

1) Título: Estacionamientos para bicicletas en Bogotá **(EBIB)**

2) Proyecto seleccionado para investigar

En los últimos años hemos venido viendo como el uso de la bicicleta se ha ido incrementando, ya sea para contrarrestar la contaminación que los motorizados generan en el medio ambiente o como una muy buena opción que las personas han encontrado para movilizarse en una ciudad que como Bogotá presenta fallas en sistema de movilidad.

La alcaldía mayor de Bogotá consciente de la necesidad de implementar sistemas de transportes que faciliten la movilidad apoya el uso de la bicicleta, considerándolo un medio de transporte sostenible y ecológico. Para incentivar el uso de esta, paralelo a la creación del Sistema TransMilenio se inició la construcción de la red de ciclorutas, que en la actualidad es la más extensa de Latinoamérica, la cual ha tenido buenos resultados facilitando y estableciendo rutas a los usuarios que cada día son más.

Para prestar un mejor servicio a los usuarios de este sistema, la alcaldía a su vez empezó a desarrollar el programa de cicloparqueaderos, el cual será nuestro tema de estudio, notando que muchos de los usuarios debían recorrer distancias largas e integrar al uso de la bicicleta otros sistemas de transporte como el Transmilenio, y que en muchas ocasiones no tenían condiciones necesarias para hacerlo, al no tener como parquear y dejar su bicicleta de forma segura para tomar el otro medio de transporte.

Actualmente los Cicloparqueaderos son espacios que se encuentran integrados al sistema de Transmilenio, dentro de Portales y Estaciones del Sistema, son seguros, cómodos y de fácil acceso, su servicio está distribuido por toda la ciudad y son gratuitos.

Para hacer uso de ellos y de forma que se pueda mejorar el acceso, control y seguridad, se debe hacer un registro previo que incluye cedula de ciudadanía y tarjeta de propiedad de la bicicleta.

3) Justificación

Elegimos los cicloparqueaderos como el programa a estudiar, debido a que las bicicletas se han convertido en una muy buena opción en materia de movilidad para los miles de ciudadanos que día a día buscan agilizar sus recorridos, evitando los trancones frecuentes en la ciudad.

Este programa busca responder a las necesidades de los usuarios brindándoles una excelente alternativa, al facilitar el parqueo de sus bicicletas en espacios seguros, cómodos y gratuitos, mientras ellos pueden movilizarse por toda la ciudad en otros medios de transporte masivo, sin recurrir a sus vehículos particulares, evitando así la congestión vehicular en la ciudad.

Así mismo, consideramos que es un programa innovador dirigido a toda la población, y que logra complementar el tema de las cicloruta, y responde a s propósito de lograr un sistema integrado de transporte, que mejore la calidad y condiciones de vida de los ciudadanos.

4) Antecedentes

En el año 2000 estando de Alcalde mayor de Bogotá Enrique Peñalosa, con la empresa de trasporte tercer milenio, entro en servicio el sistema de trasporte máximo de Bogotá Trasmilenio, desde la entrada en vigencia de este sistema masivo de trasporte los Bogotanos podían acceder al mismo caminando, por medio de buses alimentadores o en bicicleta.

Dentro de esta transformación de trasporte público en Bogotá, la administración puso en marcha un programa piloto de promover una movilización no motorizada, lo que conllevó esto a la construcción de espacios públicos y una construcción de 200 kilómetros de ciclo rutas por toda la ciudad para que estas comunicaran a los ciudadanos a los destinos más concurridos de Bogotá.

Teniendo en cuenta la aceptación y la comodidad para los usuarios, fue que el desarrollo de Transmilenio fue incluyendo e incentivando cada día más el uso de bicicleta, razón por la que surge la necesidad en la ciudad de crear los ciclo - parqueaderos. Además que muchas zonas de la ciudad no contaban con buses alimentadores que conectaran a los usuarios de sus casas a las estaciones la alcaldía vio en el uso de las bicicletas una forma adecuada para que estos llegaran hasta la estaciones y que pudieran guardar sus bicicletas y así hacer de la ciudad un ambiente más cívico e incluyente.

Con relación al plan de desarrollo Este proyecto de ciclo rutas y uso de bicicleta fue concebido inicialmente en el plan de desarrollo de 1995 -1998, concebido inicialmente como un medio de recreación para los Bogotanos.

Con el plan desarrollo de Bogotá 1998 - 2001 el proyecto se incluyó dentro del plan de desarrollo económico y social y de obras públicas.

Actualmente y teniendo la demanda de los usuarios, el sistema se encuentra extendido en forma de red y zonificado.

Según la pregunta el sistema de ciclo rutas se planteó desde año 1995 dentro del plan de desarrollo, y con relación a los ciclo parqueaderos este servicio fue incluido durante el desarrollo del mismo en conclusión si se había plantado el servicio en planes de desarrollo anteriores pero solo hasta la actualidad se está desarrollando y materializando ya que en hoy en día la alcaldía ve la motivación que tienen los usuarios para transportarse en bicicletas para llegar a sus destinos, así que esta está gestionando obras de remodelación en las estaciones más concurridas por los usuarios para que estos puedan estacionar sus bicicletas en los ciclo parqueaderos; como también se están

efectuando más ciclo carriles para que los ciclistas tengan su espacio adecuado para movilizarse.

Así mismo desde la administración anterior se está promoviendo un plan de cultura ciudadana para que los peatones respeten los ciclos carriles así mismo como los conductores de automotores.

5) Estructura político- administrativa

Las entidades que son responsables de acuerdo al programa establecido son directamente empresa transmilenio en primera instancia, ubicada en la sede principal Av. Dorado No. 66-63; la cual brindaría de primera mano la formación específica de los establecimientos creados, parqueaderos para lograr el desplazamiento más eficaz y eficiente de los ciudadanos que utilizan los dos medios de transporte; Así mismo, encontramos el instituto de desarrollo urbano, ubicado en Calle 22 # 6-27, donde nos brindaran la información de planos establecidos e infraestructura de las ciclo-rutas en la ciudad de Bogotá; adicionalmente entidades como la unidad administrativa especial de rehabilitación y mantenimiento vial(IDU) entre otras, donde es posible encontrar toda la información acerca de antecedentes y desarrollo de la idea, y finalmente, el ente principal, y más general, es la secretaria de movilidad ubicada en la Calle 13 No. 37 – 35.

Podemos incluir que nos estaremos ubicando en los parqueaderos para el proceso de observación en los diferentes puntos donde se encuentran los espacios parqueaderos de bicicletas, ubicadas en: Portal el Dorado(184) puestos, Estación Quinta paredes(48) puestos, estación avenida rojas(28) puestos, Portal las Américas(785) puestos, estación ricaurte(165)puestos disponibles para guardar bicicletas y utilizar el transporte público transmilenio.

6) Fuentes

Para la elaboración de la investigación se recurrirá al uso de fuentes primarias y secundarias; el recurrir a estas dos tipos de fuentes para la recolección de información facilitara un análisis que logre contrastar las la eficacia en el cumplimiento de los objetivos desde la perspectiva de cada uno de los actores que tiene acción directa o indirecta, al igual que los beneficiados o afectados por la ejecución del proyecto.

En fuentes primarias abordaremos tanto entrevistas con funcionarios, documentos oficiales de la Alcaldía, Transmilenio, Secretaria de Movilidad y otras instituciones gubernamentales o de participación social, documentos de planeación en movilidad para determinar una perspectiva de marco general y específico en la relación bidireccional entre programas y proyectos, junto con la recolección de información específica por medio de encuestas.

En fuentes secundarias recurriremos a seguimiento de prensa por medio de la recolección de artículos de revista, artículos oficiales o comunicados de prensa de las oficinas de prensa de cada una de las instituciones.

7)

	Febrero	Marzo			abril		Mayo	
Actividad	1, 2, 3 4	1	2 y 3	4	1, 2	3 4	3, 4	
Recoleccion de fuentes primarias	acercamiento con entes principales Transmilenio, secretaria de movilidad	Informes de las citas. Recapitulacion		acercamiento con entes principales Transmilenio, secretaria de movilidad				
Recoleccion de fuentes secuentarias			comentarios terceros del sistema					
Entrevistas				ciudadanos que regularmente utilizan el servicio				
Observacion		Observación de como se desarrolla el transporte en biciletas en las estaciones.						
Informe Corte 2				Informe borrador. Implementacion.				
Informe final.							Informe final sobre	

“EBIB” ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS EN BOGOTA

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

¿EN QUÉ CONSISTE?

La principal problemática a la que busca dar solución este proyecto es la ausencia de espacios que permitan la intermodalidad entre el transporte no motorizado y Transmilenio, problemática que empieza hacer evidente a partir del aumento en el uso del transporte no motorizado por parte de los ciudadanos de Bogotá como consecuencia de los programas implementados para fomentar su uso.

Durante los años 1995 y 1997 el Instituto de Desarrollo Urbano inicio la planeación e implementación de las ciclorutas con el objetivo de crear espacios para la utilización de los sistemas no motorizados como alternativas de movilidad en la ciudad, este ha sido un proyecto que ha tomado importancia en las diferentes Alcaldías desde ese entonces llegando a convertirse en una de las políticas centrales en el Plan Maestro de Movilidad, es por eso que el evidente aumento del uso de este sistema alternativo a logrado visibilizar problemáticas que han surgido como consecuencia de la implementación de esta política.

Además de esto, la integración de la bicicleta con el transporte público representa claros beneficios para el usuario, pero también se constituye en un importante potencial para incrementar el número de usuarios del sistema de transporte. Al facilitar el parqueo de bicicletas cerca de los paraderos, los beneficiarios de esta integración estarán dispuestos a recorrer una mayor distancia para acceder al sistema.

¿EN QUÉ CONDICIONES SURGIO Y CUÁLES SON LAS CAUSAS?

Específicamente para el área problemática que concierne a este proyecto el aumento de los usuarios de bicicletas logro demostrar la ausencia de espacios que permitan a los usuarios guardar sus bicicletas y acceder a sistemas de transporte masivo, como Transmilenio. Espacios que logren construir una intermodalidad que promueva el uso de la bicicleta al no obligar al usuario a recorrer distancias que superen su capacidad y permitirle hacer uso de esta como un sistema complementario para distancias cortas.

El Sistema Transmilenio ha procurado generar condiciones para facilitar la integración de la bicicleta con el sistema troncal, lo cual se constituye en el primer intento de la Administración Distrital para articular el uso de la cicla con el sistema de transporte público. Según el Informe de Movilidad en Bicicleta en Bogotá (2009), en la actualidad existen sólo 5 ciclo parqueaderos al interior del sistema de TransMilenio, 3 en los Portales: Portal del Sur, Portal de Suba y Portal de la Américas y 2 en estaciones intermedias: Estación de Banderas y General Santander. Recientemente se inauguraron además 4 'Puntos de Encuentro' en la capital cercanos a estaciones de TransMilenio: Alcalá, Mundo Aventura, Las Aguas y Patio Bonito.

A pesar de los esfuerzos del Distrito por ampliar los espacios para Ciclo parqueaderos la movilidad en la ciudad no mejora, debido a que aún no es suficiente la cobertura que existe para aquellas personas que se movilizan en bicicleta en recorridos cortos en diversas localidades de la Capital. Los ciudadanos que utilizan la bicicleta como medio de

transporte tienen que recorrer grandes distancias para poder acceder a una estación troncal de Transmilenio, desmotivando el uso de este medio de movilidad, aumentando la operación de los llamados “Bici taxis” y la utilización de otros transportes tradicionales como minibuses y taxis.

