

Visita de estudios en movilidad urbana sostenible, y asistencia a la séptima edición del Foro UCI de Movilidad y Bicicletas Urbanas

Copenhague- Dinamarca

Comisión de Servicios:

Resolución 218 del 12 de Junio de 2025

Fechas de comisión: 16 al 22 de junio de 2025

Funcionario: Juan David Villamarín

Dependencia: Oficina de Gestión Social. Secretaría Distrital de Movilidad

Agenda del evento

	16.06.2025 <i>Monday</i> <i>Arrival</i>	17.06.2025 <i>Tuesday</i> <i>Citizen participation and strategic planning</i>	18.06.2025 <i>Wednesday</i> <i>Combination travel / Intermodality</i>	19.06.2025 <i>Thursday</i> <i>Infrastructure and knowledge exchange</i>	20.06.2025 <i>Friday</i> <i>Summit</i>	21.06.2025 <i>Saturday</i> <i>Festival</i>
9:00 a. m.		Breakfast and introduction, CPH office. Location: Islands Brygge 37	The "Intermodality Cycling Tour": examples of bike parking at bus platforms, train stations, bringing bike on the train, metro (Oskar)	The "Flood proofing infrastructure cycle tour": Enghaveparken, Karens Minde Aksen (Sanvik)		
9:30 a. m.						
10:00 a. m.						
10:30 a. m.		The "Blue Cycling Tour": the harbour, bicycle bridges and examples of best case CPH infrastructure (Henrik)	Presentation by Metro on potentials by co-thinking cycling and public transport and bicycle parking at stations (Metro) Location: at Metro offices (TBC)	Presentation by CPH and Daniel and Santiago on connecting cycling network and prioritising missing links and CPH Priority Plan for Cycle Infrastructure (Sanvik). Location: Islands Brygge 37		
11:00 a. m.			TBD. Presentation by DSB on thinking bicycle parking into stations (DSB) Location: Jernbanebyen (TBC)			
11:30 a. m.		Lunch TBD	Lunch TBD			
12:00 p. m.		Citizen participation from the start: Process and methodology of Bylivsgader (Magnus). Location: Islands Brygge 37	Break / bike ride to next meeting	Lunch and travel to next location TBD		
12:30 p. m.		Juan David, Daniel, and Santiago presents reflections/strategies on community outreach and temporary interventions. Location: Islands Brygge 37	Presentation on bus planning (ØKF Mobilitet). Location: City Hall, Rådhuspladsen 1	Juan David, Daniel, and Santiago presents on Sarios Vitales to CPH colleagues. Focus on process, methodology and temporary interventions. Location: Christiania (TBD)	Bicycle Summit - political summit Location: Danish Architecture Center, Bryghuspladsen 10	Bicycle Summit - Cycle Tour and Festival Location: Østre Anlæg, Stockholmsgade 20
1:00 p. m.		Break	Collaboration between the municipality and public transport companies (Jacob A). Location: City Hall, Rådhuspladsen 1			
1:30 p. m.		Technical workshop on citizen participation: technical platforms, data creation, technical tools for inclusion (ByData and IT developer). Location: Islands Brygge 37	Break / bike ride to next meeting			
2:00 p. m.			Reflections on presentations and debrief Location: en route	End of day debrief		
2:30 p. m.						
3:00 p. m.		Strategic uses of citizen-created data. Example: maps and bike parking (Oskar). Roundtable discussion of: How to use these tools in Bogotá? Location: Islands Brygge 37	Break	Cycle tour to Artillerivej, showcasing green cycle routes (Sanvik)		
3:30 p. m.			Workshop on intermodal transport in CPH and Bogotá facilitated by Urban Creators (Marie, Oskar, and Jacob). Location: Nordre Toldbod 27	Bridge opening "Artillerivej" by the Mayor of Technical and Environmental Administration. Location: On the corner of Vejlands Allé og Artillerivej		
4:00 p. m.		End of day debrief				
4:30 p. m.		Time to get back to hotel and change				
5:00 p. m.						
5:30 p. m.		Reception at Colombian Embassy with the Ambassador and other SSC tracks. Location: Vilvordeparken 18, 2020 Charlottenlund	Social gathering with CPH technical colleagues. Location: TBD	Social celebratory event with cycle experts at Cyklistforbundet (NGO). Location: Remersgade 5	Option: networking or back to hotel before formal dinner	Debrief and end of programme
6:00 p. m.						
6:30 p. m.					Ceremonial dinner at the City Hall in relation to the Bicycle Summit. Location: City Hall, Rådhuspladsen 1	
7:00 p. m.						

