

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PROYECTO DE ACUERDO 472 DE 2017

Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETIVO

El presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la política pública de la bicicleta en el Distrito Capital, mediante los cuales se busca garantizar el derecho que tienen los bogotanos a elegir ese medio de transporte. Lo anterior, teniendo en cuenta que el aumento del número de bicisuarios, nuevos héroes en Bogotá, impone un esfuerzo por parte de la administración distrital para entregarles una oferta integral e incentivar que más bogotanos utilicen la bicicleta.

Los lineamientos propuestos aquí buscan integrar el uso de la bicicleta de manera transversal abordando aspectos de infraestructura, inseguridad (seguridad personal), riesgos de siniestro (seguridad vial), exposición a emisiones y calidad del aire, sistema de bicicletas públicas, e intermodalidad, así como promueven actos de vida saludable y sensibilización a la ciudadanía. Todos estos elementos deben consolidarse para que Bogotá se convierta en una ciudad que prioriza la movilidad sostenible. La transversalidad debe verse como la necesidad de considerar el uso de la bicicleta como algo más que un medio de transporte, tal como lo señala el Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo de México, según el cual:

“[con] la finalidad de generar una política pública cicloinclusiva, se debe incorporar la movilidad en bicicleta como objetivo estratégico dentro de las políticas sectoriales de salud, del medio ambiente, del desarrollo urbano y económico, etc.”¹

La bicicleta no es una moda; es una tradición de la ciudad de Bogotá. Desde 1974 creamos un evento de identidad ciudadana reconocido internacionalmente, la Ciclovía dominical, y actualmente más de dos millones de personas utilizan la bicicleta los domingos para recreación o deporte. Ahora la apuesta es convertirnos en la capital latinoamericana de la bici. De acuerdo con Bogotá Cómo Vamos,



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

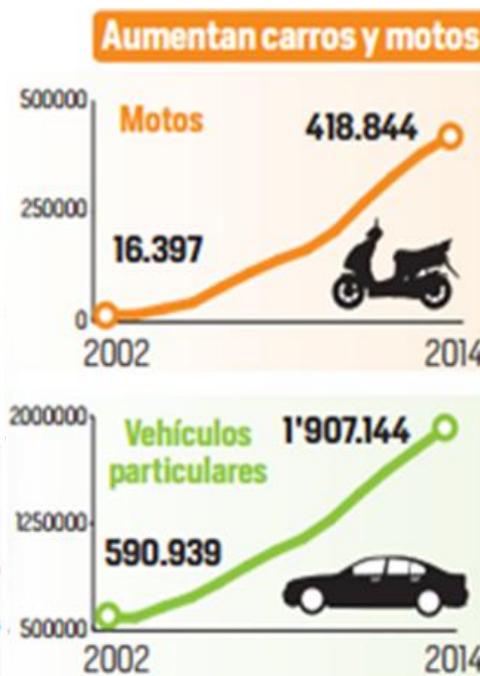
“[e]n un momento en el que el mundo gira con fuerza hacia la implementación y priorización de la bicicleta como medio de transporte, es la oportunidad para hablar de la situación y del futuro de estas en la capital. Bogotá cuenta con la red de ciclorrutas más grande de América Latina (392 km) y los colectivos ciudadanos se han fortalecido a favor de su uso como medio de transporte sostenible. A pesar de todo, no hay una política pública que articule los componentes de infraestructura y servicios con los aspectos normativos y de regulación más allá de lo contemplado en el Plan Maestro de Movilidad².

Adicionalmente, es necesario realizar acciones para construir una ciudad saludable y adaptada al cambio climático. Una de ellas es priorizar la movilidad urbana sostenible mediante el incremento de los viajes en bicicleta para contrarrestar la tasa creciente de motorización y mejorar la calidad del aire. Al mejorar el entorno urbano con la construcción de infraestructura para bicicletas, se produce un impacto directo en la salud de los habitantes (Universidad de los Andes, 2017).

Gráfico 1. Tasa de motorización de Bogotá

Los retos:

- **Creciente tasa de motorización: Más conductores, menos usuarios de servicio público**
- **Incremento (4X) en la flota de vehículos y (10X) motocicletas en 10 años**



Fuente: Presentación Universidad de los Andes, Airpollution



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Adicionalmente, los efectos de usar bicicleta en la salud urbana están centrados en la disminución de la cantidad de ruido, la mejora en la calidad del aire, la disminución del estrés ciudadano que producen las urbes, combatir el sedentarismo, y el planeamiento de una ciudad a escala humana donde se pueda disfrutar del paisaje urbano y se contribuya al reconocimiento del patrimonio y la memoria de la ciudad.

II. JUSTIFICACIÓN

1. Cambio cultural para la movilidad sostenible

En Bogotá cada año aumenta el parque automotor, y la bicicleta se convierte en una alternativa para desincentivar el uso del vehículo particular. Una noticia alentadora se encuentra en la encuesta de movilidad, que muestran que los viajes en bicicleta aumentaron de 441.000 en 2011 a 575.000 en 2015 (Secretaría de Movilidad, 2011-2015), por estimaciones de movilidad se dice que los viajes en 2016 aumentaron a 600 mil.

Según la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2014, 265.005³ personas utilizan la bicicleta para transportarse a sus lugares de trabajo o equipamientos educativos. Esto representa la mitad de los viajes realizados en el 2015 (575.356). Es decir, en proporción, cada persona realiza dos viajes por día (Encuesta Multipropósito, 2014).

Tabla 1. Usuarios que utilizan la bicicleta para ir a trabajar o estudiar, según la Encuesta Multipropósito 2014

Localidad	Si	No	Total
Usaquén	11.368	442.623	453.990
Chapinero	4.547	127.174	131.721
Santafé	1.563	95.203	96.766
San Cristóbal	4.263	367.313	371.576
Usme	2.416	370.865	373.281
Tunjuelito	7.815	177.618	185.433
Bosa	41.207	520.775	561.982
Kennedy	45.470	920.769	966.239
Fontibón	16.341	323.974	340.315
Engativá	36.944	768.018	804.963
Suba	51.864	991.106	1.042.970
Barrios Unidos	8.526	221.667	230.192
Teusaquillo	6.110	139.963	146.073
Los Mártires	2.558	90.230	92.787



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

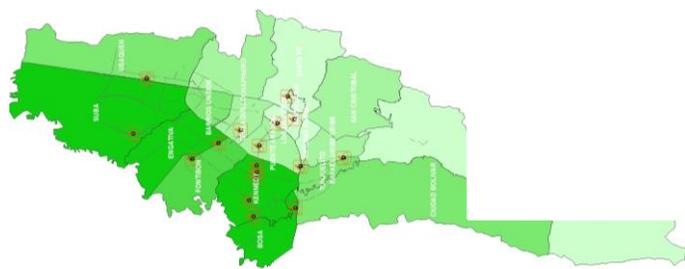
Antonio Nariño	2.060	99.466	101.526
Puente Aranda	6.110	238.718	244.828
Candelaria	675	22.735	23.410
Rafael Uribe	6.252	338.184	344.436
Ciudad Bolívar	9.236	584.717	593.953
Sumapaz	No registra		
Total	265.005	6.839.696	7.104.702

Personas mayores de 5 años que usan la bicicleta para ir al trabajo o al sitio de educación. Fuente: Encuesta Multipropósito. Cálculos propios

Asimismo, los viajes diarios en bicicleta aumentaron en 104% durante los últimos 10 años. Bogotá pasó de 281.424 viajes en el año 2005 a 575.356 en 2015, esto es, un incremento de 293.932 viajes (Encuesta de Movilidad 2015). Entre 2011 y 2015 el incremento de viajes diarios en bicicleta fue del 40%.

El año 2016 también produjo buenas noticias para la bicicleta, pues se aumentó su uso al 8% y la satisfacción de usarla al 83%. Por edades, los usuarios están distribuidos en rangos de 18 a 25 años (12%); de 26 a 35 (10%); de 36 a 45 (7%); de 46 a 55 (4%) y más de 55 (4%). La frecuencia de uso de la bicicleta es: 11% todos los días; 10% varias veces a la semana; 9% una vez por semana; 3% una vez cada quince días; 7% una vez al mes; 7% menos de una vez al mes; 53% nunca (Encuesta de Percepción Ciudadana, 2016).⁴ Y, finalmente, los viajes más largos los realizan los residentes de las zonas alejadas del centro, mayoritariamente en los niveles socioeconómicos bajos.

Mapa 1. Personas mayores de 5 años que usan la bicicleta para trabajar e ir a estudiar según la Encuesta Multipropósito 2014



Fuente: Mapa Elaboración propia con datos de la Encuesta Multipropósito 2014 de Bogotá y la cobertura de ciclo parqueaderos gratuitos del distrito.

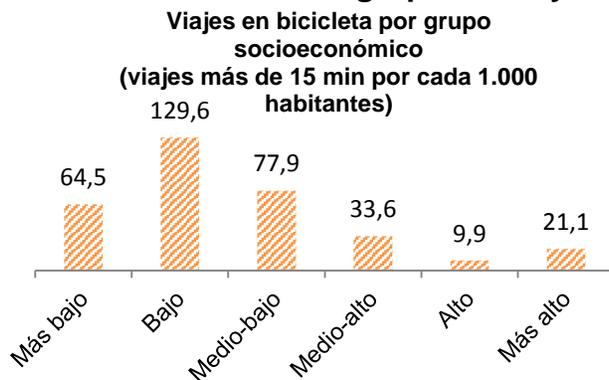


“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 2. Datos de la encuesta sobre el grupo etario y dirección de la ruta



Fuente: Despacio, Bogotá Bicycle Account, 2014

Los cambios culturales verdes permean, asimismo, la región contigua a Bogotá, y servirían para incentivar el desarrollo de un sistema intermodal. Los municipios aledaños realizaron 175.777 viajes diarios en bicicleta en el año 2015, lo que representa el 15,7% del total de sus viajes. Tan solo en Soacha se realizaron 33.369 viajes diarios, lo que representan el 4,4% del total de viajes del municipio⁵. Por ende, a partir de los datos de viajes realizados en un día en la ciudad y en los municipios aledaños a Bogotá, es prioritario llamar la atención sobre la necesidad de facilitar las condiciones en infraestructura (Encuesta de Movilidad, 2015).