¿EL PROBLEMA ES DURADERO O PASAJERO?

Este es considerado un problema duradero debido al efecto positivo que han tenido otras políticas en incentivar el uso de la bicicleta, al aumento de redes de ciclorutas, la crisis que presentan el transporte público y el aumento en la congestión vehicular hechos que han logrado que cada día sea mayor el número de ciudadanos que optan por la utilización de este medio y que se espera cada vez sea aún mayor, es debido a esto que con el tiempo podría haber sido aún más crítico y puede afirmarse puede llegar hacerlo si esta red de cicloparqueaderos no empiezan hacer cada vez mayor ya que significaría un limitante para la eficacia de otras políticas públicas de movilidad.

Es debido a esto que los próximos años las estaciones con cicloparqueaderos deben ser desarrolladas por medio de un plan de investigación de oferta y demanda así como el financiamiento y viabilidad del proyecto. Y aunque es una gran ambición lograr poner por cada estación de Transmilenio un parqueadero exclusivo para bicicletas, el distrito tiene la obligación de poner en marcha planes de acción para solucionar los problemas de movilidad. Es necesario continuar con su implementación y hacer énfasis en la difusión para que sean utilizados.

¿QUIÉNES SON LOS AFECTADOS?

Los principales afectados por la ausencia de espacios que permitan guardar las sistemas de transporte no motorizado, específicamente bicicletas, son los usuarios de este tipo de transporte que encuentran una limitante para su uso al no existir herramientas que les permitan recorrer distancias cortas y porer a su vez hacer uso de otro sistema de transporte que los movilice a mayores distancias sin tener que poner en riesgo la seguridad de su propiedad, esto es lo que denominamos intermodalidad

Pero a su vez podemos encontrar que existen otros afectados debido a las externalidades que produce esta problemática y podrían ser solucionadas a través de esta; como hemos podido analizar el Distrito se ha manifestado en varios ocasiones, afirmando que la utilización de la bicicleta como medio alternativo de transporte puede reducir los problemas de movilidad en la ciudad. La construcción de más ciclo parqueaderos sería una estrategia viable tanto para los usuarios de bicicletas como para Transmilenio, ya que al aumentar los parqueaderos se ven descongestionadas las estaciones troncales que actualmente son las únicas que poseen ciclo parqueaderos e igualmente reduciría la

cantidad de usuarios de transporte publico y particular lo que tendría un efecto positivo en la movilidad de Bogotá.

¿QUIÉNES SON LOS QUE DICEN QUE ES UN PROBLEMA Y QUÉ RAZONES OFRECEN?

Específicamente en el Plan de desarrollo 2012-2016: “Bogotá Humana” ha identificado esto como un problemática en la cual el Estado debe participar para su solución, por lo cual su meta fue la construcción de 23 cicloparqueaderos en algunas estaciones o portales de Transmilenio que cumplieran con unas

características específicas que debido a la implementación de cicloparqueaderos anteriores que no lograron dar solución debido a una serie de debilidades que poseían.

La principal razón que ofrece el gobierno de la capital o la Alcaldía es que la ausencia de espacios adecuados para guardar las bicicletas logra reducir el número de usuarios que no se encuentra atraídos debido a las largas distancias que deben recorrer y prefieren tomar otros sistemas de transporte por otro lado la seguridad en Bogotá cobra un papel fundamental el aumento de robos de bicicletas es una problemática clave para lograr que las políticas públicas de incentivar el uso de la bicicleta logren ser exitosas.

La decisión de abordar esta temática como una problemática de la agenda se debe a que los usuarios de este sistema tuvieron una participación activa en las plataformas de participación creadas tanto por Transmilenio como por la alcaldía, que tiene como objetivo fortalecer la participación ciudadana, más allá de lo estipulado por la Ley 152 de 1994 y el Acuerdo 12 de 1994.

¿SI NO SE INTERVIENE QUÉ SUCEDERÁ A LOS AFECTADOS?

Como se ha mencionado anteriormente esta es una problemática que encuentra su fortalecimiento en la efectividad de las políticas públicas que incentivan el uso de la bicicleta por lo cual existe una relación directa entre el aumento de usuarios de bicicleta y espacios disponibles para que puedan ser estacionadas.

Si no se interviene el número de afectados tanto directos como secundarios por las externalidades que produce la falta de disponibilidad de espacios que motiven el uso de la bicicleta se irá incrementando; debido a que existe una gran diversidad de factores que convergen en esta y son las problemáticas de movilidad que incentivan el uso de la bicicleta lo cual produce el aumento en el número de usuarios y convirtiéndose así en un grupo de actores con mayor presencia a nivel social por otro lado los beneficios de la construcción de ciclorutas para fomentar el uso de sistemas de transporte no motorizados como formas alternativas de movilidad para distancias cortas encuentra una debilidad en infraestructura al no poseer la suficiente respuesta estatal para fomentar la intermodalidad entre los sistemas, forzando al usuario a sólo poder hacer uno y convirtiéndolo así en bienes excluyentes.

¿CUÁL ES LA EXTENSIÓN ORGANIZATIVA DE LOS GRUPOS PRESENTES EN LA ESCENA? ¿CUÁNTOS MIEMBROS AFECTADOS POR EL PROBLEMA TIENEN ESAS ORGANIZACIONES PRESENTES Y EL GRADO DE RELEVANCIA DE ESOS

MIEMBROS? ¿CUÁL ES LA ESTRUCTURA DE LOS GRUPOS, SU JERARQUÍA, SU ORGANIZACIÓN INTERNA? ¿CUÁL ES LA ESTRUCTURA DE LIDERAZGO EXISTENTE Y SUS VÍAS DE ACCESO?

Los usuarios de bicicleta en la ciudad de Bogotá son el principal sector afectado por esta problemática, por lo cual se denominara “*usuarios de bicicleta*” como el grupo a examinar. Las cifras de usuarios que utilizan la bicicleta como medio de transporte en Bogotá son bajas si se compara con otras ciudades importantes del mundo como Zurich o París donde la bicicleta es un medio de transporte uso cotidiano en gran parte de los ciudadanos.

Según la Encuesta de Movilidad de 2005, en Bogotá se realizan diariamente 213.159 viajes en cicla, de un total de 9'689.027 viajes que se realizan en la ciudad. En efecto, la distribución modal en la ciudad los medios motorizados (taxi, vehículo particular y transporte público) representan un poco más del 75% del total de viajes. Dentro del total de desplazamientos en la ciudad, la mayor participación modal la tiene el transporte público con el 57,2% del total de los viajes realizados, mientras que el transporte particular tiene una participación del 14,7%. Es decir, hay un gran potencial para masificar el uso de la bicicleta, principalmente como un modo complementario a los viajes que se realizan en transporte público y como reemplazo de algunos de los viajes que se realizan a pie o en modos particulares.

Es evidente que en la ciudad existe un porcentaje considerable de usuarios que utilizan la bicicleta como medio de transporte pero hasta el momento no existe una organización de la sociedad civil que permita la participación de los ciudadanos del común en los procesos de mejoramiento de este sector. Sin embargo, forman un grupo sólido que representa los intereses de la capital y por estas razones el Distrito ha desarrollado estrategias para mejorar la calidad y seguridad de las personas que se movilización por este medio. Como una manera de realizar una aproximación a la caracterización de los usuarios cotidianos de la bicicleta de la ciudad, la CCB aplicó una encuesta en las 4 localidades donde mayor afluencia de ciclistas presenta. En la siguiente tabla se muestran los resultados.

		VIAJES EN BICICLETA	
UPZ	LOCALIDAD	PRODUCCIÓN	ATRACCIÓN
El Rincón	Suba	14,869	14,342
Patio Bonito	Kennedy	10,206	9,927
Tibabuyes	Suba	9,279	9,226
Bosa Occidental	Bosa	8,922	8,908
Boyacá Real	Engativá	8,562	8,631
El Minuto De Dios	Engativá	5,914	6,241
Las Ferias	Engativá	5,848	5,647

Además es esto la encuesta mostro que la clasificación arroja diversidad en la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo. El primer resultado a resaltar de la encuesta es la predominancia del género masculino en el uso cotidiano de la bicicleta. Del total de encuestados, el 86% son hombres, lo cual muestra la necesidad de generar condiciones más seguras y amables para promover que también las mujeres y los niños acostumbren a hacer uso de la bicicleta como medio para transportarse a sus destinos. La última encuesta conocida sobre los usuarios de la bicicleta, efectuada para el Plan Maestro de las Ciclorrutas¹², mostraba para el año 1999 que un 95% de los usuarios eran hombres, la mayor parte de ellos entre los 21 y los 30 años (41%) y entre los 31 y 40 años (26%), mientras que sólo un 12% era mayor de 40 años y un 21% menor de 20 años.

PROBLEMÁTICA DE REPRESENTACIÓN

Para que un problema llegue a ser tenido en cuenta dentro de la agenda gubernamental es necesario que este despierte la atención por parte no solo de los afectados, sino también, de los Policy Makers. Por esta razón se hace absolutamente necesario que los afectados puedan tener acceso directo a la estructura representativa de los decisores públicos, y que con estos trabajen conjuntamente para que la definición del problema y las soluciones sean las adecuadas y logren satisfacer y cumplir con lo que los afectados demandan.

En cuanto a Los Ciclo parqueaderos, podemos observar que este sistema cuenta con mecanismos y organismos donde los afectados, en este caso usuarios, pueden participar activamente, teniendo acceso a la estructura representativa de los decisores públicos a través de herramientas como las evaluaciones, quejas y o sugerencias. Ejemplo de esto es La Veeduría Distrital, la cual “ha puesto a consideración de la ciudadanía la evaluación y seguimiento del comportamiento del sector de la movilidad en Bogotá, producto de la aplicación de una metodología construida para medir el impacto de las políticas públicas, con lo cual se pretende dar continuidad y medir periódicamente la eficiencia, eficacia y el impacto alcanzado a través de la ejecución de los diferentes programas establecidos en el Plan de Desarrollo para mejorar la movilidad en la ciudad”¹. Así mismo, la Secretaría de Movilidad y sus entidades adscritas y vinculadas, han establecido diferentes modalidades que permitan la comunicación con los usuarios o afectados, para que participen y sus requerimientos sean escuchados y puedan ser tenidos en cuenta dentro del proceso de solución del problema. Entre esas modalidades se encuentran, Módulo “CONTACTO” página WEB de la Secretaría Distrital de Movilidad, Módulo de Atención al Ciudadano (M.A.C) en los Centros Locales de Movilidad ubicados en las diferentes localidades, línea telefónica 195, que en 2012 atendió más 142.822 llamadas, y el Sistema Distrital de Quejas y Soluciones.

Adicionalmente, La empresa Transmilenio S.A. en conjunto con la alcaldía de Bogotá han establecido la subsecretaria de comunicación y atención al usuario, la cual en

¹ Como Avanza El Distrito En Movilidad, Veeduría Distrital, Disponible en internet en http://www.veedurriadistrital.gov.co/veeduria/media/file/Publicaciones/21_MOVILIDAD%202006.pdf

cumplimiento de la ley 1474 de 2011 debe emitir un informe semestral de atención al ciudadano y gestión de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias, con el fin de que se tomen acciones y medidas en pro del beneficio de los usuarios y que lleven a que el servicio prestado sea eficiente, efectivo y vaya en la misma dirección de lo que los afectados están pidiendo.

