

Informe Especial

Cómo vamos con la bicicleta



Febrero 2017

BOGOTÁ


cómo vamos



Presentación

Cada año la bicicleta adquiere mayor protagonismo en la ciudad. No en vano, es un medio estratégico en lo que a movilidad sostenible se refiere, por ser un modo eficiente, equitativo y amigable en términos sociales y ambientales.

Es común encontrar estudios sobre las ventajas que ofrece este medio de transporte, pues no requiere grandes inversiones en infraestructura y su mantenimiento es muy económico. Además facilita un mayor flujo de personas en una misma vía, reduce el impacto negativo de las emisiones de material particulado de los vehículos a motor y es un medio de fácil acceso a la mayoría de personas, sin contar con los aportes en aspectos de recreación, actividad física, salud y bienestar.

Por otra parte, en una ciudad donde no para de crecer el parque automotor, la bicicleta junto con el transporte público, son medios que no se pueden pasar por alto como una alternativa para desincentivar el uso del vehículo particular. A 2015 había cerca de 1.562.000 automóviles y 458.605 motocicletas rodando por Bogotá; la adquisición de estos vehículos sigue creciendo de manera constante.

Para algunos expertos la congestión vehicular y la saturación en los servicios de transporte público masivo (TransMilenio) ha ocasionado que la cantidad de ciudadanos que utilizan medios alternativos de transporte como la bicicleta, aumente considerablemente. El mayor uso de este medio se refleja en el número de viajes diarios realizados en bicicleta, los cuales llegaron a 575.000 en 2015 cuando esta cifra era de 441.000 viajes en 2011, según las encuestas de movilidad respectivas.

Adicionalmente, las jornadas “sin carro” que se han desarrollado en la ciudad por decreto, así como el día sin carro para los funcionarios del Distrito el primer jueves de cada mes, han permitido observar que hay un alto interés por el uso de la bicicleta. La promoción de la misma, ha ayudado en gran medida a una transformación ciudadana, ambiental y cultural.

El tema de la bicicleta requiere de mayor análisis para mejorar las intervenciones de política pública. En este sentido, desde **Bogotá Cómo Vamos** adelantamos una mesa de trabajo con expertos y colectivos ciudadanos para reflexionar sobre el panorama actual de este medio de transporte, a



partir de la información disponible por parte del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los informes policiales de accidente de tránsito, la Encuesta de Percepción Ciudadana y los reportes de la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano.

La mesa de trabajo con expertos analizó las principales cifras asociadas con el uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá, en cuatro ámbitos a saber; primero, la percepción de los usuarios de bicicleta; segundo, la infraestructura cicloinclusiva; tercero, la accidentalidad de ciclistas y cuarto, la caracterización de los siniestros. Hay temas que no se tuvieron en cuenta, por considerar que ameritan otros ejercicios de análisis de mayor profundidad, tales como los parqueaderos, los esquemas de bicicletas públicas y la organización institucional. Aspectos que se desarrollaran en futuros informes.

El equipo de Bogotá Cómo Vamos extiende sus agradecimientos a las siguientes personas que de uno u otro modo ayudaron a analizar las cifras desde diferentes perspectivas académicas y ciudadanas: Juan David García - Universidad Nacional de Colombia; José Stalin - Universidad Nacional de Colombia; German Prieto - Universidad Jorge Tadeo Lozano; Maria Fernanda Ramírez - Escuela de Ingenieros; Darío Hidalgo – WRI Cities Embarq; William Salazar – Cámara de Comercio Bogotá; Diego Laserna - Combo 2600; Juan Camilo Gómez – Colectivos Bicicletas; Carlos Sánchez, Lina Quiñones y Jhonny López de Fundación Despacio.

Esperamos que la información y los contenidos de este informe motiven a más ciudadanos a comprometerse con acciones a favor de la movilidad sostenible y que sirva de referencia para mejorar la toma de decisiones del sector público y privado comprometido con diferentes iniciativas a favor de la bicicleta.

Equipo Bogotá Cómo Vamos

Datos destacados

- El 8% de los ciudadanos usan la bicicleta como su principal medio de transporte, los cuales registran un 83% de satisfacción con este medio. (Encuesta de Percepción Ciudadana, 2016).
- El 53% de los ciudadanos nunca usan la bicicleta, cifra que se incrementa al 67% para las mujeres y se reduce al 37% para los hombres (Encuesta de Percepción Ciudadana, 2016).
- Los principales motivos por los que los ciudadanos en Bogotá no utilizan la bicicleta son: 1) Inseguridad (seguridad personal), 2) Riesgo de siniestro (seguridad vial), 3) Exposición a emisiones, 4) Déficit de estacionamientos seguros, 5) Clima, y 6) Faltan opciones de intermodalidad (Encuesta de Percepción del Transporte Público de la CCB 2015).
- El 4,5% de los viajes en bicicleta fueron mayores a 15 minutos en 2015, cifra que se incrementó en un 30% con respecto a 2011 (Encuestas de Movilidad 2011 y 2015)
- En Bogotá existen 467 de kilómetros de ciclorrutas, siendo las localidades de Suba (81,1km), y Kennedy (70,7km) las de mayor extensión (Instituto de Desarrollo Urbano, primer semestre de 2016).
- En el último año se han incrementado en un 18% los casos de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito, pasando de 60 casos en 2015 a 71 en 2016, este crecimiento interanual ha mantenido una tendencia ascendente desde el 2012 (Medicina Legal, datos preliminares 2016).
- Según el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT , en Bogotá entre enero y noviembre de 2016, se presentaron 1.649 casos de siniestros viales asociados a conductores de bicicleta, en donde:
 - Las localidades de Kennedy (18%), Engativá (14%), Suba (12%), y Bosa (9%) concentran el 53% de la totalidad de los siniestros asociados a ciclistas en la ciudad.
 - El domingo (9%) es el día de la semana que hay mayor movilidad de bicicletas en la ciudad, sin embargo, es el día de la semana que registra la menor siniestralidad en ciclistas.
 - Durante el año 2016 fallecieron 62 ciclistas en siniestros viales, es decir, en promedio cada semana muere un ciclista en un accidente vial.
 - El 31% de los casos de siniestros en donde un ciclista falleció, el vehículo involucrado en el choque era un bus, buseta o microbús
 - El 23% de los casos de siniestros en donde un ciclista falleció, el vehículo involucrado en el choque era de transporte de carga (camión, tractocamión y volqueta).
 - El 47,6% de los vehículos involucrados en una lesión a ciclistas corresponden a servicio público; el 48,1% de servicio particular y el 4,4% oficiales.
 - El 26% de los casos de ciclistas lesionados, el vehículo involucrado era un bus, buseta o microbús.