La principal razón de los bogotanos para utilizar la bicicleta es la motivación propia (53% en hombres y 35% en mujeres), y le siguen el tráfico (28% y 16%), el uso de la ciclorrutas (20% y 18%) y la sobredemanda de Transmilenio (20% y 11%). De otro lado, la razón por la cual los bogotanos incrementarían el uso de la bicicleta es la construcción de la red de ciclorrutas (Despacio, 2014). Sin embargo, entre las mayores razones para no usar este medio de transporte se encuentran la posibilidad de ser atracado (56%), el clima (46%) y la actitud de los conductores de carros frente a los usuarios (42%)⁶.

La Secretaría de Movilidad realizó un sondeo en el 2016, para actualizar las motivaciones para usar la bicicleta como medio de transporte y los usuarios de tiempo de uso, la prefieren por el ahorro de tiempo de desplazamiento con un promedio entre 20% a 25% siendo más alto en usuarios de más de 10 años. Seguido por ahorro de dinero que en promedio se encuentra en 15% a 18% de prevalencia entre los usuarios y sorpresivamente la siguiente es comodidad en el viaje entre 15% y 16%.

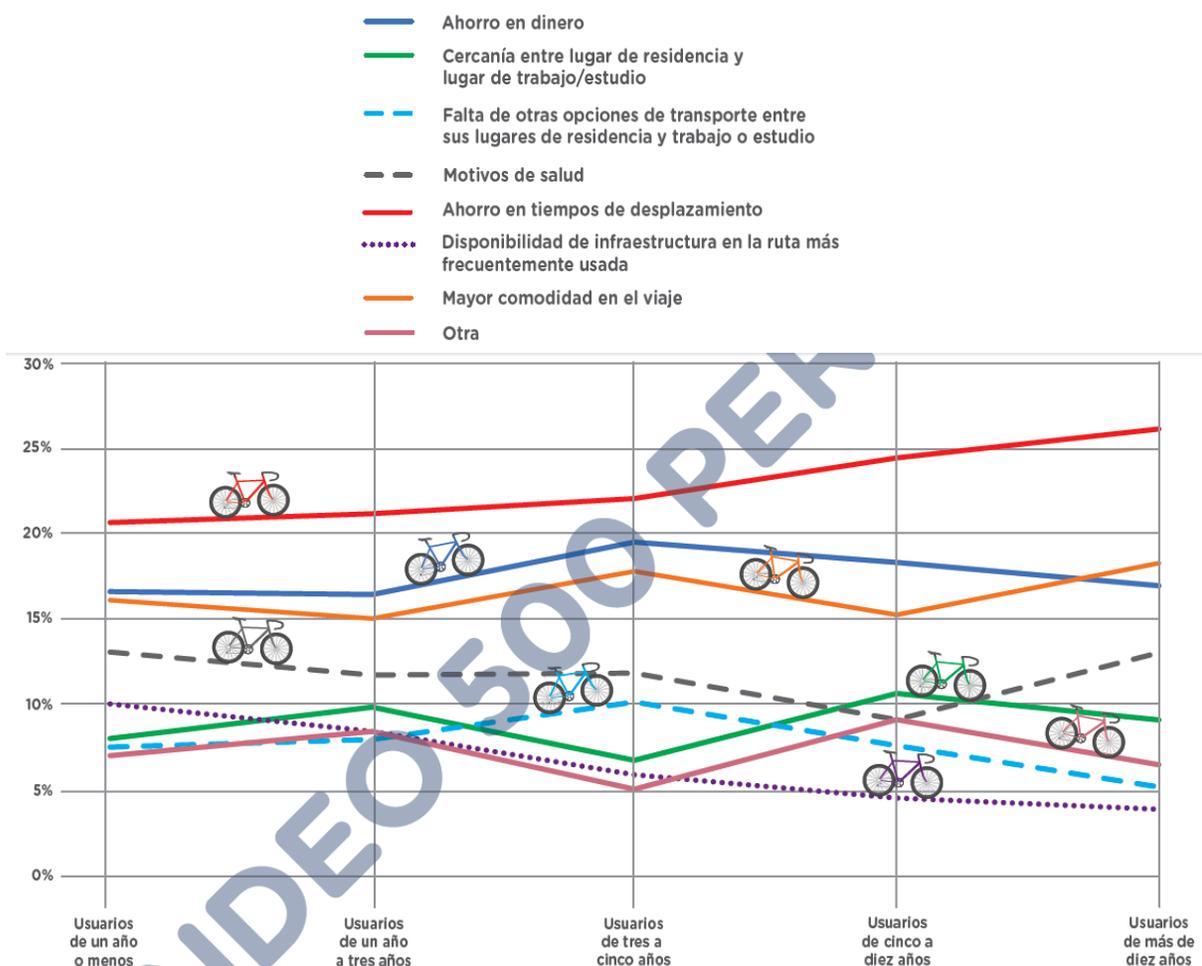


“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 3. ¿por qué la gente comenzó a usa la bicicleta como medio de transporte?



Fuente: Secretaría de Movilidad, Sondeo sobre el uso de la bicicleta, se realizó entre agosto y noviembre de 2016, a más de 500 personas que respondieron a través de internet, preguntas sobre la forma en que viven Bogotá en bicicleta.

Entre las razones para continuar usando la bicicleta como medio de transporte son por ahorrar tiempo 71%, cuidar el ambiente 63%, ejercicio 59%, ahorro de dinero 56% y comodidad 51% (Datos del Sondeo de Movilidad, 2016).

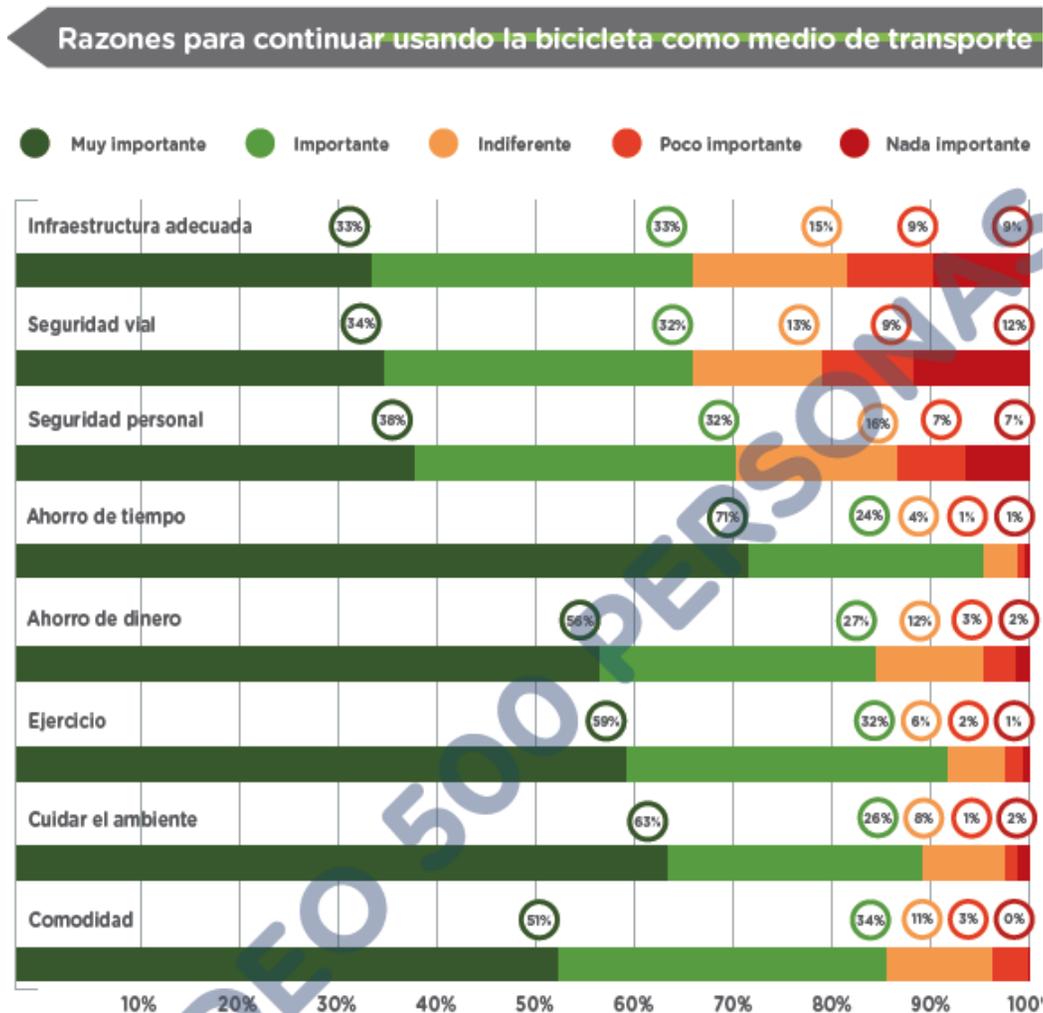


“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 4. Razones para continuar usando la bicicleta como medio de transporte



Fuente: Secretaría de Movilidad, Sondeo sobre el uso de la bicicleta, se realizó entre agosto y noviembre de 2016, a más de 500 personas que respondieron a través de internet, preguntas sobre la forma en que viven Bogotá en bicicleta.

Y las razones para que no se use la bicicleta como medio de transporte están centradas en la falta de seguridad vial 67%, falta de seguridad personal 63%, falta de seguridad en el parqueadero 53% y no disponibilidad de parqueaderos.