Se puede observar entonces, que los afectados o usuarios de bicicletas y de ciclo parqueaderos, si cuentan con un canal de comunicación con los Policy Makers, los cuales están dispuestos a tener en cuenta y a aplicar temas propuestos por los mismos usuarios, a quienes son los que realmente se busca beneficiar y con los que se busca crear un proceso de solidaridad y mecanismos de ayuda mutua, teniendo en cuenta que a la ciudad le conviene incentivar el uso de las bicicletas y los ciclo parqueaderos, ya que esto contribuye positivamente con el mejoramiento de la movilidad en Bogotá.

Vale la pena resaltar que el distrito ya ha empezado a adelantar los mecanismos de ayuda mutua. Actualmente se desarrolla un proyecto en el cual se otorgan ciertos incentivos a aquellas personas que bajo determinadas circunstancias hagan uso de las bicicletas y de los Ciclo parqueaderos. Por ejemplo “se propone otorgar un viaje de transporte público gratuito a los bogotanos que ingresen en bicicleta a él, al menos 30 veces. Quiere decir que cada vez que un usuario ingrese en bicicleta a un Ciclo parqueadero de Transmilenio, a un Punto de Encuentro, y luego de un tiempo aborde el sistema BRT, o que desplace su bicicleta en los buses azules del SITP, -una vez tengan las adecuaciones necesarias- acumulará puntos que deberán ser validados en el momento de usar la tarjeta "tullave" personalizada, para que después de 30 viajes hechos de la misma forma, sea beneficiario de un viaje gratuito en transporte público”².

¿Cuál es la relación formal entre actores relevantes y afectados (vías de negociación, jerarquía democrática...)? ¿Cuáles son los requisitos formales del proceso de formación de la agenda?

Hasta el momento existen propuestas constantes para el mejoramiento tanto de infraestructura como de las estrategias de movilidad para los usuarios de bicicleta. Ha sido la única manera de mejorar la situación de las bicicletas en la ciudad que no tiene hasta el día de hoy un marco regulatorio claro. Por esa razón, la CCB propone realizar una revisión integral en el tema y, si se encuentra que esta es la vía más conveniente, avanzar en un acuerdo conjunto para sacar adelante una “Ley de la Bicicleta”, tal como se ha implementado exitosamente en otros países. Dentro de estas propuestas se encuentran recomendaciones como que las bicicletas deben tener la prioridad en la vía sobre los vehículos automotores (implementado en Países Bajos, Dinamarca, Alemania, entre otros). A partir de esta prioridad, se deben definir mecanismos para proteger al ciclista ante casos de accidentalidad, tales como el que se implementó en Chile (responsabilidad de automovilistas ante casos de accidente), mecanismos de protección

² Proyecto de Acuerdo 68 de 2015 Concejo de Bogotá D.C., Alcaldía De Bogotá, Disponible en internet en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=60756>

del sistema de salud para ciclistas víctimas de accidente y todos aquellos que se consideren recomendables para mejorar la seguridad vial del ciclista. Otra recomendación es que el uso del casco sólo debería ser obligatorio para niños menores de 12 años y recomendado para personas mayores a esta edad (Países Bajos, Dinamarca, China). También recomienda que debe implementarse un sistema de registro voluntario de bicicletas, para la prevención de robos. Igualmente, puede evaluarse la generación de un sistema de registro de ciclistas. Además, todo lugar, público o privado, debería proveer instalaciones adecuadas para bicicletas en una proporción similar a la cantidad de espacios existentes para automóviles y / o motocicletas. Para empezar, esta determinación podría ser una extensión de lo definido en el Decreto 036 de 2004, pero con la definición de mecanismos eficientes para asegurar su cumplimiento (sanciones, responsables del control, etc.). Sería ideal que este espacio sea provisto sin costo alguno, tal como se implementó en los Países Bajos.

TRADICION O CAPACIDAD DE RESPUESTA DEL SISTEMA

El Sistema Transmilenio y la Alcaldía Mayor de Bogotá, apoyan el uso de la bicicleta como una alternativa de transporte para la movilidad de los Bogotanos.

Por lo tanto se inserta propuesta se basa que dentro del perímetro de las estaciones, se disponga la utilización de espacios subutilizados para generar ciclo parqueaderos.

La tradición de respuesta de los poderes públicos, ha sido limitada ya que desde el 18 de diciembre del año 2000 la alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza del Alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño, con la Empresa Distrital de Transporte del tercer Milenio Transmilenio S.A. inició la prestación de un nuevo servicio de transporte público masivo para la ciudad de Bogotá con el sistema Transmilenio. Fue a medidos de 2010 al 2013, donde se vio una contundencia en la importancia de crear un espacio publico seguro para completar el recorrido y fuese integración, como prioridad en la agenda.

Sin embargo, si se han hecho esfuerzos ya que para quienes utilizan la bicicleta como su medio de transporte, es un factor determinante porque es una solución instantánea, de bajo costo, la facilidad y comodidad de uso, la durabilidad y el mantenimiento es exequible, y este medio de transporte se utilizaba en sus inicios según la secretaria distrital de planeación, por ciudadanos que se encontraban en las periferias donde se recurría a la bicicleta por la falta de medio de transporte que llegara hasta sus hogares. Adicionando como destino intermedio(la bicicleta) y al final del recorrido(transporte motorizado) exista un lugar o un estacionamiento para bicicletas seguro y fácil de usar poder continuar con su propósito. Es decir que el ciclo parqueaderos logre una interacción de los dos transportes siendo herramienta creo una herramienta en pro de solucionar una pequeña demanda de ciudadanos que viven en las periferias y tratando de solventar por parte el estado esa falencia de infraestructura.

En la ciudad existe la necesidad apremiante de optar por sistemas de transporte más sostenibles y ecológicos, que aporten al cuidado del medio ambiente es un punto a favor de un progreso a la ciudad, lo cual se está desarrollando en la capital de Bogotá. Según estadísticas de secretaria de movilidad actualmente Bogotá cuenta con una infraestructura vial de ciclo rutas más extensa de Latinoamérica, contando con 374 Km con carril exclusivo en la ciudad de Bogotá. La capacidad de respuesta del sistema va paralelamente al incremento considerable del uso de bicicletas entrantes en los parqueaderos y logrando obtener fuerza como alternativa formal.

En conclusión, la construcción de un estacionamiento de bicicletas genera mejorías mitigación del clima, y logra dar una perspectiva al ciudadano de manera segura, facilidades de reducir tiempos y el modos de descongestionamiento. Así mismo, se debe tener claro que en una ciudad que tiene 46 millones de habitantes debe tener conciencia y cultura ciudadana que por medio una organización de personal profesional, logran impactar y captar la atención de la alcaldía por medio de incentivos y presión al estado. Se cree que si ay capacidad por parte del estado dar respuesta en proceso mediano y largo plazo soluciones viables en pro de los ciudadanos afectados, en cuanto a resolver dudas y generar mecanismos que logren solventar los problemas mitigados en ciertas partes de la ciudad.

LIDERAZGO

Es importante señalar que para que el proceso de resolución de un problema se logre consolidar a cabalidad, se hace necesario que los líderes tanto los que toman las decisiones como aquellos que influyen en dicha toma de decisión sean los adecuados y representen la problemática tal y como es, para que así mismo la solución pueda ser la adecuada.

En el tema de los Ciclo parqueaderos, resulta interesante ver como las instituciones y entidades que participan en esta iniciativa y son líderes en el proceso, han logrado mediante diferentes canales de comunicación, establecer una conexión con los afectados o usuarios. Conexión que ha contribuido positivamente con el proceso y el establecimiento de condiciones y herramientas que han facilitado a los usuarios el uso de la bicicleta y de los Ciclo parqueaderos y que han logrado despertar el interés de aquellos que aún no son usuarios, mediante diferentes incentivos y mostrándoles las ventajas que convierten a la bicicleta en una excelente opción para movilizarse en la ciudad.

Teniendo en cuenta que los líderes de esta iniciativa tienen bastante peso y poder de decisión, al estar ligados directamente a entidades del Estado, se convierte en un beneficio para los afectados en la medida que el canal de comunicación será más directo y la problemática podrá ser abordada con mayor facilidad, que aquellas que deben pasar por diferentes procesos hasta lograr despertar el interés estatal y convertirse en problema público.

Sin embargo, vale la pena resaltar que aunque el liderazgo de la iniciativa de los cicloparqueaderos se ha planteado adecuadamente y responde a las políticas públicas establecidas en Plan de Desarrollo de Bogotá Humana, donde se busca fomentar el uso de la bicicleta, y una optimización de la infraestructura existente para ciclousuarios, aún queda mucho trabajo por hacer para que cada vez sean muchos más los ciudadanos que hagan uso de este medio de transporte y de los instrumentos, que como los cicloparqueaderos, el distrito establece para facilitar e incentivar su uso y mejorar la movilidad de la ciudad. Esto sin dejar de reconocer los esfuerzos que estos líderes en concordancia con las demandas de los afectados han adelantado y que ya se hacen visibles dentro de la ciudad y dentro de los usuarios.

AGENDA

ACTORES RELEVANTES

Principalmente esta temática que posee interdependencia con políticas públicas, más específicamente proyectos de movilidad que tengan como objetivo incentivar el uso de sistemas no motorizados de transporte debido a que entra a la agenda setting al ser una externalidad producida por programas que han logrado tener una centralidad y estabilidad en las diferentes administraciones públicas.

Específicamente esta iniciativa de plantear transportes alternativos al servicio público ofrecido y particular entra a la agenda política por parte de una decisión de la administración pública encabezada por la Alcaldía de Antanas Mockus (1995-1997) que por medio del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) inicio las investigaciones, adecuaciones y ejecución de bici carriles, a través de la cual se visibilizo la necesidad de tener espacios que permitieran guardar de forma segura las bicicletas, es importante recordar que durante la alcaldía de Mockus en su gabinete tuvieron gran importancia expertos técnicos es por esto que la opinión de técnico cobra gran importancia en la formulación e implementación de este proyecto.

Debido a que sus principales impulsores fueron actores políticos con poder administrativo tuvo gran difusión por parte de los medios de comunicación que se encargaron de resaltarlo como logros de lo que denominaron “ La Nueva Bogotá” , pero pese a esta divulgación no ha sido un proyecto que haya tenido gran presión para su cumplimiento por parte de ciudadanos.

Hasta los últimos años es que se ha logrado identificar organizaciones de ciudadanos que buscan generar presión en la administración pública para fortalecer y hacer más, en los últimos años han surgido asociaciones como son los bici usuarios, además de diferentes grupos que por medio del uso de redes sociales han logrado incentivar su uso, específicamente estas asociaciones y grupos se componen por gente joven que ha encontrado en su uso un estilo de vida que cada día ha ido recibiendo mayor acogida por

parte de jóvenes universitarios y trabajadores que al igual cada día han ido imponiendo nuevas obligaciones a la alcaldía pidiendo mayor calidad y expansión de estos servicios.

Específicamente durante la última alcaldía se desarrolló una campaña bajo el nombre “¿Tienes una idea para Bogotá?” con la cual se logró impulsar la participación civil de los ciudadanos no organizados, actores sociales, gremios constituidos, medios de comunicación la temática de movilidad; participación que fue una de las más altas debido a los mecanismos que se habilitaron como 107 cabildos, mesas de trabajo, cabildos sectoriales y temáticos entre los cuales se organizó uno exclusivamente para movilidad y por medio de aportes hechos en la página web. Obteniendo como resultados los siguientes aportes sacados del documento “Aportes ciudadanos al Plan de Desarrollo Distrital” emitido por la Secretaría Distrital de Planeación.