Contenido

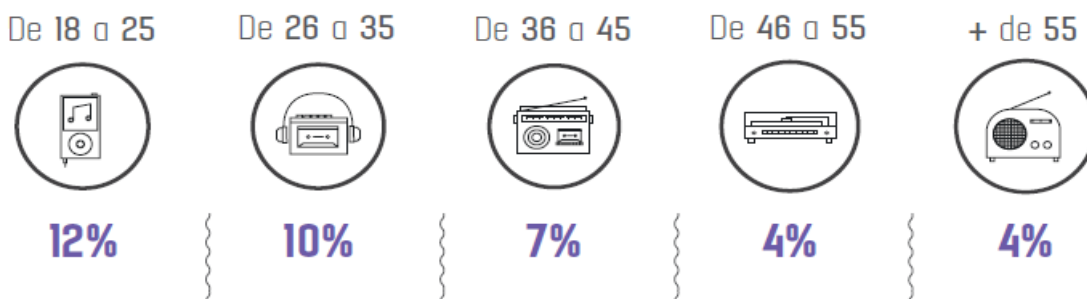
Presentación.....	1
Datos destacados	3
1. Usuarios de bicicleta	5
2. Infraestructura cicloinclusiva	7
3. Accidentalidad de ciclistas.....	8
4. Caracterización de los siniestros en ciclistas.....	10
4.1 Ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito	16
4.2 Ciclistas lesionados en accidentes de tránsito	20
5. Conclusiones y recomendaciones	22

1. Usuarios de bicicleta

De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana del programa Bogotá Cómo Vamos en 2016:

- El 8% de los ciudadanos usan la bicicleta como su principal medio de transporte, los cuales registran un 83% de satisfacción con este medio.
- La población entre 18 y 25 años es la que más hace uso de la bicicleta como principal medio de transporte en la capital.
- A mayor edad se reduce el uso de la bicicleta como principal medio de transporte.

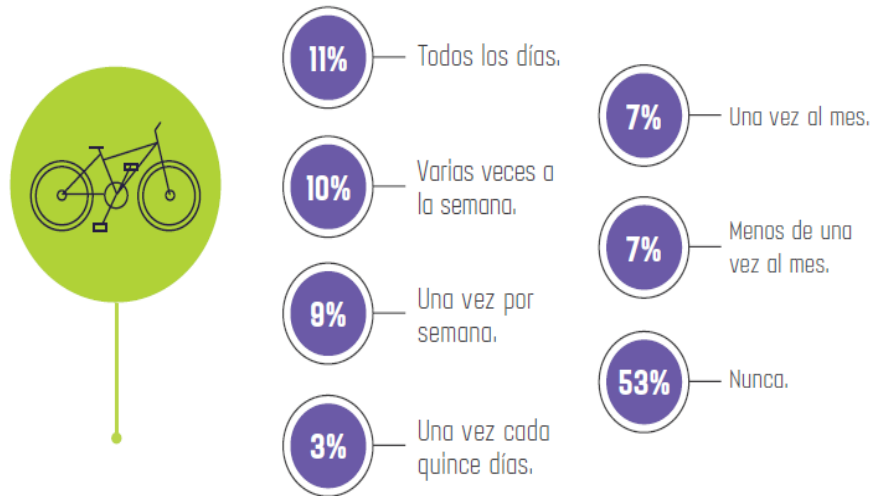
Ilustración No. 1 Porcentaje de ciudadanos que afirman usar la bicicleta como su principal medio de transporte según grupos de edad. Bogotá. 2016



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana del programa Bogotá Cómo Vamos en 2016

- El 11% de los ciudadanos en Bogotá afirma usar la bicicleta todos los días, cifra que se incrementa al 18% para los hombres y se reduce a 4% para las mujeres.
- Cerca de la mitad de los bogotanos (53%) nunca usan la bicicleta, cifra que se incrementa al 67% para las mujeres y se reduce al 37% para los hombres.

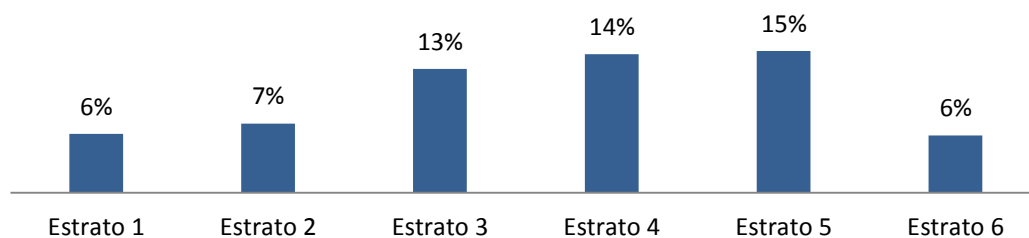
Ilustración No. 2 Porcentaje de ciudadanos que afirman usar la bicicleta según frecuencia del uso. Bogotá. 2016



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana del programa Bogotá Cómo Vamos en 2016

- Con respecto al nivel socioeconómico, en los estratos 3, 4 y 5 se concentra la mayor cantidad de ciudadanos que afirman usar la bicicleta todos los días como medio de transporte.

Gráfica No. 1 Porcentaje de ciudadanos que afirman usar la bicicleta todos los días según estrato. Bogotá. 2016



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana del programa Bogotá Cómo Vamos en 2016

- En cuanto a la tenencia de bicicletas de acuerdo con la Encuesta Multipropósito de Bogotá (2014), el 34% de los hogares bogotanos poseen al menos una bicicleta, siendo este

porcentaje mayor al 40% en las localidades de Engativá (44%), Fontibón (43%), y Suba (42%).

