

# Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia

Documento presentado en el Foro Nacional de la Bicicleta de 2018  
Colombia



## **Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia Colombia 2018**

**BiciRed Colombia**  
**Asociación Colectivo Ciudadano Espacio y Ciudad**

### **Gestión de Información**

#### **Diseño Formulario:**

**Jesús Acero Mora**

Consejo Local de la Bicicleta de Teusaquillo  
Bogotá

#### **Compilación y Gestión Documental:**

**Raysa Díaz**

Bicidiversa  
Bucaramanga

#### **Preparación, Análisis y Edición:**

**Mario Andrés Rodas Arenas**

Docente Investigador  
Asociación Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad  
Pereira

### **Colaboración en la Radicación de Peticiones**

Armenia: David Villa  
Bucaramanga: Raysa Díaz  
Barranquilla: Claudia Jaramillo  
Bogotá: Jesús Acero  
Cali: Bayron Henao  
Cúcuta: Alfonso Sanabria  
Ibagué: Alex Giraldo  
Manizales: Helena Aparicio  
Medellín: Mauricio Mesa  
Pereira: Andrés Moncayo  
Popayán: Paola Cosme  
Villavicencio: Marco Álvarez

#### **Colaboración tratamiento de datos y edición:**

Yillman Arroyave  
Mauricio Mesa  
Asociación Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad

Ejercicio desarrollado bajo la coordinación de la Junta Directiva de la BiciRed Colombia. 2018

Esta es una publicación no indexada. Puede ser empleado para cualquier uso no comercial. Se solicita hacer el reconocimiento a la BiciRed Colombia y al Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad. Las opiniones, gráficas y esquemas presentes en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan la opinión y punto de vista de la BiciRed Colombia y el Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad.



La Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia es un informe general sobre la revisión al cumplimiento de aspectos relacionados con la movilidad en bicicleta de los Planes de Desarrollo Municipal luego de casi 3 años de gobierno



Este análisis inicial se constituye en el aprestamiento para identificar las variables y parámetros que permitirán empezar a consolidar un ranking que defina cuales son las ciudades que ofrecen mejores condiciones para promover la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional.



Es un documento elaborado a partir del voluntariado. No dispone de apoyo técnico, económico y financiero de ninguna entidad territorial, agencia multilateral o sectorial del orden nacional o internacional.



Los datos consignados en el presente documento fueron aportados por las autoridades municipales. No han sido inferidos ni consultados en una tercera fuente. Cualquier inconsistencia puede hacer parte de las causas de error o al desconocimiento de cifras de los fenómenos locales por parte de sus administradores

*Este primer acercamiento no busca evaluar el desempeño de las administraciones municipales, simplemente afinar y dar sofisticación al método, técnicas y herramientas empleadas para capturar y analizar la información.*

## Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia

### ¿Cómo se hizo?

Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia se elaboró a partir de un formulario con preguntas a las cuales fueron entregadas a las agencias encargadas de la gestión de la movilidad en bicicleta de cada municipio. Estos formularios fueron radicados como derechos de petición.

Se realizó la recepción de las comunicaciones para efectuar la compilación de las respuestas de cada entidad y se agruparon los temas para determinar la uniformidad de información. La consolidación de conjuntos de variables y parámetros homogéneos permitió definir que elementos son comparables y cuales no. También determinó establecer los datos que se emplearan en el análisis.

Con la oferta de datos disponibles se graficaron los resultados y se definió la base de la información con la que se presentaran los análisis iniciales.

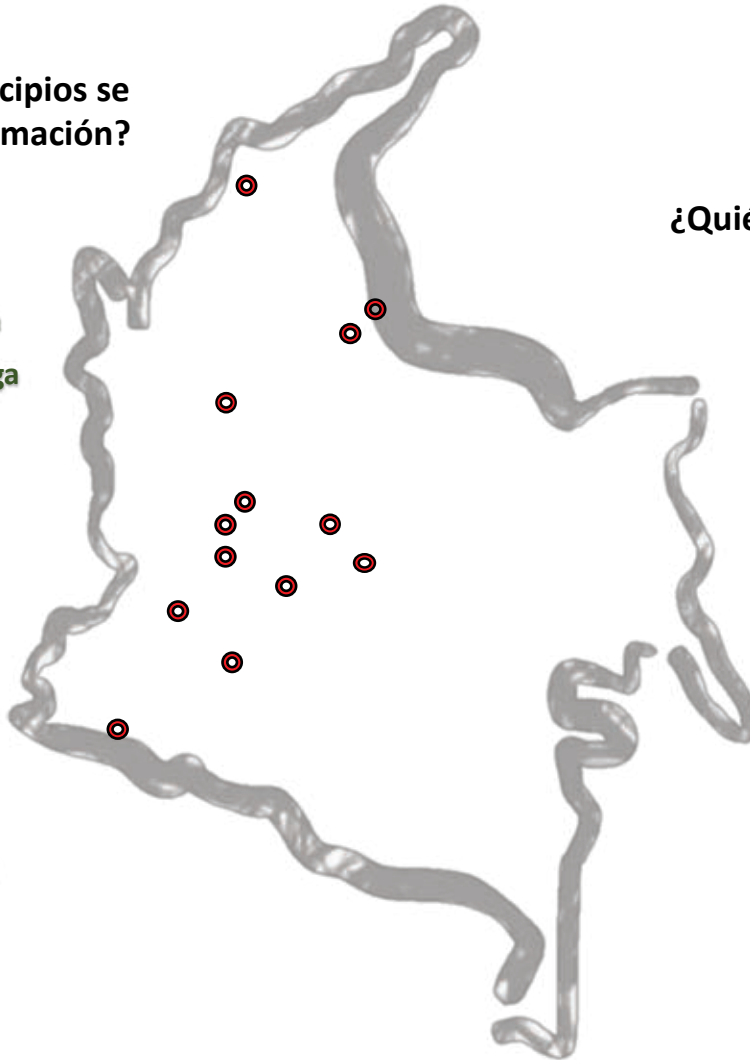
Con la experiencia y aprendizaje del proceso se estructura la propuesta del Ranking de la Bicicleta que será presentada en el Foro Nacional de la Bicicleta de 2019 en donde se socializará el balance de la ejecución de la política pro bici de las principales entidades territoriales del país.



# Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia

¿A qué municipios se pidió la información?