2012 -2016

Numero de Aportes Ciudadanos al PDD "Bogotá Humana 2012-2016" (Por tipo de escenario)	
Escenario de Participación Ciudadana	Aportes
1. Cabildos Poblacionales y Étnicos	464
2. Correspondencia (Postal – Virtual)	304
3. Página Web	3.344
4. Cabildos UPZ - UPR	7.023
5. Cabildos sectoriales y temáticos	883
6. Campaña <i>¿Tienes una idea para Bogotá?</i>	52.320
Total Aportes	64.338

Fuente: Matriz de Sistematización Aportes Ciudadanos al PDD. Bogotá D.C., SDP abril de 2012

Específicamente en el sector de movilidad se determinó que era necesario implementar “un sistema de transporte inter-modal, que incluya todas las formas de transporte

integrando lo urbano, rural y regional, con las redes de ciclorrutas, troncales actuales y nuevas de Transmilenio, la línea férrea, el cable; complementado con la promoción de medios más sostenibles como andar a pie o viajar en bicicleta”³

Nos centraremos en la acción que han tenido los Alcaldes Mayores de Bogotá y sus gabinetes, centrándonos pese a la inestabilidad política existente en aquello que han sido elegido de forma democrática porque son estos planes de gobierno los que han sido ejecutados tanto por ellos como por los alcaldes interinos que han sido designados en diferentes periodos debido a crisis políticas.

Específicamente la interdependencia que posee con los proyectos para el uso de bicicletas ha logrado que sea incluida en la agenda política de cada administración específicamente por las alcaldías de Antanas Mockus (1995-1997), Enrique Peñaloza (1998-2000), Antanas Mockus (2000-2003), Luis Eduardo Garzón (2004-2007), Samuel Moreno Rojas (2008-2011) y Gustavo Petro (2012-2014); resaltando que las alcaldías que han dado mayor prioridad a ese tipo de movilidad alternativa han sido las de Antanas Mockus, Enrique Peñaloza y Gustavo Petro las otras alcaldías la han tenido en su contenido programático pero esto se debe a que ya fue incluido como problemática relevante por administraciones anteriores es muy difícil lograr eliminarla de esta categoría.

Principalmente durante la actual administración se ha encontrado con que los grupos de interés anteriormente desfragmentados han empezado a tener mayor consenso y han logrado organizarse es por esto que se han convertido en un actor importante en la ejecución de estos proyectos en la actualidad este proyecto cuenta con uso de espacios dentro de las estaciones de Transmilenio

MODELOS DE INCORPORACION DE AGENDA.

Son dos los modelos de incorporación que más se ajustan a la política de ciclo parqueaderos, los cuales corresponden al modelo de la anticipación y modelo de la acción corporativista silenciosa.

Estos dos modelos corresponden a la representación por el cual es definida los medios y características de la acción del estado. El modelo de anticipación se refiere a la acción que el estado, en este caso la alcaldía directamente toma la decisión de accionar (esquema Top - Down) frente a un posible problema, o sencillamente generando alternativas. La alcaldía recopila antecedentes de los últimos años, y manifiesta el incremento considerable en el uso de las bicicletas en la ciudad, con una tendencia creciente, convirtiéndose en una alternativa formal de transporte para la movilidad diaria.

³ SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Aportes ciudadanos al plan de desarrollo distrital. URL:

http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ParticipacionCiudadana/ParticipacionCiudadana/documentos/11052012_Informe%20aportes%20ciudadanos_PDD.pdf

Y el modelo de la acción corporativista silenciosa, se refiere a que con la acción de la alcaldía de crear ciclo parqueaderos esta en análisis de integración de la bicicleta con el transporte público podría verse como una oportunidad considerable para mejorar la calidad de servicio, cobertura y finanzas de un sistema de transporte público, empresa Transmilenio S.A generando un beneficio a un grupo privilegiado teniendo la capacidad de influencia directa. Así mismo, el beneficio principal de la integración de la bicicleta con el transporte público es la mayor cobertura del servicio. Mas aún, se puede prestar el servicio a más usuarios en el área de la estación al incrementar la distancia que recorrerían los usuarios hasta la estación. En general, se estima que un usuario caminaría hasta 500 metros a la estación de transporte público, pero utilizaría la bicicleta hasta 2,5 kilómetros para llegar a la estación. Esto implica una cobertura cinco veces mayor al llegar en bicicleta, en comparación con el llegar a pie, generando un potencial efectivamente más grande de utilización del transporte público. Esta mayor distancia cubierta por los usuarios de la bici, además permite una mejor redistribución de pasajeros del transporte público, al poder compensar estaciones saturadas en horas pico con una cercana de menor afluencia.

FUENTES:

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Propuesta metodológica para la priorización de la red de iclorutas y cicloparqueaderos. Bogotá, julio 2013 URL: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/ViasTransporte/Noticias/METODOLOGIA_CICLOPARQUEADEROS.pdf

SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE, ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ. Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá D.C., que incluye ordenamiento de estaciones. URL: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/13-LogistdeMovilidad_15_35_40.pdf

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Aportes ciudadanos al plan de desarrollo distrital. URL: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ParticipacionCiudadana/ParticipacionCiudadana/documentos/11052012_Informe%20aportes%20ciudadanos_PDD.pdf

CONSEJO DE BOGOTÁ D,C. Bicicarriles, ciclorutas y cicloparqueaderos, necesarios para Bogotá. URL: <http://concejodebogota.gov.co/bicicarriles-ciclorutas-y-cicloparqueaderos-necesarios-para-bogota/cbogota/2014-03-31/163725.php>

CONSEJO DE BOGOTÁ. D,C 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". URL: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8546>

CONSEJO DE BOGOTÁ. D,C. PROYECTO DE ACUERDO N° 012 DE 2010. "POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES SOBRE LOS [sec=556](#)

CICLOPARQUEADEROS EN EL DISTRITO CAPITAL" URL: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=38555>

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE. Cicloparqueaderos. URL:
http://www.sitp.gov.co/publicaciones/cicloparqueaderos_pub.

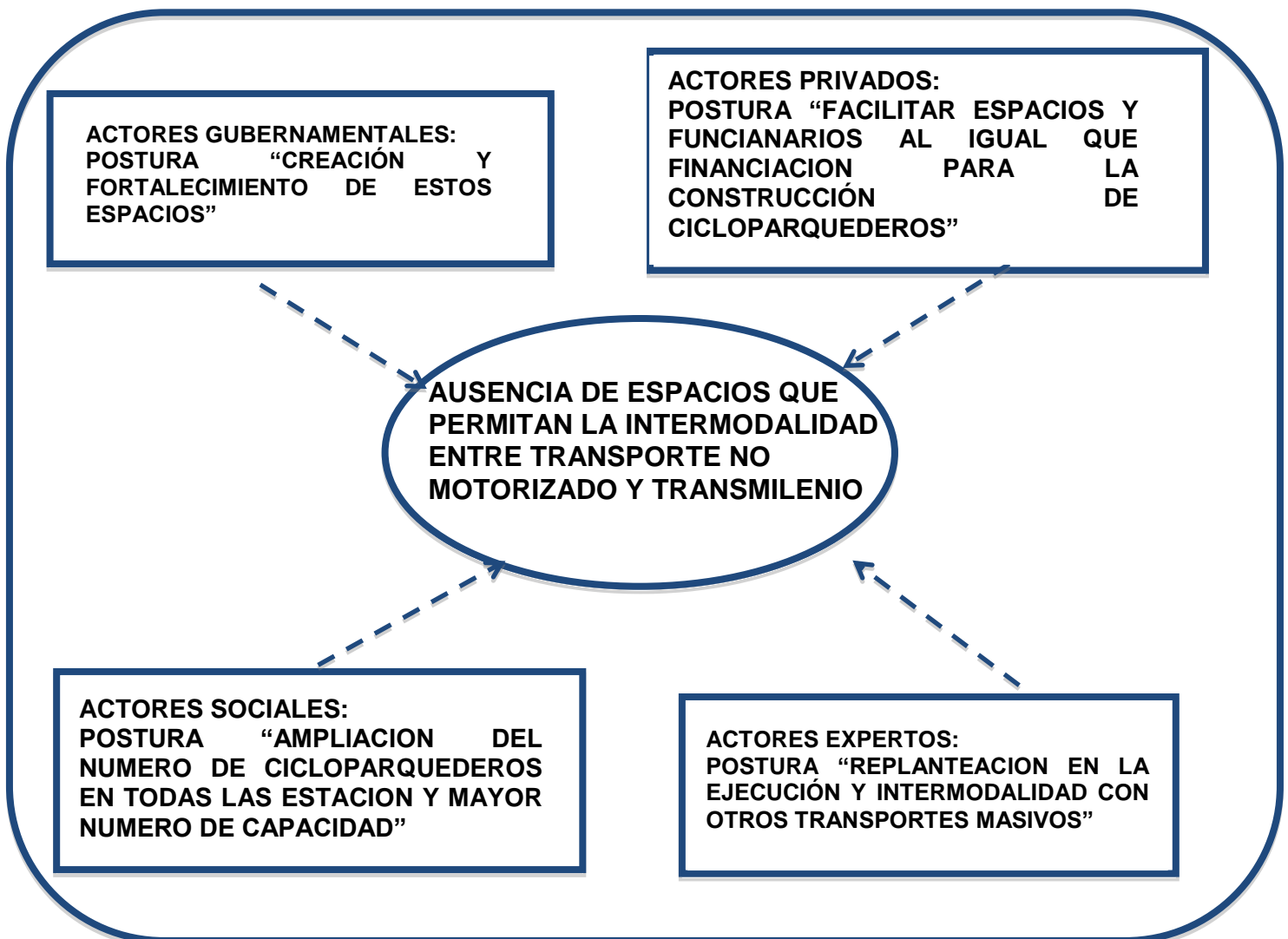
ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS
<http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Guia-cicloparqueaderos-nov2013.pdf>

Informe de Movilidad en Bicicleta en Bogotá. Cámara de Comercio de Bogotá. Bogotá Agosto de 2009.