- Según la Encuesta de Percepción del Transporte Público de la CCB (2015), los principales motivos por los que los ciudadanos en Bogotá no utilizan la bicicleta son: 1) inseguridad (seguridad personal), 2) riesgo de siniestro (seguridad vial), 3) exposición a emisiones, 4) déficit de estacionamientos seguros, 5) clima, y 6) faltan opciones de intermodalidad.
- Los factores que los ciudadanos consideran que podrían mejorar el uso de la bicicleta son: 1) mayor infraestructura (bicicarril), 2) estacionamientos seguros, 3) incentivos, 4) bicicletas públicas, y 5) cultura ciudadana.
- Por otra parte, en Bogotá, según las Encuestas de Movilidad 2011 y 2015, el 4,5% de los viajes en bicicleta fueron mayores a 15 minutos en 2015, cifra que se incrementó en un 30% con respecto a 2011 (3,8%).
- El tiempo de los viajes efectuados en bicicleta se redujo de 30 a 26 minutos de 2014 a 2015, según la Secretaría Distrital de Movilidad.

2. Infraestructura cicloinclusiva

De acuerdo con el Instituto de Desarrollo Urbano para el primer semestre de 2016, en Bogotá existen 467 kilómetros de ciclorrutas, siendo las localidades de Suba (81,1km), y Kennedy (70,7km) las de mayor extensión.

Tabla No. 1. Número de kilómetros de la Red¹ de Ciclorrutas existentes a nivel urbano en Bogotá. Primer semestre 2016

Localidad	Total Red de Ciclorrutas	Extensión de la ciclorruta	Extensión de Bicicarril
Usaquén	45,8	38,5	7,3
Chapinero	13,9	12,5	1,4
Santa Fe	11,7	10,0	1,7
San Cristóbal	3,4	3,4	0,0
Usme	7,9	6,7	1,1
Tunjuelito	15,1	13,2	1,9

¹ Se calcula sumando la extensión de la ciclorruta y la extensión de bicicarril

Bosa	26,9	25,7	1,2
Kennedy	70,7	53,4	17,2
Fontibón	18,0	15,1	2,8
Engativá	55,4	54,2	1,2
Suba	81,1	63,8	17,3
Barrios Unidos	26,5	24,1	2,4
Teusaquillo	33,6	22,5	11,1
Los Mártires	10,5	10,5	0,0
Antonio Nariño	3,6	3,6	0,0
Puente Aranda	26,3	14,6	11,7
La Candelaria	4,4	0,3	4,1
Rafael Uribe Uribe	5,0	5,0	0,0
Ciudad Bolívar	7,4	7,4	0,0
Sumapaz	0,0	0,0	0,0
Total Bogotá D.C.	467,0	384,5	82,6

Fuente: IDU – Instituto de Desarrollo Urbano.

De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana 2016, el 38% de los ciudadanos afirmaron estar satisfechos con el estado de la ciclorrutas en Bogotá.

3. Accidentalidad de ciclistas

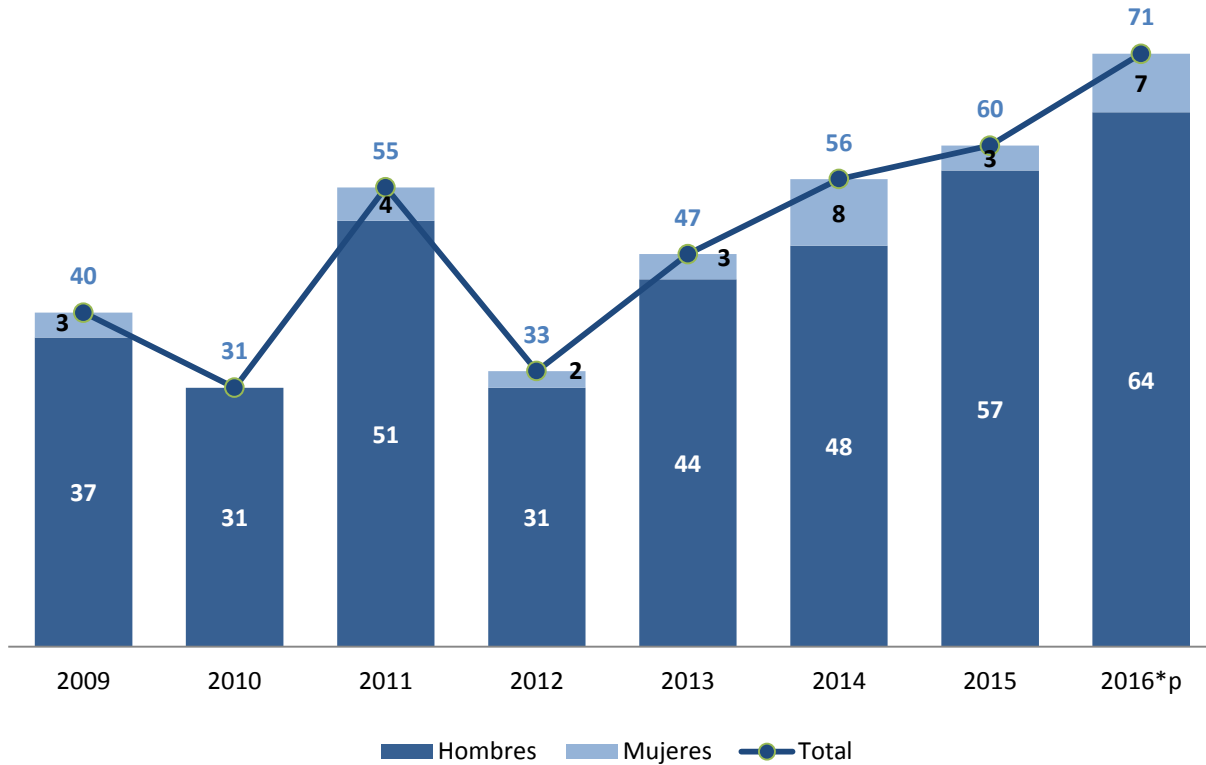
De acuerdo con cifras Medicina Legal en 2016²

- Se presentaron 71 casos de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito, siendo este valor el más alto en la última década.
- 9 de cada 10 casos de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito fueron hombres.

En el último año se han incrementado en un 18% los casos de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito, pasando de 60 casos en 2015 a 71 en 2016. Este crecimiento interanual ha mantenido una tendencia ascendente desde 2012.

