 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	<div>CONCEJO DE BOGOTÁ 22-05-2024 08:11:01 A Contestar Cite Este Nr.:2024IE8787 O 1 Fol:3 Anex:0 ORIGEN: 258 OFICINA 258/TRIANA VARGAS JULIAN FELIPE DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMENT ASUNTO: RADICACION PROPOSICIONES PA368 DE 2024- OBS: H.C JULIÁN TRIANA VARGAS</div> <div>FECHA: 14-Nov-2019</div>
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	

PROPOSICIÓN No. _____ DE _____


Aprobada en:

Tema: **Proposición Aditiva al artículo 14.4 Programa 26. Movilidad Sostenible al Proyecto de acuerdo 368 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”.**

Facultades: En ejercicio de las facultades conferidas por la Constitución y la Ley, particularmente las descritas en el Decreto 1421 de 1993 y en el artículo 85 del acuerdo distrital 741 de 2019 de Bogotá, en calidad de Concejal de Bogotá D.C. promuevo la siguiente proposición:

Modificar el artículo 14.4 así:

ORIGINAL	CAMBIOS
<p>14.4. Programa 26. Movilidad Sostenible. Este programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar social y un lugar de encuentro de todos los ciudadanos. Es decir, garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera rápida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI.</p> <p>Por esto, es necesario superar el rezago en infraestructura para la movilidad mediante la ejecución de nuevos proyectos, así como la culminación de las obras que vienen en ejecución.</p> <p>Así mismo, contener el aumento de</p>	<p>14.4. Programa 26. Movilidad Sostenible. Este programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar social y un lugar de encuentro de todos los ciudadanos. Es decir, garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera rápida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI.</p> <p>Como parte de las estrategias para mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones de GEI en la ciudad y fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la</p>

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

sinistros con fatalidades, mejorando las condiciones del espacio público para la movilidad con accesibilidad universal.

Por lo tanto, se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo.

Se destacan los principales proyectos de movilidad nuevos y en ejecución, los cuales se priorizaron en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial en el presente Plan de Desarrollo, nuevas salidas de la ciudad por el occidente que permitan disminuir la congestión, así como las líneas del metro 1, 2 y 3, entre otras obras que se vienen desarrollando de acuerdo con el estado de cada proyecto. Adicionalmente, la conservación del 40 % (más de 3.000 kmcarril) de la malla vial cuyo estado de condición física se encuentra en mal estado

escala local del Distrito, se gestionará la expansión del sistema de bicicletas compartidas en otras zonas de la ciudad para enfrentar la emergencia climática, promover la movilidad sostenible y descarbonizada, en concordancia con lo dispuesto en la Política Pública de la Bicicleta y al Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS para Bogotá Distrito Capital.

La ampliación del sistema de bicicletas compartidas tendrá como beneficios: ahorros de tiempo, mitigación de la congestión del tráfico, promoción de estilos de vida más saludables, reducción de contaminación del aire y del ruido, entre otros beneficios. Bajo este argumento, la ciudad tendrá una mayor oferta de medios de transporte sostenibles y multimodales teniendo como uno de los ejes principales el uso de la bicicleta.

De otra parte, es necesario superar el rezago en infraestructura para la movilidad mediante la ejecución de nuevos proyectos, así como la culminación de las obras que vienen en ejecución.

Así mismo, contener el aumento de sinistros con fatalidades, mejorando las condiciones del espacio público para la movilidad con accesibilidad universal.

