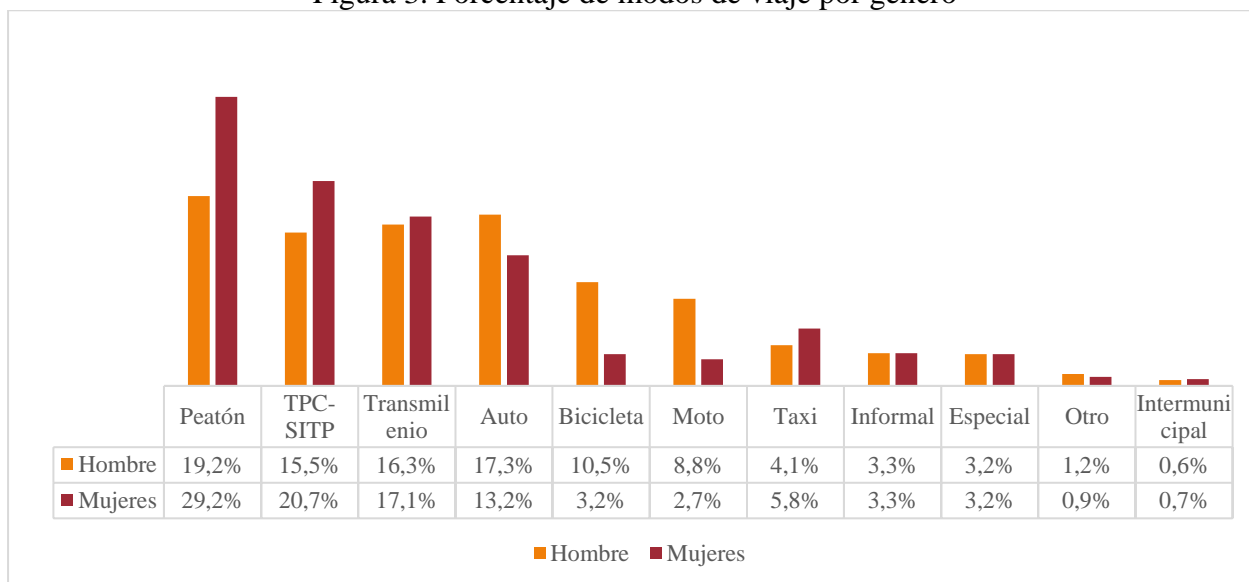
2013	2015	2017	2019
19 Paris	19. Munich	19 Oslo	19 Vancouver
20 Hamburg	20. Montréal	20 Montréal	20 Hamburg

Fuente: Veeduría Distrital, con base en (COYA, 2019)

De acuerdo con los resultados de las calificaciones presentadas anteriormente es importante mencionar que si bien Bogotá ha tenido grandes avances en diferentes aspectos frente al uso de la bicicleta sigue presentando grandes retos en temas de seguridad, infraestructura y equidad de género. Las metas fijadas para el 2020 siguen estando en mora, específicamente en reducir a cero los ciclistas lesionados y muertos por siniestros viales y en diversificar el uso de la bici para que el 50% de los viajes sean hechos por mujeres, y además tener más niños, adultos mayores y usuarios de todos los estratos.

Según la Encuesta de Movilidad 2019, realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, en Bogotá, diariamente, se realizan 13.359.728 viajes, de estos 4.556.702 son en transporte público, 1.986.760 en vehículo particular y 880.367 en bicicleta, este modo de transporte es el que cuenta con menor uso por parte de las mujeres, como se evidencia en la siguiente figura; en la que además se puede observar que la mayoría de viajes se realizan en modos sostenibles: transporte público y modos no motorizados.

Figura 3. Porcentaje de modos de viaje por género



Fuente: Secretaría de Movilidad 2019.

2. La bicicleta en el actual Plan Distrital de Desarrollo

2.1 Antecedentes

Desde los años 90, la bicicleta como medio de transporte cobra cada vez más importancia en la agenda pública. Inicialmente lo hizo en el corto plazo, a través de los planes de desarrollo, y posteriormente (año 2000) en el mediano y largo plazo, con la expedición del Plan de Ordenamiento Territorial POT, Decreto 619, *“Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital”* (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2000).

En este Decreto, revisado por el Decreto 469 de 2003 y compilado en el Decreto 190 de 2004, se contemplaron los sistemas viales y de transporte, como dos de los seis sistemas generales que junto con las piezas urbanas componían la “Estructura Urbana” (Título I, Capítulo 3, artículo 62). Asimismo, se establecieron políticas para estos sistemas que tenían el fin de *“...garantizar la accesibilidad desde las periferias hacia el Centro Metropolitano de la ciudad y de ésta con la región, así como una adecuada intercomunicación al interior de las zonas urbanas y de éstas con las áreas de expansión”*.

Una de estas políticas era *“Poner en marcha el Sistema Integrado de Transporte Masivo, conformado por el Sistema Metro Línea 1, el Sistema de Transporte Masivo por Corredores Preferenciales (Troncales) y el Sistema de Ciclorrutas”* (artículo 105, resaltado fuera de texto), de esta forma se hacía relevante el papel de la bicicleta como uno de los modos de transporte de la ciudad que permite garantizar la accesibilidad al Sistema de transporte de la ciudad, e imperativo para las siguientes administraciones de la ciudad su ejecución en los planes de desarrollo.

Adicionalmente, en el Capítulo 2 del Subtítulo 3, dedicado al Sistema General de Transporte, se dispuso como uno de los objetivos de este Sistema *“Poner en marcha del sistema de ciclorrutas como componente del sistema de transporte de la ciudad, con el objeto de promover una ciudad ambientalmente sostenible”* (numeral dos del artículo 174) reconociendo el aporte de este medio de transporte a un ambiente sano y en el siguiente artículo se ratificó que uno de los componentes de este Sistema era el “Sistema de Ciclorrutas”, el cual *“está conformado por 4 redes funcionalmente integradas que cubren la mayor parte del territorio urbano y de expansión”*, así:

- a. Red Principal: Se desarrolla sobre los ejes viales más importantes que unen al Centro metropolitano con las áreas más densamente pobladas de la ciudad.
- b. Red Secundaria. Alimenta la red principal.
- c. Red Complementaria. Distribuye flujos en sectores específicos.
- d. Red ambiental y recreativa. Asociada a los parques, espacios públicos peatonales y equipamientos deportivos y recreativos de carácter metropolitano (art. 179).