Sistema Bicicletas Públicas de Bogotá. Secretaria de Movilidad de Bogotá. 2015.
<http://www.movilidadbogota.gov.co/>

BICIPARQUEADEROS

1. MAPA DE ACTORES



ACTOR	POSTURA
<p data-bbox="212 432 375 464">POLÍTICOS</p> <p data-bbox="212 499 386 531"><u>ALCALDÍAS:</u></p> <ul data-bbox="261 573 786 1310" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="261 573 786 642">• Antanas Mockus (1995-1997) “Formar ciudad” <li data-bbox="261 684 786 753">• Enrique Peñalosa (1998-2000) “Por la Bogotá que queremos” <li data-bbox="261 795 786 905">• Antanas Mockus (2000-2003) “Bogotá para VIVIR todos del mismo lado” <li data-bbox="261 947 786 1056">• Luis Eduardo Garzón (2004-2007) “Lucho por Bogotá humana y moderna” <li data-bbox="261 1098 786 1207">• Samuel Moreno Rojas (2008-2011) “Bogotá Positiva : Por el derecho a la ciudad y a vivir mejor” <li data-bbox="261 1249 786 1310">• Gustavo Petro (2012-2014) “Bogotá humana” 	<p data-bbox="808 432 1385 810">La incorporación de los sistemas no motorizados de transporte en la agenda pública inicia durante la alcaldía de Antanas Mockus que determinó que se debía realizar un estudio por parte del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), en el cual se determinarían las condiciones para la construcción de una infraestructura que incentivara el uso de este tipo de transportes.</p> <p data-bbox="808 852 1385 1381">Posteriormente durante la alcaldía de Enrique Peñalosa esta política pública sigue ocupando un papel fundamental en su programa político “ Por la Bogotá que queremos” y es durante este periodo que se da inicio a la construcción de esta infraestructura que Inició con los bicarriles o ciclorutas, y se fue ampliando a una serie de proyectos que tenían como objetivo lograr configurar un sistema vial en toda la ciudad, incluida la construcción de cicloparqueaderos en las calles y a las afueras de algunas estaciones de Transmilenio principalmente Portales.</p> <p data-bbox="808 1423 1385 1875">Pero es durante las alcaldías de Luis Eduardo Garzón y Samuel Moreno que esta política pasa a un segundo plano y es intercambiada por el fortalecimiento de Transmilenio pensado como la solución a los problemas de movilidad que enfrenta la ciudad, lo que origina un debilitamiento de la construcción de cicloparqueaderos que debido al aumento de los usuarios de bicicletas empezó a ser deficiente en contraposición a la demanda, lo que obligo a la alcaldía de Luis Eduardo Garzón a la</p>

	<p>formulación del Artículo 3 del Plan Maestro de Movilidad, en el que establece que por cada 10 parqueaderos de automóviles se debe construir 1 parqueadero para bicicletas.</p> <p>Y es en esta última alcaldía de Gustavo Petro en su programa político “ Bogotá Humana” y a través de su Plan Maestro de Movilidad” donde se retoma como un objetivo central el fortalecimiento y ampliación de infraestructura que promueva y facilite el uso de sistemas de transporte no motorizado por lo que se desarrolló una reformulación en la construcción de los ciclo parqueaderos que diera solución a las debilidades que se habían detectado durante la evolución del proyecto de construcción de ciclo parqueaderos implementada anteriormente, por esto se decide que sea construidos al interior de las estaciones de Transmilenio y sean gratuitos para ofrecer una mayor seguridad ya accesibilidad de los usuario y fortalecer la intermodalidad entre el transporte no motorizado y sistemas masivos de transporte, durante esta última alcaldía se han construido ciclo parqueaderos en 9 estaciones (Ricaurte (165), Banderas (101), Pradera (32), Marsella (64), General Santander (48), Bicentenario (116), Av. Rojas (128) y Quinta Paredes (48)) y cinco portales (Portal Américas (785), Portal Sur (220), Portal suba (324), Portal 20 de Julio (226) y Portal El Dorado (184))</p>
<p>PRIVADOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TRANSMILENIO 	<p>Transmilenio es la principal empresa que ofrece un sistema de transporte masivo en Bogotá, por lo que la política de intermodalidad se ha centrado en construir espacios que permitan a los usuarios de transporte no motorizado hacer uso este</p>

	<p>con el objetivo de movilizarse a lugares de mayor distancia que no pueden cubrir con el usos de la biblia debió al esfuerzo físico que requiere , es por esto que Transmilenio se ha convertido en uno de los principales actores en la construcción de los ciclo parqueaderos.</p> <p>Desde su implementación durante la alcaldía de Enrique Peñalosa se pensó en la creación de espacios que permitieran la intermodalidad, iniciando la construcción de ciclo parqueaderos que en un principio debido a determinaciones de Transmilenio estaban ubicados a las afueras de algunas estaciones y portales, por lo que esta empresa no poseía ningún tipo de responsabilidad de la seguridad y manejo de estos.</p> <p>Transmilenio siempre ha apoyado la construcción de estos espacios pero igualmente ha reiterado que no debía poseer ningún tipo de deber frente hasta pero tras las decisiones planteada por el alcalde actual Gustavo Petro esto se ha ido transformando al punto de que hoy en día las ciclo parqueaderos están pensados como espacios dentro de las estaciones en los cuales pese a que su administración está en manos de entidades gubernamentales, Tranmsilenio posee un deber en la gestión de su uso incluido seguridad, convirtiéndose en el actor esencial que posee un grado en su financiación, facilitación de los espacios y funcionarios.</p>
<p>GRUPOS FORMALES ORGANIZADOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • ciclo paseo de los miércoles • Boom 	<p>Es importante destacar que estos grupos organizados inician su conformación como resultado de las políticas públicas iniciadas durante el gobierno de Enrique Peñalosa que incentivo la creación de este nuevo actor en la vida pública, al fomentar el uso de la bicicleta empieza a existir un aumento</p>

<ul style="list-style-type: none"> • La bicicleta cultural • ciclopaseos educativos • mujeres en bici • teusacatubici • En mi bici por Bogotá • Escuelita de patios • ciclopaseo cachaco. • Fundación despacio • Bicired Colombia • Javeriana en Bici 	<p>considerable en los usuarios de este tipo de transporte que inician principalmente con recorridos en bicicleta coordinados por turas y horarios y eventualmente se transforman en organizaciones que buscan ejercer un tipo de presión frente a la administración estatal para la ampliación y fortalecimiento de la infraestructura , pero estos son únicamente colectivos incentivados por los ciudadanos que no poseen un grado impórtate de presión y no conforman ningún tipo de partido político que los representen.</p>
<p>GOBIERNOS LOCALES</p> <p>Alcaldía Local de Teusaquillo</p> <p>Alcaldía Local de la Candelaria</p>	<p>Aunque una de las directrices por parte de la alcaldía ha sido el fortalecimiento de la infraestructura de transporte no motorizado su implementación ha tenido grandes barreras, la principal ha sido lograr una articulación entre las alcaldías locales y la alcaldía mayor de Bogotá, por lo que las únicas alcaldías locales que hemos identificado que han implementado alguna acción respecto a los ciclo parqueaderos son la alcaldía local de Teusaquillo a través de la formación y consolidación del grupo de ciclistas “Teusacatubici” brindándole los espacios que permitieran su conformación; y la alcaldía local de La Candelaria que a través de su alcalde local y en conjunto con la secretaria distrital de gobierno han hecho un seguimiento a las normas que regulan el cobro y espacios para parqueo de bicicletas en los parqueaderos.</p> <p>Por otra parte las otras 18 alcaldías locales(Antonio Nariño, Barrios Unidos, Bosa, Chapinero, Ciudad Bolívar, Engativá, Fontibón, Kennedy, Los Mártires, Puente</p>

	<p>Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, Santa Fe, Suba, Sumapazl, Tunjuelito, Usaquén y Usme) no han ejercido ningún tipo de acción en contra o favor de este proyecto se han mantenido como actores neutrales o sus acciones no han ido más allá de la gestión de acciones determinadas por la alcaldía mayor</p>
<p>PARTIDOS POLÍTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partido Alianza Verde Colombia 	<p>En la actualidad el principal partido político que se ha destacado por impulsar proyectos o decretos que benefician a los usuarios de los transportes no motorizados, ha sido el Partido Alianza Verde por Colombia, creado en el año 2005 y el cual conto con los ex alcaldes Antanas Mockus y Enrique Peñalosa, debido a que posee un enfoque cívico que busca el mejoramiento del medio ambiente y la movilidad en Bogotá uno de sus principales objetivos ha sido el fortalecimiento de la infraestructura para este tipo de transporte incluido el aumento de los presupuestos para la construcción de ciclo parqueaderos y el aumento del número de estos en las estaciones, en el actual consejo de Bogotá se destacan Roberto Sáenz, María Fernanda Rojas y Angélica Lozano .</p>
<p>ENTIDADES DEL GOBIERNO</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) • Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) • Secretaria Distrital de Gobierno • Secretaria de Movilidad • Secretaria de Ambiente • Instituto para la Economía Social (IPES) 	<p>Debido a que este proyecto surge como solución a una externalidad sujeta a la eficacia de los resultados que se esperaban lograr con creación de sistemas alternativos de transporte como el transporte no motorizado, estas entidades públicas se han alineado en el cumplimiento del objetivo de favorecer la construcción de espacios que permitan la intermodalidad , específicamente la entidad que inicio con este estudio fue el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) durante la alcaldía de Antanas Mockus y en la actualidad la planeación y ejecución de este proyecto ha estado en manos de la</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Secretaria Distrital de Planeación • Secretaria de Transito y Transporte 	<p>Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaria de Movilidad y su control en la gestión del servicio se encuentra a cargo del Instituto para la Economía Social (IPES) y El Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). La encargada de vigilar el cumplimiento de las regulaciones emitidas es la Secretaria Distrital del gobierno</p>
<p>CONCEJALES:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roberto Sáenz (Partido Verde) • María Fernanda Rojas (Partido Verde) • Celio Nieves Herrera • Angélica Lozano (Partido Alianza Verde) 	<p>Los concejales Roberto Sáenz y María Fernanda Rojas presentaron al Concejo una propuesta elaborada junto con los colectivos de usuarios de bicicletas en una asamblea llevada a cabo en el consejo de Bogotá.</p> <p>Esta propuesta fue formulada el 21 de febrero del presente año y se titula “ Por medio del cual se reglamentan los Ciclo parqueaderos Seguros y el Registro Único para Bicicletas en Bogotá y se dictan otras disposiciones”, en esta propuesta se establece el aumento de ciclo parqueaderos en la ciudad de Bogotá, determinando que en las entidades públicas de deberá contar con un mínimo de 20 espacios para el parqueo de bicicletas de funcionarios y visitantes, al igual que debe existir un cambio al artículo 3 formulado por la alcaldía de Luis Eduardo Garzón en el número de parqueaderos de bicicleta que deben existir en contra posición al número de parqueaderos por carro.</p> <p>Por otro lado Angeliza Lozano se ha destacado por poseer una fuerte iniciativa en destacar que los ciclo parqueaderos deben ser de carácter gratuito y que esta es una de las principales barreras que</p>

	<p>debe buscar eliminar la alcaldía, y destaca que es tal el nivel de inconciencia respecto a la importancia de estos espacios que aun hoy en día en las instalaciones del consejo de Bogotá no poseen espacios que permitan guardar las bicicletas y en sus cercanías no existen ciclo parqueaderos que permitan la intermodalidad siendo esta la principal entidad que emitido decretos para la construcción de los mismos</p>
<p>UNIVERSIDADES:</p> <p>Universidad de los Andes</p> <p>Universidad Javeriana</p> <p>Universidad Jorge Tadeo Lozano</p> <p>Universidad Nacional de Colombia</p>	<p>Las universidades se han convertido en un espacio de gran importancia para la conformación de los colectivos de ciudadanos que hacen uso de este tipo de transporte. Los estudiantes se han organizado alrededor de estas instituciones académicas destacando la falta espacios que permitan la intermodalidad del transporte logrando que en centros de gran afluencia de estudiantes y donde se concentra la mayoría de universidades o universidades con gran número de estudiantes se construyan estos ciclo parqueaderos. Es el caso del ciclo parqueaderos de Las Aguas o el de la estación Quinta Paredes cercana a la Universidad Nacional.</p> <p>Igualmente se han destacado por ser un actor experto debido al gran número de estudios que se han realizado por parte de la comunidad académica al interior de estas instituciones, principalmente la Universidad Nacional, la Universidad de los Andes y la Universidad Jorge Tadeo Lozano, poseen observatorios de movilidad o laboratorios que estudian la construcción de nuevas formas de intermodalidad o la adecuada construcción de estos espacios.</p>

<p>EXPERTOS:</p> <p>Políticas y Programas, Calidad del Aire</p> <p>Cámara de Comercio de Bogotá (Dirección de Veedurías)</p> <p>Grupo de Ciudades del Mundo C40 para América Latina</p> <p>Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)</p>	<p>Principalmente se ha hecho uso de estas instituciones especializadas en la etapa de evaluación del proyecto, la Cámara de Comercio por parte de su dirección a veedurías ha realizado dos estudios titulados “ Movilidad en bicicleta en Bogotá” y “ Integración de Transporte no motorizado y DOTS”, ha destacado la importancia de que estos proyectos sean implementados en otros espacios diferentes a los de Transmilenio debido a que este no es el único transporte masivo que existe en la ciudad y se debe buscar integrarlo a nivel global .</p> <p>El Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) que busca reducir las emisiones de gases contaminantes que intensifiquen el proceso invernal ha destacado que un elemento fundamental para lograr el aumento de usuarios de bicicletas en la construcción de espacios que permitan la intermodalidad logrando que a través de estos se fortalezcan una infraestructura que logre darles seguridad y alternativas para su desplazamiento que no sean productoras de gases contaminantes.</p>
---	--

2. FORMULACION

2.1 Actores que incidieron en el proceso de formulación.

Teniendo en cuenta que esta problemática llegó a ser incorporada dentro de la agenda de gobierno a través de un modelo de incorporación Top Down , podemos decir, que el principal actor que incidió en el proceso de formulación fue, la Alcaldía Mayor de Bogotá, quien directamente toma la decisión de desarrollar alternativas que contribuyan con el sistema de integración e intermodalidad del transporte público dentro de la ciudad, fomentando a la vez el uso de la bicicleta como uno de estos medios de transporte.