Por lo tanto, se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

	<p>renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo.</p> <p>Se destacan los principales proyectos de movilidad nuevos y en ejecución, los cuales se priorizaron en el programa de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial en el presente Plan de Desarrollo, nuevas salidas de la ciudad por el occidente que permitan disminuir la congestión, así como las líneas del metro 1, 2 y 3, entre otras obras que se vienen desarrollando de acuerdo con el estado de cada proyecto. Adicionalmente, la conservación del 40 % (más de 3.000 kmcarril) de la malla vial cuyo estado de condición física se encuentra en mal estado</p>
--	--

I. NORMATIVIDAD

1.1 . Constitución Política

- Artículo 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo (...)
- Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


- Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.
- Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.
- Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

1.2 Leyes

- Ley 105 de 1993, artículo 3o. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica
- Ley 1083 de 2006: artículo 1: (...) Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

1.3. Decretos

- Decreto Distrital 555 del 2021, “*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*”, dentro de las políticas de ordenamiento territorial se contempla la movilidad sostenible y descarbonizada, cuyo propósito es privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones y se soporta en la construcción de líneas de metro, Regiotram y cables aéreos, en la consolidación de corredores verdes y en la red de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura para el establecimiento de una movilidad sostenible y segura.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

- Decreto 497 De 2023: se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura PMSS - para Bogotá Distrito Capital

En su artículo artículo 15, señala: “fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del distrito”. Busca posibilitar el acceso cercano al trabajo, educación, salud, servicios del cuidado, servicios sociales y disfrute de la ciudad mediante la prestación de un servicio público de transporte eficiente. Al respecto, la administración distrital deberá implementar corredores verdes de proximidad, rutas circulares de transporte público, expandir la red de cicloinfraestructura, mejorar la calidad de la infraestructura peatonal, expandir la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas e implementar proyectos integrales de renovación urbana como las calles completas y las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), entre otros.

A su turno el Artículo 80, señala: Expansión del sistema de bicicletas compartidas. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá gestionar la expansión del sistema de bicicletas compartidas, previa elaboración de análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera.

1.4. Resoluciones:


El Ministerio de Transporte, a través de la Resolución [20203040015885](#) de 2020 reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas

1.5. Políticas Públicas

- CONPES D.C. 15 del 22 de febrero de 2021 - “*Política Pública de la Bicicleta 2021-2039*”
- CONPES D.C. [30](#) del 2023 “*Política pública de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones*”

JUSTIFICACIÓN

Bogotá se ha convertido en un referente promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo a los tradicionales, destacando la importancia de una movilidad sostenible, siendo ejemplo para Latinoamérica, con más de 880.000 viajes diarios y más

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

de 1.200.000 en Bogotá – Región, además la bicicleta fue declarada como Patrimonio Cultural Inmaterial de Bogotá.

El reconocimiento como referente se sustenta en que en la ciudad están realizando 13 millones de viajes diarios en medios sostenibles, como lo es la bicicleta y cifras el 40 % utilizan este medio para movilizarse, según la encuesta de Movilidad 2023.

Sumado a lo anterior, Bogotá se continúa consolidando como una de las ciudades más amigables del mundo para montar en bicicleta, al ser catalogada por Copenhagenize como la número 12 en el top 20 global y la mejor calificada por fuera de Europa. Además, la ciudad fue finalista de la edición 2019 de los premios Ashden en el Reino Unido, en la categoría de Movilidad Sostenible Internacional, por lo que ellos denominaron a Bogotá “una verdadera revolución ciclista”


Adicionalmente, de acuerdo a la Encuesta de Percepción Ciudadana 2023 realizada por Bogotá Cómo Vamos, las personas que manifestaron usar la bicicleta como el principal modo de transporte de la ciudad.

Con Base a este aumento en el número de viajes en bicicleta, la ciudad optó por tener un sistema de bicicletas compartidas, que permite brindar a los ciudadanos realizar viajes cortos o espontáneos, desincentivar el uso ineficiente del automóvil particular y conectarlos con paraderos o estaciones del transporte público, como de Transmilenio.

Además, el sistema aporta varios beneficios a la ciudad como: ahorros de tiempo, mitigación de la congestión del tráfico, promoción de estilos de vida más saludables, reducción de contaminación del aire y del ruido, entre otros.