En el artículo 180 se definieron los corredores que conformaron el Sistema de Ciclorrutas, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 2. Sistema de Ciclorrutas

Red Principal			Red Complementaria		
Ítem	Corredor	Vías	Ítem	Corredor	Vías
1	Autopista Norte - Usme	Avenida Paseo de Los Libertadores, carrera 32, carrera 17, carrera 22, Avenida Caracas	1	Norte - Centro - Sur	Avenida Jorge Uribe Botero carrera 33, Avenida de Las Orquídeas calle 161, Avenida Santa Barbara carrera 28, calle 92, carrera 13, carrera 11, carrera 7ª, calle 6ª Avenida Fernando Mazuera carrera 10ª, calle 27 sur.
2	Norte- Quito- Sur	Avenida Laureano Gómez, carrera 9, Avenida Ciudad de Quito, Avenida del Sur	2	Avenida Bosa	Avenida Bosa, calle 58 sur
3	Avenida Medellín, calle 80	Avenida Medellín, calle 80	3	Avenida Tunjuelito	Avenida Tunjuelito
4	Avenida Boyacá	Avenida Boyacá, Autopista al Llano, Calle 90 sur, calle 90 sur, calle 90 sur	4	Avenida Pedro León Trabuchy	Avenida Pedro León Trabuchy, carrera 42
5	Avenida de la Calleja, calle 127	Avenida de la Calleja, calle 127, Avenida Rodrigo Lara Bonilla, calle 127, Avenida El Rincón, calle 125 Avenida El Tabor, calle 131	5	Avenida Congreso Eucarístico	Avenida Carlos Lleras Restrepo, calle 100, Avenida España, Avenida Congreso Eucarístico
6	Avenida Ciudad de Cali	Avenida Ciudad de Cali	6	Avenida la Victoria, carrera 4 este	Avenida la Victoria, carrera 4 este, Avenida Primero de Mayo, calle 22 sur
7	Avenida José Celestino Mutis, calle 63	Avenida José Celestino Mutis, calle 63	7	Canal Arzobispo	Calle 39, Avenida Pablo VI calle 53
8	Avenida Longitudinal de Occidente	Avenida Longitudinal de Occidente	8	Avenida El Salitre calle 66	Avenida El Salitre calle 66
9	Avenida Jorge E Gaitán, calle 26	Avenida Jorge E Gaitán, calle 26, calle 24, carrera 3	9	Avenida carrera 103	Avenida carrera 103

Red Principal			Red Complementaria		
Ítem	Corredor	Vías	Ítem	Corredor	Vías
10	Avenida Américas	Avenida Manuel Cepeda Vargas, calle 6, Avenida Américas	10	Avenida Agoberto Mejía	Avenida Agoberto Mejía, carrera 86
11	Avenida Ferrocarril del Sur	Avenida Ferrocarril del Sur, Avenida Ciudad de Lima, calle 19			
12	Avenida Centenario	Avenida Colon, calle 13, Avenida Jiménez, calle 13, Avenida Centenario, calle 13			
Red Secundaria			Red Ambiental y Recreativa		
Ítem	Corredor	Vías	Ítem	Corredor	Vías
1	Avenida San José calle 170	Avenida San José, calle 170, Avenida San Juan Bosco, calle 170	1	Parque el Simón Bolívar	Avenida de la Esmeralda, transversal 46
2	Avenida Iberia	Avenida Iberia, calle 134, Avenida Contador, calle 134			
3	Avenida de la Constitución	Avenida de la Constitución, transversal 49			
4	Avenida Comuneros	Avenida Comuneros, calle 6			
5	Avenida de la Hortúa	Avenida de la Hortúa, calle 1, Avenida General Santander, carrera 27, Avenida Jorge Gaitán Cortes, transversal 33			
6	Avenida Ciudad de Villavicencio	Avenida Ciudad de Villavicencio			
7	Avenida Batallón Caldas, carrera 50	Avenida Batallón Caldas, carrera 50			

Fuente: Elaborado por Veeduría Distrital, con base en el Decreto 619 de 2000

A pesar de que el Decreto 469 de 2003 redefinió la estrategia de ordenamiento, estableciendo tres estructuras: ecológica principal; funcional y de servicios; y socio económica y espacial, se conservaron los sistemas generales propuestos en el Decreto 619 de 2000, pero se integraron los sistemas vial y de transporte en el “Sistema de Movilidad” que “*Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y*

espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema los estacionamientos públicos, y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga” (artículo 19).

De esta forma el Sistema de Movilidad quedó conformado por tres subsistemas: el Vial, el de Transporte y el de Regulación, y control del tráfico. (Artículo 124). En este nuevo contexto el tema de la bicicleta hace parte del Subsistema vial ya que la Red de Ciclorrutas (ya no Sistema de Ciclorrutas) es uno de sus componentes y del Subsistema de transporte que se debe organizar en torno al Metro. Es por eso que las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deben integrar junto con las rutas del transporte público, las terminales de transporte, en áreas determinadas de la ciudad. En cuanto a los corredores que conformaban el Sistema de Ciclorrutas se conservan las mismas redes: principal, secundaria, complementaria y ambiental y recreativa, al igual que los corredores (artículo 148)

Por último, el Decreto 190 de 2004 compiló los decretos anteriores y en éste se conservan las cuatro redes mencionadas como componentes, del que se denomina nuevamente como Sistema de Ciclorrutas (artículo 191). Sin embargo, cuando se refiere a los corredores que conforman cada una de las redes se hace mención a la Red de Ciclorrutas.

Como se mencionó, antes de la expedición del primer POT de la ciudad ya se venía incorporando el tema de la bicicleta en los planes de desarrollo. A continuación, se observa cómo se ha impulsado el tema, a través de proyectos que abarcan no sólo infraestructura sino también la garantía de derechos de los biciusuarios, acercándose cada vez más a los ofrecidos a los usuarios de otros medios de transporte.

Tabla 3. La bicicleta en los Planes Distritales de Desarrollo

<i>Años</i>	<i>Plan</i>	<i>Metas</i>	<i>Línea base</i>
1995 - 1998	Transformar ciudad	NA ²	
1998 - 2001	Por la Bogotá que queremos	Construir 80 km de ciclorruta	
2001 -2004	Bogotá para vivir todos del mismo lado	Puesta en funcionamiento y continuación del Sistema de Ciclorrutas y la construcción de 91.18 km	

² En este PDD no se establecieron metas pero se destinaron \$21.4 millones de pesos de 1995 para ciclovías, en el sector transporte, prioridad Espacio Público.