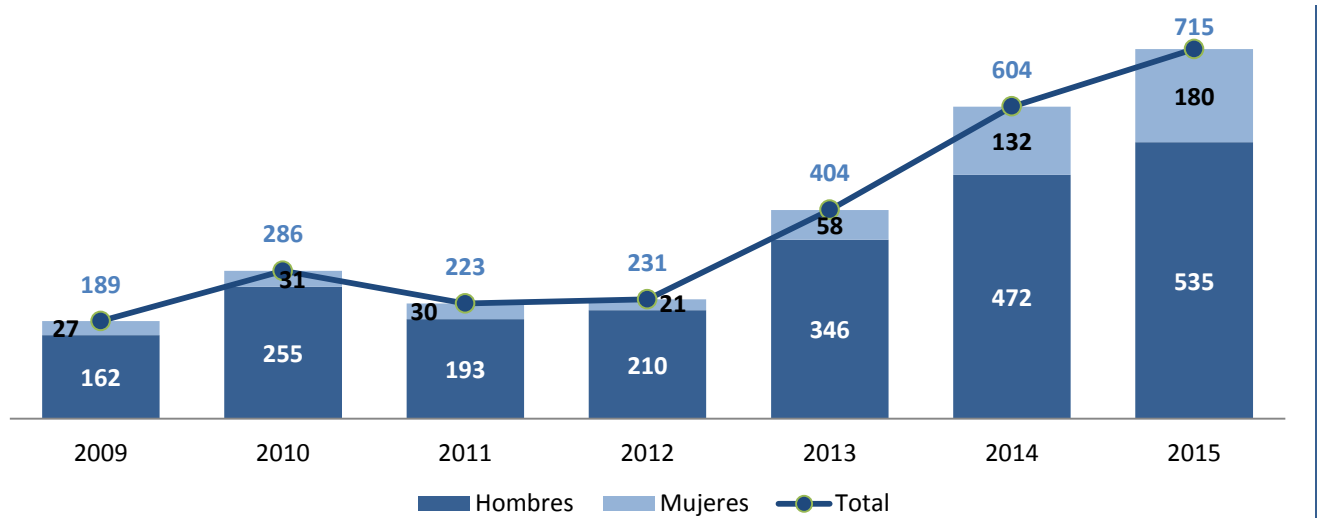
² Información preliminar para periodo enero-diciembre de 2016

Gráfica No. 2 Número de casos de ciclistas fallecidos en Bogotá 2009-2016*p



Fuente: Medicina Legal. 2009-2015 Reporte anual de Movilidad 2015, Observatorio de Movilidad de CCB. Datos preliminares para 2016.

Gráfica No. 3 Número de casos de ciclistas lesionados en Bogotá 2009-2016p



Fuente: Medicina Legal. 2009-2015 Reporte anual de Movilidad 2015, Observatorio de Movilidad de CCB.

Entre 2012 y 2015

- Se aprecia una tendencia al incremento en el número de ciclistas lesionados, con una tasa promedio de crecimiento anual del 37%
- 8 de cada 10 ciclistas lesionados en accidentes de tránsito fueron hombres.

Tabla No. 2. Número de ciclistas fallecidos y lesionados en Bogotá 2009 – 2016p

Año	Muertes			Lesionados		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
2009	37	3	40	162	27	189
2010	31	0	31	255	31	286
2011	51	4	55	193	30	223
2012	31	2	33	210	21	231
2013	44	3	47	346	58	404
2014	48	8	56	472	132	604
2015	57	3	60	535	180	715
2016*p	64	7	71	ND	ND	ND

Fuente: Medicina Legal. 2009-2015 Reporte anual de Movilidad 2015, Observatorio de Movilidad de CCB.

4. Caracterización de los siniestros en ciclistas

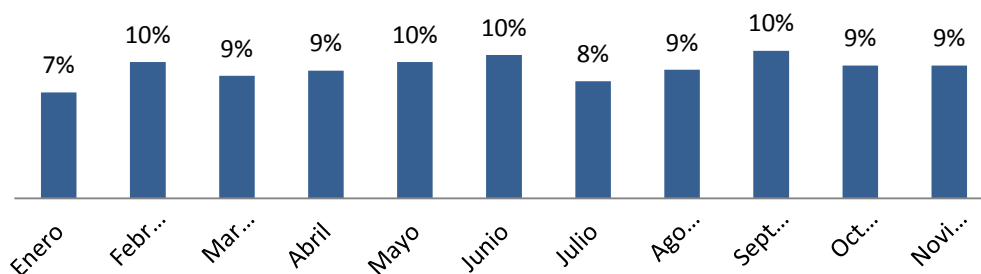
Si bien el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, ofrece los datos más actualizados sobre víctimas fatales y lesionados valorados por la Institución, no logra capturar información adicional para caracterizar los siniestros en los cuales se vieron involucrados ciclistas, pues no siempre todo accidente implica un reporte ante esta entidad.

En este sentido, se tomó como referencia la información preliminar registrada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT **entre enero y noviembre de 2016**. Con base en esta información, se presentan los siguientes resultados:

En Bogotá en el periodo de tiempo en mención, se presentaron 1.649 casos de siniestros viales asociados a conductores de bicicleta, en donde:

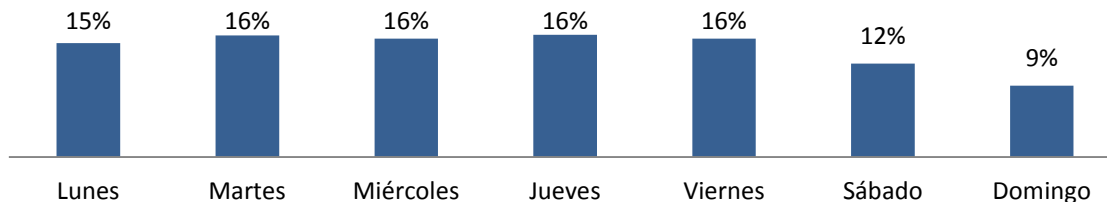
- Enero (7%) y julio (7%) son los meses con menor ocurrencia de casos.
- El domingo es el día de la semana que hay mayor movilidad de bicicletas en la ciudad, sin embargo, registra la menor siniestralidad (9%) de la semana.
- La ocurrencia de los siniestros que involucran a un ciclista se presentan en dos picos horarios:
 - Entre las 6:00 a.m. y 8:59 a.m. (23%)
 - Entre las 5:00 p.m. y 7:59 p.m. (20%)

Gráfica No. 4. Número de siniestros que involucran a un ciclista, de acuerdo con el mes del hecho en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