Es así como la Secretaría de Movilidad suscribió el Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, cuyo objeto consiste en: “Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para el desarrollo de la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad – Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC), sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad”, mediante el cual la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVIES LTDA, implementó el SBC de la ciudad, y presta este servicio con 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón y 150 manocletas, un accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema. Así mismo, 150 bicicletas cuentan con sillas traseras para niños y niñas.

Dentro de los principales impactos que ha tenido el Sistema de bicicletas compartidas para Bogotá D.C, están:


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

- La ciudadanía tiene a su disposición un Sistema de bicicletas compartidas como alternativa al uso del transporte público.
- El potencial nivel de integración con el SITP de la ciudad, entendiendo las ventajas que puede ofrecer el sistema para mejorar la cobertura del transporte público.
- Inclusión de personas con diferentes capacidades: El SBC facilita el uso del sistema por parte de personas con movilidad reducida, dado que ofrece el servicio de 150 manocletas.
- Inclusión de género: El sistema ofrece 150 sillas porta-niños y niñas ubicadas en las bicicletas del SBC.
- Inclusión económica: con el objetivo de facilitar el uso del mismo por parte de personas con diferentes capacidades de pago, en el marco del contrato, el contratista implementa un precio diferencial del 20% sobre el precio al público por el alquiler de bicicletas del SBC a favor de las personas con menores ingresos, identificadas como la población beneficiaria (SISBEN)
- El sistema busca brindar una solución integral a la movilidad de los ciclistas de la ciudad, por este motivo dispuso de 300 soportes para la reparación de bicicletas o “ciclotalleres” y cicloparqueaderos, como retribución por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público.

En cuanto al modelo de operación:

- Estaciones con anclajes inteligentes para extraer y devolver las bicicletas alquiladas
- Zona de operación delimitada con opción de densificación o expansión
- Tamaño de la flota delimitado con opción de crecer.
- Se ubica en espacios públicos como calzada, bahías, plazas, andenes y parques.

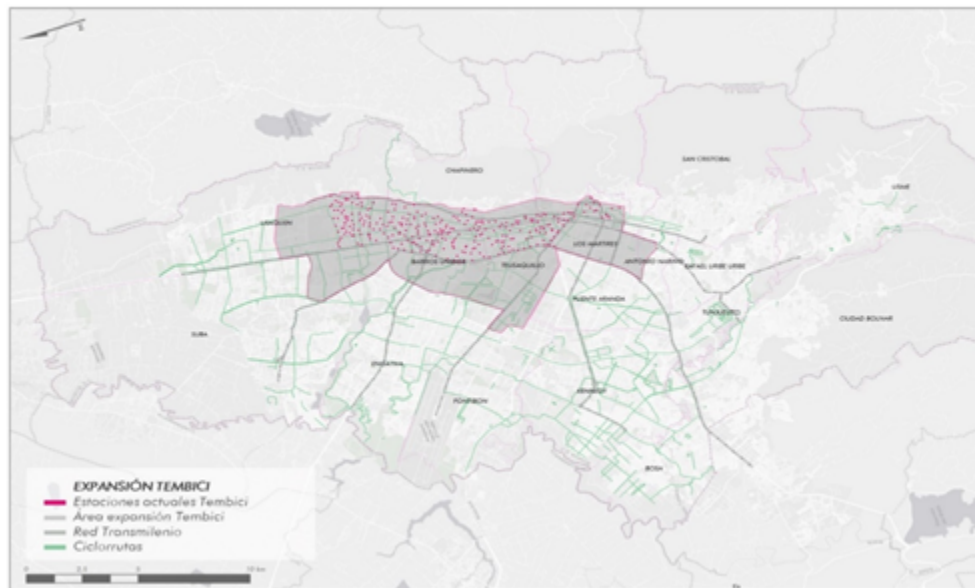
Es viable precisar que el sistema de bicicletas compartidas es sostenible financieramente, ya que el aprovechamiento económico es una figura viable que se da como parte de la retribución por el uso del espacio público de la ciudad, y con base a ese aprovechamiento, se han instalado 826 cicloparqueaderos para toda la ciudadanía, por ende, No se requiere un gasto público para su funcionamiento.