<i>Años</i>	<i>Plan</i>	<i>Metas</i>	<i>Línea base</i>
2004 - 2008	Bogotá sin indiferencia	Ciclo ruta: construcción de 56 Km.	
2008 - 2012	Bogotá Positiva	Construir 20 km de ciclorruta	374 km
		Mantener 100% de la red de ciclorrutas	
2012 - 2016	Bogotá Humana	Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas en el marco del SITP.	0
		Aumentar la infraestructura vial de la red de ciclorrutas 38,7% mediante la construcción de 145,46 km de ciclorrutas en torno a la infraestructura de transporte masivo (145,50 km).	Ciclorruta Construida: 376 km
		Realizar mantenimiento a ciento por ciento de la red de ciclorrutas existentes (376 km).	Construida: 376 km
		Conectar la red de ciclorrutas existente, en intersecciones o estaciones, mediante la construcción de 3 pasos elevados o ciclopuentes.	
		Implantar estratégicamente 23 cicloparqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclorrutas.	
2016 - 2020	Bogotá Mejor para Todos	Construir 120 km de ciclorrutas en calzada y/o a nivel de andén.	440 km

<i>Años</i>	<i>Plan</i>	<i>Metas</i>	<i>Línea base</i>
		Conservar 100 km de ciclorrutas	440 km
		Implementar 1.500 ciclo parqueaderos en la ciudad asociados al Transmilenio	3.205
		Disminuir en un 15% las fatalidades en accidentes de tránsito	543 muertes en accidentes de tránsito
		Diseñar e implementar una estrategia integral para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local y distrital	
2020 - 2024	Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI	Disminuir 8% los casos de hurto a bicicletas	8.130
		A 2024 Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía	2019: Peatones (236), Ciclistas (71), Motociclistas (conductor y acompañante; 169), Conductores (10), Pasajeros (19) Total 505
		Implementar 5000 cupos de ciclo parqueaderos	6.059
		Construir 280 km de ciclo infraestructura de la ciudad	550 km
		Conservar 190 km de ciclo-infraestructura	550 km
		Aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta	880.367
		Gestionar la implementación de un	



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

<i>Años</i>	<i>Plan</i>	<i>Metas</i>	<i>Línea base</i>
		sistema de bicicletas públicas	

Fuente: Elaborado por Veeduría Distrital, con base en los PDD 1995-2020

Durante el periodo analizado se evidencia que desde 1995 el tema de la bicicleta y su infraestructura, ha estado en la agenda de las administraciones y se ha ido haciendo cada vez más integral, superando la construcción y adecuación de vías, al incluir equipamientos como ciclo parqueaderos, la implementación de un sistema de bicicletas públicas y temas como la seguridad vial y patrimonial de los biciusuarios y la gestión por incentivar su uso.

De esta forma se observa que las metas que propone el actual Plan Distrital de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” (2020 – 2024) son más ambiciosas que las del PDD predecesor en temas relacionados con infraestructura para biciusuarios y en la garantía de seguridad personal y vial. Es de destacar en dicho Plan la meta de implementar el sistema de bicicletas públicas de la ciudad.

2.2 Infraestructura para el uso de la bicicleta

a. Construcción de ciclorrutas

En el POT vigente, la red de ciclorrutas debe integrarse al Sistema de Transporte Público por lo que se jerarquizan las redes que conforman el Sistema o Red de Ciclorrutas. A pesar de que la ciudad ha avanzado en la construcción de ciclorrutas; aún no se ejecuta en su totalidad el modelo propuesto y las ciclorrutas son insuficientes, presentan problemas de mantenimiento, falta de conexión y algunas presentan conflicto con los peatones con quienes se disputan el uso del espacio público.

Las últimas administraciones han tenido en cuenta estos problemas y han tomado medidas para solucionarlos. Es así como la actual administración se comprometió con la construcción de 280 km de ciclo infraestructura para ampliar la red existente, de los cuales el IDU ejecutará 224 km. Sin embargo, la entidad reprogramó las metas anuales y proyectó la construcción de 69.13 km para el 2024, es decir el 31% de la meta a ejecutar, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 4. Construcción de Ciclo-Infraestructura

Meta 381. Construir 280 km. de ciclo-infraestructura					
Año	Program. inicial PDD	Reprogramación	Ejec física	Prog. Presupuestal (millones)	Ejec presupuestal
2020	67	2,87	0	\$26.450	\$0
2021	30	30	0	\$24.081	\$0
2022	93	93	0	\$91.232	\$0
2023	29	29	0	\$127.589	\$0
2024	5	69,13	0	\$23.520	\$0
Total IDU	224	224	0	\$292.872	\$0

Fuente: Elaborado por Veeduría Distrital, con base en Información (IDU, 2020)

Si bien es cierto, que programar el 30% de la meta para el primer año de la administración es muy ambicioso, ya que solo se cuenta con un semestre (la ejecución del nuevo PDD inicia en el segundo semestre) trasladar casi la totalidad de la meta hasta el 2024 representa un riesgo de no ejecución total de la meta debido a que la actual administración ejerce funciones hasta el 2023. Otro aspecto a tener en cuenta, es que la anterior administración propuso construir 120 km de ciclorrutas, los cuales inicialmente estaban a cargo del IDU, entidad que terminó ejecutando 71.8 km., y 41.55 km la SDM (SEGPLAN, 2020). Por ello, es conveniente agilizar los trámites de planeación en los primeros años para alcanzar la meta propuesta.

Respecto a los kilómetros de ciclorrutas restantes, la SDM aporta a la meta con la construcción de ciclorrutas en calzada, los cuales surgen de la estrategia diseñada para ampliar la red de ciclorrutas, ante la necesidad de garantizar el distanciamiento social y mitigar la propagación del COVID-19. Es así como, a partir de marzo del presente año, se inició la creación de una red de ciclovías temporales (tramos de calzada completa o carriles segregados) que llegaron a sumar 84 km. de los cuales “a septiembre se ha definido la migración de 65,9 kilómetros que formarán parte la red de ciclorrutas existentes de la ciudad”, según información de (SDM, 2020) aunque en el mismo documento se señala que el aporte a la meta será de 56,6 km. Ver anexo A.

Otra meta que propone la actual administración, es el mantenimiento o conservación de 190 km de ciclo infraestructura (35% de la red actual), la cual es de suma importancia para la seguridad de los biciusuarios, una vía en mal estado representa un riesgo para la integridad física. Como se ve en la siguiente tabla, de esta meta el IDU es responsable de 110 km, un poco más de la mitad de la meta del PDD. No obstante, al igual que con la meta de construcción de ciclo-infraestructura, se reprogramó y se postergó para el 2024 parte de lo programado para el presente año. No se entiende cómo se posterga el 26% de esta meta para el último semestre de vigencia del PDD y cuando ya habrá el tránsito a una administración diferente.