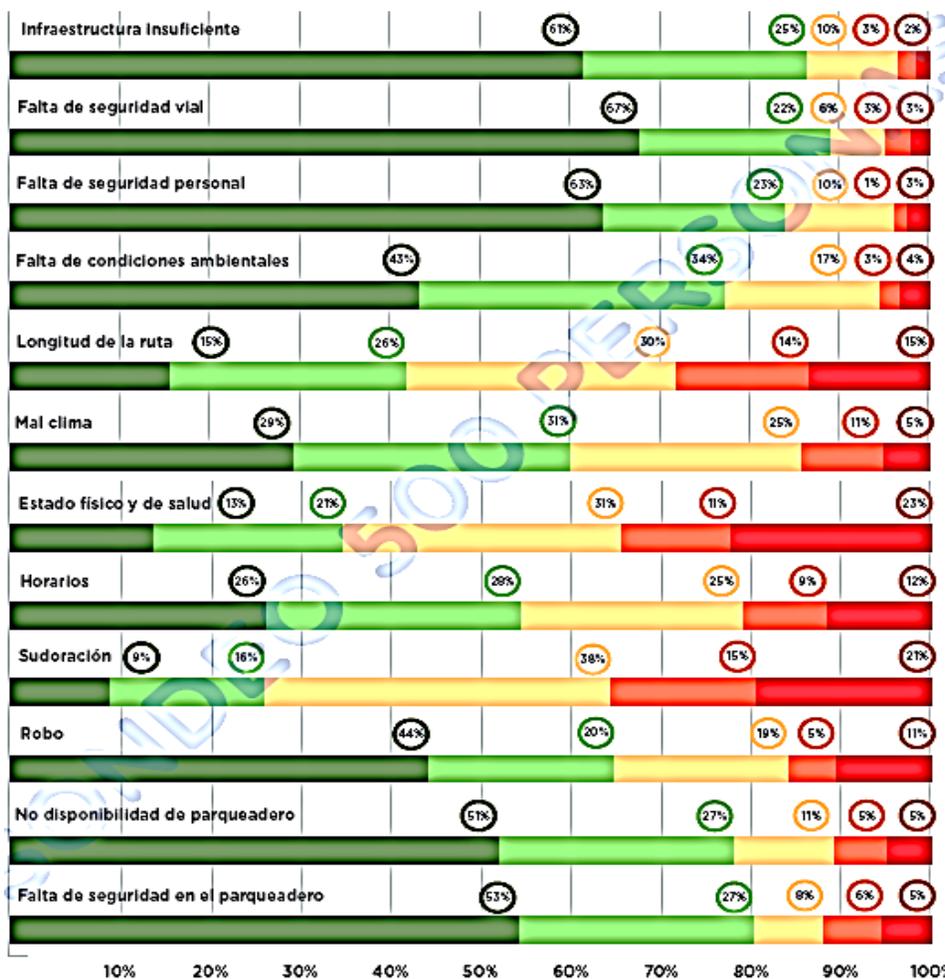


“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 5. Razones para no usar la bicicleta como medio de transporte



Fuente: Secretaría de Movilidad, Sondeo sobre el uso de la bicicleta, se realizó entre agosto y noviembre de 2016, a más de 500 personas que respondieron a través de internet, preguntas sobre la forma en que viven Bogotá en bicicleta.

2. El incremento de infraestructura no ha respondido a la demanda ciudadana

Solo el 2% de las ciclorrutas están sobre las vías vehiculares. El 62% de las ciclorrutas están construidas sobre aceras y el otro 32% se diseñó en zonas exclusivas (parques, por ejemplo). Esto ha traído conflictos entre los peatones y los biciusuarios por el espacio público. Además, este tipo de construcciones dan



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”

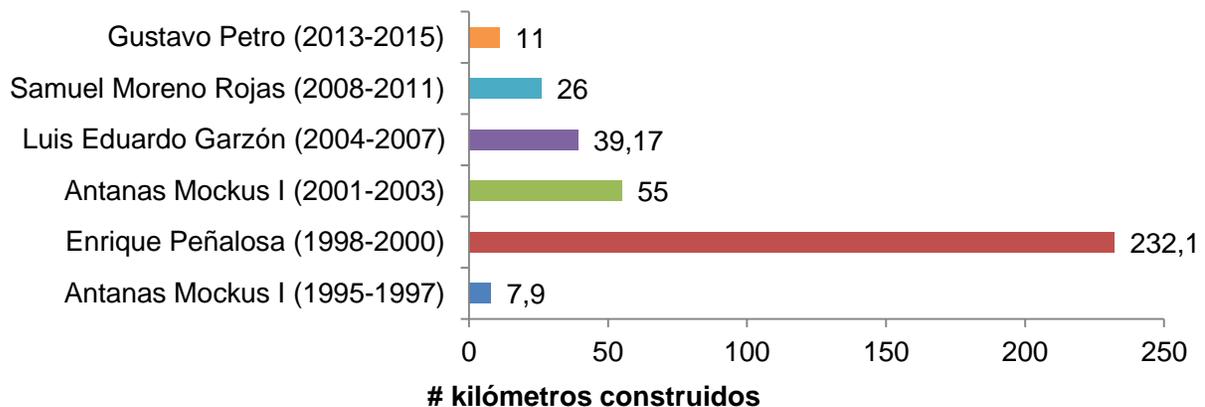


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

bastante prioridad a los carros, con lo cual no solo se incentiva su uso, sino que no cambian los patrones modernos de movilidad (Despacio, 2014).

A pesar de la gran inversión en infraestructura para bicicletas a finales de los años 90 -200 km construidos en el primer gobierno de Enrique Peñalosa (1998-2000)-, esta inversión ha caído de manera importante a lo largo de las administraciones siguientes (Despacio, 2014).

Gráfico 6. Cantidad de kilómetros construidos en cada gobierno



Fuente: Despacio, Bogotá Bicycle Account, 2014

En Bogotá existen 476 de kilómetros de ciclorrutas y bicicarriles, siendo las localidades de Suba (80,6 km) y Kennedy (70,17 km) los lugares que cuentan con una mayor cantidad de infraestructura. Al comparar la cantidad de kilómetros con el número de usuarios, se puede concluir que existe una deficiencia en las localidades, pues en total existe 1 km de ciclovía o bicicarril por cada 556 usuarios (Instituto de Desarrollo Urbano, primer semestre de 2016).

Tabla 2. Índice de kilómetros de infraestructura por biciusuarios en la localidad

Localidades	Km Localidades	Usuarios	Índice %
Usaquén	46,21	11.368	246,01
Chapinero	15,59	4.547	291,66
Santafé	11,59	1.563	134,86
San Cristóbal	3,1	4.263	1.375,16



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Localidades	Km Localidades	Usuarios	Índice %
Usme	5,93	2.416	407,42
Tunjuelito	16,76	7.815	466,29
Bosa	29,32	41.207	1.405,42
Kennedy	70,17	45.470	648,00
Fontibón	19,63	16.341	832,45
Engativá	55,13	36.944	670,13
Suba	80,62	51.864	643,31
Barrios Unidos	27,32	8.526	312,08
Teusaquillo	33,55	6.110	182,12
Los Mártires	10,49	2.558	243,85
Antonio Nariño	3,68	2.060	559,78
Puente Aranda	31,23	6.110	195,65
Candelaria	0,98	675	688,78
Rafael Uribe Uribe	4,99	6.252	1.252,91
Ciudad Bolívar	10,28	9.236	898,44
Sumapaz		No registra	
Total tipos	476,57	265.005	556,07

Fuente: Los datos de usuarios de bici fueron tomados de la Encuesta Multipropósito. Los datos de ciclorrutas son tomados de la Oficina de Información Sectorial

Hay localidades que tienen un índice muy bajo de kilómetros por biciusuarios: Bosa tiene 1.405,42 usuarios por cada kilómetro en la localidad; San Cristóbal, 1.375,16 usuarios por cada kilómetro; y Rafael Uribe, 1.252,91 usuarios por cada kilómetro. Las localidades que tienen menor proporción son Santafé, 134,86 usuarios por cada km, y Teusaquillo, 182,12 usuarios por km.

Finalmente, la inversión no solo debe estar enfocada en construcción, sino en mantenimiento de estas ciclorrutas. Ciudades como Copenhague o Ámsterdam invierten per cápita 28 y 29 USD respectivamente en infraestructura de bicicletas. En el caso bogotano, la cifra es de 1.96 USD⁷ (Despacio, 2014).

3. Perdemos sus vidas: en 106% aumentó el número de ciclistas fallecidos entre 2008 y 2016

Todos hemos percibido el crecimiento de motociclistas en las vías y su alta accidentalidad. De igual manera percibimos un mayor número de biciusuarios. Sin embargo, de acuerdo con la secretaría de movilidad, entre 2008 y 2016, el incremento de ciclistas fallecidos fue de 106 %, situándose por encima del crecimiento de motociclistas fallecidos, que alcanzó el 69%.



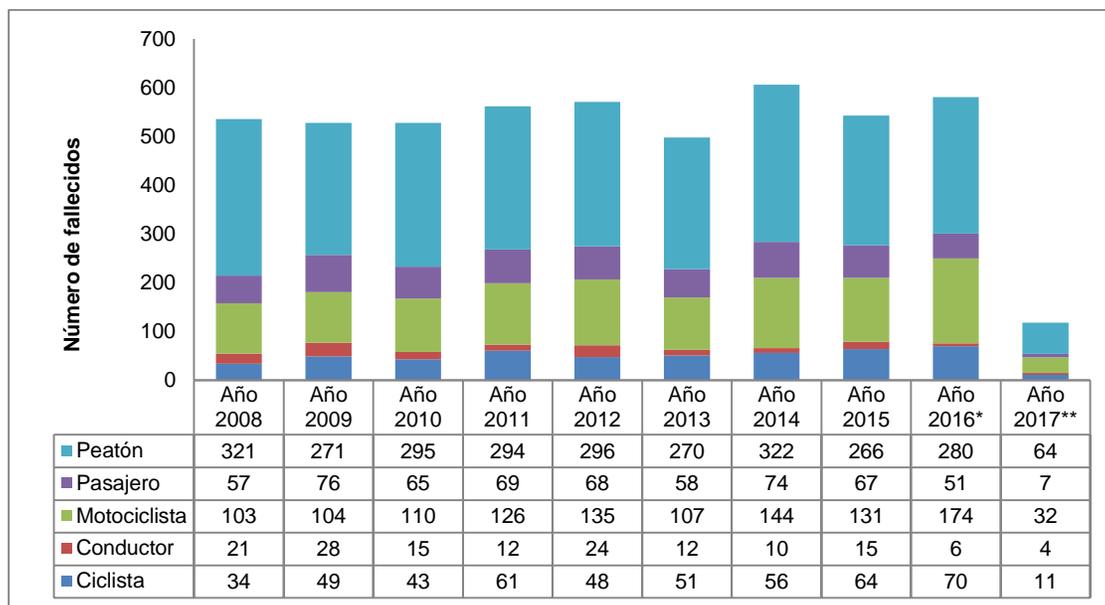
“EN EL CONCEJO, BOGOTÁ TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Los otros actores viales disminuyeron su cantidad de muertos al año: peatones disminuyeron en 13%, pasajeros 11% y conductores 71%.