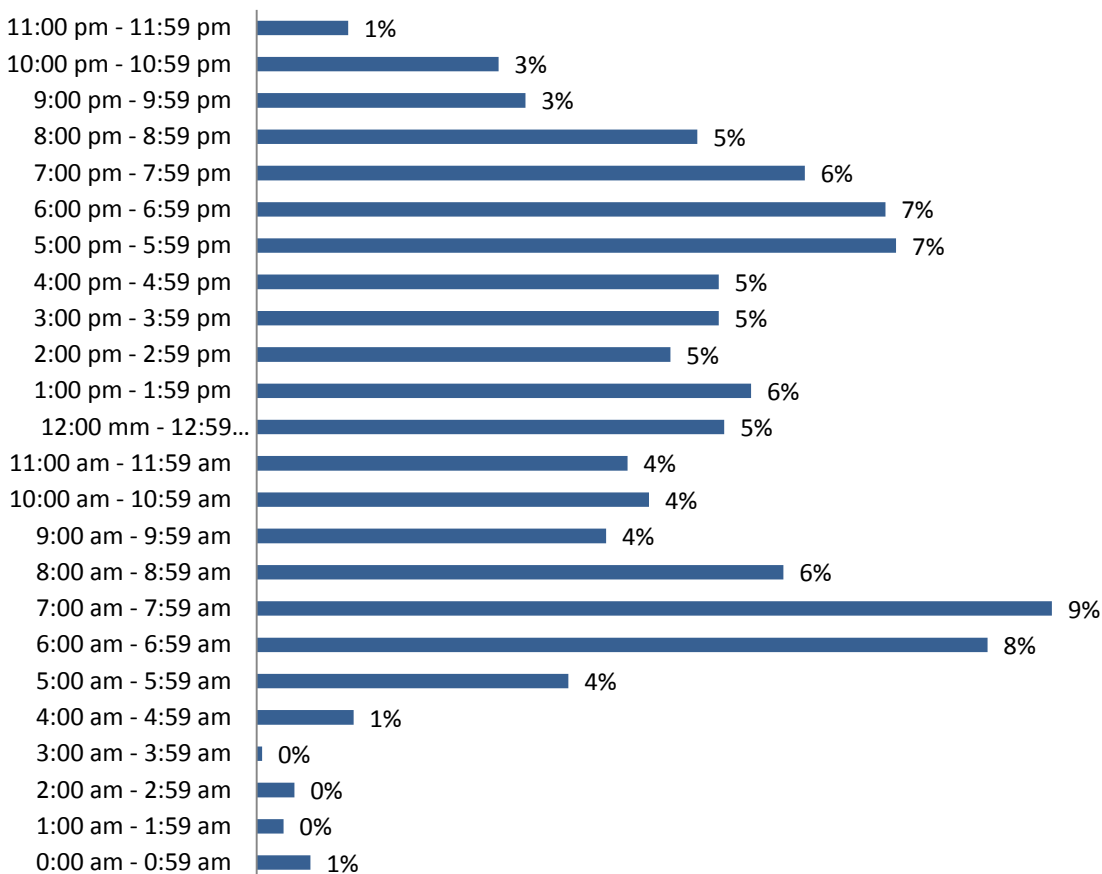
Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

Gráfica No. 5. Número de siniestros que involucran a un ciclista, de acuerdo con el día del hecho en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

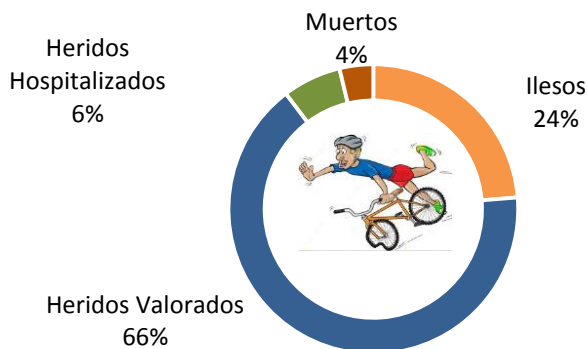
Gráfica No. 6. Número de siniestros que involucran a un ciclista, de acuerdo con la hora del hecho en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

- Según la gravedad del siniestro, de los 1.649 casos asociados a conductores de bicicleta:
 - El 24% salieron ilesos (391 casos)
 - El 66% fueron valorados por una herida sin necesidad de hospitalización (1.088)
 - El 7% fueron hospitalizados (108 casos)
 - El 4% fallecieron (62 casos)
 -

Gráfica No. 7 Número de conductores de bicicleta en siniestros viales en Bogotá, según la gravedad del mismo. Entre enero y noviembre de 2016p



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

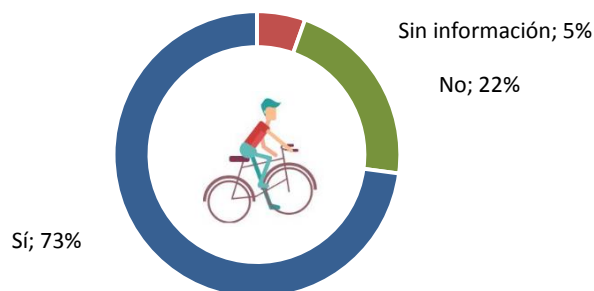
- De acuerdo con la localidad en donde ocurrieron los siniestros asociados a conductores de bicicleta, se puede evidenciar que:
 - Las localidades de Kennedy (18%), Engativá (14%), Suba (12%), y Bosa (9%) concentraron el 53% de todos los casos.
 - Las localidades del occidente que presentaron el mayor número de casos de ciclistas fallecidos en siniestros viales fueron Bosa (19%), Engativá (18%), Kennedy (15%), y Suba (13%)
 - Con respecto al número de heridos, se mantienen la localización de los casos, siendo Kennedy (19%), Engativá (14%), Suba (11%) y Bosa (9%) las localidades con mayor incidencia.

Tabla No. 4. Ciclistas en accidentes de tránsito, según la gravedad del siniestro y la localidad. Bogotá entre enero y noviembre de 2016p.

Localidad	Ilesos	Heridos Valorados	Heridos Hospitalizados	Fallecidos	Total Siniestros
Kennedy	65	210	17	9	301
Engativá	45	152	17	11	225
Suba	63	125	10	8	206
Bosa	22	104	8	12	146
Fontibón	30	78	8	3	119
Usaquén	39	61	11	1	112
Puente Aranda	23	65	7	2	97
Chapinero	21	35	3	1	60
Ciudad Bolívar	5	48	2	4	59
Barrios Unidos	13	40	3		56
Teusaquillo	16	28	8	1	53
Rafael Uribe Uribe	11	30	2		43
Tunjuelito	9	28	1	4	42
Los Mártires	7	19	3		29
Antonio Nariño	5	18	3	2	28
Santa Fe	8	15	2		25
San Cristóbal	2	20	2	1	25
Usme	5	11	1	2	19
La Candelaria	1	1		1	3
Sin información	1				1
Total Bogotá	391	1.088	108	62	1.649

Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

Gráfica No. 8 Número de conductores de bicicleta en siniestros viales, según uso de casco en Bogotá entre enero y noviembre de 2016p



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

Del total de conductores de bicicleta en siniestros viales, el 73% (1.202 casos) sí usaba casco, el 22% (357 casos) no usaban casco y el 5% (90 casos) de los registros no contaban con información.