- Armenia
- Bogotá
- Barranquilla
- Bucaramanga
- Cali
- Cúcuta
- Ibagué
- Manizales
- Medellín
- Pasto
- Pereira
- Popayán
- Villavicencio



¿Quiénes facilitaron la información?

Las entidades y los responsables de responder los formularios fueron identificadas y suministradas por los miembros regionales de la junta directiva de la BiciRed Colombia.

De allí se derivó el alcance y ámbito de actuación geográfico del estudio.



## Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia

### ¿Qué se quería conocer?

(Extracto de las preguntas del derecho de petición)

1. Señale qué programas en el plan de desarrollo municipal tienen como objeto incentivar el uso de la bicicleta, su alcance, objetivo, inversión y cifras de impacto a la fecha.
2. ¿Cuáles son los índices de siniestralidad en donde se ven involucrados ciclistas y peatones en los últimos tres años?
3. Indique ¿Cuáles son los niveles de hurto de bicicletas y sus modalidades? ¿Existe un control para la venta de bicicletas hurtadas?
4. Señale las medidas tomadas para minimizar el robo y hurto de bicicletas y cuál ha sido el impacto al aplicar esas medidas.
5. Indique si dentro de su plan de Gobierno ha decretado un plan de movilidad activa; en caso de ser positiva su respuesta informe ¿Cuál ha sido el proceso de estructuración de mecanismos para coordinar la movilidad activa?

### Derechos de Petición

Durante el mes de marzo, en varias ciudades, inició el proceso mediante la radicación de los derechos de petición en agencias de tránsito, transporte y movilidad para conocer:

1. Programas para estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte
2. Desarrollos institucionales y mecanismos de coordinación de la movilidad
3. Avances en la implementación de cicloinfraestructura.
4. Hurtos y accidentalidad
5. Implementación de incentivos de la ley 1811 de 2016
6. Inversiones realizadas
7. Actividades de promoción


 BiciRed  
COLOMBIA  
[www.biciredcolombia.org](http://www.biciredcolombia.org)

6. ¿Dispone el municipio de Gerencia de Movilidad activa y/o sostenible, Oficina de la bicicleta, y/o Mesa de la bicicleta? De ser positiva su respuesta, ¿Cuáles son sus alcances, qué se ha logrado a la fecha en la seguridad y uso de la bicicleta en su municipio?
7. ¿Cuál es el perfil de las personas que han sido vinculadas para los cargos en las oficinas anteriormente mencionadas? ¿Cuáles son sus actividades y responsabilidades? ¿Qué tipo de vinculación laboral tienen? ¿Cuáles son sus objetivos y productos a entregar?
8. ¿Cuál ha sido la inversión ejecutada y el avance de su propuesta para la movilidad activa y/o sostenible a la fecha, de las metas físicas contempladas en el Plan de Desarrollo en lo concerniente a las ciclorrutas nuevas, mantenimiento de las ya desarrolladas, cicloparqueaderos, y aumento de viajes/bicicleta/día y cultura de protección al peatón y los ciclistas?
9. Sírvase informar ¿Cuál ha sido el proceso de aplicabilidad, socialización e impacto de lo concerniente a la Ley 1811 de 2016?
10. A la fecha, ¿cuántos funcionarios de la administración se han beneficiado del incentivo a través del cual por cada 30 día que vayan en bicicleta al trabajo reciben media jornada de trabajo compensatoria? ¿Cuáles mecanismos de conteo y estímulo han usado para este resultado?
11. Sírvase informar si tienen implementado el incentivo a través del cual por cada 30 días que hagan uso de los cicloparqueaderos, en este caso, de SITP o SETP reciben un pasaje gratis, en caso positivo, informe ¿Cómo ha sido esta implementación y cuántos ciudadanos se han beneficiado del mismo?,
12. Indique si la administración está aplicando los incentivos tributarios de la ley 1811 de 2016 a las empresas privadas que impulsen la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte; en caso positivo, informe cómo los está aplicando.
13. Sírvase informar las actividades, planes y/o proyectos y el impacto relacionado con lo mencionado en la ley 1811 de 2016, en lo referente al estímulo y promoción de ejercicios de colectivos ciudadanos que trabajan en pro de la bicicleta.

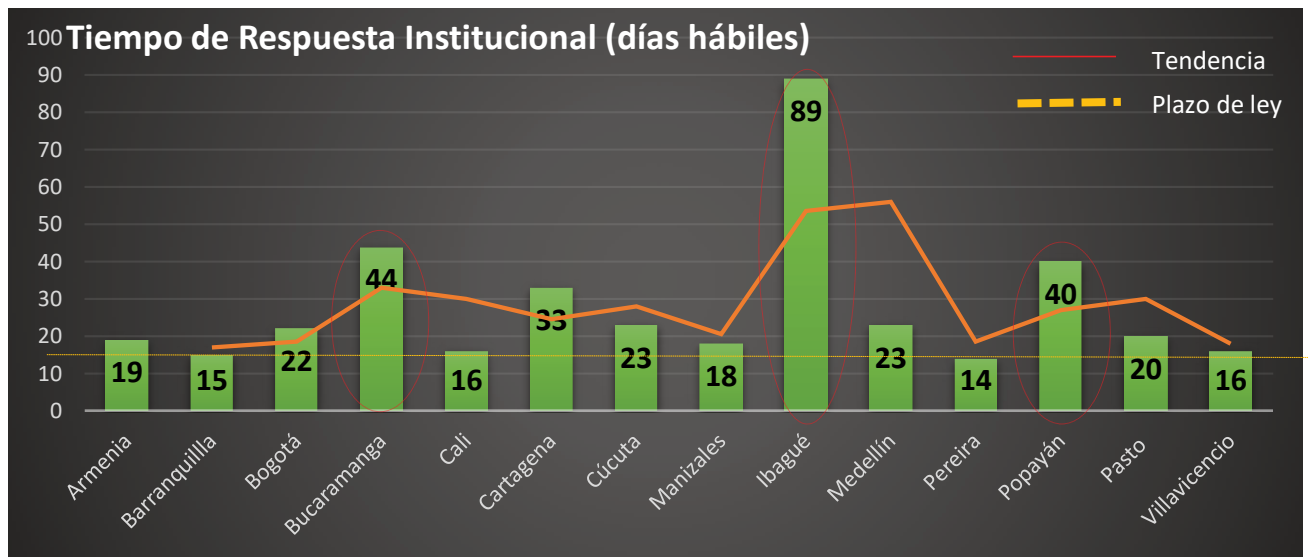


# Gestión de datos para un Ranking de la Bicicleta en Colombia

## Causas de Error

- No todos los municipios dieron respuesta al formulario completo. Así mismo tampoco se obtuvieron respuestas de fondo al cuestionario entregado. Esa situación afectó considerablemente la definición de la unidad de análisis
- Algunos municipios no disponen de registro de ciertos eventos y fenómenos. En muchos casos se delegó la solicitud a otras entidades y a la fecha no se cuenta con una respuesta oficial.
- Aun cuando en Colombia se dispone de algunas bases de datos y observatorios de información, se detectó el desconocimiento y empleo de las fuentes oficiales para responder el cuestionario.
- Algunas agencias no tienen estandarizados protocolos de manejo de información y/o no disponen de entidades que administren la gestión de la movilidad en bicicleta.
- Resulta probable incurrir en errores de manejo de los datos en lo que respecta a la generación de cálculos e ingreso de información.