Gráfico 7. Número de fallecidos por tipo de actor vial: peatón, pasajero, motociclista, conductor y ciclista desde el periodo comprendido entre 2008 a 2017 marzo 31



Fuente: Diapositiva 3 Presentación de Secretaría de Movilidad- Visión Cero

Asimismo, el crecimiento interanual de ciclistas fallecidos ha mantenido una tendencia ascendente desde el 2012.

3.1. Entre 9 % a 12 % aumentó el número de muertes de ciclistas entre 2015 y 2016

Nuestra primera fuente es la propia Secretaría de Movilidad, según la cual hubo un crecimiento de 9 % en el número ciclistas fallecidos entre 2015 y 2016, pasando de 64 casos en 2015 a 70 en 2016.

Sin embargo, los colectivos de biciusuarios han manifestado su inconformismo con las cifras de la secretaría y presentaron cifras distintas. Ellos son nuestra segunda fuente. En su registro, los biciusuarios fallecidos entre 2015 y 2016 aumentaron en 12%, pasando de 67 casos a 75. Esta información consolidó cifras de Medicina



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

legal y el Informe especial de la Bici de Bogotá Cómo Vamos pagina 8 e información suministrada por los colectivos. En el último informe de Bogotá cómo vamos dice que el aumento de los muertos es de 20%, es necesario aclarar datos.

3.2. ¿Dónde aumentaron las muertes?

Las cifras presentadas por los biciusuarios son muy significativas. El número de muertes en Bosa aumentó en 129% entre 2015 y 2016, mientras que en Engativá, Antonio Nariño y Usme aumentaron en 100%.

A su vez, aumentaron 43 % en Kennedy y 33 % en Suba. Sin embargo, se redujeron en más de la mitad en Chapinero, San Cristóbal, Puente Aranda, Rafael Uribe y Los Mártires.

Tabla 3. Muertes de biciusuarios entre 2015 y 2016.

Localidad	Con Muertos Año 2015	Con Muertos Año 2016	Con muertos Año 2017 (enero - abril)	Incremento o disminución 2015 - 2016
Bosa	7	16	2	129%
Antonio Nariño	1	2		100%
Engativá	6	12	2	100%
Usme	1	2		100%
Kennedy	7	10	5	43%
Suba	6	8	2	33%
Barrios Unidos	1	1		0%
Usaquén	4	4	1	0%
Tunjuelito	5	4	3	-20%
Ciudad Bolívar	6	4		-33%
Fontibón	5	3		-40%
Chapinero	2	1		-50%
San Cristóbal	2	1	1	-50%
Puente Aranda	6	2	1	-67%
Rafael Uribe Uribe	6	2		-67%
Los Mártires	2		1	-100%
Candelaria		1		
Santa fe		1		
Teusaquillo		1		
Total	67	75	18	12%

Fuente: Información de colectivos de biciusuarios- SIGAT III Elaboración SDM –DSVCT. (Medicina Legal, datos preliminares 2016) (Informe especial de la Bici, Bogotá Cómo Vamos, 2017).



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

3.3. Vehículos, SITP, tractomulas y taxis: su mayor riesgo

La matriz de accidentalidad del año 2015 muestra que los actores viales que causan mayores muertos en los biciusuarios son los SITP (25 %), los vehículos (21 %) y las tractomulas (21 %) y los taxis (12 %).

Si se suman las víctimas entre peatones y biciusuarios, quienes más los lesionan son las motos, con 25%, seguido por los vehículos y SITP con el 24%.

Tabla 4. Número de lesionados por tipo de actor vial: peatón, pasajero, motociclista, conductor y ciclista.

Victimario / Víctima	Bici	%	bici + peatón	%	Moto + bici + peatón	%
Moto	5	9%	74	25%	79	20%
Vehículo	12	21%	71	24%	87	22%
SITP	14	25%	70	24%	89	22%
Tractomula	12	21%	35	12%	73	18%
Taxi	7	12%	31	11%	38	9%
Autolesión	6	11%	6	2%	26	6%
Bici	1	2%	3	1%	5	1%
No se sabe	0	0%	3	1%	3	1%
Peatón	0	0%	0	0%	2	0%

Fuente: Presentación de Secretaría de Movilidad- Visión cero

Por el contrario, las bicicletas solo producen el 1 % de lesiones (Secretaría de Movilidad, Diapositiva 3 y 15 de la presentación de Visión cero de la Secretaria de Movilidad 2017).

3.4. Las lesiones de biciusuarios aumentaron 89 % desde 2008

A su vez, en el periodo 2008 – 2016, las lesiones de peatones aumentaron 8%, pasajeros 17%, motociclistas 24%, aunque las lesiones de conductores disminuyeron en 46%.

En el período específico de 2015 y 2016, las únicas lesiones que aumentaron fueron las de los biciusuarios, con un 5%, mientras que las de peatones y pasajeros, disminuyeron 2% y las de conductores disminuyeron 7%.

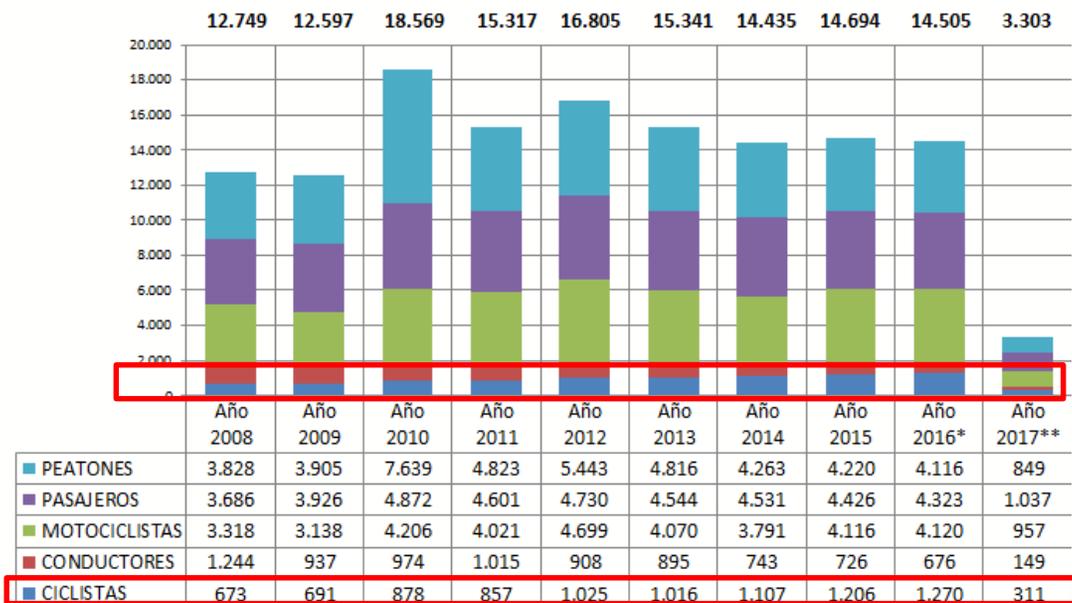


“EN EL CONCEJO, BOGOTÁ TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 8. Número de lesionados por tipo de actor vial: peatón, pasajero, motociclista, conductor y ciclista desde el periodo comprendido entre 2008 a 2017 marzo 31.



Fuente: Presentación de Secretaría de Movilidad- Visión cero

Ahora bien, según información de los colectivos de biciusuarios, el incremento de lesiones no fue de 5% sino de 6%. Las localidades en donde hubo mayor incremento fueron en Rafael Uribe Uribe (65%), Santa Fe (62%), Antonio Nariño (32%), Teusaquillo (29%), Chapinero (23%), Kennedy (21%), Ciudad Bolívar (18%) y Puente Aranda y Usaquén (17%).

3.5. Bogotá: por encima del promedio de accidentalidad vial para bicis y peatones en el mundo

En el mundo, el porcentaje de accidentalidad para bicis fue de 4 % en comparación con todos los accidentes acaecidos en 2013. Sin embargo, en Bogotá fue de 11 %.

A su vez, el porcentaje de accidentalidad para peatones fue de 22 % y en Bogotá fue de 48 %.