Tabla 5. Mantenimiento de Ciclo-Infraestructura

Meta 377. Conservar 190 km de ciclo-infraestructura

<i>Año</i>	<i>Program. inicial PDD</i>	<i>Reprogramación</i>	<i>Ejec. física</i>	<i>Prog. Presupuestal</i>	<i>Ejec. presupuestal</i>
2020	20	6,93	0	\$542	\$250
2021	30	30	0	\$56.455	\$0
2022	30	30	0	\$50.411	\$0
2023	15	15	0	\$50.412	\$0
2024	15	28,07	0	\$50.411	\$0
Total IDU	110	110	0	\$208.231	\$250

Fuente: Elaborado por Veeduría Distrital, con base en Información (IDU, 2020)

Otras entidades que aportan a la ejecución de esta meta son la Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento y Rehabilitación Vial con 60 km y la SDM con 20 km. Esta entidad aporta al mantenimiento de la señalización, dadas sus funciones.

b. Ciclo parqueaderos

La Secretaría de Movilidad durante la vigencia ha tenido dos maneras de abordar el tema de ciclo parqueaderos. La primera de ellas, está relacionada directamente con la meta del PDD construcción de 5.000 cupos para parquear bicicletas en la ciudad, se puede decir que después de las mesas de reunión realizadas con la Dirección de Proyectos del IDU y la SDM, se recomendaron implementar puntos de parqueo tipo rack:

- Red Peatonal Zona Rosa - Puntos de implementación: 4 - Cupos: 44
- Avenida el Rincón (KR 91 y AC 131A) Carrera 91 hasta Avenida la Conejera (TV 97) - Puntos de implementación: 11 - Cupos: 64
- Avenida el Rincón desde Carrera 91 hasta Avenida Boyacá - Puntos de implementación: 5 - Cupos: 42
- Intersección Av. Ferrocarril por Avenida Ciudad de Cali - Puntos de implementación: 2 - Cupos: 14
- Av. Guayacanes - Puntos de implementación: 4 - Cupos: 50
- Puente Peatonal Calle 112 con Carrera 9 - Puntos de implementación: 2 - Cupos: 16
- Reforzamiento Puente (Av. Américas con Cr 68) - Puntos de implementación: 1 - Cupos: 20

En estas mesas de reunión únicamente se han determinado los puntos de construcción de 250 cupos y hasta el momento no se ha construido ninguno. Aunque el IDU reportó la implementación de



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

1.115 cupos a través de contratos en ejecución que incluyen los puntos ya mencionados, de los cuales señala que se han instalado 25 en la Red Peatonal Zona Rosa. (Ver anexo B)

La segunda estrategia, se refiere a abordar la disponibilidad y la calidad de los ciclo-parqueaderos en Bogotá a través de la “Certificación de sellos de Calidad de Ciclo Parqueaderos”, desde la SDM se brinda asesoría técnica en el diseño e implementación de zonas de estacionamiento para bicicletas, normativa relacionada con esta infraestructura y se realiza una evaluación de los lineamientos como seguridad, demarcación, zonas de cambio para ciclistas, entre otros. Con corte a 30 de septiembre la ciudad cuenta con un total de 15.689 cupos de Ciclo Parqueaderos certificados en 192 parqueaderos, de los cuales en el 2020 se han certificado 334 cupos.

2.3 Seguridad del biciusuario

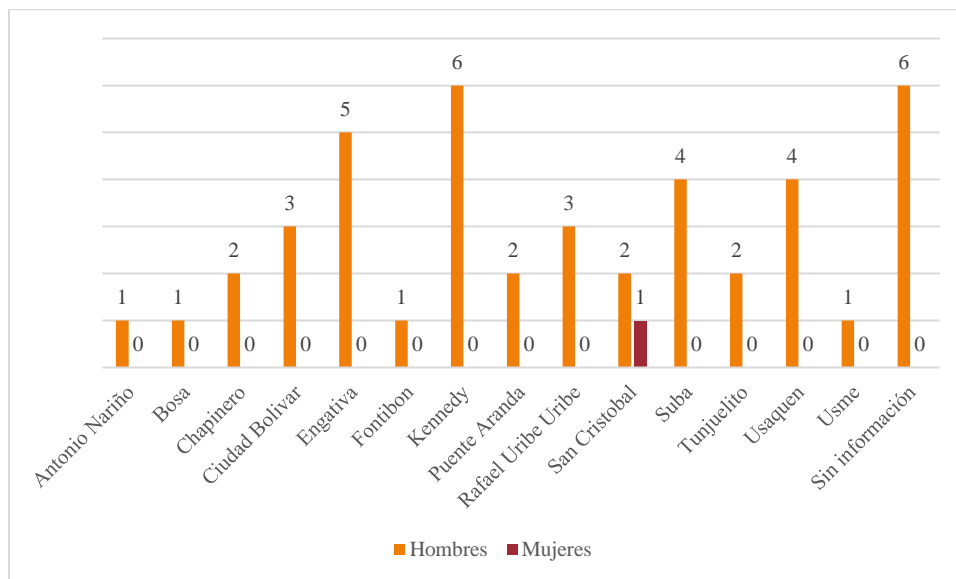
Dos de los objetivos de la Política Pública de la Bicicleta apuntan a la seguridad de los biciusuarios, tanto para la garantía de la seguridad personal como para reducir el número de víctimas en siniestros viales. Aunque aún no se inicia la implementación de esta política, a continuación, se analizan las cifras que permiten tener una línea base.

a. Seguridad vial

Según información preliminar del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en la ciudad se han registrado 44 fatalidades de ciclistas en siniestros de tránsito, estos hechos se presentaron en 14 de las 20 localidades, aunque no se tiene información sobre seis casos, en el periodo comprendido entre enero y septiembre del presente año (INML, 2020).

El 43% de fatalidades, (19 casos), ocurrieron en cuatro localidades: Kennedy, Engativá, Suba y Usaquén: las dos primeras con seis y cinco casos respectivamente, y las dos restantes con cuatro casos cada una. Tres de estas localidades son de las más pobladas de la ciudad y en todas habitan personas de escasos recursos económicos, para quienes la bicicleta es un medio de transporte económico, por lo que garantizar su seguridad es vital. Con excepción del caso de una mujer, que transitaba en la localidad de San Cristóbal, todas las víctimas eran hombres y casi todos mayores de edad.

Figura 4. Ciclistas, víctimas fatales en siniestros viales. De enero a septiembre de 2020



Fuente: Elaborado por la Veeduría Distrital con base en información del INML

Al comparar la participación de las bicicletas con los demás modos de transporte en los que se registraron los siniestros, se nota que la bicicleta tiene un alto porcentaje (16%), frente a otros medios como el automóvil (3%). Esta situación se torna más crítica, si se tiene en cuenta que según la Encuesta de Movilidad 2019 el porcentaje de viajes en bicicleta es muy inferior (7%) al de vehículos (15%).