HORA Y UBICACIÓN	AGENDA DEL EVENTO
LUNES 16 DE JUNIO	
	Llegada a Copenhagen
MARTES 17 DE JUNIO	
PRIMER DÍA 8:00 AM - 7:00 PM CPH office. Location: Islands Brygge 37	<p>Sesión: Citizen participation from the start: Process and methodology of Bylivsgadepuljen</p> <p>La Municipalidad de Copenhagen a través de la iniciativa Bylivsgadepuljen busca financiar iniciativas de diseño participativo de origen ciudadano que permitan reducir el tráfico y proporcionar más espacio para su uso y goce por parte de peatones y ciclistas, o como espacio de permanencia y recreación.</p> <p>Los equipos de diseño contratados por la Municipalidad se encargan en las primeras fases de recoger las ideas y deseos de los socios locales (residentes, comerciantes, comités vecinales, escuelas, etc) para proponer ideas que desde el urbanismo táctico permitan la redistribución del espacio.</p> <p>Para cada proyecto de calle urbana se han asignado entre 0,4 y 1,7 millones de coronas danesas (Esto son aproximadamente 1200 millones de pesos)</p> <p>Los criterios de evaluación van en función de la viabilidad técnica desde la ingeniería de transporte, y la demanda local del proyecto.</p> <p>Principales hallazgos:</p> <p>Si bien el proyecto en su concepción es muy similar a Barrios Vitales, la participación ciudadana es la génesis del mismo, pues son los ciudadanos quienes proponen su idea ante un comité decisorio de ciudad, lo que garantiza legitimidad y participación activa durante sus 5 fases.</p> <p>Cuentan con una cartilla de mobiliario que está a disposición de la ciudadanía, para que esta pueda consultarla y sugerir elementos que puedan ser dispuestos en el espacio público.</p> <p>La ciudadanía tiene un rol participativo transversal durante todas las 5 etapas de los proyectos de urbanismo táctico, como de renovación urbana (urban renewal).</p> <p>Sesión: Strategic uses of citizen-created data. Example: maps and bike parking.</p> <p>La Municipalidad de Copenhagen cuenta con recursos para desarrollar software a la medida, que permitan suplir las necesidades de captura de información. Del mismo modo, tienen software licenciado de origen Finandés que les permite recoger percepciones por medio de ejercicios de georreferenciación de puntos críticos o de interés, que pueden venir acompañados de información descriptiva situacional.</p>
SEGUNDO DÍA 8:00 AM - 7:00 PM CPH office. Location: Nordre Toldbod	

<p>TERCER DÍA</p> <p>8:00 AM 4 PM CPH office Location: Islands Brygge</p>	<p>Principales hallazgos: En la SDM se hace complejo generar este tipo de herramientas, dado que la OTIC no lo tiene contemplado dentro de su contrato de fábrica, pero además, porque siempre solicita recursos a las demás áreas vía sus proyectos de inversión, por lo tanto, no hay forma de responder a necesidades no previstas de forma expedita, debido a la rigidez con la que funciona la OTIC en cuanto al desarrollo de aplicativos de captura de información.</p> <p>Sesión: Workshop on intermodal transport in CPH and Bogotá facilitated by Urban Creators</p> <p>En esta sesión las reflexiones estuvieron enfocadas en las acciones de la ciudad para garantizar una mejor conexión en bici o caminata, con las estaciones de Transmilenio. Al respecto, desde la OGS consideramos y sugerimos no solo tener en cuenta a TMSA, sino a la EMB, pues si bien tienen una responsabilidad de cumplir con un número determinado de ciclo parqueaderos, la entidad debería aportarles datos relacionados con aquellas estaciones que, a hoy, y proyectado a 5 o 10 años, se encuentran en las zonas con mayores viajes de bicicleta, y por ende serían los hubs potenciales para instalar ciclo parqueaderos. De esta forma, la EMB no tendrá la misma situación que enfrenta hoy TMSA, en que sus cupos son insuficientes en lugares como el Portal 80, debido a que no se proyectó la demanda futura con datos estimados.</p> <p>De igual forma, es importante que, a través de los contratos de señalización, pero también de los contratos de ciclo infraestructura del IDU, se puedan proyectar a futuro la ampliación y conexión de la red desde estos sectores, hacia las zonas atractoras, de forma que se pueda potenciar la intermodalidad.</p> <p>Una sugerencia es que el piloto que contempla esta colaboración pueda realizarse sobre el corredor Calle 26, específicamente entre la zona comprendida por el portal dorado y la carrera 50, estación CAN, para mejorar el acceso en modos sostenibles a esa troncal que tiene una alta cantidad de viajes hacia el centro, occidente y oriente de la ciudad. Esta zona tiene una vasta red local e intermedia que podría alojar una importante cantidad de viajes, si se logra trabajar al tiempo en campañas de promoción del uso de la bici en trayectos de última milla, así como en la disposición de una red de cicloinfraestructura a través de señalización en puntos estratégicos, como Modelia, Normandía, Villa Luz, Ciudad Salitre, Paulo VI, Modelo Norte, Rafael Nuñez, entre otros.</p> <p>CUARTO DÍA 2:00 P.M. Danish Architecture Center</p> <p>Bycicle Summit. Panel <i>“La Bicicleta como mecanismo de inclusión social”</i>.</p> <p>Presentación por parte de la SDM, del Proyecto Bici Kennedy, “Un caso exitoso de inclusión social y participación ciudadana, alrededor de proyectos de infraestructura de bicicleta”.</p>
--	--