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


Las últimas cifras reportadas con corte al 31 de diciembre de 2023, respaldan su buen funcionamiento y necesidad de que la ciudad tenga un sistema de bicicletas compartido, con una amplia extensión c, al evidenciarse:

- 1.696.549 viajes desde el inicio de la operación en el año 2022
- 508.525 planes adquiridos desde el inicio de la operación.
- 296 estaciones instaladas
- Los usuarios que han utilizado el sistema están en el rango de edades entre 18 y 75 años, siendo el grupo entre 29 y 38 años el más frecuente.
- El tiempo promedio de viaje ha sido de 17 minutos entre semana y 22 minutos el fin de semana. La hora donde más se realizan viajes es a las 5:00 pm.

Actualmente el SBC, opera en las siguientes zonas de la ciudad:



Como se puede observar, el SBC, no opera en toda la ciudad, solo tiene funcionamiento desde la calle 6 hasta la calle 127 entre la carrera 7 y Autonorte, hasta la av. NQS con av. de Las Américas y por la calle 7 hasta la carrera 3, lo cual afecta gravemente los medios de movilidad de los ciudadanos que residen en el sur y occidente de Bogotá, además, también puede llegar a afectar la movilidad sostenible ya que no estaría mitigando los impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos que residen en estas zonas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Por lo anterior, urge la expansión del sistema, y esto es posible, por cuanto el contrato 2022-63 que suscribió la Secretaría de Movilidad, consagra la posibilidad de densificación del sistema, al señalar en su **CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: “ENTREGA Y DEVOLUCIÓN DE ÁREAS AFECTADAS DURANTE EL DESARROLLO DE LA ETAPA DE ACTIVIDADES DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO. - Las actas de entrega de las áreas afectadas se suscribirán cada vez que el CONTRATISTA adicione o cambie las inicialmente entregadas, lo cual no implica modificar el plazo de ejecución del CAMEP. La densificación de Áreas Afectadas está sujeta a lo dispuesto en el numeral 1.3.3 “Densificación del sistema” del Anexo Técnico No. 1 “Definiciones Técnicas”, la expansión de la zona estará sujeta a lo especificado en el numeral 1.3.4 “Expansión del sistema” del Anexo Técnico No. 1 “Definiciones Técnicas”.** Subrayado y negrilla fuera de texto


La Expansión del sistema señalada en el anexo técnico del referido contrato, señala lo siguiente:

Durante la ejecución del contrato, el Aprovechador podrá buscar y solicitar a la SDM la ampliación de la zona autorizada para el SBC, en cualquier momento una vez iniciada la operación total del sistema, dando cumplimiento a todos los requerimientos establecidos y definidos en los anexos técnicos.

Las Áreas de Aprovechamiento adicionales para la implementación de estaciones y el número de bicicletas adicionales deberán ser aprobadas por la SDM bajo las mismas condiciones dispuestas en los documentos precontractuales del contrato original. El cobro por retribución de estas nuevas áreas de aprovechamiento económico, estarán sujetas a la ubicación de las estaciones y su tamaño (depende del factor de servicio de las estaciones) de acuerdo con lo especificado en el Anexo No. 7 “Aspectos Financieros y Retribución” y No. 7.1 “Retribución en especie”.