Tabla 6. Tipo de vehículo en muertes en siniestros de tránsito

Tipo de vehículo	Muertes	%
Automóvil	8	3%
Avión, Avioneta	4	1%
Bicicleta	44	16%
Bus	4	1%
Buseta	1	0%
Camión	1	0%
Camioneta	3	1%
Microbús	1	0%
Motocicleta	90	34%
Volqueta	1	0%
No aplica	84	31%
Sin información	27	10%
Total	268	100%

Fuente: Elaborado por la Veeduría Distrital con base en información del INML

En cuanto a lesiones de biciusuarios en siniestros de tránsito, se registraron 430 lesionados. La única localidad que no presentó este tipo de eventos fue Sumapaz, como se observa en la siguiente tabla. Otra característica es que las mujeres fueron víctimas en el 31% de los casos; y los hombres en el restante 69%. Las localidades de Kennedy, Engativá, Suba y Bosa presentaron los mayores números de casos y concentraron el 47.4% de lesionados de la ciudad.

Tabla 7. Biciusuarios lesionados en siniestros de tránsito

<i>Localidad</i>	<i>Hombres</i>	<i>Mujeres</i>	<i>Total</i>
Antonio Nariño	6	4	10
Barrios Unidos	10	2	12
Bosa	24	13	37
Chapinero	5	3	8
Ciudad Bolívar	11	0	11
Engativá	34	14	48
Fontibón	15	5	20
Kennedy	49	22	71
La Candelaria	0	2	2
Mártires	4	2	6
Puente Aranda	13	6	19
Rafael Uribe Uribe	9	5	14
San Cristóbal	10	4	14
Santafé	1	1	2
Suba	31	17	48
Teusaquillo	5	4	9
Tunjuelito	6	1	7
Usaquén	14	6	20
Usme	9	1	10
Sin información	41	21	62
Total	297	133	430

Fuente: Elaborado por la Veeduría Distrital con base en información del INML

Es de anotar que pese a que en el último año se presentó una reducción en el número de muertes por siniestros de tránsito, al pasar de 46 en septiembre de 2019 a 38 en septiembre de 2020 (INML, 2020), la reducción es del 17%, lo que debe alertar a las autoridades ya que la meta del PDD apunta a disminuir los siniestros viales en un 20%.

b. Hurto de bicicletas

Hasta septiembre de 2020 se registraron 8.023 hurtos de bicicletas en la ciudad, 2.123 más que los denunciados en el mismo periodo del año anterior, lo que representa un incremento del 36% (SDSCJ, 2020), pese a los esfuerzos de la actual administración para frenar este delito, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 8. Hurto de bicicletas, septiembre 2019 -2020

<i>Localidad</i>	<i>Enero- Sept 2019</i>	<i>Enero- Sept 2020</i>	<i>Diferencia 2019-2020</i>	<i>Variación</i>
Antonio Nariño	66	145	79	120%
Barrios Unidos	277	296	19	7%
Bosa	452	752	300	66%
Candelaria	25	33	8	32%
Chapinero	329	291	-38	-12%
Ciudad Bolívar	140	240	100	71%
Engativá	918	1195	277	30%
Fontibón	491	540	49	10%
Kennedy	837	1348	511	61%
Los Mártires	128	172	44	34%
Puente Aranda	184	367	183	99%
Rafael Uribe Uribe	115	190	75	65%
San Cristóbal	45	101	56	124%
Santa Fe	115	156	41	36%
Sin Localización	4	0	-4	-100%
Suba	791	1090	299	38%
Sumapaz	0	0	0	0%
Teusaquillo	376	341	-35	-9%
Tunjuelito	102	181	79	77%

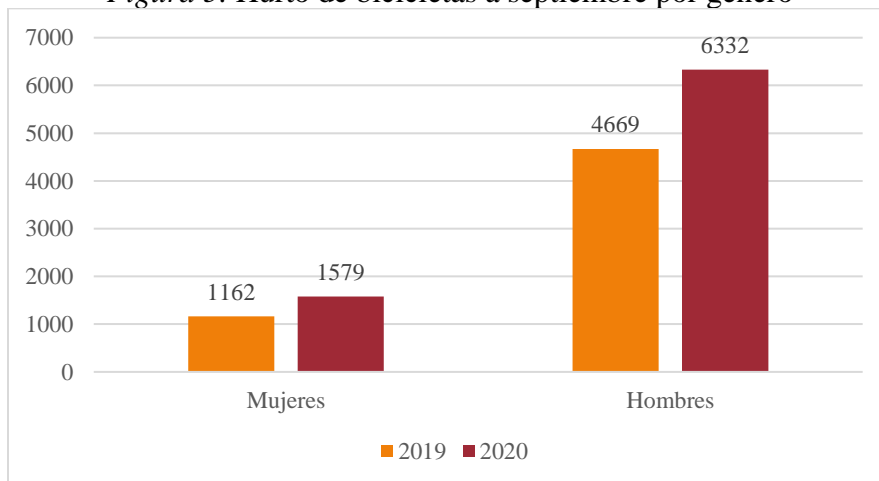
Localidad	Enero- Sept 2019	Enero- Sept 2020	Diferencia 2019-2020	Variación
Usaquén	478	517	39	8%
Usme	27	68	41	152%
Total General	5900	8023	2123	36%

Fuente: Elaborado por la Veeduría Distrital con base en información de la SDSCJ

El 45% de los hurtos se registraron en las localidades de Kennedy, Engativá y Suba, aunque los mayores incrementos se observaron en las localidades de Usme, San Cristóbal y Antonio Nariño (152%, 124% y 120%, respectivamente). Sólo en dos localidades disminuyó este delito: Teusaquillo y Chapinero con reducciones del 9% y 12%, respectivamente. En Sumapaz no se registraron hurtos en 2019 ni en el 2020. El incremento de este delito tiene un impacto negativo en la estrategia de impulsar este medio de transporte.

Asimismo, la meta que apunta a disminuir en un 8% este delito, presenta un desafío dado el aumento de las cifras, situación que también incide en el cumplimiento de uno de los pilares que fundamenta el actuar de la presente administración: la garantía de una ciudad cuidadora, especialmente con la población más vulnerable, entre la que se encuentran los peatones y biciusuarios en la movilidad, del mismo modo se resalta que las mujeres aumentaron como víctimas de este delito con un 35.9%; mientras que en los hombres fue del 35.6%.