Objetivo de la visita

El propósito principal de esta visita era conocer experiencias y buenas prácticas de la ciudad de Copenhague en materia de planificación urbana, infraestructura, promoción del uso de la bicicleta, y participación ciudadana, las cuales pudieran ser aplicables o adaptables en la ciudad de Bogotá.

Esta actividad hace parte de la cooperación entre Copenhague y Bogotá orientada al fortalecimiento del desarrollo urbano sostenible. Durante la estadía, se exploraron temas como la integración del sistema ciclista con la red de transporte público, soluciones en materia de estacionamiento de bicicletas, y mecanismos de participación ciudadana en proyectos de renovación urbana.

Conclusiones y sugerencias de la visita

En función del objetivo del taller, el cual consistía en promover acciones que permitan la aceleración del cambio modal hacia formas amigables con el clima y el medio ambiente, así como brindar herramientas a las ciudades para aumentar los viajes a pie y en bicicleta, surgen las siguientes conclusiones:

- **Bogotá es una ciudad reconocida a nivel mundial por el uso de la bicicleta**, sin embargo, el porcentaje de viajes hechos a diario (7%), respecto del total de viajes en medios motorizados (superior al 22%), no ha presentado variaciones positivas en los últimos años, y no crecerá exponencialmente mientras no se adopten medidas innovadoras y disruptivas que permitan incrementar sustancialmente los viajes a pie y en bici, y, por lo tanto, generar cambios representativos en la distribución modal. Bogotá debe pensar en un ambicioso Plan Maestro para incrementar el uso de la bicicleta en viajes de trabajo y estudio, el cual contemple no solo temas asociados al aumento en la red de infraestructura primaria, secundaria y terciaria, sino también incentivos para el fomento en su adquisición y uso. Estas acciones deben estar apalancadas por escenarios de involucramiento ciudadano, donde sus principales usuarios, y usuarios potenciales, puedan apoyar a la institucionalidad en la generación de espacios de relacionamiento con la ciudadanía que permita defender las iniciativas alrededor del incremento de la red de ciclo infraestructura, la cual deberá soportarse en un decrecimiento de la red vial hoy dedicada a los vehículos motorizados.
- **En términos de inclusión social**, la cadena de valor alrededor de la bicicleta tiene potencial para incluir a personas que se encuentran en programas de resocialización y/o estabilización social y económica, en empleos verdes, a través de los cuales se vinculen en la reparación de bicicletas, así como en su repotenciación para darles otros usos. Esto podría hacerse a través de los convenios que tiene la entidad con el SENA, así como los Convenios de la SDIS, con la SDDE, y el IDRD, los cuales buscan darle a personas que viven de subsidios, herramientas para transitar a una lógica de generación de ingresos propia, de forma que se promuevan emprendimientos tanto en la ciclovía, como en las principales vías que tienen trayectos en bicicleta a diario.
- **Fomentar el uso de la bicicleta en niños y jóvenes** es sin duda un mecanismo que permite fortalecer la cultura Bogotana alrededor de la bicicleta como medio de transporte. Copenhague tiene escuelas de la bici en parques de escala barrial, dirigidos a enseñar a niños entre los 4 y 5 años a montar en bicicleta. Para ello, crean circuitos seguros en parques y plazas donde disponen de equipos especializados. Si la SDM pudiera tener un acuerdo con el IDRD para esto, se podría fortalecer la cultura de la bicicleta en los más pequeños.