Así mismo, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), también se convierte en un actor importante, ya que al ser la entidad encargada de ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la capital, trabajo de la mano de la Alcaldía a la hora de determinar la viabilidad, en términos de formulación e implementación, del proyecto, iniciando las investigaciones, adecuaciones y ejecución de bici carriles, a través de la cual se visibilizó la necesidad de tener espacios que permitieran guardar de forma segura las bicicletas

El Instituto para la Economía Social (IPES), es otro actor que vale la pena mencionar, este igualmente ha trabajado en la etapa de formulación, participando activamente en el diseño y promoción de estos espacios con los que hoy sigue comprometido y con los cuales, en conjunto con los demás actores, buscan seguir implementando y mejorando tanto su cobertura, como infraestructura y servicios prestados en su interior.

Otro actor determinante en la etapa de formulación de este proyecto, fue la empresa TransMilenio S.A. Esto, teniendo en cuenta que los cicloparqueaderos se instalaron dentro de las instalaciones de sus estaciones, por lo cual su posición frente a este proyecto goza de gran poder e influencia, convirtiéndolo, junto a la Alcaldía, en uno de los principales actores que incidieron en el proceso del establecimiento de los cicloparqueaderos.

Actualmente, esta empresa continúa trabajando de la mano con el distrito para que el sistema de transporte y por ende la movilidad en la ciudad mejore considerablemente. Para lo cual es necesario y esta empresa lo sabe, el acondicionamiento de espacios que sigan incentivando el uso de la bicicleta.

Ya por último, y aunque como lo dijimos anteriormente la incorporación y formulación de esta problemática respondió a un modelo top Down, consideramos que es importante mencionar que los usuarios de Bicicleta también tuvieron una pequeña incidencia en el proceso de incorporación, ya que al hacer uso de la cicla han ido imponiendo nuevas obligaciones a la alcaldía pidiendo mayor calidad, y acondicionamiento de espacios, como los Cicloparqueaderos, para seguir haciendo uso de esta como su medio de transporte.

¿Qué ha pasado con los actores mencionados en el cuadro anterior? ¿Qué ha pasado con los expertos?

2.2. Alternativas que se tuvieron en cuenta.

Para llegar a lo que hoy conocemos como los Cicloparqueaderos la alcaldía de Bogotá de la mano de expertos, tuvieron que plantearse diferentes alternativas que lograran responder y solucionar el problema de la ausencia de espacios donde los ciclo usuarios pudieran guardar o dejar sus bicicletas para poder hacer uso los demás medios de transportes masivos de la ciudad.

La alcaldía consciente de la necesidad y del beneficio que trae para la movilidad seguir fomentando el uso de la bicicleta, decidió apostarle e invertir en la construcción de dichos espacios para que los usuarios de bicicletas pudieran guardarlas de manera fácil y segura, fomentando y promoviendo el uso del sistema intermodal.

Esta apuesta, que se ha ido desarrollando paulatinamente y ha pasado por diferentes etapas y consideraciones, tales como las expuestas en la propuesta Metodológica Para La priorización de ciclorutas y cicloparqueaderos desarrollada por la Secretaria Distrital de Movilidad, en la cual se estipula que “considerando que la implementación de los cicloparqueaderos y cicloestaciones deben estar asociadas a la red troncal de Transmilenio, para cumplir su propósito de contribuir con la intermodalidad del transporte, se consideraron como criterios de selección iniciales, factores como, La malla vial complementaria a la empleada por la red troncal de Transmilenio, la Red de ciclo rutas existentes, la Localización de las estaciones y portales de Transmilenio, la Demanda de viajes y usuarios en las estaciones y portales de Transmilenio y la Capacidad de espacio público”.

Lo anterior, con el fin de considerar todos los aspectos relevantes que permitieran establecer la mejor solución para el problema, respondiendo de manera efectiva a la demanda de los ciclo usuarios y contribuyendo con las políticas estipuladas en el Plan Maestro de Movilidad. Para lo cual, se tuvo en cuenta tanto los criterios de los usuarios, quienes buscan seguridad, comodidad, facilidad de uso, y protección de la bicicleta y espacios adecuados para el estacionamiento de esta, como los criterios de la municipalidad, centrados en organizar el espacio público, generar políticas de fomento de la bicicleta, costo y mantenimiento de las construcciones, planeación en la localización y numero de espacios establecidos para el estacionamientos de las bicicletas.

Es así, como se llegó a la decisión de implementar los Cicloparqueaderos. Implementación a base de prueba y error, donde se pasó y se consideró diferentes alternativas (modelo incremental) como las que veremos a continuación, hasta lograr conseguir el más adecuado y el que hasta hoy ha logrado responder de mejor forma a la solución del problema.

¿Cómo elaboraron esta caracterización?

- Ciclo Parqueadero M-100

Ventajas: ocupa poco espacio y su costo y mantenimiento son bajos.

Desventajas: no resulta del todo seguro, no protege la bicicleta de la intemperie, no resulta realmente cómodo para el ciclo usuario.

- Ciclo Parqueadero Tipo Gancho para colgar Verticalmente.

Ventajas: Ocupa un espacio reducido, tiene un bajo costo.

Desventajas: Difícil de usar para personas bajas, no se puede asegurar la bicicleta completa.

- Ciclo Parqueaderos U Invertida.

Ventajas: cómodo y bajo costo de construcción.

Desventajas: no cubre la bicicleta de la intemperie, no genera sensación de seguridad entre los usuarios.

- Ciclo parqueaderos dos niveles.

Ventajas: Mejor aprovechamiento de espacio y de fácil uso.

Cubre la bicicleta de la intemperie y da sensación de seguridad en los usuarios.

Desventajas: Relativamente costoso, mantenimiento frecuente y necesario, no resulta tan viable si implementación en espacios públicos.

- Ciclo Parqueadero Techado o cubierto.

Ventajas: protege contra intemperie, estructura sencilla y de fácil instalación, mayor satisfacción del usuario.

Desventajas. Requiere de un espacio muy amplio y su costo es relativamente alto.

- Ciclo parqueadero actualmente utilizado en Estaciones de Transmilenio.

Ventajas: Al mezclar el tipo de ciclo parqueadero en gancho y el de u invertida permite el almacenamiento de gran cantidad de bicicletas, mientras las protege de la intemperie.

Así mismo su uso es relativamente fácil y cuenta con seguridad que causa agrado entre los usuarios.

Desventajas: se hace necesario en algunas estaciones espacios más amplios.

2.3. Las soluciones correspondieron a los problemas

Consideramos que la solución si corresponde con el problema, ya que gracias a este sistema de ciclo parqueaderos adoptados en las diferentes estaciones de los portales de Transmilenio, se ha podido aumentar el número de usuarios que utilizan la bicicleta como medio de transporte y que adicionalmente están haciendo uso del Transmilenio o SITP para complementar sus viajes o recorridos dentro de la ciudad. Lo cual ha contribuido no solo al esfuerzo por concretar la política de intermodalidad y de lograr un sistema de transporte integrado, a lo que la ciudad le está haciendo frente, sino también con el mejoramiento y descongestionamiento de las vías y con el propósito de la ciudad por implementar medios de transporte que ayuden al cuidado del medio ambiente.

Este “buen” efecto que han tenido los cicloparqueaderos lo podemos evidenciar en la medida en que el número de estos espacios ha ido aumentando paulatinamente, permitiendo que esta cuestión haya alcanzado una relevancia social importante y le haya permitido incorporarse dentro de la agenda gubernamental, al ser un eje indispensable para el Plan Maestro de Movilidad 2012- 2016.

La acogida y resultados de esta solución han hecho necesario seguir con su implementación. Para el 2009 la ciudad contaba únicamente con 5 cicloparqueaderos dentro de las estaciones de Transmilenio, las cuales correspondían a la estación Portal del Sur, Portal Américas, estación Banderas y estación General Santander.

Más adelante y gracias a la demanda de los usuarios de este medio de transporte el distrito vio la necesidad de implementar estos espacios en nuevas zonas, que incluían la estación de la calle 26, la cual ayudaba a responder de manera óptima con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan Maestro de Ciclorutas, al interactuar y facilitar la combinación del sistema de transporte masivo con el uso de la bicicleta. Esto gracias a que esta troncal se articuló de forma tal que permitiera un corredor de bicicletas que integrara las estaciones Fotibon- El Dorado – Uniandes.

¿Cuál es la relación entre oferta y demanda? ¿Cuál es la oferta total de cicloparqueaderos y cuál es la demanda total de usuarios? Esto podría dar mucha información respecto a si las soluciones correspondieron con los problemas

Así mismo, se inauguraron otros ciclo parqueaderos, en estaciones como Alcalá, las Aguas, Patio Bonito y Mundo Aventura, como respuesta a una solución que estaba funcionando. Vale la pena resaltar, que estos últimos cicloparqueaderos fueron construidos con nuevos servicios como baños y espacios para alimentación, que sirvieran como un plus para que el usuario se sintiera mucho más a gusto, y continuara haciendo uso de estos espacio.

Actualmente, esta solución sigue llevándose a cabo y siendo relevante para mejorar la movilización de la ciudad. En este momento Bogotá cuenta con 13 cicloparqueaderos dentro del Sistema TransMilenio, para una capacidad total de 2.331 cupos. Estos espacios son seguros, cómodos, de fácil acceso, su servicio es gratuito y cuenta con espacios cubiertos, cumpliendo con los criterios que la mayoría de usuarios busca que se cumplan a la hora de dejar su bicicleta y seguir su trayecto por medio del sistema integrado de transporte.

Consideramos importante, así mismo, sustentar nuestra posición, de que esta solución si ha correspondido adecuadamente con el problema, a partir de la encuesta de Calidad de Servicio en el Transporte Público, desarrollada por la Cámara de Comercio de Bogotá, donde se preguntó a usuarios del transporte público “que si existieran Cicloparqueaderos en las estaciones del transporte ¿utilizaría bicicleta para concluir su viaje? A lo que el 50% de los encuestados respondió que sí”.