Figura 5. Hurto de bicicletas a septiembre por género



Fuente: Elaborado por la Veeduría Distrital con base en información de la SDSCJ



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

2.4 Implementación del Sistema Público de Bicicletas

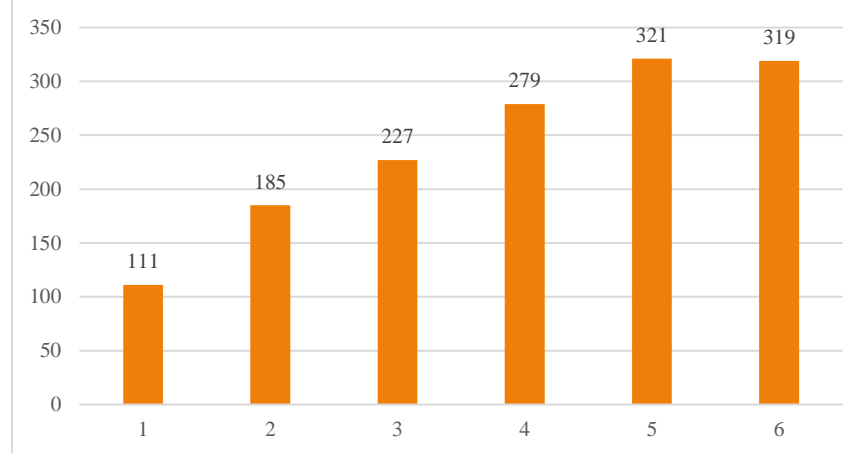
En el Plan Distrital de Desarrollo 2012 – 2016 “Bogotá Humana”, se planteó, por primera vez, la meta de “Implementar un Sistema de Bicicletas Públicas”. Sin embargo, a pesar de que se avanzó hasta alcanzar su adjudicación con el Contrato de Concesión 1042 de 2015, no se logró su implementación, por incumplimiento del contratista y se liquidó unilateralmente el contrato mediante Resolución 013 de 2017 (SECOP, 2018). Este proceso presentó tropiezos desde antes de su adjudicación y en su momento la Veeduría Distrital realizó los siguientes comentarios, refiriéndose al tema:

En conclusión, los problemas a los que se enfrentó la Secretaría de Movilidad para la adjudicación del contrato fueron generados en gran parte por ella misma, puesto que es esta entidad la que fijó las condiciones de la licitación (reglas de juego). En efecto, dichos problemas tienen, en gran parte, origen en: 1) la concepción que le dio la SDM a la participación y el rol que debía tener el sector público en la implementación del SBP; 2) la priorización de los factores económicos sobre los técnicos en la evaluación de las propuestas; 3) la estructuración de las condiciones de experiencia técnica exigida a los participantes que se fijaron en los términos de referencia y 4) la premura de tiempo tanto para la presentación de propuestas como para la implementación del sistema (Veeduría Distrital, 2015).

La actual Administración revivió este proyecto y según la Secretaría Distrital de Movilidad se está evaluando en conjunto con la Agencia de Cooperación Alemana y C40 Cities Climate Leadership Group, la estructuración técnica, legal y financiera del sistema para Bogotá. En noviembre de 2020 se entregarán los documentos del estudio y en diciembre de este año se proyecta adelantar la estructuración del proceso de licitación.

Este proyecto es de suma importancia para lograr la meta de aumentar el número de viajes en bicicleta, pero también para lograr la inclusión de todos los habitantes en el uso de este modo de transporte, teniendo en cuenta que como lo señala la Encuesta de Movilidad 2019, la tenencia de la bicicleta en la ciudad se concentra en los estratos altos, como se observa en la siguiente gráfica.

Figura 6. Tenencia de bicicletas por cada mil habitantes y por estrato



Fuente: Elaborado por Veeduría Distrital, con base en Encuesta de Movilidad 2019

2.5 Política Pública de la bicicleta

El 15 de junio de 2018, el Concejo de Bogotá adoptó “los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital” mediante el Acuerdo 708, y otorgó un año para que la Administración implementará y divulgará una política pública acorde con estos lineamientos de tal forma que quienes usan la bicicleta como medio de transporte gocen de garantías de infraestructura, seguridad y reconocimiento, en iguales condiciones que los usuarios de cualquier otro medio de transporte (Concejo de Bogotá, 2018).

Sin embargo, a pesar de que la anterior administración avanzó en la formulación de la Política Pública de la Bicicleta, aún no ha sido aprobada por el CONPES. En la actualidad se encuentran aprobadas dos (preparatoria y agenda pública) de las seis etapas (formulación, implementación, seguimiento y evaluación) establecidas por la Secretaría de Planeación. Además, la Secretaría de Movilidad radicó en septiembre el CONPES y el plan de acción de la política que son parte de la etapa de formulación, por tanto, una vez se agoten los trámites pertinentes, se implementará y se realizará la evaluación.

El objetivo principal de la política que se planteó es: “Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta” y los objetivos específicos mencionados son:

1. Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá
2. Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá:



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

3. Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta
4. Reducir el número de ciclistas víctimas de siniestros viales

El plazo que se propuesto la ciudad para la implementación de las acciones y estrategias contenidas en la política pública es 2038, los sectores que participarán en la misma son: Seguridad, Convivencia y Justicia; Gobierno; Hacienda; Desarrollo Económico, Industria y Turismo; Educación; Cultura, Recreación y Deporte; Ambiente; Salud; Hábitat; Mujer; y Movilidad.

3. Conclusiones y recomendaciones

3.1 Conclusiones

- En el reciente concepto de movilidad urbana se concreta el ejercicio de otros derechos que debe proveer el Estado para que sus habitantes se trasladen de una manera digna, equitativa e incluyente, funciones del Estado social de derecho.
- Bogotá se ha caracterizado por ser pionera en posicionar el uso de la bicicleta, primero en el ámbito recreativo desde 1976 y a partir de los años 90 como medio de transporte, es así como hoy cuenta con una extensa red de ciclorrutas y la oferta de servicios como ciclo parqueaderos. Todo esto a la par de desarrollos normativos que garantizan derechos a los biciusuarios y promocionan el uso de la bicicleta. Sin embargo, aún existen grandes retos para la ciudad como lograr la seguridad vial de los biciusuarios, la disminución del hurto de las bicicletas, el aumento y mantenimiento de ciclorrutas, lograr la conexión de estas con el sistema de transporte público, entre otros.
- Continuar posicionando a la ciudad como un referente de movilidad en bicicleta, significa trabajar integral e institucionalmente. Es importancia tener una estrategia de seguridad vial y personal, el impulso de acciones normativas y un sistema de bicicletas públicas que brinde la posibilidad de garantizar el acceso de todas las personas a realizar viajes en bicicleta.
- La adopción de la Política Pública de la Bicicleta permitirá tener las garantías en: infraestructura, seguridad y reconocimiento como modo de transporte en la ciudad, así como la oportunidad de tener recursos específicos y una estructura administrativa enfocada al desarrollo de planes, programas y proyectos.
- La ciudad no puede aún considerarse como capital mundial de la bicicleta, es innegable que se ha avanzado en este propósito, hasta lograr ser incluida por primera vez entre las ciudades destacadas en el Índice Copenhagense (2019) que la ubicó en el puesto 12 de su *ranking*. Sin embargo, aún está pendiente la implementación de un sistema público de bicicletas y

brindar garantías a las mujeres para que se aumente su participación en el uso de este medio de transporte.