Al analizar la gravedad del siniestro sufrido por los conductores de bicicleta en relación con el uso del casco se aprecia que:

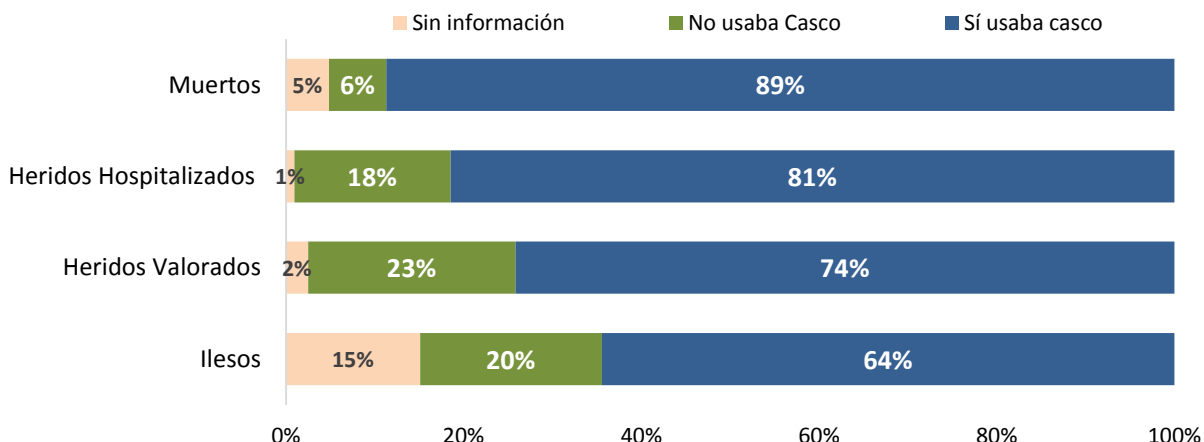
- El 89% de los ciclistas fallecidos usaban casco
- El 81% de los ciclistas hospitalizados usaban casco
- El 74% de los ciclistas valorados usaban casco
- El 64% de los ciclistas ilesos usaban casco

Tabla No. 3. Número de ciclistas en siniestros según gravedad del evento y el uso del casco. Bogotá entre enero y noviembre de 2016p.

Uso del Casco	Ilesos	Heridos		Fallecidos	Total
		Valorados	Hospitalizados		
Sin información	59	27	1	3	90
No usaba Casco	80	254	19	4	357
Sí usaba casco	252	807	88	55	1.202
Total	391	1.088	108	62	1.649

Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

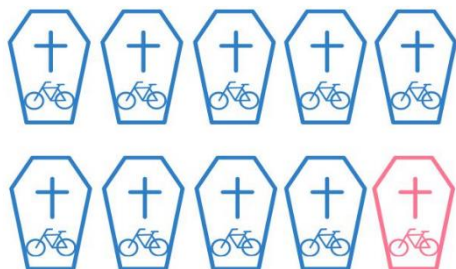
Gráfica No. 9. Proporción del uso de casco en siniestros de ciclistas según gravedad del evento y el uso del casco. Bogotá entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

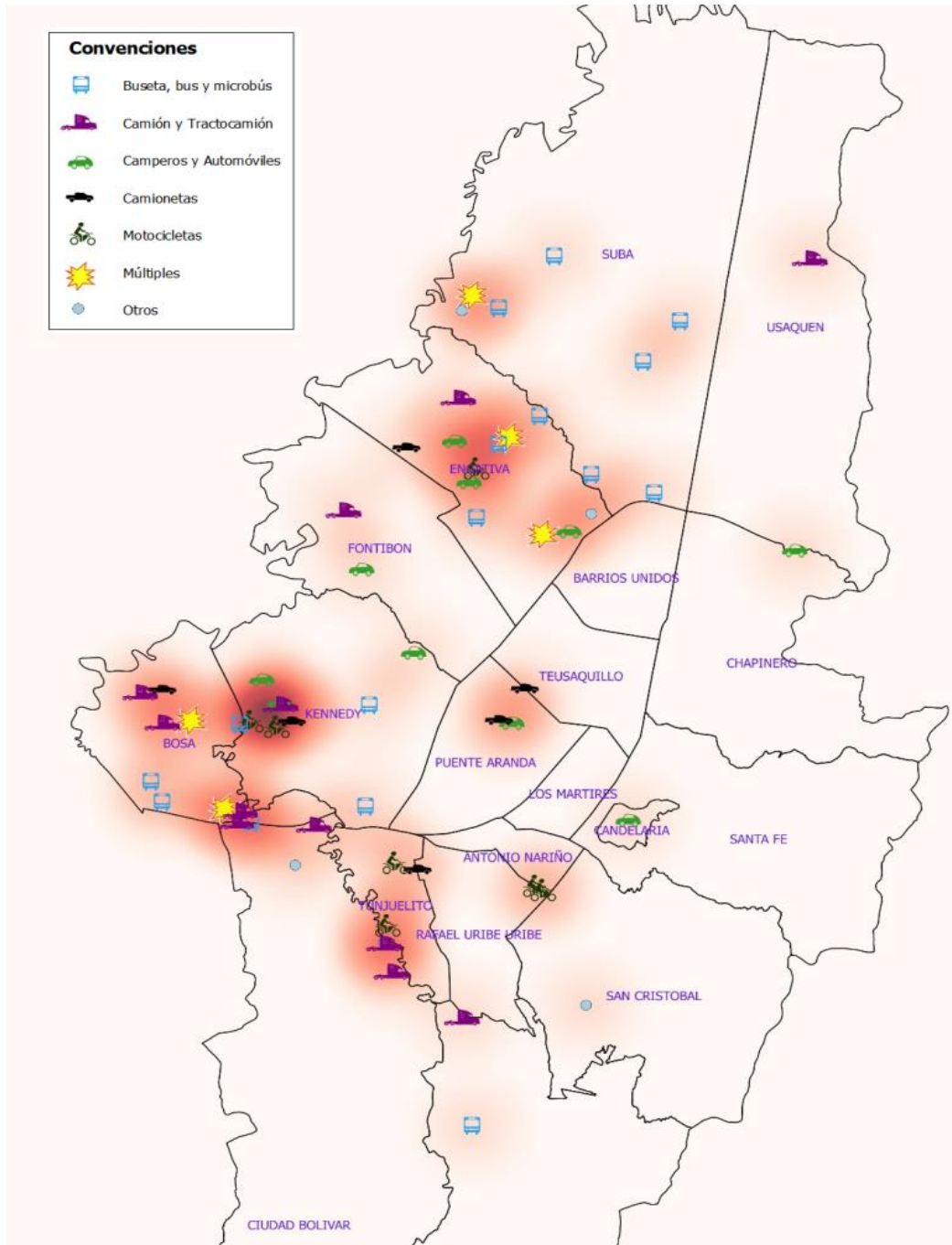
4.1 Ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito

Entre enero y noviembre de 2016 fallecieron 62 ciclistas en siniestros viales, es decir, en promedio cada semana muere un ciclista en un accidente vial.



- El 90% (56 casos) fueron hombres
- El 8% (5 casos) fueron mujeres
- 1 caso sin información
- 1 de cada 10 casos de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito fueron mujeres

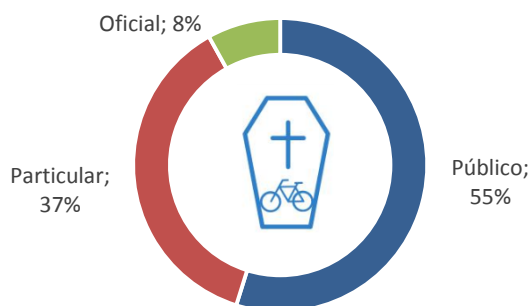
Mapa No. 1. Ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito, según el tipo de vehículo asociado en el siniestro. Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

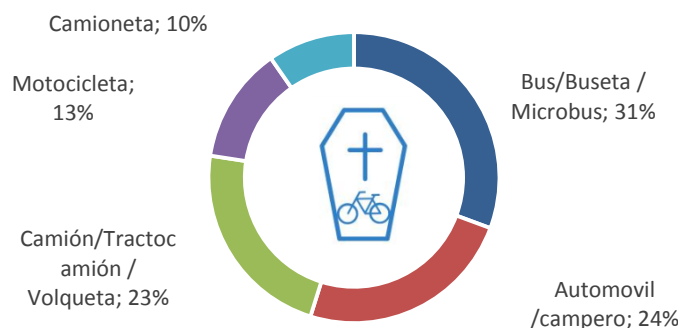
Porcentaje de ciclistas fallecidos en choques de acuerdo a la **categoría del vehículo** involucrado en Bogotá entre enero y noviembre de 2016p. El 55% de los vehículos involucrados en una muerte de ciclistas corresponden a servicio público; el 37% a servicio particular y el 8% a vehículos oficiales.

Gráfica No. 10. Número de ciclistas fallecidos en choques de acuerdo con la categoría involucrados en Bogotá entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

Gráfica No. 11. Número de ciclistas fallecidos en choques de acuerdo con el tipo de vehículo involucrado en Bogotá entre enero y noviembre de 2016p.



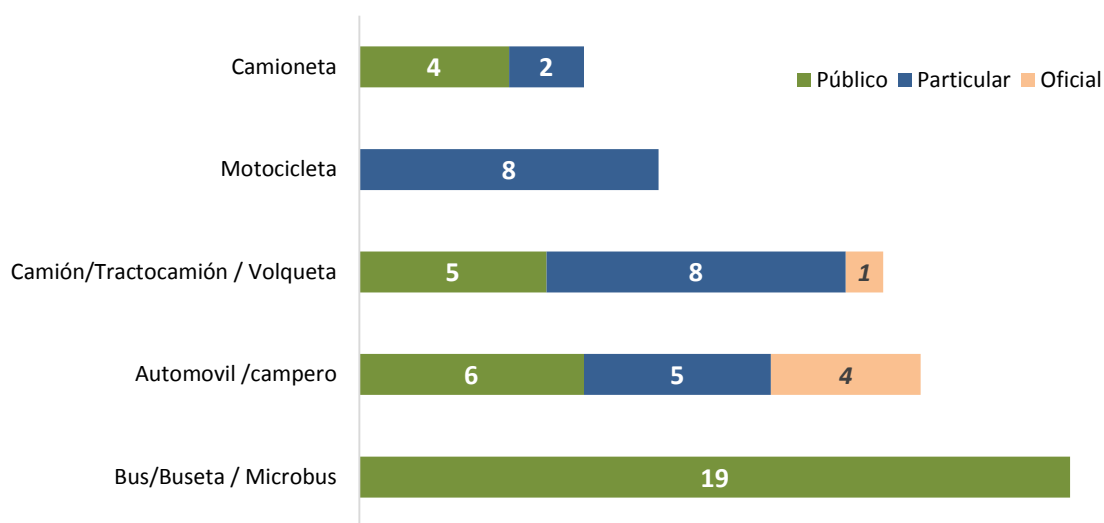
Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

Porcentaje de ciclistas fallecidos en choques, de acuerdo con el **tipo de vehículo** involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p:

- 31% fueron bus/buseta / microbús
- 24% fueron automóvil /campero
- 23% fueron camión/ tractocamión / volqueta
- 13% fueron motocicletas

- 10% fueron camionetas

Gráfica No. 12. Número de ciclistas fallecidos en choques, de acuerdo con el tipo de vehículo involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

Tabla No. 5. Número de ciclistas fallecidos en choques, de acuerdo con el tipo y categoría del vehículo involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.

	Público	Particular	Oficial	Total
Bus/Buseta / Microbús	19	0	0	19
Automóvil /campero	6	5	4	15
Camión/Tractocamión /Volqueta	5	8	1	14
Motocicleta	0	8	0	8
Camioneta	4	2	0	6
Total	34	23	5	62

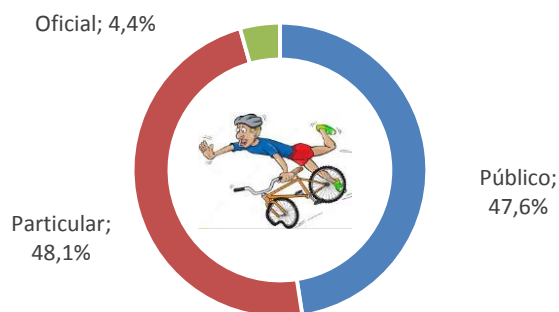
Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

- El 31% de los casos (3 de cada 10), el vehículo involucrado era un bus/buseta o microbús de servicio público.