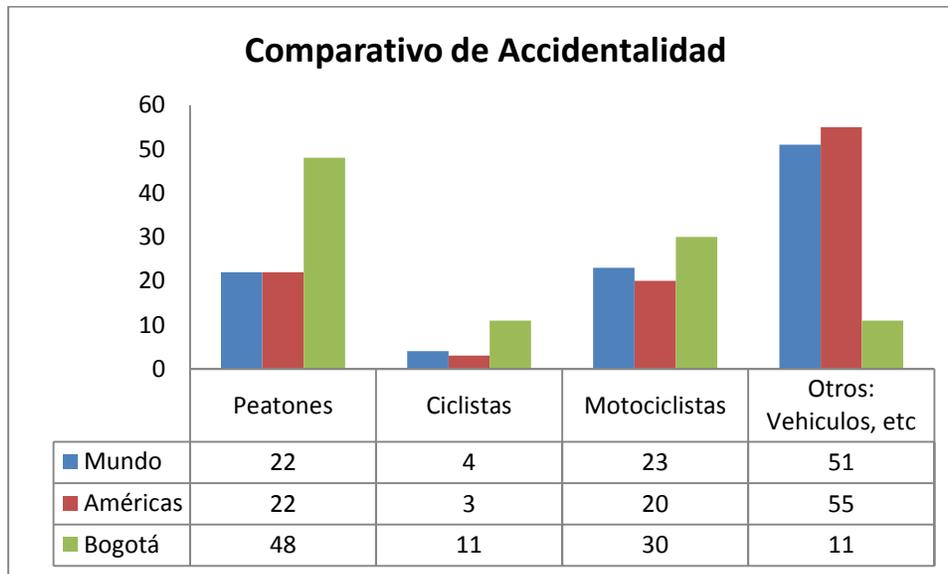


“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Gráfico 9. Comparativo de accidentalidad Colombia y promedio del mundo



Fuente: 2do foro de ingeniería de la información – Información sobre seguridad https://sistemas.uniandes.edu.co/images/forosisis/foros/fingi2/2doFII_Retos_analitica_apoyo_seguridad_vial.pdf

De igual manera, el aumento de los casos de lesiones de biciusuarios en el periodo de 2008 a 2016 fue de 88% (Secretaría de Movilidad, 2017).

Según la matriz de lesionados, quienes generan estos casos en su mayoría son las motos y los vehículos particulares, seguidos por el SITP y los taxis (Secretaría de Movilidad, 2017).

4. Inseguridad para las bicis

Las localidades en las que incrementaron los hurtos entre 2015 y 2016 fueron Usaquén, con un aumento del 28%; Rafael Uribe Uribe, 28%; Suba, 24%; Barrios Unidos, 20%; Kennedy, 16%; Bosa, 5%. Este es uno de los temas más preocupantes para los biciusuarios y es indispensable realizar acciones para controlar el hurto, porque está de por medio su seguridad e integridad personal.

Tabla 5. Hurto de bicicletas entre 2015 y 2016, disminución o incremento del hurto en este periodo de tiempo



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Hurto de bicicletas por localidad Bogotá DC			
Localidad	2015	2016	Incremento o disminución
Usaquén	175	224	28%
Chapinero	174	154	-11%
Santa fe	77	57	-26%
San Cristóbal	19	13	-32%
Usme	13	10	-23%
Tunjuelito	45	21	-53%
Bosa	126	132	5%
Kennedy	214	249	16%
Fontibón	98	82	-16%
Engativá	136	138	1%
Suba	255	317	24%
Barrios Unidos	75	90	20%
Teusaquillo	122	112	-8%
Los Mártires	50	38	-24%
Antonio Nariño	25	25	0%
Puente Aranda	42	42	0%
Candelaria	13	8	-38%
Rafael Uribe Uribe	47	60	28%
Ciudad Bolívar	39	17	-56%
Sin Localización	29	10	-66%
Total general	1774	1799	1%

Fuente: cálculos propios con información de SIEDCO de la DIJIN- Policía nacional. Información extraída el día 10/01/2017. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

El hurto en la ciudad aumentó en 1% entre 2015 y 2016, pasando de 1.774 a 1.799 casos. La modalidad que tuvo mayor incremento fue la violación de cerradura, que aumentó en 67%, seguida por el engaño, que pasó de 70 a 96 casos, con un incremento del 37%. El atraco aumentó de 555 a 571 casos, para un incremento del 37% (Información proposición aprobada en sesión plenaria No. 24 de 2017).

Tabla 6. Hurto de bicicletas entre 2015 y 2016 por modalidad

Modalidad	2015	2016
Abuso de confianza	0	0
Atraco	555	571
Engaño	70	96
Escopolaminado	0	5
Factor de oportunidad	1057	1043



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



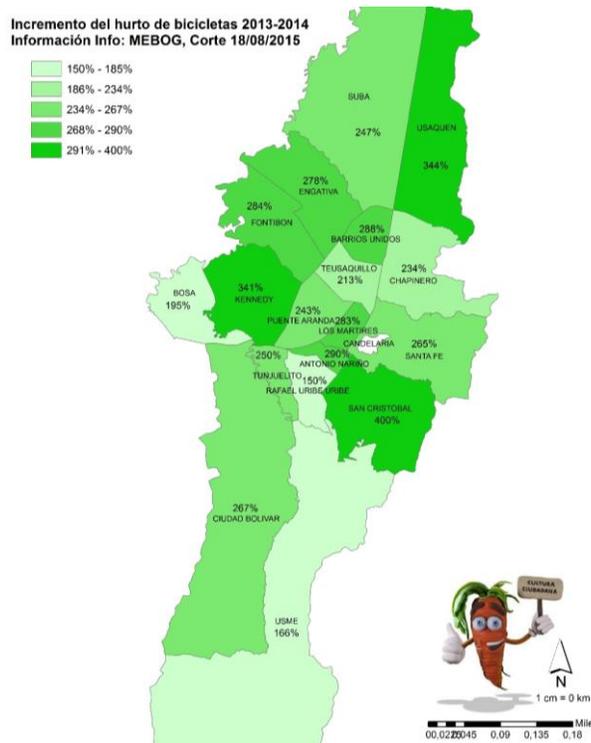
 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Llaves maestras	32	7
Raponazo	37	47
Ventosa	8	6
Violación de cerradura	9	15
Otros	6	9
Total	1774	1799

Fuente: cálculos propios con información de SIEDCO de la DIJIN - Policía Nacional. Información extraída el día 10/01/2013. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos, Secretaria Distrital de Seguridad

Aunque el aumento general en el último año no fue tan significativo en términos generales, entre 2013 y 2014 hubo un incremento total de 268%. Las localidades con mayor incremento son: 400% San Cristóbal; 344% Usaquén 341% Kennedy; 290% Antonio Nariño; 288% Barrios Unidos; 284% Fontibón (Información Proposición aprobada sesión plenaria No. 24 de 2017).

Gráfico 11. Las localidades con mayor incremento de hurtos de bicicletas entre 2013 y 2014



Dato: Secretaria de Movilidad, respuesta Proposición 38 de 2016



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”

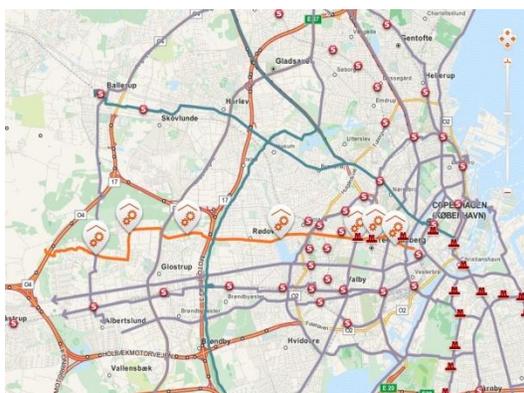


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

5. Experiencias internacionales

En todo el mundo se fabrican más de cien millones de bicicletas anualmente (2014), es decir, tres veces más que el número de automóviles. Pero únicamente en países desarrollados como Canadá, Alemania, Holanda y China son tomadas en cuenta como medio de transporte, dándoles la misma prioridad en la planeación y el desarrollo de la infraestructura vial que a autobuses y automóviles (Despacio, 2014). A nivel local.”⁸

Copenhague: Una ciudad pensada para la bicicleta



Fuente: ONG Despacio

5.1. Copenhague

Esta ciudad tiene una superficie total de 77,2 km². Cuenta con 569.557 habitantes, de los cuales el 50% utiliza la bicicleta en hora pico en más de 390 km de ciclovía (2014). Las calles en Dinamarca permiten el uso de este transporte, ya que tienen vías segregadas y exclusivas para estos usuarios. Además, el sistema de trenes tiene puertas especiales para que los biciusuarios puedan tomar este servicio de transporte con su bicicleta en la mano. Por esta razón resulta práctico y una de las formas más rápidas de llegar al trabajo y evitar las filas de tránsito en Copenhague; en parte también por los elevados impuestos a los transportes automotores (Despacio, 2014).

5.2. Ámsterdam

Hoy, Holanda cuenta con el mayor número de ciclistas en el mundo (más de 700.000 usuarios) en más de 500 km. de ciclovía. Específicamente, en Ámsterdam



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

(con 813.000 habitantes en 219 km² de superficie), antes de que el auto fuera masivo en el mundo ya se utilizaba la bicicleta. De hecho, en los años 20, el 80% de los viajes se hacía en este medio de transporte. Sin embargo, tiempo después del auge del carro, la crisis del petróleo obligó a los holandeses a volver a la bicicleta. En las décadas pasadas, los viajes de bicicleta crecieron hasta llegar al 40% de usuarios. Actualmente esta cifra se ha disminuido al 32%, comparado con el 22% de los viajes en carro (Espacio, 2014).



Fuente: ONG Espacio

Este sistema presenta colapsos, aunque se invierten anualmente más de 15 millones de euros, ya que las ciclorrutas son demasiado angostas para el número de ciclistas y hay déficit de parqueaderos. Esto ha hecho que anualmente 25.000 bicicletas caigan en los canales de Ámsterdam por falta de espacio y existe un alto índice de robo de bicicletas (Espacio, 2014).

6. Cultura de la bicicleta

Vivimos un tiempo en el que los ciclistas son noticia: desde los esfuerzos titánicos de grandes atletas, como Nairo Quintana, Rigoberto Urán, Esteban Chávez y otros, hasta los ciudadanos que decidieron bajarse del carro particular y del transporte público para montar sus caballitos de acero y movilizarse de casa al trabajo. Son una moda, en cierto sentido, pero también pueden ser considerados héroes. Los últimos son especiales, porque son ejemplo de un estilo de vida distinto que deja a un lado cierta comodidad para realizar un esfuerzo físico adicional a la vez que se enfrentan a los riesgos del tráfico bogotano. Es un estilo de vida que hasta hace unos pocos años era relativamente invisible.