- Las metas que propone el actual Plan Distrital de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” en lo relacionado con el uso de la bicicleta son más ambiciosas que las de planes de desarrollo anteriores. Esto se justifica ante la creciente demanda de los biciusuarios.

3.2 Recomendaciones

1. Ante la *nueva realidad* provocada por el COVID-19, la administración, para descongestionar los servicios de transporte público habilitó ciclorrutas provisionales, lo que aumentó el número de biciusuarios. Ahora se busca consolidar algunas *bicirrutas* permanentes e integrarlas a la infraestructura vial de la ciudad. Por eso se hace indispensable convertir estas vías en corredores seguros: con mejoras en el alumbrado público y medidas para que los biciusuarios no se expongan al respirar los gases contaminantes emitidos por los vehículos que circulan en las mismas vías. Por lo que, se recomienda tener en cuenta la alternativa de crear zonas sin tráfico vehicular que establece la Ley 1083 de 2006, como se cita en la “Metodología para la Priorización del Mantenimiento de Señalización de Ciclorrutas en Calzada 2020-2024” de la Secretaría de Movilidad, Anexo 3 del radicado VD 20203000099742.
2. Fortalecer la cultura de respeto por las normas viales tanto en ciclistas como en los demás conductores y reforzar el sistema de cámaras de seguridad.
3. Se debe mejorar la seguridad vial de los biciusuarios en la ciudad, sobre todo en las noches con el uso obligatorio de cintas o chalecos reflectivos. Por lo cual se recomienda a la Administración disponer de acciones de sensibilización que promuevan su uso.
4. Es indispensable fortalecer la cultura vial de cuidado, tanto a los conductores como a los biciusuarios, en la correcta y segura interacción vial, específicamente explicando los puntos ciegos de los automotores de gran tamaño y la forma de adelantar a ciclistas en las vías compartidas.
5. Sobre el Sistema de Bicicletas Públicas, si bien se están realizando las actividades para la licitación de este proyecto, la administración debe enfocar sus esfuerzos para que el proceso de licitación se cumpla satisfactoriamente. Es decir, se debe evaluar que el proyecto sea atractivo para la inversión pública pero alineado con los objetivos de ciudad para asegurar que esta vez la ciudad si cuente con un SPB y no caer en los errores del pasado.



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

6. Teniendo en cuenta que las metas que se propone esta administración son ambiciosas pero que su ejecución impacta positivamente en el desarrollo de la ciudad en diversos aspectos tales como un mejor ambiente, salud e indudablemente en el bienestar y aumento de los biciusuarios, es recomendable que se tomen medidas para que se ejecuten en su totalidad durante el periodo de gobierno. Entre ellas, fortalecer institucionalmente a las entidades responsables para que cumplan con su misión, así como revisar los errores o debilidades que enfrentaron las administraciones pasadas que les impidieron alcanzar los propósitos, e involucrar a la ciudadanía propiciando una participación incidente y un control social que aporten al logro de los objetivos, entre otras.
7. Dado que más de 20 años de la expedición del primer POT de la ciudad, aún no se ha ejecutado en su totalidad el sistema o red de corredores de ciclorrutas. Es necesario que se incluyan expresamente en el POT las ciclorrutas que requiere la ciudad, determinando exactamente su ubicación, discriminando si se trata de ciclorrutas, bicicarriles u otro tipo de infraestructura y las metas de ejecución por año. Asimismo, propiciar un desarrollo urbano que propicie una ciudad densificada, en la que la mayoría de los viajes se puedan realizar en modos ambientalmente sostenibles como la bicicleta.
8. Es pertinente ratificar la recomendación realizada anteriormente por la Veeduría Distrital, basada en el documento “Cómo impulsar el ciclismo urbano. Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe” (BID , 2017) en el sentido de reconocer el papel fundamental de la planeación a largo plazo para garantizar la sostenibilidad y consolidación de la bicicleta como medio cotidiano de transporte urbano. Ésta se debe plasmar en un plan maestro, que contemple el fortalecimiento institucional, estrategias de financiación que involucren diferentes estamentos, alianzas para el fortalecimiento de relaciones con socios estratégicos y la articulación del plan con otros instrumentos de planeación urbana, sin descuidar el potencial de la participación ciudadana, tanto en la planeación como en ejecución y evaluación.



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (28 de julio de 2000). *Decreto 619 [Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital]*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3769&dt=S>
- BID . (2017). *Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe*. Obtenido de BID Mejorando vidas: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/13970/como-impulsar-el-ciclismo-urbano-recomendaciones-para-las-instituciones-de>
- Concejo de Bogotá. (30 de mayo de 1998). *Acuerdo 6 de 1998 [por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 - 2001 -POR LA BOGOTÁ QUE QUEREMOS]*. Obtenido de https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/Plan%20de%20Desarrollo%20-%201998_2001%20Por%20la%20Bogota%20que%20Queremos.pdf
- Concejo de Bogotá. (15 de junio de 2018). *Acuerdo 708 [Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones]*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754>
- Copenhaguenize. (01 de 11 de 2020). *The most bicycle-friendly cities of 2019*. Obtenido de The most bicycle-friendly cities of 2019: <https://copenhaguenizeindex.eu/>
- COYA. (01 de 11 de 2020). *Global Bicycle Cities Index 2019*. Obtenido de Global Bicycle Cities Index 2019: <https://coya.com/bike/index-2019>
- IDU. (noviembre de 2020). Oficio Radicado 20202200098472
- INML. (noviembre de 2020). *Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Observatorio de Violencia*. Obtenido de Cifras preliminares de lesiones causa externa en Colombia 2020: <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-de-lesiones-de-causa-externa>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (junio de 2020b). *Condiciones de Movilidad por fases*. Obtenido de <https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/fases-plan-transicion-nueva-normalidad/condiciones-movilidad-por-fases>
- ONU. (2018). *Consejo de Derechos Humanos 26 periodo de sesiones. Resolución A/HRC/RES/26/18*.