Los usuarios y ciudadanos al estar dispuestos al utilizar estos espacios para continuar sus viajes y transportarse, tranquilamente, integrando los diferentes medios de transporte, lograran validar la solución planteada. Los usuarios podrán transportarse más fácilmente alrededor de la ciudad, y el distrito lograra que el sistema intermodal y el sistema integrado de transporte que se diseñó funcionando debidamente.

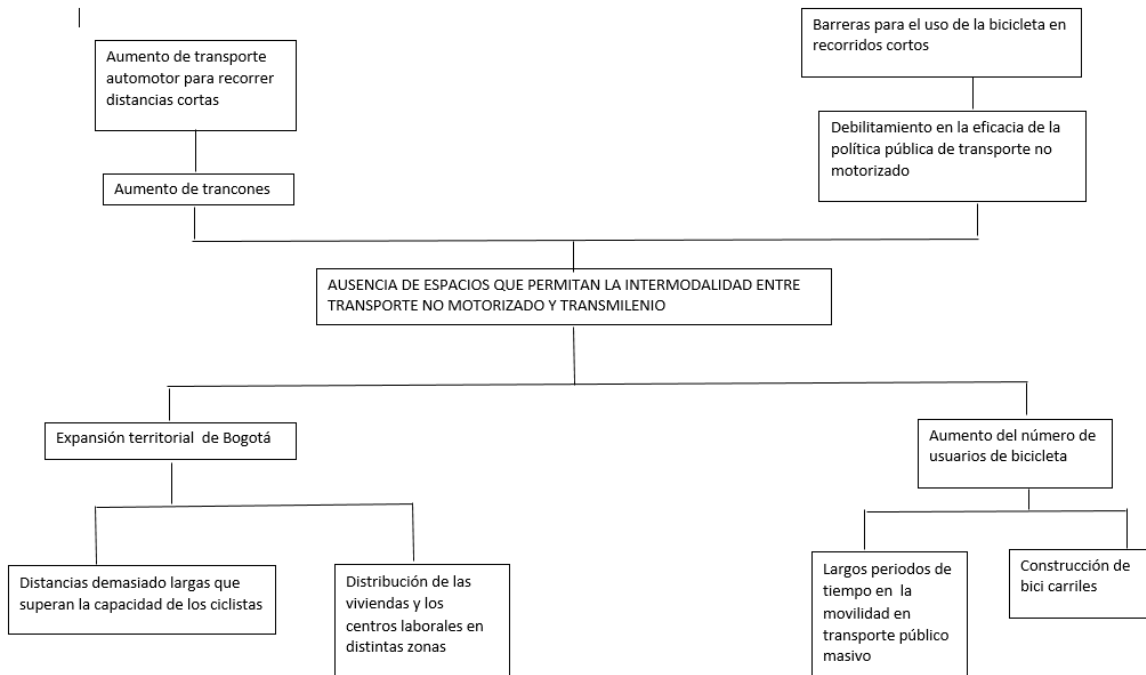
Sin embargo, no puede desconocerse que a pesar que la solución, a nuestro juicio y basándonos en documentos oficiales, ha logrado apaciguar el problema y servir como solución a este, aún queda mucho trabajo y camino por recorrer para que la integración de la bicicleta y los otros medios de transporte masivo logren interconectarse. La alcaldía y los actores que participan en la implementación de este proyecto consienten de estos, buscan seguir inaugurando nuevos espacios para guardar las bicicletas, cada vez con mayores comodidades para los usuarios, como por ejemplo la existencia de wifi dentro de estos, de lo cual ya se ha empezado a hablar.

ÁRBOL DE PROBLEMA

Es preciso tener mayor claridad en las relaciones causa- efecto que deben verse en el árbol de problemas

No quedan muy claras tales relaciones causa- efecto

¿Están seguros de que la expansión territorial de Bogotá es una causa directa para la ausencia de espacios que permitan la intermodalidad?



3. DECISION

El modelo de toma de decisión que se ajusta a nuestro proyecto de Bici parqueaderos, que es derivado del programa transporte no motorizado, es el modelo de limitación racional; En primer lugar, la opinión de los expertos ha sido un favor decisivo, sin decir lo más importante a la hora de formular e implementar el proyecto. Adicionalmente no hay información detallada del costo, debido a que es un servicio gratis. También el proyecto específico no ha tenido una mesa de negociación debido a que no se ha incentivado el conocimiento de los ciudadanos, así mismo no hay tomado cartas en el

asunto sobre ese proyecto en específico, si no por el contrario los expertos con experiencias comunican a la administración sobre la importancia de ciclo parqueadero para lograr tener las variables juntas, y lograr la intermodalidad.

Adicionalmente se implementaron los ciclo parqueaderos como una propuesta de incentivar primero el uso de la bicicleta y Segundo introducir la intermodalidad entre la bicicleta y el uso del sistema de transporte; Desde la administración, se estableció el incentive el uso de los bici parqueadero por medio de brindar un buen servicio, incrementar el flujo de ciudadanos en la utilización del Transmilenio y así mismo brindar seguridad a los ciudadanos.

4. IMPLEMENTACION

ENTIDAD	UNIDAD	FUNCIONES	COMPETENCIA DE LAS UNIDADES
SECRETARIA DE MOVILIDAD	SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD María Constanza García	Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> 1. Aumentar la cobertura y efectividad de la presencia en vía. 2. Fortalecer la cultura de pago a los infractores. 3. Mantener altos niveles de satisfacción de nuestros usuarios en la prestación de los servicios ofrecidos por la entidad. 4. Aumentar la cobertura de la señalización en la ciudad. 5. Fortalecer la cultura y la pedagogía para la movilidad segura de la ciudad. 6. Garantizar la cobertura del transporte público en torno a la implementación del SITP. 7. Fomentar el uso de modos de transporte ambientalmente sostenibles. 8. Gestionar estrategias de desarrollo humano, que permitan contar con el personal calificado y orientado al logro de la misión y visión de la SDM".

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACION Y MANTENIMIENTO VIAL.	DIRECTOR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL. Gustavo Adolfo Marulanda Morales	La Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.	Mantener y rehabilitar preventiva y correctivamente la malla vial local, producir mezclas asfálticas, atender situaciones imprevistas y brindar apoyo interinstitucional para garantizar una mejor movilidad en beneficio de la ciudad.
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)	DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DISTRITAL DE DESARROLLO URBANO. William Fernando Camargo Triana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestionar proyectos sostenibles en función del desarrollo urbano integral y estratégico a través de la inclusión de metodologías innovadoras. 2. Gestionar recursos para asegurar la sostenibilidad y mantenimiento de los proyectos a cargo del IDU. 3. Dirigir la gestión del IDU hacia una Entidad transparente, fortalecida, coordinada y dinámica con el fin de asumir los retos de la Bogotá Humana. 4. Consolidar una cultura organizacional basada en conocimiento, liderazgo, trabajo en equipo y comunicación asertiva 	Desarrollar proyectos urbanos integrales para mejorar las condiciones de movilidad en términos de equidad, inclusión, seguridad y accesibilidad de los habitantes del Distrito Capital, mediante la construcción y conservación de sistemas de movilidad y espacio público sostenibles.
TRASMILENIO	GERENTE GENERAL DE TRASMILENIO. Sergio	Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de	Satisfacer la necesidad de transporte público de los usuarios del Distrito Capital y su área de influencia, con estándares de calidad, eficiencia y sostenibilidad, mediante la planeación,

	París Mendoza,	influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.	gestión, implantación y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.
--	-------------------	---	--

Periodo:

1998 – 2016

Monto del proyecto:

El proyecto total no tiene una partida presupuestal total apropiada, cada año y según el avance y la necesidad la administración distrital le asigna los recursos necesarios para su desarrollo y funcionamiento durante esa vigencia.

Objetivos:

Generar espacios que ayuden a los ciclistas a dejar sus bicicletas en lugares seguros y que además se conecten directamente con el Sistema TransMilenio. Así mismo y según las necesidades de Bogotá; aunado a esto Bogotá requiere implementar “un sistema de transporte inter-modal, que incluya todas las formas de transporte integrando lo urbano, rural y regional, con las redes de ciclo rutas, troncales actuales y nuevas de Transmilenio, la línea férrea, el cable; complementado con la promoción de medios más sostenibles como andar a pie o viajar en bicicleta”

ENFOQUES DE IMPLEMENTACION

Son dos los modelos de incorporación que más se ajustan a la política de ciclo parqueaderos, los cuales corresponden al modelo de la anticipación y modelo de la acción corporativista silenciosa.

Estos dos modelos corresponden a la representación por el cual es definida los medios y características de la acción del estado. El modelo de anticipación se refiere a la acción que el estado, en este caso la alcaldía directamente toma la decisión de accionar (esquema Top - Down) frente a un posible problema, o sencillamente generando alternativas. La alcaldía recopila antecedentes de los últimos años, y manifiesta el incremento considerable en el uso de las bicicletas en la ciudad, con una tendencia creciente, convirtiéndose en una alternativa formal de transporte para la movilidad diaria. Y el modelo de la acción corporativista silenciosa, se refiere a que con la acción de la

alcaldía de crear ciclo parqueaderos está en análisis de integración de la bicicleta con el transporte público podría verse como una oportunidad considerable para mejorar la calidad de servicio, cobertura y finanzas de un sistema de transporte público, empresa Transmilenio S.A generando un beneficio a un grupo privilegiado teniendo la capacidad de influencia directa. Así mismo, el beneficio principal de la integración de la bicicleta con el transporte público es la mayor cobertura del servicio. Mas aún, se puede prestar el servicio a más usuarios en el área de la estación al incrementar la distancia que recorrerían los usuarios hasta la estación. En general, se estima que un usuario caminaría hasta 500 metros a la estación de transporte público, pero utilizaría la bicicleta hasta 2,5 kilómetros para llegar a la estación. Esto implica una cobertura cinco veces mayor al llegar en bicicleta, en comparación con el llegar a pie, generando un potencial efectivamente más grande de utilización del transporte público. Esta mayor distancia cubierta por los usuarios de la bici, además permite una mejor redistribución de pasajeros del transporte público, al poder compensar estaciones saturadas en horas pico con una cercana de menor afluencia.

Periodo:

1998 – 2016

Monto del proyecto:

El proyecto total no tiene una partida presupuestal total apropiada, cada año y según el avance y la necesidad la administración distrital le asigna los recursos necesarios para su desarrollo y funcionamiento durante esa vigencia.

Objetivos:

Generar espacios que ayuden a los ciclistas a dejar sus bicicletas en lugares seguros y que además se conecten directamente con el Sistema TransMilenio. Así mismo y según las necesidades de Bogotá; aunado a esto Bogotá requiere implementar “un sistema de transporte inter-modal, que incluya todas las formas de transporte integrando lo urbano, rural y regional, con las redes de ciclo rutas, troncales actuales y nuevas de Transmilenio, la línea férrea, el cable; complementado con la promoción de medios más sostenibles como andar a pie o viajar en bicicleta”⁴

ENFOQUES DE IMPLEMENTACION

⁴ SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Aportes ciudadanos al plan de desarrollo distrital. URL: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ParticipacionCiudadana/ParticipacionCiudadana/documentos/11052012_Informe%20aportes%20ciudadanos_PDD.pdf

Son dos los modelos de incorporación que más se ajustan a la política de ciclo parqueaderos, los cuales corresponden al modelo de la anticipación y modelo de la acción corporativista silenciosa.