La expansión del sistema está sujeta a la realización de estudios técnicos que serán presentados a la SDM. Las condiciones para dicha ampliación se definirán en conjunto por el Aprovechador y la SDM. Para la autorización de la zona de expansión el aprovechador deberá presentar los siguientes estudios como mínimo:

- Zona de expansión: Se deberá presentar la zona y sus límites con los análisis que soporten la expansión de la zona. Esta estará sujeta a aprobación o modificación de sus límites por parte de la SDM.
- La ubicación de las estaciones: La ubicación preliminar de las estaciones deberá ser determinada por el Aprovechador de acuerdo con los lineamientos de ubicación presentados en el Anexo Técnico 4 “Implementación de Estaciones”.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

- Anclajes por estación: Para las nuevas estaciones de la zona de expansión del SBC
- Estudio de demanda: Este estudio debe ser el soporte técnico que justifique la necesidad de expansión del sistema, debe incluir análisis de la evolución de la demanda en el sistema y el pronóstico de la demanda de la zona de operación propuesta para dicha expansión.
- Estudios Financieros: Estados financieros auditados del último año y proyecciones de estados financieros y flujo de caja del proyecto del nuevo escenario del SBC, donde se evidencie la viabilidad financiera de la expansión.

Densificación del sistema

Durante la ejecución del contrato, el Aprovechador podrá buscar y solicitar a la SDM la densificación del SBC mediante la autorización para el aprovechamiento económico de nuevas Áreas de Aprovechamiento dentro de la Zona Autorizada, dando cumplimiento a todos los requerimientos establecidos y definidos en los anexos técnicos.


Las Áreas de Aprovechamiento adicionales y su aprovechamiento económico deberán ser aprobadas por la SDM bajo las mismas condiciones dispuestas en los documentos precontractuales del contrato original, incluyendo aquellas sobre el cobro de la retribución.

El Aprovechador podrá solicitar a la SDM el incremento del número de bicicletas en estaciones ya implementadas sin requerir espacio público adicional del Área afectada

La densificación del sistema no afectará el tiempo de finalización del contrato. Dicha densificación podrá solicitarse en cualquier momento una vez se haya iniciado la operación total del sistema. Dependiendo de la cantidad de bicicletas a autorizar, la SDM definirá el tiempo de implementación de la densificación.

Para la autorización de la misma el aprovechador deberá presentar los siguientes estudios como mínimo:

- La ubicación de las estaciones: Si el aprovechador requiere de nuevas estaciones en la zona autorizada, deberá presentar la ubicación preliminar de las mismas de acuerdo con los lineamientos de ubicación presentados en el Anexo Técnico 4 “Implementación de Estaciones”.
- Anclajes por estación: Para la densificación, en las estaciones se podrán aumentar el número de anclajes sujeto al cumplimiento del rango del factor de servicio definido en la sección 1.3.8 “Factor de Servicio” de este Anexo Técnico.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

- Estudio de demanda: Este estudio debe ser el soporte técnico que justifique la necesidad de densificación del sistema, debe incluir análisis de la evolución de la demanda en el sistema y el pronóstico de la misma.
- Estudios Financieros: Estados financieros auditados del último año y proyecciones de estados financieros y flujo de caja del proyecto del nuevo escenario del SBC, donde se evidencie la viabilidad financiera de la densificación.


Cómo se logra evidenciar, la expansión del sistema es posible y estará sujeta a la realización y definición en conjunto de estudios técnicos por parte de SDM y el Aprovechador

En concordancia con lo anterior, es menester resaltar que el DECRETO 497 DE 2023, por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS para Bogotá Distrito Capital, busca fortalecer el transporte público de la ciudad a través de la la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas, al señalar en su articulado 15_

“Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito”. Busca posibilitar el acceso cercano al trabajo, educación, salud, servicios del cuidado, servicios sociales y disfrute de la ciudad mediante la prestación de un servicio público de transporte eficiente. Al respecto, la administración distrital deberá implementar corredores verdes de proximidad, rutas circulares de transporte público, expandir la red de cicloinfraestructura, mejorar la calidad de la infraestructura peatonal, **expandir la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas** e implementar proyectos integrales de renovación urbana como las calles completas y las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), entre otros. (Negrilla y subrayado fuera de texto)