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Estos ciclistas o “biciusuarios”, como les llamamos por estos días, ahora se ven enfrentados a un problema complejo: la ciudad no estaba enteramente preparada para recibirlos. Las ciclorrutas no se encuentran en el mejor estado, su conectividad es deficiente, la inseguridad los agobia y los otros actores viales los amenazan. Pero, como si estos problemas no fueran pocos, la cultura vial de los biciusuarios comenzó a hacer mella, pues la búsqueda de recorridos más eficientes y de menos atracos los llevó a optar por comportamientos que ponen en riesgo su propia vida.

Si la administración no se pone las pilas con los biciusuarios, las cifras de muertos y lesionados pueden ser peores de lo que son actualmente, como veremos más adelante. Al tiempo que se mejora la infraestructura para bicicletas y se llevan a cabo controles más ajustados de las infracciones, la secretaría de movilidad debe hacer de los biciusuarios un ejemplo de actor vial, y buscar la transformación de sus comportamientos en aras de salvar vidas y promover el cumplimiento de normas.

En Colombia, no obstante la tendencia a tener leyes para todo, no opera una cultura de cumplimiento de las mismas. Por el contrario, existe un altísimo nivel de desobediencia e impera la llamada cultura del “vivo”: mientras más normas se puedan incumplir sin obtener ningún castigo, el individuo será el más fuerte y respetado (Díaz et al., 2014). Por ejemplo, en la llamada “colombianidad” existe falta de compromiso con la ciudad y por eso cada quien hace lo que quiere sin tener en cuenta las normas establecidas. A esta falta de compromiso se le llama “cultura del incumplimiento de reglas”, y es en el espacio público donde tiene lugar la materialización de este patrón comportamental (García, 2009).

Las vías son un buen sitio para expresar la manera de actuar y de ser. Allí no solo se sale a mostrar lo que cada uno es, sino que se aprende a respetar o a irrespetar a los demás, a proteger o a dañar los bienes públicos. Y en este contexto, los emergentes biciusuarios cumplen un rol fundamental.

En Bogotá se registraron 24.689 comparendos entre 2014 y 2015, y la ciudadanía se ha venido quejando del mal comportamiento de los usuarios de bicicletas en vías e incluso en ciclorrutas. La mayoría no cumple con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito, circulan por zonas prohibidas, no respetan semáforos o no portan los dispositivos de seguridad requeridos por la ley, además de aquellos aficionados que practican en vías de alta accidentalidad. Los ciudadanos han venido manifestando que, en ocasiones, circulan en filas de a 4



“EN EL CONCEJO, BOGOTÁ TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

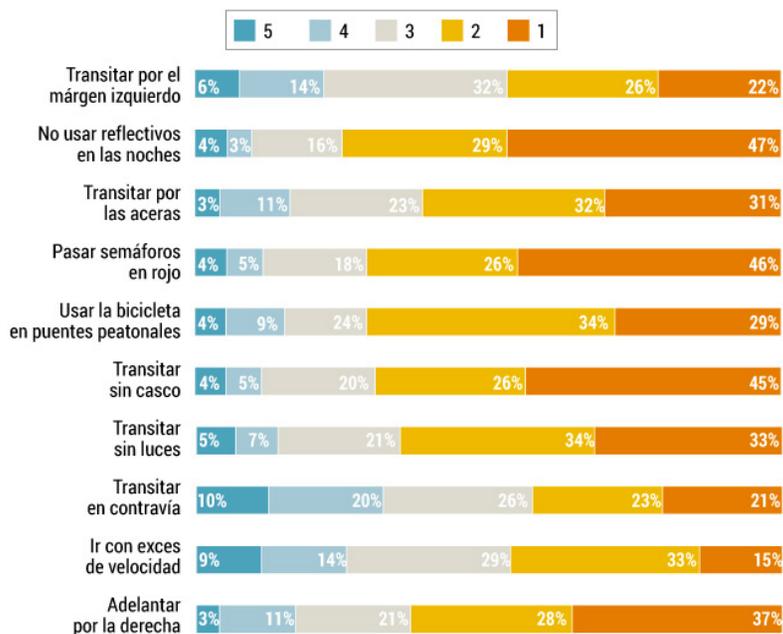
en un mismo carril, poniendo en riesgo su vida y haciendo colapsar la circulación de los vehículos.

6.1. Si el objetivo es salvar sus vidas, los biciusuarios están en deuda

Como primera medida, los propios biciusuarios deben transformar sus comportamientos para proteger sus vidas. Pero actualmente actúan de una manera que no es consecuente.

De acuerdo con un sondeo de la secretaría de movilidad, el primer comportamiento negativo entre biciusuarios es transitar en contravía (30 %), seguido del exceso de velocidad (23 %) y transitar por el margen izquierdo (20 %). También, está movilizarse por las aceras (14 %), adelantar por la derecha (14 %) y usar la bici en puentes peatonales (13 %) (Secretaría Movilidad, 2016).

Gráfico 12. Sondeo de comportamientos negativos reportados por usuarios, Se preguntó cuáles eran los comportamientos negativos que identificaban en otros usuarios, siendo 5 el observado más frecuentemente y 1 el menos.



Fuente: Secretaría de Movilidad



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Para la noche, sin embargo, la mayoría considera que usar elementos reflectivos (91%) y luces (96%) podría salvarles la vida y mejorar las condiciones de su viaje. En cuanto a condiciones externas, aseguran que el alumbrado es clave (91%).

Gráfico 13. Medidas de seguridad nocturna y preferencias de ciclorrutas por usuario



Y un dato clave: la mayoría considera preferible andar en la ciclorruta sobre la calzada (53%) por encima de quienes prefieren la ciclorruta sobre el separador (48 %). Sin embargo, el 28 % de los biciusuarios prefiere transitar sobre la calzada vehicular.

No obstante, sorprende que el uso del casco no represente para los biciusuarios un comportamiento negativo usualmente observado.



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



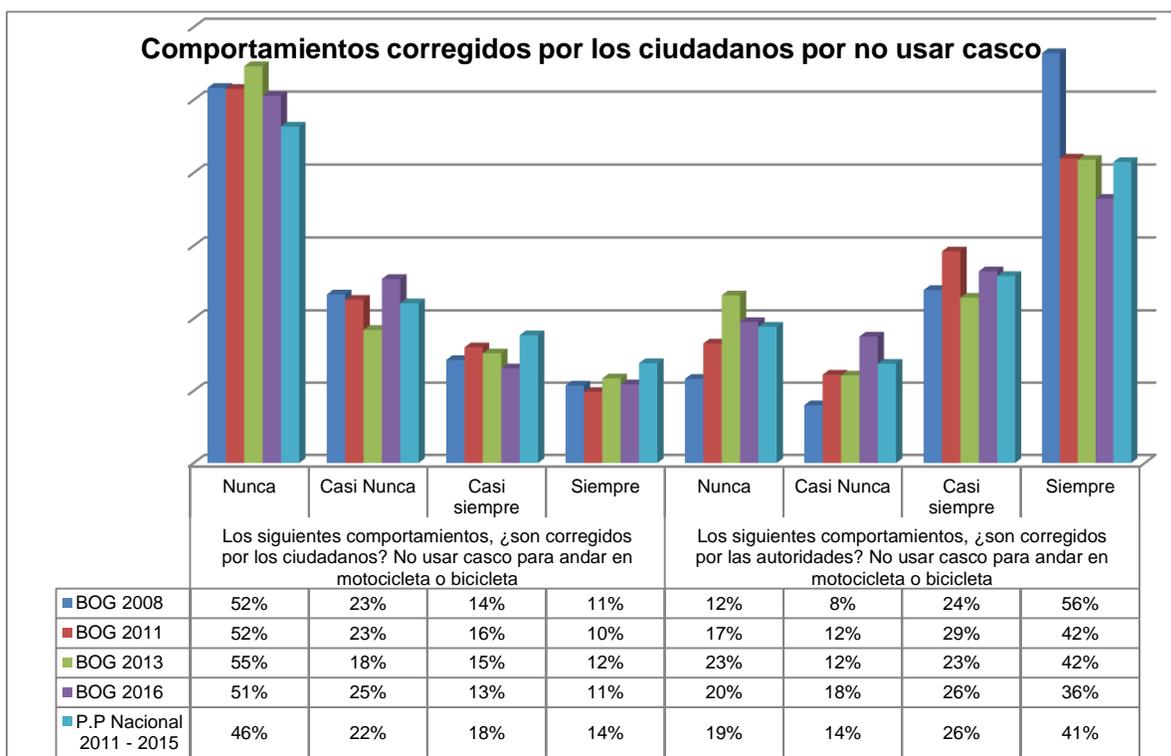
 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

6.2. Las autoridades han dejado de corregir el comportamiento de no llevar casco

Entre 2008 a 2016, aumentó la percepción de que las autoridades nunca corrigen este comportamiento en un 67 % (12 % en 2008 y 20 % en 2016), de acuerdo con la Encuesta de Cultura Ciudadana.

A su vez, la percepción de que los mismos ciudadanos nunca o casi nunca corrigen entre sí ese comportamiento se mantuvo estable, alrededor del 75 %.

Gráfico 14. Percepción de corregir a los ciudadanos que no llevan casco por parte de los ciudadanos y de las autoridades



Fuente: Encuesta de cultura ciudadana. Corpovisionarios.

7. La necesidad de una política pública de la bicicleta



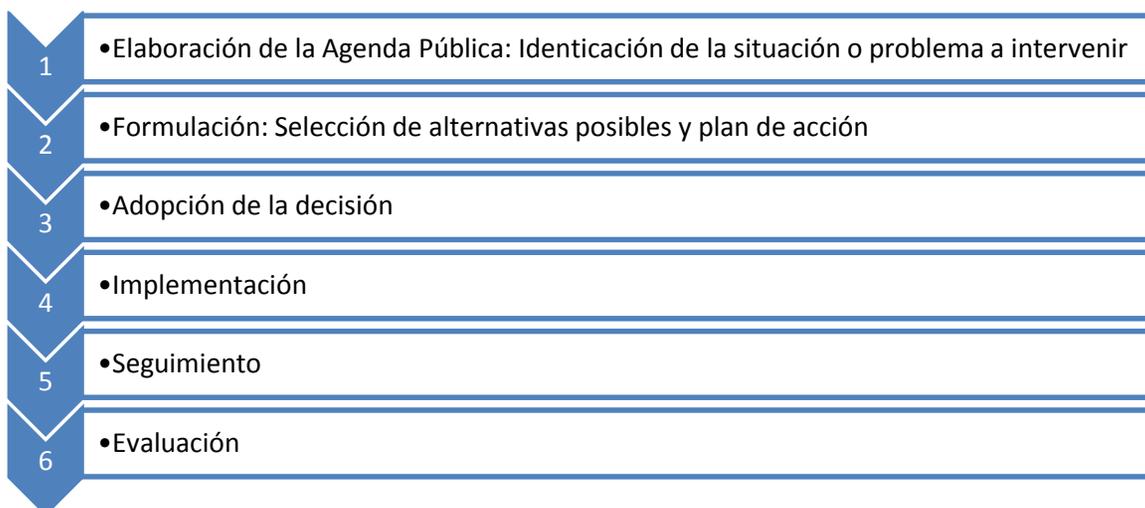
“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Las políticas públicas son proyectos y actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública con el fin de satisfacer las necesidades de una sociedad (Graglia, 2012). También se pueden entender como las acciones, medidas regulatorias, leyes y prioridades de gasto sobre un tema promulgadas por una entidad gubernamental (Kilpatrick, 2010). Es importante construir una política pública de la bicicleta porque los índices de crecimiento de los viajes en bicicleta son tan importantes y tantos sus beneficios para la ciudad, que es necesario medirlos y planearlos y no dejar que sigan aumentando mágicamente.

Para el Distrito Capital de Bogotá, una política pública corresponde a soluciones específicas sobre cómo manejar los asuntos públicos, que contienen cursos de acción y flujos de información en relación con un objetivo político definido y desarrollado ya sea por el sector público con la participación de la ciudadanía, o en ocasiones por el sector privado (Secretaría Distrital de Planeación, s.f.). El Distrito se empeñó en la construcción de un ciclo para las políticas públicas compuesto por cinco fases:



Fuente: (Secretaría Distrital de Planeación, s.f.)

Sería ideal para la búsqueda de una movilidad sostenible en la ciudad realizar el seguimiento y la evaluación de las acciones en torno a la bicicleta para saber si son efectivos los programas y acciones encaminados a promover su uso.

Bibliografía



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

- Secretaría de Movilidad, Tranconsult, Infométka, Encuesta de movilidad 2015.
- Secretaría Distrital de Movilidad, Presentación Visión Cero Bogotá realizada marzo 31 de 2017 en el Concejo de Bogotá.
- Bogotá Cómo Vamos, Informe especial sobre la bicicleta en Bogotá, febrero 2017, informe consultado: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/5116/>
- Proposición No. 20 aprobada en Plenaria sobre Bicicarrilles o ciclorrutas, el día 19 de enero de 2017.
- Proposición No. 24 aprobada en Plenaria sobre accidentalidad y robo a biciusuarios que afectan uso de la bicicleta de Bogotá, el 24 de enero de 2017.
- Foro de Contaminación del Aire, Ricardo Morales PhD y Olga L. Sarmiento MD MPH PhD, Juan Felipe Franco MSc, Facultad de Ingeniería y Facultad de Medicina, Universidad de los Andes, Ciudades Saludables, presentación Concejo de Bogotá mayo 3 2017.
- Despacio, Bogotá Bicycle Account, 2015, http://www.despacio.org/portfolio_page/bogota-bicycle-account-2014/
- Graglia, E. (2012). En la búsqueda del bien común. Manual de políticas públicas. Asociación Civil Estudios Populares (ACEP).
- Kilpatrick, D. (2010). Definitions of Public Policy and Law.

8. SUSTENTO JURÍDICO

A continuación, se expone el marco jurídico con base en el cual se da sustento jurídico al presente proyecto de acuerdo:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA	
	<p>Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."</p>
	<p>Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.</p> <p>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p>
	<p>Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene</p>



"EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA"



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

	<p>derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.</p> <p>Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. (...)</p> <p>Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. (...)</p>
LEGISLACIÓN NACIONAL	
<p>Ley 769 de 2002</p> <p>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Bicicleta: 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. (...)</p> <p>Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (...)</p> <p>Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)</p> <p>Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)</p> <p>Artículo 45. Ubicación. (...) Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.</p> <p>CAPITULO V</p> <p>Ciclistas y motociclistas</p> <p>Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en</p>



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

	<p>las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>Artículo 95. <i>Normas específicas para bicicletas y triciclos.</i> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.</p> <p>Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.</p> <p>Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p>
<p>Ley 1801 de 2016. Por la cual se expide el Código nacional de Policía y Convivencia.</p>	<p>Artículo 89. Definición de estacionamiento o parqueaderos. Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.</p> <p>Artículo 90. Reglamentación de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público. Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos:</p> <p>9. Adecuar o habilitar plazas para el estacionamiento de bicicletas.</p> <p>Artículo 139. Definición del espacio público. Es el conjunto de muebles e inmuebles</p>



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva;

(...)

TÍTULO XV

DE LA LIBERTAD DE MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN

Circulación y derecho de vía

Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.

CAPÍTULO II

De la movilidad de los peatones y en bicicleta

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

Artículo 143. Reglamentación de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.

Artículo 144. Comportamientos contrarios a la convivencia en ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas por parte de los no usuarios de bicicletas. Los siguientes comportamientos por parte de los no usuarios de bicicletas afectan la vida e integridad de los usuarios y por lo tanto no deben efectuarse:

1. Obstruir por cualquier medio la ciclorruta o carril exclusivo para las bicicletas.
2. Arrinconar, obstruir, o dificultar la libre movilidad del usuario de bicicleta.

Parágrafo. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados,



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

	<p>será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:</p> <table border="1"> <tr> <td>COMPORTAMIENTOS</td> <td>MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL</td> </tr> <tr> <td>Numeral 1</td> <td>Multa general tipo 1; Remoción de bienes</td> </tr> <tr> <td>Numeral 2</td> <td>Multa general tipo 1; Remoción de bienes</td> </tr> </table> <p>Artículo 145. Disposición de las bicicletas inmovilizadas. Si pasados seis (6) meses sin que el propietario o poseedor haya retirado la bicicleta de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero, la autoridad de tránsito respectiva, podrá mediante acto administrativo declarar el abandono de las bicicletas inmovilizadas. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p>	COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL	Numeral 1	Multa general tipo 1; Remoción de bienes	Numeral 2	Multa general tipo 1; Remoción de bienes
COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL						
Numeral 1	Multa general tipo 1; Remoción de bienes						
Numeral 2	Multa general tipo 1; Remoción de bienes						
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.						
NORMATIVIDAD DISTRITAL							
DECRETO 321 DE 1992. Por el cual se dictan normas generales para los Estacionamientos de servicio al público.	<p>Artículo 18. Clasificación. Los estacionamientos públicos se clasifican, para efectos de su diseño y localización y según el tipo de vehículos, en los siguientes grupos: (...) GRUPO 1. Estacionamientos para vehículos menores como motocicletas y bicicletas.</p> <p>(Tener en cuenta que este Decreto surge en cumplimiento del artículo 460 del Acuerdo 6 de 1990. El Acuerdo 6 de 1990 fue derogado por el Decreto Distrital 619 de 2000 y este último quedó compilado en el Decreto Distrital 190 de 2004).</p>						
ACUERDO 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.	<p>Artículo 1. Para todos los efectos del presente Acuerdo, entiéndase como <u>Espacios Alternativos y Complementarios de Transporte, en el Distrito Capital</u>, las ciclorrutas, <u>ciclo parqueaderos</u>, ciclo puentes y todos aquellos espacios que permiten mejorar la movilidad urbana y que tienden a reducir la contaminación y la congestión vial en la ciudad.</p> <p>Artículo 4. Conectividad del sistema de ciclorrutas, cicloparqueaderos y ciclopuentes. (...) Parágrafo segundo. Para las nuevas ciclorrutas, cicloparqueaderos y ciclopuentes, que hagan parte de nuevas troncales o alamedas, así como de nuevas vías del Sistema de la Malla Vial Arterial principal, secundaria o local, se debe garantizar la conectividad a la red ya existente.</p>						
DECRETO 036 DE 2004. Por el cual se establecen las normas para los inmuebles habilitados como estacionamientos	<p>Artículo 1. Ámbito de aplicación. El presente decreto aplica a los predios destinados a estacionamientos en superficie existentes o que se habiliten para tal fin en el Distrito Capital.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos del presente decreto se establecen las siguientes definiciones: (...) Estacionamiento en superficie: Se entiende por estacionamiento en superficie, el predio habilitado o que se habilite para el parqueo de vehículos desarrollado en un piso y sin cubierta de protección para los mismos.</p>						