Los tiempos de respuesta y la calidad de la información se constituyeron en factores que inhibieron en análisis de la misma. En la mayoría de los casos se obtuvo respuestas por fuera de los tiempos establecidos por la ley. Las respuestas de algunos municipios no se consideraron para poder dar cierre a la elaboración del documento.

### Semáforo de Calidad de la Información

Preguntas	ARMENIA	BARRANQUILLA	BUCARAMANGA	BOGOTÁ	CALI	CARTAGENA	CÚCUTA	MANIZALES	MEDELLÍN	PASTO	PEREIRA	POPAYÁN	VILLAVICENCIO
1	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
2	Yellow	Red	Green	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
3	Red	Red	Green	Green	Green	Yellow	Red	Red	Green	Red	Green	Red	Green
4	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Yellow	Red	Green
5	Red	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
6	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green
7	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Yellow	Green
8	Red	Red	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green
9	Red	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Green
10	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	Red	Green
11	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Yellow	Red	Green	Red	Green
12	Red	Green	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Red	Green
13	Red	Green	Red	Green	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Red	Green

Responde a la pregunta

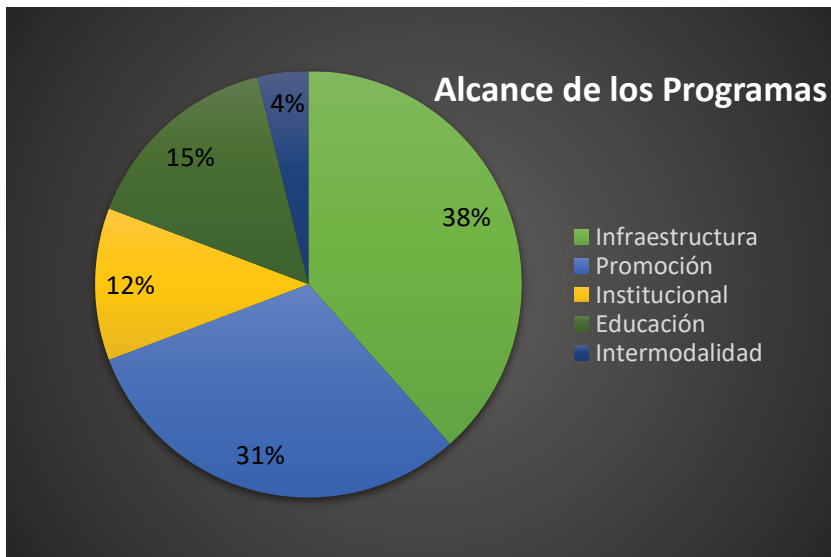
No responde pregunta de fondo

No aporta respuesta o delega sin obtener respuesta de fondo

El semáforo demuestra que no se logró contar con la totalidad de la información solicitada. De otra parte, el obtener una respuesta no necesariamente significa que esta sea o resulte satisfactoria. En muchos casos se obtuvieron respuestas volátiles que no aportan a la construcción del análisis



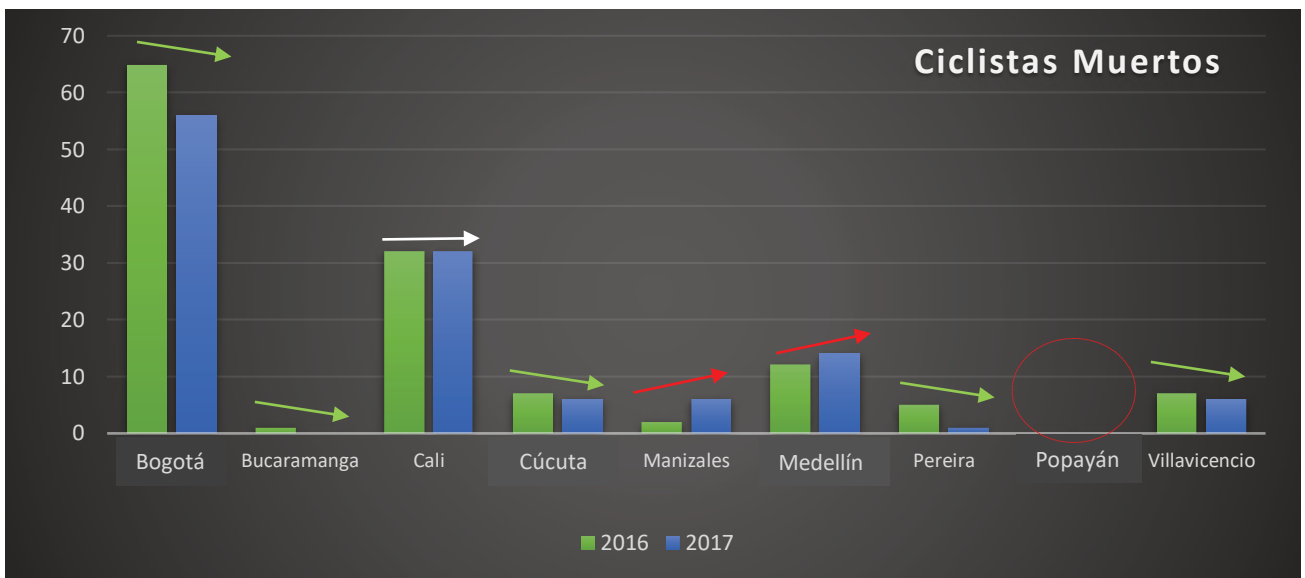
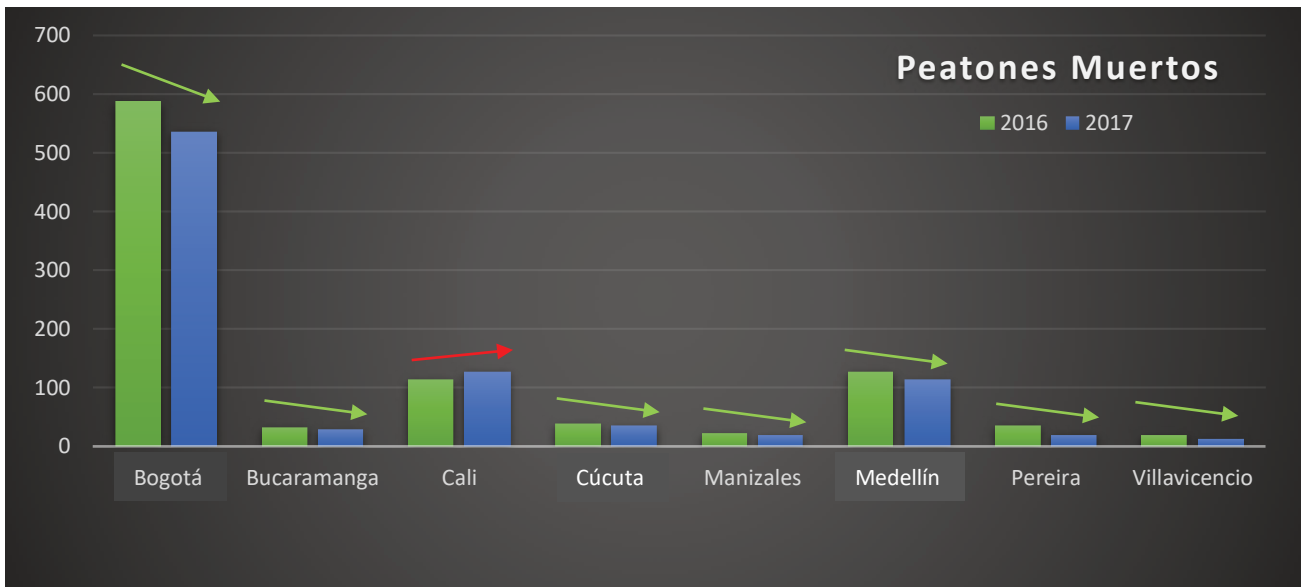
Se evidencia que la totalidad de los planes de desarrollo municipal disponen de mínimo un (1) programa para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte. Su magnitud y alcance se encuentra delimitada por los recursos disponibles y las habilidades técnicas y científicas del equipo encargado de su ejecución.



Los programas dispuestos para la bicicleta en los planes de desarrollo en su mayoría están definidos para la implementación de cicloinfraestructura y procesos de promoción.

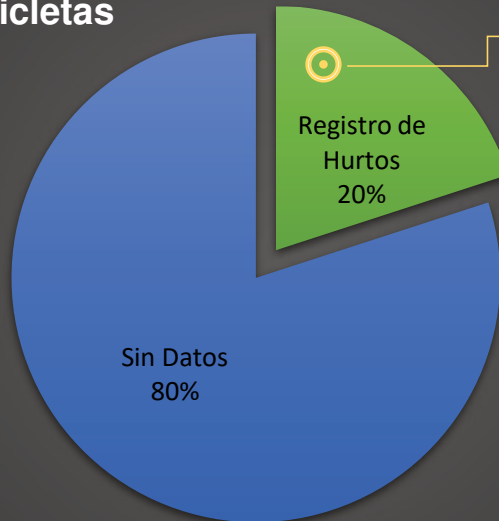
Resulta entendible que sea la infraestructura el componente hegemónico dado que es el más reclamado por los ciclistas como se constató en encuesta anterior para primera asamblea de BRC (FNB 2015).

De otra parte, es menester confirmar que la promoción en muchos casos está siendo confundida con estrategias de educación desconociendo las diferencias que existen hacia el modo de comunicar, el escenario y el tipo de contacto con el ciudadano. En una baja proporción los programas de los planes de desarrollo se enfocan hacia el fortalecimiento institucional y fomento de actividades pedagógicas. Las actividades de estímulo a la intermodalidad (como se verá en el cumplimiento de la ley 1811 de 2016) aun no disponen de la claridad técnica, tecnológica y financiera para su implementación.



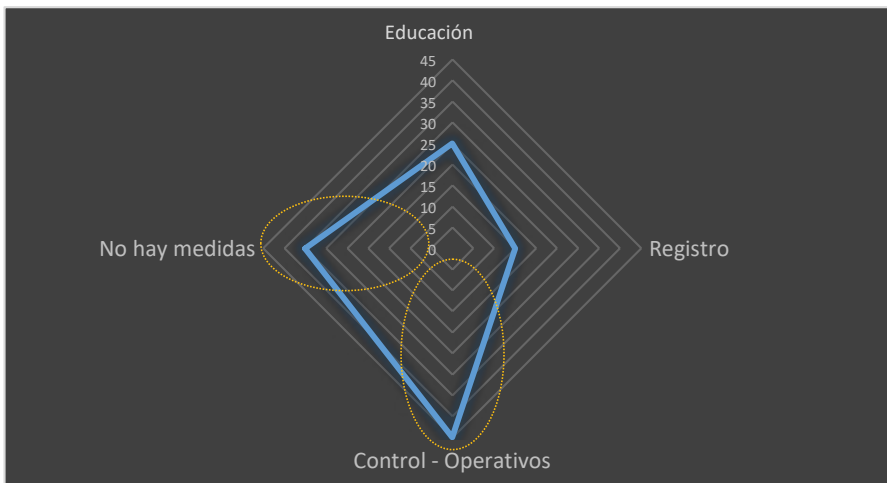
Los incidentes fatales que involucran a peatones ponen de manifiesto el incremento de los fenómenos en Cali y descenso en el resto de los municipios analizados. Así mismo, los incidentes fatales que involucran a ciclistas pone en evidencia que en Manizales y Medellín el fenómeno aumento en 2017 con relación al 2016. Las estrategias de seguridad, pacificación de tráfico y reducción de velocidad parecen ser los catalizadores de los resultados positivos en algunas ciudades. Se debe recordar que los datos fueron reportados por las autoridades municipales. No provienen del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Cuando se constató la información se detectaron inconsistencias entre los datos de ambas fuentes.