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

SDH. (3 de junio de 2004). *Secretaría Distrital de Hacienda. Plan de Desarrollo Bogotá sin Indiferencia 2004 - 2008*. Obtenido de https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/Plan%20de%20Desarrollo%20-%20Bogot%C3%A1%20sin%20Indiferencia_0.pdf

SDP. (1 de junio de 1995). *Secretaría Distrital de Planeación*. Obtenido de Formar ciudad : <http://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/planes-de-desarrollo-y-fortalecimiento-local/planes-de-desarrollo-local/formar-ciudad>

SDSCJ. (octubre de 2020). *Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia*. Obtenido de Boletines: <https://scj.gov.co/es/oficina-oaiee/boletines>

SECOPI. (30 de mayo de 2018). *Proceso SDM-LP-026-2014. Selección Concesión Bicicletas Públicas*. Obtenido de <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-1-124752>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Bogotá Capital Mundial de la Bici, una visión de ciudad*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

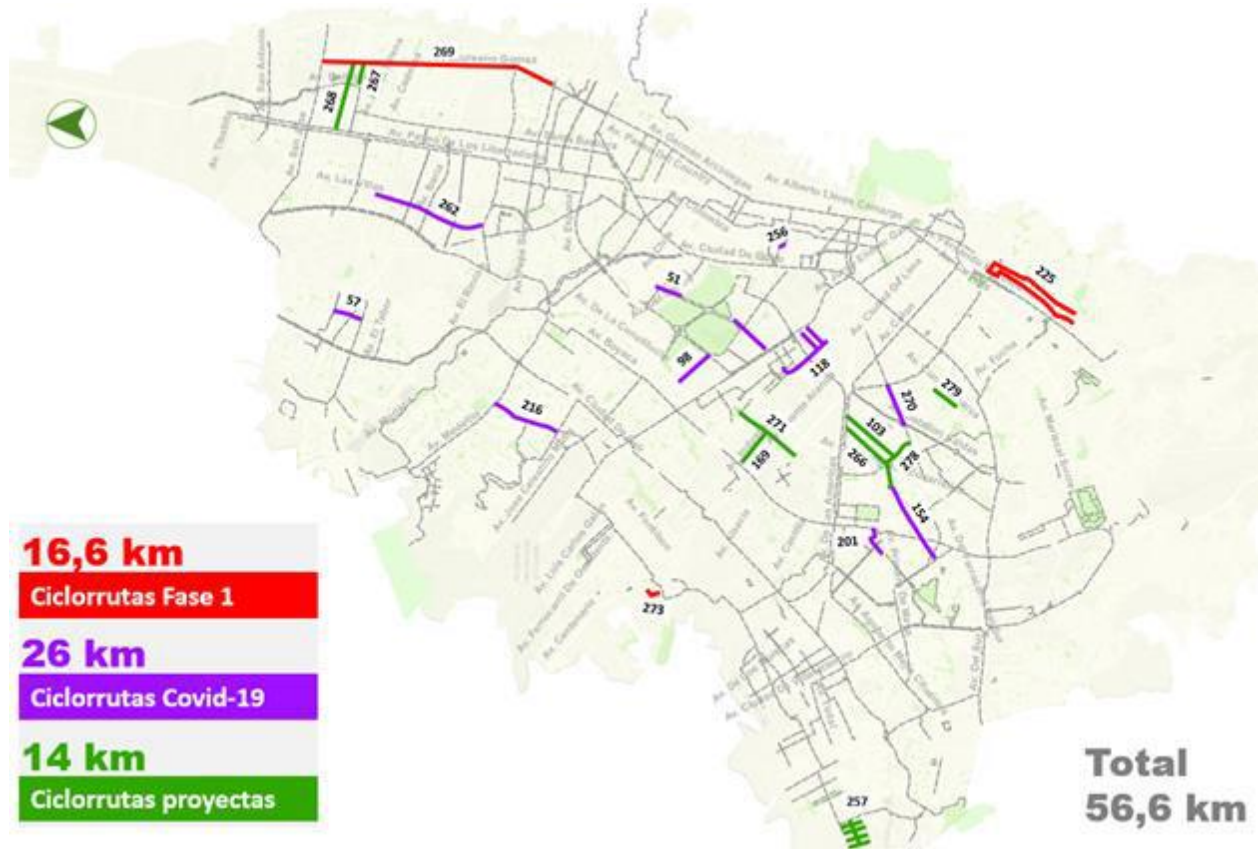
Secretaría Distrital de Movilidad. (22 de abril de 2020). *Encuesta de Movilidad 2019*. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf

Veeduría Distrital. (junio de 2015). *Cómo avanza el Distrito en Movilidad 2014. Recomendaciones 2015*. Obtenido de [http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/publicaciones%20anteriores/EN_MOVILIDAD_2014\(1\).pdf](http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/publicaciones%20anteriores/EN_MOVILIDAD_2014(1).pdf)

Veeduría Distrital. (15 de 08 de 2019). *Lo que nos falta para ser la capital de la bicicleta*. Obtenido de https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/NotaTecnica_Lo%20que%20nos%20falta%20para%20ser%20la%20capital%20de%20la%20bicicleta.pdf

Anexos

Anexo A. Localización de ciclorrutas proyectadas por la SDM (2020-2024)



Fuente: SDM – Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Anexo B. Ciclo parqueaderos a implementar en proyectos IDU.

Proyecto	Contrato IDU	Número de Cupos instalados a la fecha (Oct 2020)	Estaciones
Ajustes, complementación, actualización, estudios, diseño y construcción a Precio Unitario Fijo con monto agotable de la Red Peatonal Zona Rosa en Bogotá.	IDU 1521-2017	25 (instalados a la fecha)	
Construcción de la Avenida el Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 y de la Intersección Avenida el Rincón por Avenida Boyacá y obras complementarias, en Bogotá D.C.	IDU-1851-2015	40 (en proceso de instalación)	
Construcción para la Adecuación al Sistema Transmilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur y Obras Complementarias En Bogota, D.C.". (Grupo 1, Grupo2, Grupo3, Grupo 4, Grupo 5, Grupo 6, Grupo 7, Grupo 8, Grupo 9)	IDU-345-2020 IDU-346-2020 IDU-347-2020 IDU-348-2020 IDU-349-2020 IDU-350-2020 IDU-351-2020 IDU-352-2020 IDU-353-2020	350 (en proceso de instalación)	-Calle 42 Sur -Calle 18 Sur -Calle 8 Sur -Av. Américas -Calle 11 -Calle 13 -Av. Esperanza -Simón Bolívar -Calle 80 -Calle 98 -Carrera 19
Construcción Troncal Av. Ciudad de Cali Tramo 1 - Grupo 1 - Av. Circunvalar del Sur a Avenida Bosa		350 (programados para instalar)	-Terreros -San Bernardino -Calle 70 Sur -Bosa -Dg 49 A Sur -Av. Villavicencio -Biblioteca Tintal



La bicicleta como modo de transporte sostenible en la movilidad urbana de Bogotá (1995-2020)

Proyecto	Contrato IDU	Número de Cupos instalados a la fecha (Oct 2020)	Estaciones
Construcción de la Extensión Troncal Caracas Tramo 1 y Obras Complementarias en la Ciudad De Bogotá D.C.	IDU-346-2020	350 (en proceso de instalación)	-Molinos
TOTAL	1115		

Fuente: Respuesta solicitud de información IDU radicado No. 20202050892291