- El 23% de los casos el vehículo involucrado era de transporte de carga (camión, tractocamión y volqueta).

4.2 Ciclistas lesionados en accidentes de tránsito

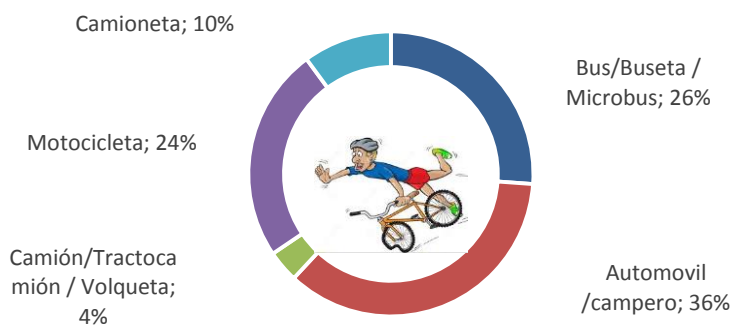
Gráfica No. 13. Número de ciclistas lesionados en choques, de acuerdo con la categoría involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

- El 47,6% de los vehículos involucrados en una lesión a ciclistas corresponden a servicio público; el 48,1% a servicio particular y el 4,4% a vehículos oficiales.

Gráfica No. 14. Número de ciclistas lesionados en choques, de acuerdo con el tipo de vehículo involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

- El 24% de los ciclistas lesionados correspondieron a accidentes con motocicleta.

- En el 4% de los casos el vehículo involucrado era de transporte de carga (camión, tractocamión y volqueta).

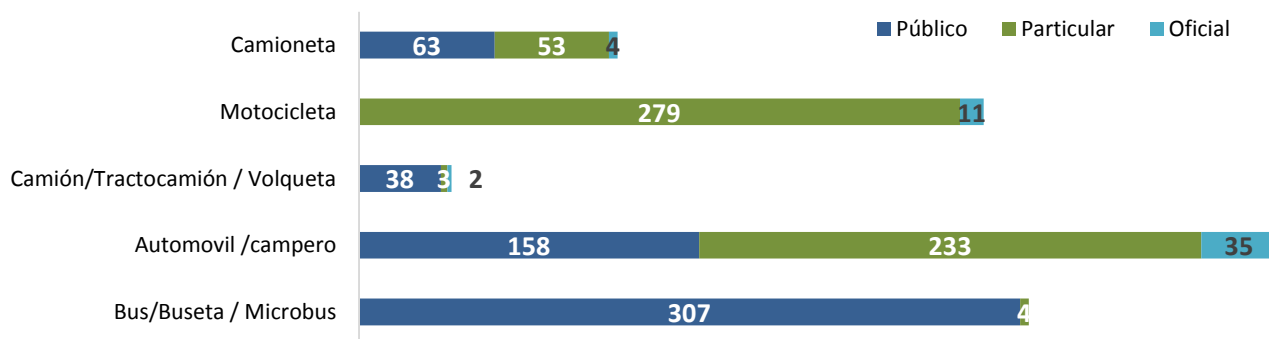
Tabla No. 6. Número de ciclistas lesionados en choques, de acuerdo con el tipo y categoría del vehículo involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.

	Público	Particular	Oficial	Total
Bus/Buseta / Microbús	307	4	0	311
Automóvil /campero	158	233	35	426
Camión/Tractocamión / Volqueta	38	3	2	43
Motocicleta	0	279	11	290
Camioneta	63	53	4	120
Total	566	572	52	1190

Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

- El 26% de los casos el vehículo involucrado era un bus/buseta o microbús de servicio público.
- El 23% de los casos el vehículo involucrado era una motocicleta privada
- El 20% de los casos el vehículo involucrado era un automóvil o campero privada

Gráfica No. 15 Número de ciclistas lesionados en choques, de acuerdo con el tipo de vehículo involucrado en Bogotá, entre enero y noviembre de 2016p.



Fuente: SDM. Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT entre enero y noviembre de 2016, datos preliminares.

- En el 26% de los casos de lesionados el vehículo involucrado era un bus/buseta y microbús de servicio público.



5. Conclusiones y recomendaciones

- Es relevante, en términos de accidentalidad, incrementar la infraestructura cicloinclusiva, mejorar la calidad de las ciclorrutas existentes y la conectividad entre ellas, la seguridad que se proporciona a los biciusuarios y la reglamentación de la expedición de informes policiales que permitan mayor precisión en la medición de factores.
- Se requiere formular una política pública de bicicletas que genere institucionalidad e integre todos los elementos necesarios para la promoción de este medio de transporte, que regule el uso de parqueaderos, el uso de bicitaxis y bicicletas de carga, que implemente el sistema de bicicletas públicas, apoye los programas empresariales y genere incentivos para que los ciudadanos se bajen del automóvil y utilicen más la bicicleta.
- Vale destacar la importancia de proveer a los usuarios de bicicleta una adecuada interconexión modal, infraestructura para su desplazamiento y condiciones de seguridad que garanticen su integridad personal, así como la de peatones y demás usuarios de transporte público y privado; en los grandes proyectos de infraestructura vial que se desarrollarán en la ciudad: Metro, RegioTram, Cable y ampliación de TransMilenio.
- Se necesita continuar y fortalecer las campañas de promoción del uso de bicicleta como un medio de transformación ciudadana, ambiental y cultural. Así como de la cultura de respeto por los ciclistas, pues son junto con los peatones, los más vulnerables en la vía.
- No menos importante es el fortalecimiento de la seguridad ciudadana y las intervenciones para mejorar aspectos como iluminación, visibilidad, y presencia policial en puntos donde se concentran mayores problemáticas.
- Es prioritario focalizar acciones en el occidente de Bogotá, pues las localidades de esta zona de la ciudad registran el mayor número de siniestros que involucraron a ciclistas. Sobre el particular, se debe profundizar las causas que están determinando esta problemática allí.