Estos dos modelos corresponden a la representación por el cual es definida los medios y características de la acción del estado. El modelo de anticipación se refiere a la acción que el estado, en este caso la alcaldía directamente toma la decisión de accionar (esquema Top - Down) frente a un posible problema, o sencillamente generando alternativas. La alcaldía recopila antecedentes de los últimos años, y manifiesta el incremento considerable en el uso de las bicicletas en la ciudad, con una tendencia creciente, convirtiéndose en una alternativa formal de transporte para la movilidad diaria. Y el modelo de la acción corporativista silenciosa, se refiere a que con la acción de la alcaldía de crear ciclo parqueaderos está en análisis de integración de la bicicleta con el transporte público podría verse como una oportunidad considerable para mejorar la calidad de servicio, cobertura y finanzas de un sistema de transporte público, empresa Transmilenio S.A generando un beneficio a un grupo privilegiado teniendo la capacidad de influencia directa. Así mismo, el beneficio principal de la integración de la bicicleta con el transporte público es la mayor cobertura del servicio. Más aún, se puede prestar el servicio a más usuarios en el área de la estación al incrementar la distancia que recorrerían los usuarios hasta la estación. En general, se estima que un usuario caminaría hasta 500 metros a la estación de transporte público, pero utilizaría la bicicleta hasta 2,5 kilómetros para llegar a la estación. Esto implica una cobertura cinco veces mayor al llegar en bicicleta, en comparación con el llegar a pie, generando un potencial efectivamente más grande de utilización del transporte público. Esta mayor distancia cubierta por los usuarios de la bici, además permite una mejor redistribución de pasajeros del transporte público, al poder compensar estaciones saturadas en horas pico con una cercana de menor afluencia.

5. EVALUACIÓN

Impacto en la solución de problemas. Relación entre los logros y los objetivos del programa/ proyecto

¿Cuáles eran los logros según el Plan de Desarrollo? Metas → Implantar estratégicamente 23 cicloparqueaderos para el intercambio modal como mobiliario complementario a la red de ciclorrutas./ Cicloparqueaderos en torno a la red de ciclorrutas.

¿Se cumplió, no se cumplió?

La construcción de ciclo parqueaderos en las estaciones de Transmilenio ha contribuido a solucionar el problema de la intermodalidad, permitiendo a los usuarios de transporte no motorizado, específicamente de bicicletas contar con espacios apropiados que les brinden seguridad y les permitan llegar a una estación y hacer uso del servicio para movilizarse a mayores distancias , la debilidad en la ejecución del proyecto se da porque este tipo de espacios no ha sido habilitado en todas las estaciones sino únicamente en algunas

logrando que en diferentes zonas no se cuente con esta opción de intermodalidad y ha dado paso a que se considere la ampliación de estos espacios a diferentes medios de transporte masivo y no exclusivamente hacia Transmilenio

Participación y percepción de los beneficiarios.

¿En dónde hicieron las entrevistas? ¿qué criterios tuvieron en cuenta para seleccionar a los entrevistados? ¿Hicieron entrevistas a quienes vigilan los cicloparqueaderos?

De acuerdo a las entrevistas que realizamos a los usuarios de bicicletas, las cuales incluían preguntas tales como, ¿Ha hecho usted uso de algún ciclo parqueadero?, ¿Con que frecuencia utiliza el parqueadero?, Considera que el servicio dentro del ciclo parqueadero es adecuado? califico criterios de seguridad, espacio, cercanía, numero de espacios disponibles para la bicicleta y si estos contribuían con la opción de integrar el transporte público, podemos decir que la percepción que tienen los beneficiarios de estos espacios es buena. esto, teniendo en cuenta que la mayoría de los encuestados respondieron que si estaban dispuestos, o que ya hacían uso, de estos espacios para integrar la bicicleta, con otro medio de transporte público.

En cuanto a la participación que estos usuarios tienen resaltamos que el distrito cuenta con diferentes canales de comunicación en los cuales se busca que los usuarios participen activamente en pro a mejorar las condiciones y adecuar estos espacios para que sigan atrayendo cada día más usuarios y que nos sean solo algunos los que hagan uso de estos sino que llegue a toda la población.

es importante mencionar que aunque un gran porcentaje de los usuarios tiene una buena percepción, existen otros ciclo usuarios que aun conocen poco sobre el tema, y que consideran que aún se deben implementar más de estos espacios, alrededor de la ciudad, y en algunos de los existentes, aumentar el número de cupos disponibles. Resaltando que al distrito aún le queda mucho camino por recorrer y trabajo por hacer, para hacer de estos ciclo parqueaderos unos verdaderos espacios de intermodalidad.

Posibles elementos que contribuyan al control social

En este punto habría sido central incluir los comentarios resultado de las entrevistas a usuarios.

1. Según experto Andres Vergara: control social proviene principalmente desde la ciudadanía que ha sido constructiva y propositiva. Esto ha permitido realizar un control social y hacer veeduría. Ojalá en otros casos hubiera el mismo entusiasmo de pasar de la crítica a la acción.

2. Incentivo de la administración, en prestar bicicletas en puntos específicos de la ciudad, también por medio de los puntos de encuentro ubicados al rededor de la ciudad.

3. según (Germán Alfonso Prieto) el director del programa tecnología en gestión del transporte de UTADEO. Tiene elementos: Generar propuestas, Ser un ente consultivo y Liderar actividades de promoción del uso de la bicicleta.

Esto se desarrolla bajo la conformación de la La Mesa de la Bicicleta en Bogotá es un espacio de discusión y concertación para la generación de acciones que promuevan un mayor uso cotidiano de la bicicleta. Está conformada por la CCB, funcionarios públicos de la Secretaría de Movilidad, IDU e IDRD, organismos internacionales, expertos y activistas interesados en crear un espacio permanente de consulta y acercamiento entre agentes sociales, grupos de investigación, universidades y organizaciones en general, que tratan de impulsar el uso de la bicicleta como opción de transporte en una estructura de movilidad urbana sostenible.

6. INFORMACION REQUERIDA.

1. INFORMACION JURIDICA.

2. PLANES DE DESARROLLO.

- Instituto de Desarrollo Urbano IDU. (1999) Plan Maestro de Ciclo-rutas. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- [http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=instituto%20de%20desarrollo%20urbano%20idu.%20\(1999\)%20plan%20maestro%20de%20ciclo-rutas.%20alcald%C3%ADa%20mayor%20de%20bogot%C3%A1.&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.idu.gov.co%2Fweb%2Fguest%2Ftramites_documentos%3Fp_p_id%3D20%26p_p_action%3D1%26p_p_state%3Dexclusive%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3D%26p_p_col_pos%3D0%26p_p_col_count%3D0%26_20_struts_action%3D%252Fdocument_library%252Fget_file%26_20_folderId%3D15%26_20_name%3Dinforme_III_pmc.pdf&ei=pBhMVb_rN-XasAT_5oGADg&usq=AFQjCNGD-XXefPaakV0vxuNBRSzl2nw1hg&sig2=Mp3SDCJfszm2f93cHMUEaQ&bvm=bv.92765956,d.cWc](http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=instituto%20de%20desarrollo%20urbano%20idu.%20(1999)%20plan%20maestro%20de%20ciclo-rutas.%20alcald%C3%ADa%20mayor%20de%20bogot%C3%A1.&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.idu.gov.co%2Fweb%2Fguest%2Ftramites_documentos%3Fp_p_id%3D20%26p_p_action%3D1%26p_p_state%3Dexclusive%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3D%26p_p_col_pos%3D0%26p_p_col_count%3D0%26_20_struts_action%3D%252Fdocument_library%252Fget_file%26_20_folderId%3D15%26_20_name%3Dinforme_III_pmc.pdf&ei=pBhMVb_rN-XasAT_5oGADg&usq=AFQjCNGD-XXefPaakV0vxuNBRSzl2nw1hg&sig2=Mp3SDCJfszm2f93cHMUEaQ&bvm=bv.92765956,d.cWc)

3. DOCUMENTOS ESTATALES

- Informe movilidad bicicletas en Bogotá
- <http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=carlos%20felipe%20pardo%20biciparq ueaderos&source=web&cd=4&ved=0CCoQFjAD&url=https%3A%2F%2Fwww.ccb.org.co%2Fcontent%2Fdownload%2F3830%2F44021%2Ffile%2FInforme%2520movilidad%2520en%2520bicicleta%2520en%2520Bogot%25C3%25A1.pdf&ei=9BVMVabjJMLBggTLm4DIBQ&usq=AFQjCNHvMn1Vl-Lb47mxmXYrjp2MvSD8SQ&sig2=YaoTyayLTa962T2mEIRHrQ>
- Modelo Estacionamientos de Bicicletas. Cámara de Comercio de bogota y Despacio
- <http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=carlos%20felipe%20pardo%20biciparq ueaderos&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CB4QFjAB&url=http%3A%2>

F%2Fwww.itdp.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2014%2F07%2FGuia-cicloparqueaderos-nov2013.pdf&ei=9BVMVabjJMLBggTLM4DIBQ&usg=AFQjCNH3qIKBvvpb65ZbMVJVZprP4zFDM8Q&sig2=ZVfQFPON6xP7BIzCQNDqzg

4. DOCUMENTOS EXPERTOS

- Entrevistas: Dos expertos de movilidad. Daniel García y Andrés Vergara. Se adjunta la entrevista.

5. DOCUMENTOS EVALUATIVOS DE LA GESTION

6. INFORMACION PRESUPUESTAL

7. INFORMACION DE PRENSA

- Maria Fernanda Rojas, Concejal de bogota
- <http://concejodebogota.gov.co/proponen-incentivos-economicos-para-los-usuarios-de-bicicleta-en-bogota/cbogota/2014-08-14/092719.php>
- Blog Bogociclando: <http://bogociclando.blogspot.com/2012/01/la-bicicleta-y-la-integracion-con-otros.html>
- Bogotá Humana.
- <http://www.bogotahumana.gov.co/article/tres-nuevos-cicloparqueaderos-para-el-sistema-transmilenio>
- U Tadeo. http://www.utadeo.edu.co/es/noticia/tadeo-en-los-medios/home/1/el-ciclopoder-la-silla-vacia-destaca-papel-de-utadeo-en-la-semana?utm_source=20150417%20La%20Tadeo%20en%20los%20Medios&utm_medium=20150417%20Abr17%20Utadeo%20en%20los%20medios&utm_content=El%20ciclopoder:%20La%20Silla%20Vac%C3%ADa%20destaca%20papel%20de%20Utadeo%20en%20la%20Semana%20de%20la%20Bicicleta&utm_campaign=boletin%20interno
- Estadística Aumento. ElTiempo
- <http://m.eltiempo.com/bogota/el-uso-de-la-bicicleta-paso-del-1-al-19-y-sigue-en-aumento-/14826455/1>
- El Tiempo. Nueva Infraestructura
- <http://www.eltiempo.com/bogota/nuevos-bicicarriles-en-bogota/15043402?hootPostID=f787262ae31a1675434dabc66c218a9d>
- Ejemplo Políticas Públicas.
- <http://www.embassyecuador.eu/site/images/descargas/uso-masivo-bicicleta-buen-vivir.pdf>
- Concientización cultura ciudadana
- https://www.change.org/p/presidente-santos-salvaguardar-la-vida-de-ciclistas-movimiento-césar-criollo?recruiter=203138206&utm_source=share_petition&utm_medium=facebook&utm_campaign=share_facebook_responsive&utm_term=des-lg-share_petition-no_msg&utm_content=rp_petition_fb_share_desc%3Acontrol