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

<p>en superficie y se acogen los diseños de espacio público y fachadas.</p>	<p>Artículo 3. 9. Se destinará un estacionamiento de bicicletas por cada 10 parqueos de vehículos. En los parqueaderos con un número de cupos de estacionamiento inferior a 120 vehículos, el mínimo de estacionamiento de bicicletas será de 12 cupos. La instalación de dichos parqueaderos se deberá realizar según las especificaciones establecidas en el Decreto 170 de 1999, ficha M100 y M101.</p> <p>El Decreto 170 de 1999 al que se refiere el Artículo 3.9 del Decreto 036 de 2004 fue derogado por el artículo 5 del Decreto 603 de 2007.</p> <p>La expresión <u>existentes</u> fue declarada nula mediante fallo del Consejo de Estado 862 de 2011.</p> <p>Artículo 5. Parágrafo 2. Para todos los usos, 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.</p>
<p>DECRETO 159 de 2004. Por el cual se adoptan normas urbanísticas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal.</p>	<p>Artículo 5. Parágrafo 2. Para todos los usos, 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.</p>
<p>DECRETO 190 DE 2004. Compilación Decreto 619 de 2000 y 469 de 2003.</p>	<p>Artículo 164. Componentes del Sistema de Movilidad (artículo 126 del Decreto 469 de 2003). El sistema de movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas: 1. (...) 2. Subsistema de transporte. (...) El conjunto de las rutas de transporte público, los terminales de pasajeros, las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deberán integrar en áreas determinadas de la ciudad.</p> <p>Artículo 358. Notas Generales del cuadro Anexo 4. 1. Para todos los usos, por cada 2 estacionamientos privados o de visitantes se deberá prever un cupo para el estacionamiento de bicicletas, cuyas dimensiones serán reglamentadas por el D.A.P.D., los cuales se localizarán dentro del área privada garantizando condiciones de seguridad.</p> <p>El Decreto 190/2004 fue derogado expresamente por el artículo 155 del Decreto Distrital 155de 2013, el cual se encuentra provisionalmente suspendido mediante auto del Consejo de Estado 624 de 2014, lo cual deja vigente el Decreto 190 de 2004.</p>
<p>DECRETO 159 DE 2004. Por el</p>	<p>Artículo 5. Parágrafo 2. Para todos los usos, por cada 2 estacionamientos exigidos (privados y de visitantes) se deberá prever un cupo para estacionamiento de</p>



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

<p>cual se dictan normas urbanísticas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeación Zonal.</p>	<p>bicicletas, los cuales se localizarán dentro del área privada del predio excluyendo el antejardín.</p>
<p>ACUERDO 236 DE 2006. Por el cual se adecuan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital.</p>	<p>Artículo 1. Las entidades públicas del Distrito Capital deberán acondicionar un espacio en sus parqueaderos que ofrezca seguridad para parquear bicicletas, de acuerdo a los recursos disponibles y a la capacidad instalada.</p> <p>Artículo 2. La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría de Gobierno, velará por el cumplimiento de este acuerdo y promoverá campañas para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el Distrito Capital.</p>
<p>DECRETO 319 DE 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos.</p>	<p>Artículo 28. 4. Proyectos. Para la efectividad de las políticas planteadas, además de los proyectos referentes a infraestructura y seguridad vial que se tratan dentro del presente decreto, se adelantarán los siguientes proyectos: (...) 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.</p> <p>Artículo 28. 7. Garantizar que todo estacionamiento disponga de suficiente espacio para el estacionamiento de bicicletas.</p> <p>Artículo 28. 4. Del ascenso y descenso de estudiantes. (...) Toda instalación educativa, pública o privada, deberá ofrecer estacionamientos seguros para bicicletas.</p>
<p>ACUERDO 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"</p>	<p>Artículo 1. Impleméntese el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" para facilitar el intercambio modal, como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital.</p> <p>Artículo 2. La Administración Distrital adelantará campañas de promoción y divulgación, del transporte en bicicleta, con el fin de fomentar la cultura deportiva y ayudar a la movilidad, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.</p> <p>Artículo 3. El servicio de transporte en bicicleta "BICI" deberá contar con los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial, que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos que realizará dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.</p> <p>Artículo 4. La Administración Distrital reglamentará el presente Acuerdo.</p>
<p>ACUERDO 356</p>	<p>Artículo 2. Componentes y Tope Máximo de las tarifas. Las Secretarías de Movilidad</p>



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

DE 2008. Por medio del cual se adoptan medidas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía.	y Planeación Distrital, tendrán un plazo hasta de seis meses, para definir mediante Decreto, los topes máximos de la tarifa en los establecimientos fuera de vía, teniendo como tope máximo el establecido en el Decreto Distrital 019 de enero de 2008 y los decretos reglamentarios que lo modifiquen aplicando siempre los siguientes componentes así: (...) Factor por Tipo de Vehículo: Factor que fluctuará, entre 0.1 y 1.0, el cual se ajustará al cobro por el tipo de vehículo que sea estacionado. (Buses, camiones, busetas, autos, camionetas, motocicletas y bicicletas).
ACUERDO 386 DE 2008	Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclo vía de Bogotá y se dictan otras disposiciones.
DECRETO 550 DE 2010. Por el cual se fija la tarifa máxima para los aparcaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital.	Artículo 1. Parágrafo 1. Tarifa Máxima para Aparcaderos y/o estacionamientos fuera de vía. La tarifa máxima por minuto de servicio para el servicio de aparcaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital será la siguiente: (...) El valor máximo del servicio por minuto para bicicletas en cualquier zona y nivel de servicio será de diez pesos (\$10.00).
ACUERDO 506 DE 2012	Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza.
ACUERDO 558 DE 2014	Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.
ACUERDO 585 DE 2015	Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital.
ACUERDO 663 de 2017	Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital.
ACUERDO 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.
ACUERDO 674 DE 2017	Por el cual se establece el sistema único distrital de registro administrativo voluntario de control y marcación de bicicletas en Bogotá D.C.
JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL	
CORTE CONSTITUCION AL. Sentencia T-291 de 2009. Magistrada Ponente (e): Dra. CLARA ELENA REALES GUTIÉRREZ	<p>“La jurisprudencia constitucional ha precisado tres condiciones básicas, a la luz de la Constitución Política, que debe observar toda política pública orientada a garantizar un derecho constitucional: (i) que la política efectivamente exista; (ii) que la finalidad de la política pública debe tener como prioridad garantizar el goce efectivo del derecho; y (iii) que los procesos de decisión, elaboración, implementación y evaluación de la política pública permitan la participación democrática.</p> <p>En cuanto a la primera condición ha señalado la Corte que “no se puede tratar de unas ideas o conjeturas respecto a qué hacer, sino un programa de acción estructurado que le permita a la autoridad responsable adoptar las medidas adecuadas y necesarias a que haya lugar.” Por eso, se viola una obligación constitucional de carácter prestacional y programática, derivada de un derecho fundamental, “cuando ni siquiera se cuenta con un plan para progresivamente cumplirla. La relación con la segunda condición, la Corte ha reiterado que. “no puede tratarse de una política pública tan sólo simbólica, que no esté acompañada de</p>



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

	<p>acciones reales y concretas.” En esta medida, se viola la Constitución cuando existe un plan o un programa, pero se constata que (i) “sólo está escrito y no ha sido iniciada su ejecución” o (ii) “que así se esté implementando, sea evidentemente inane, bien sea porque no es sensible a los verdaderos problemas y necesidades de los titulares del derecho en cuestión, o porque su ejecución se ha diferido indefinidamente, o durante un período de tiempo irrazonable”. En cuanto a la tercera condición, la jurisprudencia ha considerado inaceptable constitucionalmente que exista un plan (i) ‘que no abra espacios de participación para las diferentes etapas del plan’, o (ii) ‘que sí brinde espacios, pero éstos sean inocuos y sólo prevean una participación intrascendente.’ El grado mínimo de participación que se debe garantizar a las personas en cada caso concreto, depende de la situación específica de que se trate, en atención al tipo de decisiones a tomar.”</p>
--	--

Fuente: Elaboración propia

9. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

Constitución Política de Colombia. ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

1... Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

Decreto Ley 1421 de 1993. Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá. Artículo 12°. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

1... Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a su cargo.

11... Revestir pro tempore al alcalde mayor de precisas facultades para el ejercicio de funciones que corresponden al Concejo. El alcalde le informará sobre el uso que haga de las facultades al término de su vencimiento.

19... Dictar normas de tránsito y transporte.

10. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta que la Ley 819 de 2003, en su artículo 7, señala que en todo momento el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo; y debido a que el presente proyecto de Acuerdo no incurre en impacto fiscal, con la radicación de este documento se solicita concepto favorable de la Administración Distrital.



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Cordialmente,

Alianza Verde	
JORGE E. TORRES CAMARGO	LUCÍA BASTIDAS UBATÉ
HOSMAN YAITH MARTÍNEZ	EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO
MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ	ANTONIO ERESMID SANGUINO PÁEZ

Coautores

Centro Democrático	
DIEGO ANDRES MOLANO APONTE	DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES

Partido de La U	
<i>ORIGINAL NO FIRMADO</i> NELLY PATRICIA MOSQUERA M.	RUBEN DARÍO TORRADO PACHECO

Partido Liberal	
HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA	

Cambio Radical	
JOSÉ DAVID CASTELLANOS O.	YEFER YESID VEGA BOBADILLA

Partido Conservador	
<i>ORIGINAL NO FIRMADO</i> GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ	NELSON ENRIQUE CUBIDES S.

Partido MIRA	
<i>ORIGINAL NO FIRMADO</i> GLORIA STELLA DÍAZ ORTIZ	



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Partido ASI	Movimiento LIBRES
<i>ORIGINAL NO FIRMADO</i> JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA	EMEL ROJAS CASTILLO

¹ Instituto para políticas de transporte y desarrollo de México (2011) Tomo I. La Movilidad en Bicicleta como política pública” en CicloCiudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. En

http://www.ieru.usb.ve/sites/default/files/publicaciones_recomendadas/TOMO%20i.pdf P.75

² Bogotá Cómo vamos, Hacia una política pública de bicicletas, Consultado el 27 de julio de 2017. <http://www.bogotacomovamos.org/blog/hacia-una-politica-publica-de-bicicletas/>

³ Encuesta Multipropósito 2014 Bogotá. Este dato corresponde a personas mayores de 5 años que van a trabajar o estudiar usando la bicicleta como medio de transporte. Cálculos propios.

⁴ Encuesta de Percepción <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2016/>

⁵ Dato tomado de la encuesta de movilidad del año 2015.

⁶ Despacio, 2014.

⁷ Hay que tener en cuenta que en estas ciudades europeas la demanda del transporte en bicicleta supera al 30% de la población, mientras que en Bogotá apenas se alcanza un 6%.

⁸ INSTITUTO PARA POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DESARROLLO DE MÉXICO (2011) Tomo I. La Movilidad en Bicicleta como política pública” en CicloCiudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. En

http://www.ieru.usb.ve/sites/default/files/publicaciones_recomendadas/TOMO%20i.pdf



“EN EL CONCEJO, BOGOTA TIENE LA PALABRA”