## Nivel de hurto de bicicletas



Bogotá, Cali, Medellín

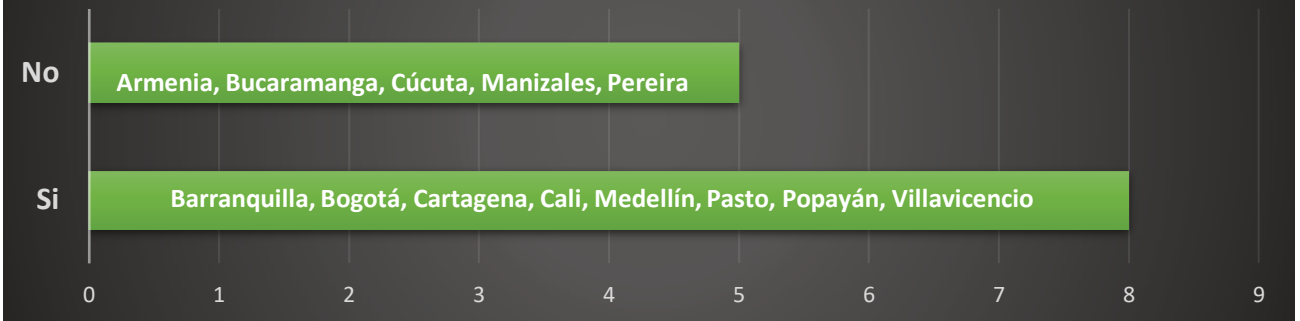
Solo Bogotá, Cali y Medellín disponen de cifras que permitan visibilizar el datos: entre la información que dispone se encuentran elementos para hacer la epidemiología del fenómeno, tal como: frecuencia, modalidades, lugares (localidades y/o zonas), periodos de mayor ocurrencia, entre otros. En contraste, los demás municipios consultados no disponen de datos homogéneos para determinar la trazabilidad y comparación del fenómeno.



Se destaca que existen las siguientes situaciones:

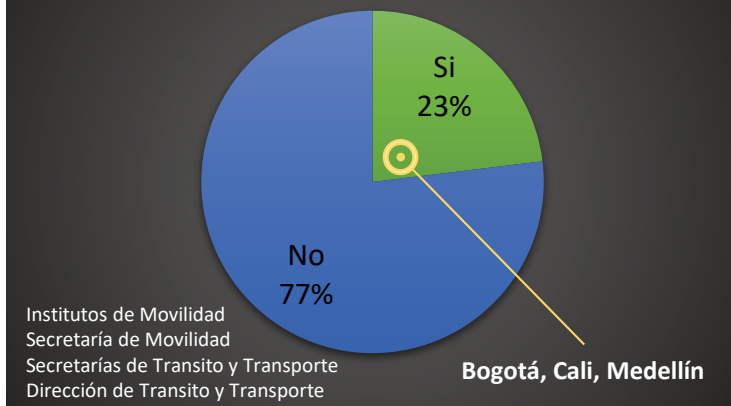
- No hay medidas para la realización de la prevención y/o mitigación del delito por parte de las autoridades locales. La insuficiencia de datos que visibilicen el fenómeno no permite identificar estrategias de solución al mismo.
- En las ciudades en donde se conoce el problema se han planteado acciones como el registro de las bicicletas, actividades de prevención y estrategias de formación enfocadas a la prevención basada en hábitos de seguridad y protección de la bicicleta.
- En la mayoría de los casos se han diseñado e implantado medidas de tipo correctivo basadas en los operativos encargados a la Policía Nacional.

## ¿Dispone de Programa de Movilidad Activa?



El 62% de los municipios manifiestan contar con mínimo un (1) programa para reconocer asuntos peatonales y de bicicleta en su plan de desarrollo y/o estructura administrativa para la gerencia de la movilidad activa. Con la aplicación de formulario no se puede determinar la existencia de procesos, procedimientos, metas y presupuesto dispuesto.

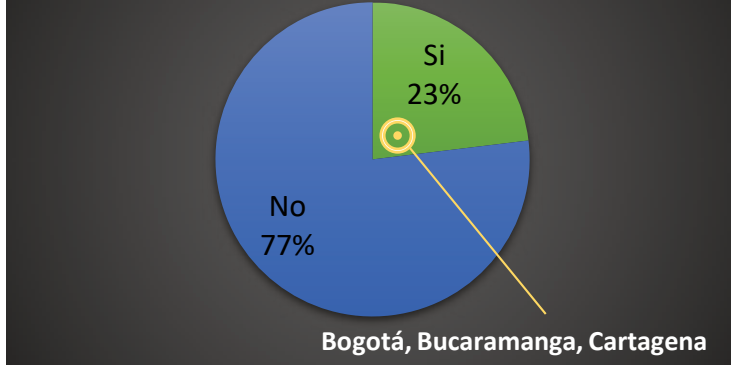
### Gerencia de Movilidad Sostenible



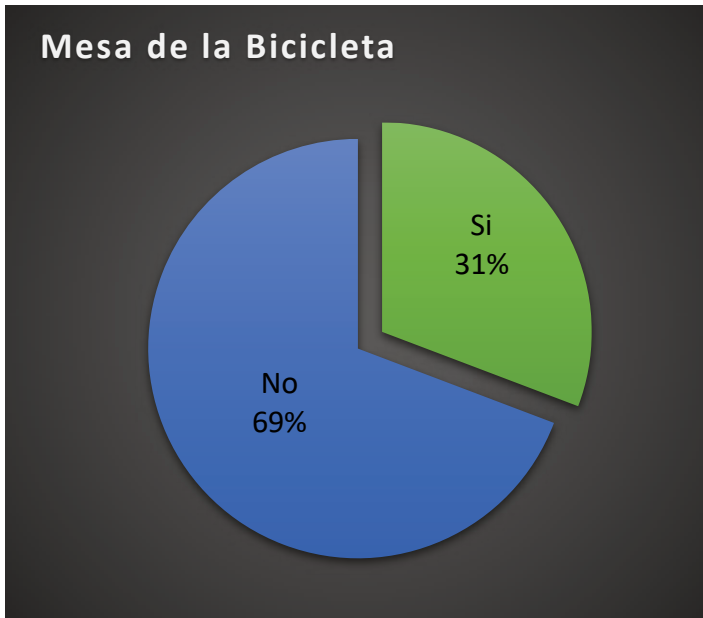
No hay homogeneidad en las formas de administración y gerencia. Sin embargo se registra la existencia de mecanismos para la administración de la movilidad sostenible en Bogotá Cali y Medellín. No se logra identificar su adopción administrativa con la estructura organizacional.

Con relación a las Oficinas de la Bicicleta, solo se reconoce esta configuración organizacional en la estructura de las administración relacionados en la gráfica. Se desconoce si esta disposición cuenta con respaldo procedimental y presupuestal.

### Oficina de la Bicicleta



En Bogotá se reconoce como un programa distrital y en Bucaramanga es un programa para soportar la ejecución de las metas físicas del plan de desarrollo municipal. En Cartagena no se identifica su implementación y operación

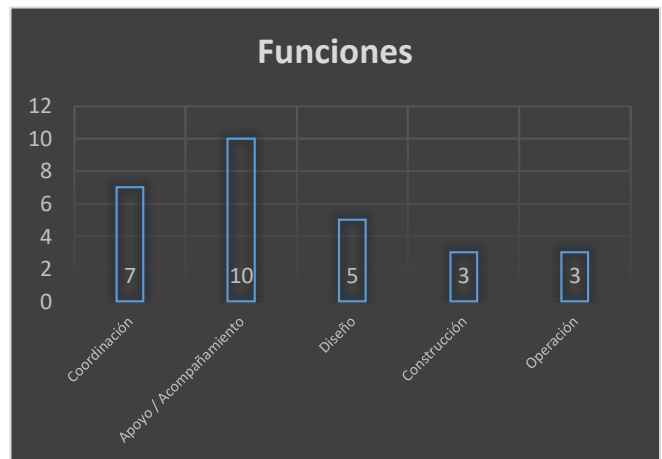
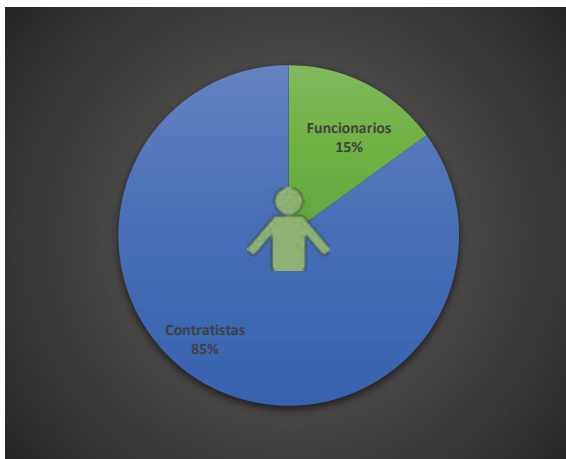


Solo se reconoce existencia de mesas de la Bicicleta en Bogotá, Medellín, Popayán y Villavicencio.

La mesa de la bicicleta de Bogotá es de carácter social. Las mesas de la bicicleta de Medellín, Popayán y Villavicencio se encuentran reglamentadas mediante acto administrativo local (acuerdo municipal).

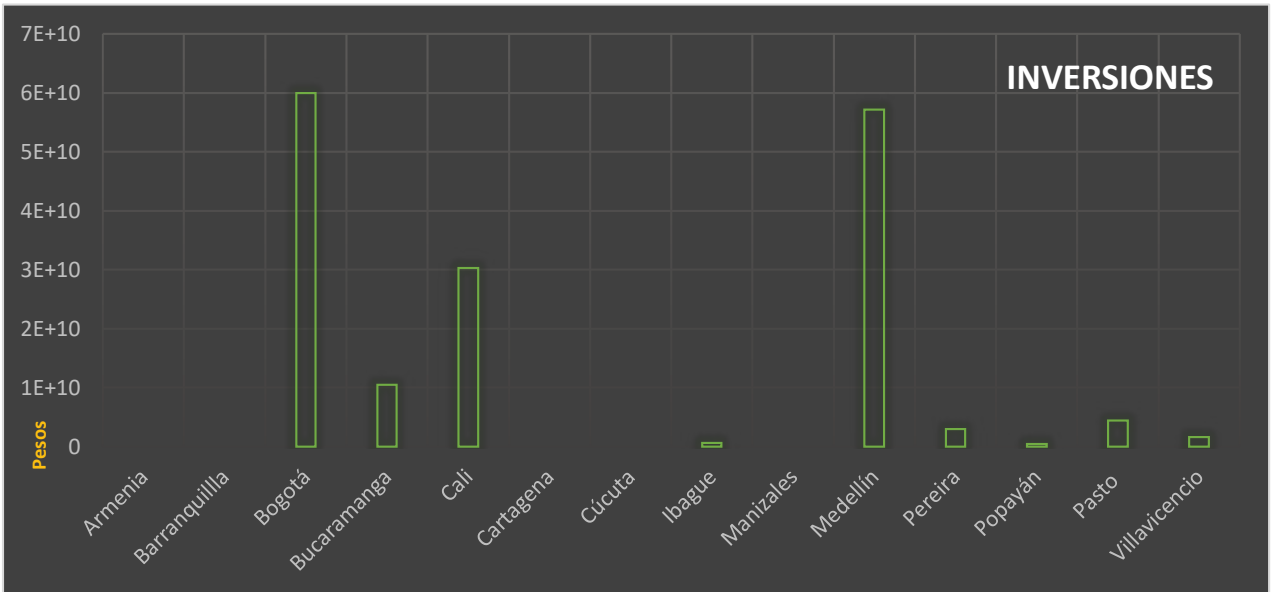
Desde la perspectiva gubernamental este mecanismo aporta al diseño y puesta en marcha de la política publica pro bici

## Talento Humano (Vinculación & Competencias)



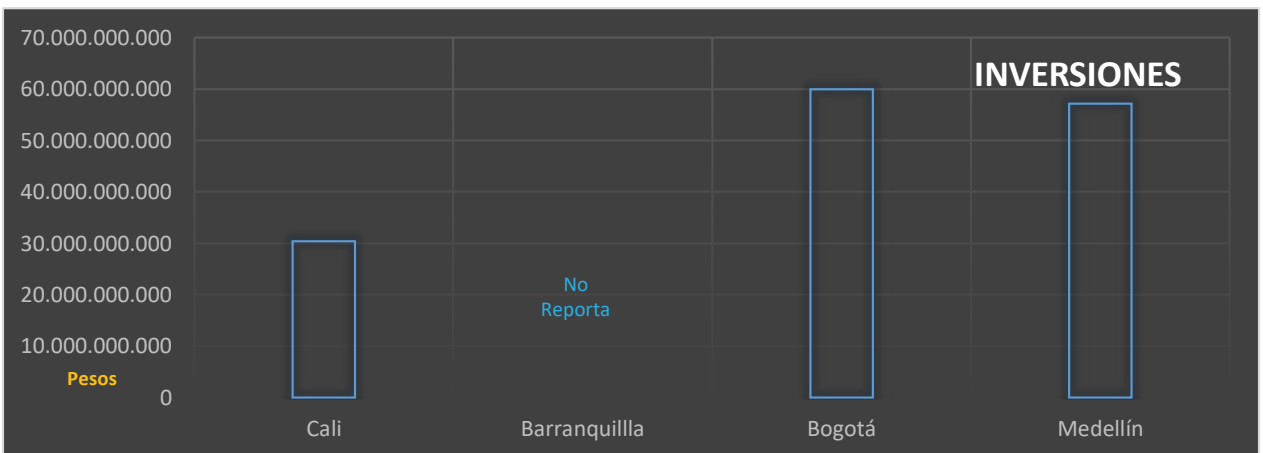
Existe hegemonía en la contratación por prestación de servicios en lo que respecta a la vinculación laboral. De otra parte, es mínima la representación de los funcionarios de carrera administrativa que tienen que administrar temas de la bicicleta. Como se pudo evidenciar, los funcionarios dedicados a la movilidad sostenible y en especial a la bicicleta han sido encargados a este menester.

Existe una alta rotación del talento humano dedicado a la bicicleta. Predominan perfiles asociados a la arquitectura, ingeniería civil y afines.



La gestión de la movilidad en bicicleta es un asunto que demanda de recursos económicos y financieros que permitan la consolidación de infraestructura, el fortalecimiento institucional, promulgación de reglamentaciones, establecimiento de procesos y proyectos de educación y promoción.

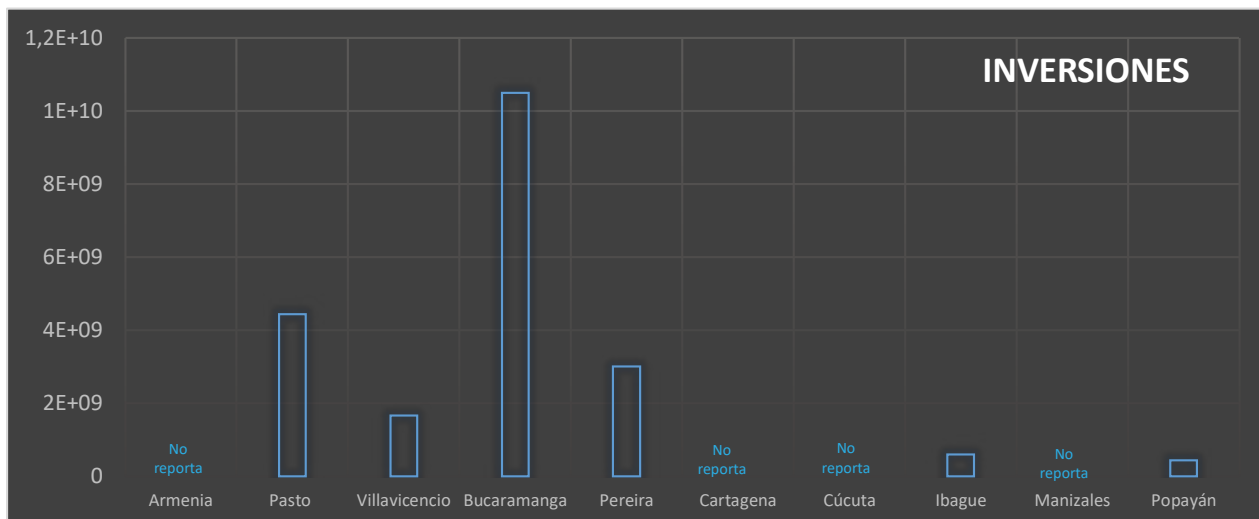
Las grandes capitales destinan partidas representativas para el desarrollo de su política pública. Sin embargo este esfuerzo fiscal no es suficiente para allanar las problemáticas, necesidades y expectativas de los ciclistas. Sin embargo el presupuesto para la bicicleta en estas ciudades aun no es representativo en el sector e inversiones de transporte.



Los datos de Medellín no incluyen la inversión realizada por el Área metropolitana del Valle de Aburrá. Las inversiones de Cali reflejan el esfuerzo realizado por Metrocali, Secretarías de Movilidad e Infraestructura y el Centro de Diagnostico Automotor. La inversión de Bogotá refleja valores destinados por IDU, Movilidad, IDRD, salud, entre otros.



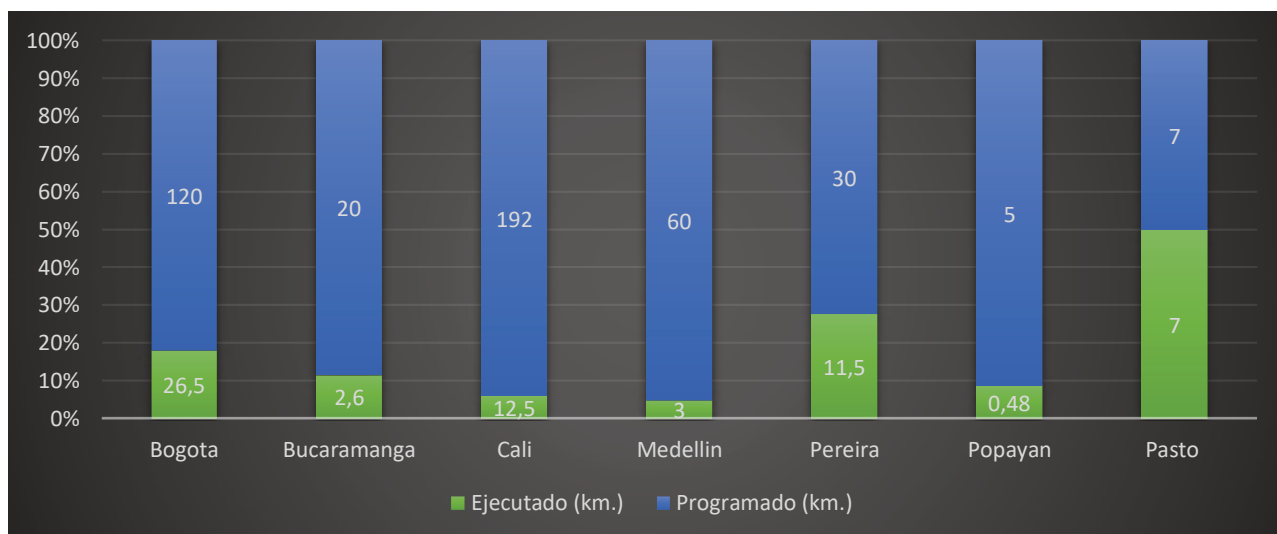
Los municipios que cuentan con menos de un millón de habitantes, en su mayoría no están incorporando en su presupuesto los recursos suficientes para el cumplimiento de las metas físicas de su plan de desarrollo.



El componente económico y financiero de la agenda pública de desarrollo para la bicicleta se encuentra en construcción y es determinante que los municipios identifiquen y desarrollen fuentes financiación que permitan asegurar a ejecución de su política pública.

En el ranking de la Bicicleta se buscará determinar la inversión pro bici per cápita y eventualmente la inversión pro bici según viaje en bicicleta (matriz Origen destino) para determinar el impacto de la inversión.

### Cicloinfraestructura Implementada



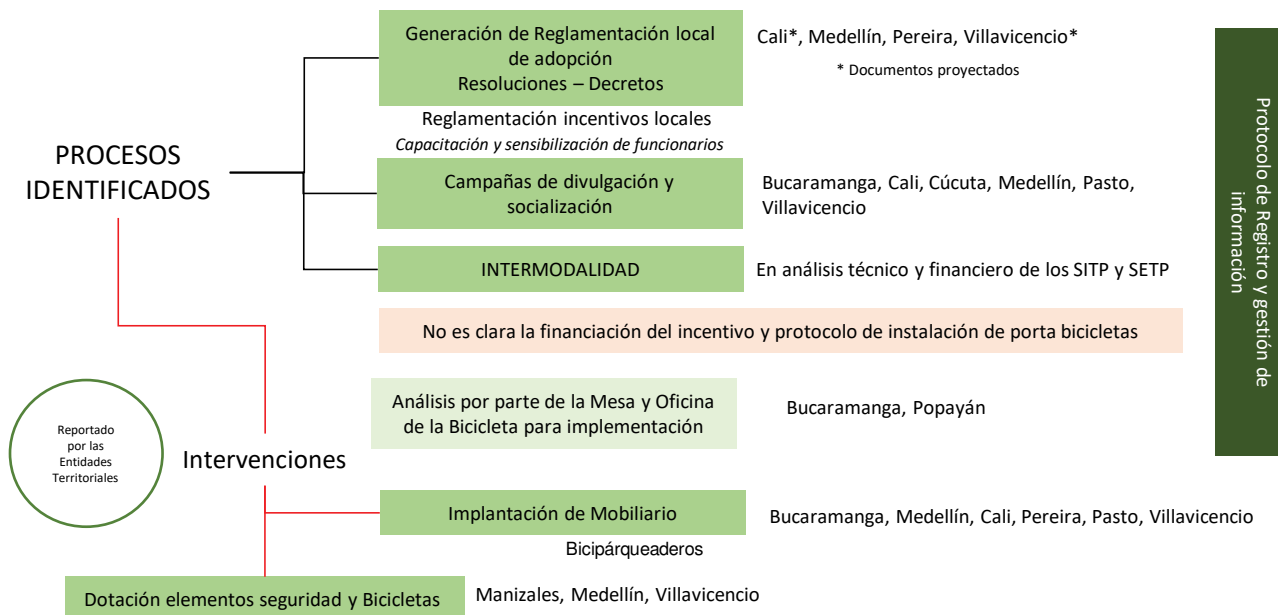
La implementación de cicloinfraestructura es un tema popular entre la comunidad del ciclismo urbano y por el que algunas administraciones municipales determinan el éxito de la política pro bici. A la fecha de corte de este documento la gran mayoría de municipios presentan retrasos en el cumplimiento de sus metas físicas relacionadas con las ciclorrutas. En algunos casos la capacidad técnica de su equipo de apoyo y la configuración financiera de sus programas hace pensar que la demora se puede superar y en otros casos se empiezan a configurar incumplimientos a los planes de desarrollo municipal.

Existen diferencias en cuanto a la concepción de diseño, materiales y costo de la ciclorrutas que se ha implementado en Colombia. Resulta fundamental acordar criterios que superen las recomendaciones de las guías de vialidad y cicloinfraestructura y se encuentren contextualizadas al territorio, la sociedad y la cultura

## Cumplimiento de la Ley 1811 de 2016

Sobre la aplicación de la ley se reconocen esfuerzos por lograr un mejoramiento del conocimiento que se tiene de la norma a través de campañas de divulgación, reglamentaciones locales y específicas, ofrecimiento de garantías físicas para promover el uso de la bicicleta. Sin embargo el otorgamiento de incentivos a funcionarios públicos ha encontrado en los protocolos de registro una limitante para determinar la trazabilidad de la ley en este aspecto.

Así mismo se encuentran barreras físicas y económicas para lograr los beneficios de la intermodalidad planteada en la ley.



La gran mayoría de municipios no destaca avances en la implementación de la ley y predomina el desconocimiento en algunas entidades sobre su propósito, alcance y financiación.

Como se manifestó anteriormente, el análisis de datos para estructurar el Ranking de la Bicicleta en su versión Beta solo pretende afinar los métodos de recolección y análisis de información. No valorar el producto, resultado, gestión e impacto de las administraciones municipales en lo que respecta a la gestión de la movilidad en bicicleta.

Este ejercicio ha permitido establecer una serie de patrones en la información que permitirá en una próxima edición visualizar cuales son las entidades territoriales mas amigables con la bicicleta desde el punto de vista de los siguientes parámetros: efectividad en la seguridad vial y ciudadana, uso de la bicicleta (viajes), cicloinfraestructura implementada, prácticas e instrumentos de planificación, integración e intermodalidad, reglas de juego y normatividad, estrategias de promoción y educación, seguimiento a políticas y proyectos pro bici, capacidad de respuesta institucional y aseguramiento financiero.

De igual forma el Ranking de la Bicicleta procurará comparar lo comparable (grandes ciudades, intermedias y asentamientos poblados menores) y permitir la trazabilidad de la política pública a través del seguimiento ciudadano.