A su turno, el artículo 80 del citado Decreto, consagra: Expansión del sistema de bicicletas compartidas. **La Secretaría Distrital de Movilidad deberá gestionar la expansión del sistema de bicicletas compartidas,** previa elaboración de análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Como se puede apreciar, la actual administración distrital está totalmente facultada para gestionar la expansión del sistema de bicicletas compartidas de la ciudad con el contratista M1 TRANSPORTES SUSTENTAVEIS LTDA SUCURSAL COLOMBIA (TEMBICI), para que conjuntamente determinen la localización de las nuevas estaciones del Sistema, dentro de los Segmentos Viales Disponibles de la malla vial vehicular (calzada) y el espacio público como alamedas, plazas y plazoletas, red de andenes, sistema de parques y zonas bajo puentes peatonales y vehiculares, dentro de la Zona

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Autorizada a realizar la actividad de Aprovechamiento Económico del Espacio Público, previa viabilidad técnica y jurídica.

Esto cumpliría los compromisos en términos de promoción, cultura ciclista, y seguridad vial, entre otros, relevantes para el fomento del uso de la bicicleta en Bogotá. D.C. En este sentido, la Administración Distrital, en el marco del Plan Distrital de Desarrollo y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura PMM, deben priorizar los modos de transporte sostenible con énfasis en el transporte no motorizado, en aras de impulsar que la ciudadanía cambie sus hábitos de desplazamientos hacia modos más sostenibles, como lo es el uso de la bicicleta, a través del sistema de Bicicletas compartidas, implementando el CONPES 051 de 2021, mediante el cual se adoptó la Política Pública de la Bicicleta.


Así mismo, permitirá realizar un seguimiento a la implementación de los objetivos trazados y a cada una de las acciones plasmadas con la participación de las de 14 entidades hasta el 2038, para continuar apostando por una movilidad más sostenible y con igualdad de género en la ciudad.

En este sentido, como puede observarse, la expansión del Sistema de Bicicletas Compartidas debe ser consecuente con el Plan Distrital y Desarrollo y la política pública que propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática, priorizando el espacio público disponible para peatones y los ciclistas cambiando el paradigma de que las vías son sólo para los vehículos privados y fomentando mas uso de la bicicleta, a través Secretaria Distrital de Movilidad , como Entidad Gestora del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, que se puede generar con el SBC.

Con lo expuesto, existe un fundamento constitucional y legal claro, que le brinda a la Secretaria Distrital de Movilidad para autorizar la expansión del Sistema de Bicicletas Compartidas, fomentando de esta manera el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible.

Es de resaltar que el uso de las estaciones del sistema de bicicletas compartidas es accesible a toda la ciudadanía como una alternativa de movilidad para todos los residentes.

Bajo estos argumentos, esta medida es necesaria, ya que esto ayudaría a la movilidad en la ciudad, de cara a los grandes proyectos de infraestructura que se están haciendo, además, con el Transmilenio por la AV 68 y la primera línea del metro. potencia los viajes en bicicleta, reduciría los tiempos de viaje, mitiga los impactos negativos en el medio ambiente y fortalecer el transporte sostenible

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Expandir este sistema de bicicletas compartida, es posible, toda vez que se sigue en ejecución el contrato 2022-63, y allí se consagra la cláusula décima cuarta (14) faculta a que Tembici y la Secretaria Distrital de Movilidad, puedan ampliar las zonas autorizadas.

El término de ejecución de este contrato es de NOVENTA (90) MESES, lo equivale a casi 8 AÑOS y este contrato empezó en el año 2022, lo que significa que aún quedan seis (6) años, por eso, es posible la expansión del sistema en esta administración.

Recordemos que este Sistema funciona bajo la figura de aprovechamiento económico del espacio público, por lo que la ciudad no invierte de ninguna manera en él, NO gasta presupuesto, al contrario, la ciudad realiza el pago en especie, como contraprestación por el uso del espacio público, facilitaría la conexión con el Sistema de Transporte Público de la ciudad y fomentaría aún más los medios de transportes sostenibles de la ciudad



JULIÁN FELIPE TRIANA VARGAS

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde