



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2748 DIRECTOR: LUIS ALBERTO DONOSO RINCÓN. MARZO 21 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 171 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA FORTALECER LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTA OTRAS DISPOSICIONES”	2803
PROYECTO DE ACUERDO N° 172 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA PROMOVER EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA EN VÍA PARA LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	2822

PROYECTO DE ACUERDO N° 171 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA FORTALECER LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTA OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

Este proyecto de acuerdo tiene como propósito generar lineamientos que permitan avanzar en la integración intermodal del sistema de transporte público de pasajeros con el uso de la Bicicleta. Esto con el fin de facilitar a los usuarios de este último medio de transporte, la realización de recorridos más largos, que permitan conectar su lugar de origen y destino con los buses, estaciones o paraderos del sistema, combinando los diferentes modos de transporte.

Para cumplir con este propósito se proponen dos medidas que hoy en día, no permiten que exista la intermodalidad entre los modos de transporte:

1. Adaptar en el exterior o interior de los buses que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP (troncal y/o zonal), un espacio que permita el transporte de bicicletas.

2. La no existencia de un modelo de bicicletas públicas, que pueda ser usado en combinación con el transporte masivo, en puntos contiguos a las estaciones y paraderos de transporte público.

Ante la ausencia de estos dos elementos, este proyecto busca complementar la intermodalidad del sistema SITP troncal con la Bicicleta, con los siguientes beneficios:

- a. Ahorrar trasbordos y tiempos de espera utilizando la bicicleta como una opción adicional en los viajes de quienes residen en sectores lejanos de sus lugares de estudio o trabajo.
- b. Usar la bicicleta sin necesidad de tener que pedalear un viaje largo o completo, ya sea por su condición física o por las enormes distancias que presenta la ciudad.
- c. Poder usar la bicicleta sin tener que dejar la bicicleta estacionada, obligando a su dueño tener que regresar al punto de parqueo para retirarla.
- d. Mejorar el tiempo de desplazamiento, permitiendo a algunos usuarios, transportarse más temprano o más tarde, especialmente en zonas donde no llega el transporte público.
- e. Extender los viajes de ciclistas habituales más allá del promedio de 10 kms, que resultan factibles de pedalear por una persona común.
- f. Optimizar costos en servicios alimentadores o circulares que hacen recorridos cortos, pero que tardan mucho tiempo.¹

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

El acceso y el transporte de bicicletas en los sistemas de transportes públicos, es un aspecto muy importante para favorecer la intermodalidad en el sistema de transporte público, los distintos operadores de transporte integrados en el mundo han ido modificando en los últimos años su forma de operación para normalizar las condiciones de acceso de las bicicletas a sus instalaciones y vehículos.

Por otra parte, lograr combinar la bicicleta con el transporte público (para el caso de Bogotá: Transmilenio, Metro y buses urbanos) permite recorrer distancias más largas, sin perjudicar tanto al medio ambiente.

Es entendible, que no se puede esperar que nuestro transporte masivo actual (Transmilenio) acoja por sí mismo a todos los usuarios que usan bicicletas, pensando en que éstas pueden ser transportadas en el interior de la totalidad de la flota de vehículos de cada uno de los operadores del Sistema.

Los recorridos del transporte masivo de pasajeros por su diseño lineal, sólo cubren ciertas zonas de la ciudad y las necesidades de viajes de un número limitado de usuarios. Por otro lado, la oferta actual de nuestro sistema ha venido sufriendo problemas de saturación para cubrir la actual demanda, especialmente en horas pico.

¹ Relevancia de la Intermodalidad Bici-Bus con PortaBicicletas en Chile y Norte América. Laboratorio de Cambio Social. Tomado de: <http://www.cambiarnos.cl/wp-content/uploads/2016/04/di%CC%81ptico-intermodalidad-5.pdf>

En ese orden de ideas, esta integración tendrá que ser evaluado de acuerdo a parámetros técnicos y a la luz de la demanda que presentan las estaciones según las horas en servicio. Sin embargo, eso no limita a avanzar en unos lineamientos en procura de la intermodalidad entre bicicleta y transporte colectivo para ofrecer un modo de transporte más costo-eficiente,.

De acuerdo a diversos expertos en el tema, la intermodalidad presenta las siguientes ventajas:

- Es competitivo en tiempos.
- Es “puerta a puerta” de verdad, pues la bicicleta puede llegar hasta el mismo lugar de desplazamiento, cosa que el automóvil particular no lo consigue en muchas ocasiones por problemas de aparcamiento.
- Es la combinación intermodal más ecológica y eficiente.

Es preciso indicar que en la ciudad de Bogotá ha existido una discusión frente a la multimodalidad del transporte público de pasajeros entre sistemas *Light Rail Transit-LRT* (Metro, Tren Ligero) Y *Bus Rapid Transit-BRT* (Transmilenio, Buses Colectivos), discusión que hoy cobra más fuerza, con el proyecto de la Primera Línea Metro, tren de cercanías y expansión de las líneas de Transmilenio. Ambos modelos son expuestos en debates técnicos y políticos frente a argumentos como el tipo de trazado, la capacidad de usuarios, conexión entre estos modos, etc.

Pero, es la primera vez, que se presenta una discusión de un proyecto relacionado en promover la intermodalidad del sistema de transporte público en Bogotá a través del transporte de bicicletas en el sistema de transporte público Transmilenio y cuando opere el metro, lógicamente con este sistema de transporte.

Aunque los conceptos de multi-modalidad e inter-modalidad, parecen significar lo mismo, la intermodalidad consiste en la transferencia de personas de un modo de transporte a otro, evitando la dependencia a una sola forma de transportarse. (Limitado por regulaciones de horarios, por frecuencias, rutas, etc) todas dependen del operador o del ente regulador)

Según el documento:

La movilidad en las ciudades europeas estuvo dominada por el MIT (Tráfico Individual Motorizado) durante mucho tiempo, pero hay indicios de que esto está cambiando. Compartir bicicletas o automóviles está aumentando, la propiedad de automóviles es cada vez menos importante y el uso del automóvil está disminuyendo en algunas ubicaciones. Estas oportunidades de compartir introducen otros modos que pueden combinarse. La combinación de diferentes modos durante un mismo viaje se denomina "intermodalidad" y el viaje intermodal es común.²

Cada día los expertos en movilidad resaltan las bondades del transporte intermodal:

² Laura Gebhardt, Intermodal urban mobility: users, uses, and use cases. Transportation Research Procedia 14 (2016) 1183 – 1192.
Ver: https://ac.els-cdn.com/S2352146516301910/1-s2.0-S2352146516301910-main.pdf?_tid=24a0ba9d-bf38-484c-a4f7-468573f77daa&acdnat=1520624980_e00c1ea83dd897dbada698acc2005d0

Un red de transportes intermodal, con una rápida combinación entre los diferentes medios, en la que el desplazamiento de un lugar a otro se pueda realizar de una manera cómoda y eficaz; supondría unas mejoras en lo social y en la calidad de vida de los ciudadanos pero, además, una reducción de costes y una rentabilización económica de los recursos dedicados al transporte.

(...) En el camino hacia la intermodalidad, es deseable la mejora de las condiciones y ampliación de las infraestructuras del transporte por bicicleta que, proporcionando autonomía a sus conductores, permiten una rápida y cómoda forma de desplazamiento y que es fácilmente combinable con otros medios de transporte.³

Combinar varios modos de transporte de pasajeros, (bus troncal y zonal) con la bicicleta, contribuye al control de la contaminación ambiental en varios parámetros: reducción de la emisión de CO₂, reducción del ruido, más espacios respirables y mejor circulación de peatones.

Así mismo puede ser una buena alternativa para que más ciudadanos se vean atraídos por los buses zonales que en la actualidad se encuentra con problemas de demanda, dado que hoy el mecanismo de transbordo entre el sistema troncal-zonal, aún no tiene los efectos esperados sobre el uso de este último.

Para el caso Bogotano, de acuerdo al Plan Maestro de Movilidad, la bicicleta en sí misma ya forma parte de nuestro Sistema Integrado de Transporte Público-SITP; sin embargo, hoy no es posible “cargar” con la bicicleta para ir de un lado a otro, ésta debe ser dejada en un ciclo-parqueadero.

Actualmente, la bicicleta ya es parte de la rutina diaria de muchos bogotanos para movilizarse, afortunadamente es una sana costumbre que crece día a día en la ciudad de Bogotá. El uso de la bici en combinación con otros medios de transporte público, crea una forma diferente y sustentable de llegar de un punto de la ciudad a otro, para eso, tenemos que enfocarnos en construir un sistema intermodal que le den al usuario una experiencia confortable, segura y de calidad que incentive su uso.

a. Bogotá ha venido aumentando la apropiación por el uso de la bicicleta; sin embargo, la mayor razón de su no uso son los largos trayectos.

Más de 600 mil viajes se realizan al día en Bicicleta, según la información de la Secretaría Distrital de Movilidad, sin embargo este es más cotidiano en el estrato seis con un 25,13%, mientras que los estratos 2 y 3 los porcentajes son de 11,61% y 12,11%, respectivamente.

³ González, Marina Ambrosio. Licenciada en Ciencias Ambientales.

Ver: https://www.ign.es/espmmap/fichas_transporte_bach/pdf/TyC_Ficha_02.pdf

Medio predominante	Bogotá		Resto de municipios		Soacha	
	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje
PEATÓN	4.623.890	31,12%	563.403	40,03%	389.649	39,54%
TPC-SITP	3.471.959	23,37%	145.384	10,33%	282.363	28,66%
TRANSMILENIO	2.058.888	13,86%	75.221	5,34%	155.769	15,81%
AUTO	1.664.204	11,20%	133.523	9,49%	33.669	3,42%
MOTO	711.646	4,79%	76.229	5,42%	44.911	4,56%
TAXI	682.801	4,60%	14.434	1,03%	6.879	0,70%
BICICLETA	635.431	4,28%	176.217	12,52%	35.079	3,56%
ESPECIAL	507.985	3,42%	96.823	6,88%	21.063	2,14%
ALIMENTADOR	222.623	1,50%	45	0,00%	0	0,00%
OTROS	102.262	0,69%	424	0,03%	1.606	0,16%
ILEGAL	103.993	0,70%	7.604	0,54%	4.861	0,49%
INTERMUNICIPAL	73.300	0,49%	118.094	8,39%	9.499	0,96%
TOTAL	14.858.983	100%	1.407.402	100%	985.348	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad –Encuesta de Movilidad 2015.

La mayor razón para que hombres y mujeres no utilicen la bicicleta como medio de transporte es porque no han comprado alguna y el segundo motivo es la distancia indicada como “largos trayectos”. Este tema es importante para el 13,72% de los hombres y 9,54% de las mujeres.⁴

El Concejo de Bogotá ha venido impulsando diferentes iniciativas que generan un marco favorable para el uso de la bicicleta, que comparado con otras formas de transportarse, es socialmente favorable para la ciudad.

Ejemplo de ello, tenemos en materia de seguridad, el Acuerdo 674 de 2017, que crea el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el Distrito Capital.

Para el tema de garantizar más y mejores parqueaderos, tenemos el Acuerdo 668 de 2017, que crea el programa “Parquea tu bici”, para generar acciones pedagógicas e informativas dirigidas al cumplimiento de las obligaciones legales que recaen sobre los estacionamientos públicos y privados, en materia de los parqueaderos para bicicletas y la instalación de parqueaderos para las bicicletas en el Sistema Integrado de Transporte Público.

Para aumentar el número de viajes en Bicicletas, se propuso con el Acuerdo 660 de 2016, se propuso la estrategia “Al Trabajo en Bici” como una forma de que los funcionarios opten por este medio alternativo de transporte.

Incluso desarrolla el artículo 5 de la ley 1811 de 2016 para que los funcionarios públicos que certifiquen haber llegado 30 veces a su lugar de trabajo en bicicleta, recibirán medio día laboral libre remunerado, con un límite de hasta 8 medios días libres al año.

“Onda Bici Segura” aprobado mediante Acuerdo 558 de 2014, busca fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, la donación de Bicicletas, era una estrategia

⁴ Encuesta de movilidad 2015, Ver: <http://movilidadbogota.gov.co/web/?q=node/1990>

aprobada mediante el Acuerdo 506 de 2012, para que personas en situación de pobreza pudieran obtener una bicicleta su movilidad y recreación.

Una de las estrategias que más ha perdurado en el tiempo es el de la ciclovía, que permite que semanalmente con carácter permanente en los días y horarios que disponga el Alcalde Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte se pueda utilizar la bicicleta en los corredores de la ciudad, hecho ratificado mediante el Acuerdo 386 de 2009.

Sin embargo, no se ha expedido una política que fomente la integración física de la bicicleta a otros medios de transporte, principalmente al transporte masivo en la ciudad y es en ese sentido, que la bicicleta se encuentra muy aislada de los otros medios de transporte.

Supongamos dos puntos geográficamente distanciados (A y B), en la actualidad si una persona desea desplazarse entre estos dos puntos tiene alguna de éstas alternativas:

- a. Caminar.
- b. Carro particular.
- c. Transporte Individual de pasajeros (Taxi, Bicitaxi o Moto, Mototaxi)
- d. Transporte Público de pasajeros.
- e. Bicicleta.

Supongamos que la distancia entre A y B es considerable, y una persona quiere optar por la bicicleta en solamente durante parte del recorrido, ese usuario puede encontrar varias limitantes:

- 1- Debe tener una bicicleta de su propiedad, porque aún no opera un sistema público de bicicletas.
- 2- Si parte del recorrido lo quiere hacer en un sistema BRT, debe revisar que efectivamente en la estación donde se vaya a subir, exista un ciclo-parqueadero.
- 3- Si parte del recorrido lo quiere hacer en transporte público individual, debe revisar que exista un estacionamiento fuera de vía o en vía que reciba la bicicleta.
- 4- Debe cargar con los elementos de seguridad para poder parquear la bicicleta.

El escenario es más complejo, si la persona en su desplazamiento llega a un lugar del cual no puede o no desea continuar en dicho transporte motorizado (masivo o individual) para llegar al punto B y desea hacerlo en una bicicleta, técnicamente es imposible hacerlo. Ya sea porque la bicicleta se encuentra guardada en un lugar cercano al Punto A, lo cual implica que debe hacer ese trayecto a pie o hacer un trasbordo obligatorio, pero al regreso debe volver al punto A, a recoger su bicicleta.

Esto genera una serie de restricciones para un fomento efectivo del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, por ello se requiere contar con dos elementos que la ciudad ha carecido durante todo este tiempo de promoción del uso de la Bicicleta:

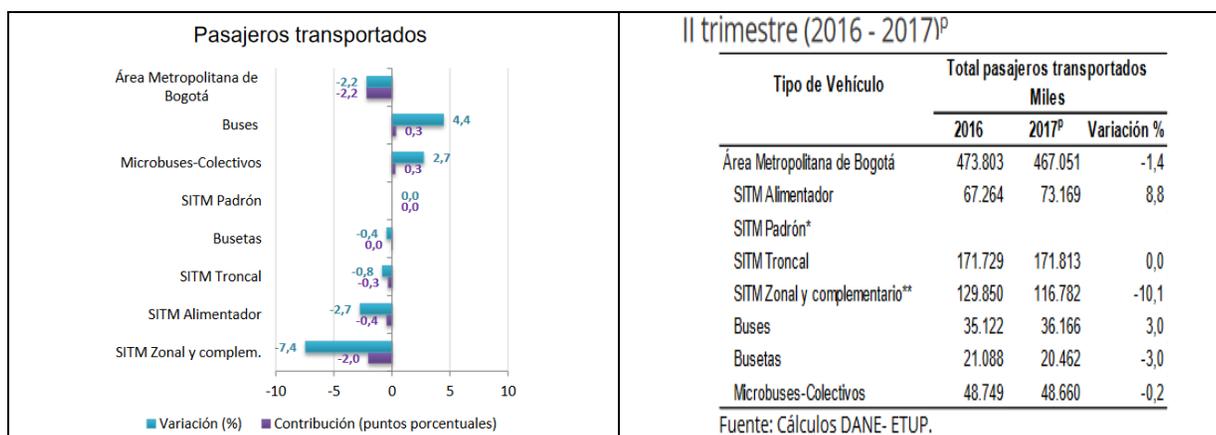
- a. En caso de ser propietario de una bicicleta, tener la posibilidad de poder transportar la bicicleta del punto A al B, sin necesidad de dejarla estacionada en un parqueadero, si desea optar por otro medio de transporte en su recorrido.
- b. En caso de no ser propietario de una bicicleta, un servicio público de bicicletas, que permita en diferentes puntos de la ciudad optar por una, sin necesidad de ser poseedor de la misma.

En 15 minutos una persona puede caminar una distancia de un kilómetro, mientras que en una bicicleta durante ese mismo tiempo, puede recorrer hasta 5 kilómetros. Por eso, se propone con este Proyecto, generar unos lineamientos que permitan a la administración distrital promover de mejor forma en nuestro sistema de transporte, la inter-modalidad entre la bicicleta y el transporte público de pasajeros.

b. La inter-modalidad “Bici-Transmi”, mejora la demanda de pasajeros por el transporte masivo de Pasajeros, evitando la deserción.

De acuerdo a la encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros -ETUP- DANE, publicada en el mes de diciembre de 2017, durante el tercer trimestre de 2017, ha habido una leve caída de usuarios del sistema de -2,2%, especialmente en el componente zonal que registró una caída de -7,4%.

Durante dos trimestres consecutivos ha habido desplome en pasajeros transportados, dado que los datos de II trimestre-2017 comparado con el mismo del 2016, este se ubicó en -1,4% y -10,1%.



Fuente: DANE

La disminución de pasajeros transportados entre un trimestre y otro obedece a factores multicausales, sin embargo, es necesario contar con políticas que permitan mantener una demanda de pasajeros sostenible y evitar que usuarios cambien de modos de transporte.

Especialmente, porque la moto no es el mejor sustituto por todas las externalidades que genera, pero la bicicleta si se ha convertido en el sustituto adecuado, reflejando un crecimiento importante de adeptos.

En ese sentido, cabe preguntarse: ¿Cómo poder generar soluciones de movilidad a esta población de bicisuarios, sin necesidad de que deserten del sistema masivo de transporte tipo Transmilenio? Desde nuestro punto de vista, la intermodalidad “bici-transmi”, ofrecería espacios y oportunidades para que las personas combinen el uso de la bicicleta y el transporte público.

En la actualidad, nuestro Sistema de Transporte Público carece de espacios adecuados para las bicicletas, si un usuario desea subir su bicicleta al Transmilenio es prácticamente imposible, ninguno de los vehículos dispuestos dan facilidades para poder llevar las bicicletas en el interior o exterior del vehículo, como si ocurre en otras ciudades.

Bogotá ha venido avanzando en un modelo de ciclo parqueaderos, con 3.205 cupos disponibles en 15 cicloparqueaderos,⁵ que tampoco resultan suficientes para cubrir la demanda de usuarios de bicicletas en la ciudad y pretender una cobertura de más de 300.000 usuarios resultaría costosa, teniendo en cuenta que la ciudad tiene alrededor de 145 estaciones del Transmilenio.

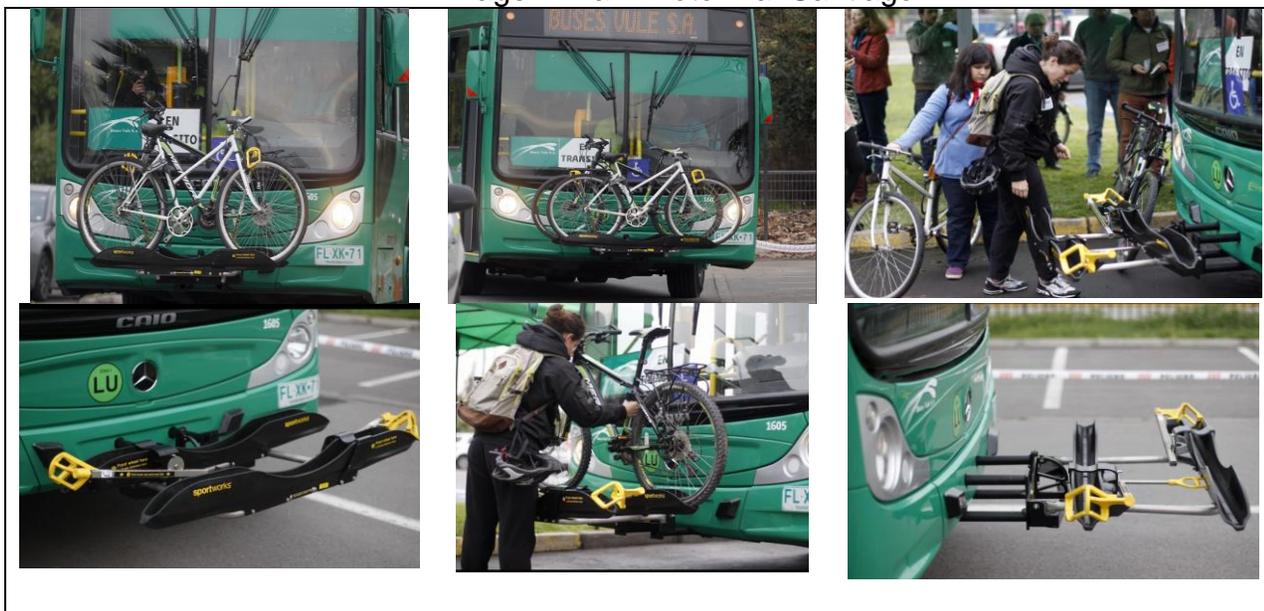
Cupo en cicloparqueaderos	Cicloparqueaderos
<ul style="list-style-type: none"> • Estación Ricaurte - 165 cupos • Portal Américas - 785 cupos • Estación Banderas - 101 cupos • Estación Mundo Aventura - 32 cupos • Estación Marsella - 32 cupos • Estación Pradera - 32 cupos • Portal del Sur - 220 cupos • Estación General Santander - 48 cupos • Estación San Mateo - 650 cupos • Portal 20 de Julio - 216 cupos • Estación Bicentenario - 116 cupos • Portal Suba - 324 cupos • Portal Eldorado - 332 cupos • Estación Quinta Paredes - 48 cupos • Estación Av. Rojas - 104 cupos 	<ul style="list-style-type: none">  Ubique el acceso al cicloparqueadero e ingrese caminando con su bicicleta en la mano.  Registre su bicicleta con el personal de vigilancia.  Asegúrela con cadena y candado.  Ubique las taquillas de la estación o portal y recargue su tarjeta de viaje.  Cuando recoja su bicicleta recuerde que, sólo quien ingresó con ella está autorizado para retirarla, nadie más podrá hacerlo por usted.  Retire la cadena y el candado una vez salga con su bicicleta. En caso de encontrar candados o cadenas, TRANSMILENIO S.A. tendrá la potestad para destruirlos si lo considera necesario.  Está prohibido subir con bicicletas a los buses troncales y zonales, salvo si la bicicleta es plegable. El personal del Sistema o la Policía puede impedir su ingreso a los buses.  Sólo las bicicletas plegables están permitidas en los buses. Quien lleve una, debe mantenerla plegada y es responsable de cualquier daño generado a los usuarios, vehículos o infraestructura.

Fuente: Transmilenio S.A.

En Santiago de Chile, funcionan parrillas portabicicletas que se sitúan en la parte delantera de los buses del TranSantiago, este modelo puede ser efectivo por ejemplo en los buses zonales del SITP, servicios que no se encuentran troncalizados, donde fácilmente instalando estas parrillas puedan transportarte hasta 2 y 3 bicicletas por bus.

⁵ Los cicloparqueaderos del Sistema TransMilenio tienen horario de 5:00 a.m. a 12:00 a.m., ya que se encuentran dentro de Portales y Estaciones del Sistema y se ciñen a los horarios de apertura y cierre de las mismas http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/modos_alternativos_sitp/Cicloparqueaderos

Imagen: Plan Piloto TranSantiago



Fuente: tomada en google.com

En ciudades europeas, han optado por la parte de atrás de los buses, países como España, Austria y Suiza. En la ciudad de Barcelona (España), en el autobús, no está permitido el acceso de bicicletas, a excepción de las bicicletas plegables.

En el metro, se permite el acceso de bicicletas los sábados, los domingos y los días festivos, y todos los días durante los meses de julio y agosto. Los días laborables del resto del año, de 5:00 a 7:00, de 9:30 a 17:00 y de 20:30 hasta el cierre de las instalaciones. Las bicicletas plegables debidamente dobladas también se pueden llevar, sin que les sea de aplicación ninguna de las restricciones mencionadas, siempre y cuando no causen molestias a los demás usuarios.⁶

El Metro de Madrid, permite siempre las bicicletas plegadas y las bicicletas normales se admiten siempre en las líneas 8, 11 y 12. Para el resto de líneas la admisión está sujeta a Horario laborables: Durante todas las horas de servicio excepto de 7:30h a 9:30h, de 14:00h a 16:00h y de 18:00h a 20:00h. Fin de semana y festivos: Todo el día.

Ya es posible viajar con bicicletas convencionales sin plegar en la línea Exprés Aeropuerto de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) que conecta Atocha y Cibeles con las diferentes terminales del aeropuerto de Barajas. La EMT ha instalado portabicis específicos en los autobuses que prestan servicio en esta ruta de modo que aquellas personas que viajen en avión con su bicicleta ahora también podrán llegar al aeropuerto o salir de él con la misma a bordo de los autobuses de la EMT.⁷

⁶ <https://www.tmb.cat/es/atencion-al-cliente/guia-del-usuario/consejos-uso-y-convivencia>

⁷ <http://www.emtmadrid.es/Noticias/Ya-se-puede-viajar-con-bicicletas-en-la-linea-Expr.aspx>

Buses en Europa con Rack para bicicletas.



Fuente: Tomada en google.com

En el municipio de Bello (Antioquia) se hizo durante un periodo de tiempo, este tipo de ejercicio, sin embargo por la falta de reglamentación distrital, tuvieron que suspender el servicio y que tuvo acogida entre los usuarios de transporte público y estrategia celebrada el Foro Mundial de la Bicicleta.



Fuente: Tomada en google.com

Otro tipo de experiencias en transporte público, llevan la bicicleta al interior del vehículo, en una zona donde pueden disponer las bicicletas de forma vertical, este tipo de experiencias son más comunes en ciudades donde operan sistemas férreos tipo tren, experiencia que puede ser favorable para el futuro Metro de Bogotá, disponer en el primer y último vagón un espacio para la bicicleta.

Modelos europeos que permiten el transporte de Bicicletas en sistemas férreos.



Fotos tomadas de portales en google.com

c. Bogotá está en mora de implementar el Servicio Público de Bicicletas que permita la inter-modalidad.

En el mundo se ha venido implementando satisfactoriamente este servicio prestado para quienes desean usar el uso de la bicicleta sin necesidad de poseer alguna.

Ciudad	Sistema	Inicio	Estaciones	Bicicletas
Copenhague	Bycyklen	Mayo 1995	110	2,000
Ámsterdam	OV-fiets	Enero 2003	230	5,000
Barcelona	Bicing	Marzo 2007	428	6,000
Paris	Velib	Julio 2007	1,229	19,000
Milán	BikeMI	Diciembre 2008	100	1,400
Rio de Janeiro	Bike Rio	Enero 2009	60	600
Bruselas	Villo!	Mayo 2009	346	4,115
Montreal	Bixi	Junio 2009	400	5,000
Ciudad de México	ECOBici	Febrero 2010	452	6,525
Melbourne	M. Bike Share	Febrero 2010	51	600
Buenos Aires	EcoBici	Marzo 2010	77	950
Londres	Santander C.	Julio 2010	743	9,800
Washington DC	Bikeshare	Setiembre 2010	300	2,500
Múnich	Nextbike	Enero 2011	30	3,000
Medellín	EnCicla	Octubre 2011	51	1,300
Quito	BiciQuito	Julio 2012	25	625
Hangzhou	H. Public Bicycle	Enero 2013	2,480	60,000
New York	Citi Bike	Mayo 2013	332	6,000
Chicago	Divvy	Junio 2013	476	4,760
Santiago	Bikesantiago	Octubre 2013	132	1,881
Madrid	BiciMad	Junio 2014	165	2,028
Guadalajara	MiBici	Diciembre 2014	236	2,000
Moscú	VeloBike	Julio 2015	268	2,000

Fuente: http://www-cpsv.upc.es/tesis/TMBArch17presentacio_miranda.pdf

- **Barcelona.** Según una publicación realizada por el diario El País.

“En 2007 aparecieron, por primera vez en Barcelona, las bicicletas públicas gestionadas por la empresa Clear Chanel, que asumió la concesión desde entonces y hasta marzo de 2017. El pasado mes, el Gobierno de BComú le prorrogó el contrato un año más. Ayer, el Consistorio marcó las bases que deberá cumplir la empresa que quiera gestionarlo a partir de 2018.”⁸

La nueva licitación que surtió en el 2017 fue entregado a un nuevo operador, Cespa-PBSC (2018-2028), que opera el sistema en otras ciudades como Washington, Toronto y Londres.

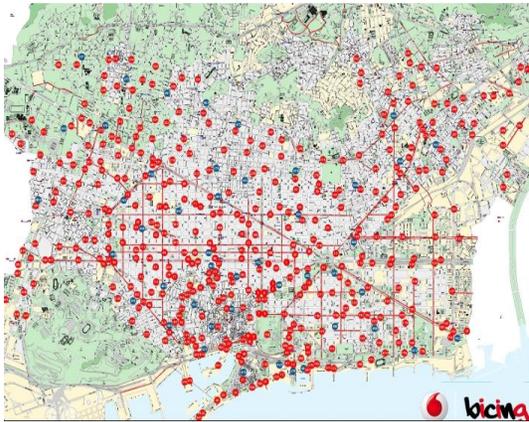
“El servicio funcionará las 24 horas todo el año; se podrá reservar la bici con 5 minutos de antelación; habrá 6.000 bicis convencionales y 1.000 eléctricas (ahora hay 6.000 y 300 respectivamente); 519 estaciones mixtas eléctrica-convencional (ahora hay 465 en superficie y subsuelo).”⁹

El modelo de Barcelona ha realizado 12.504.000 viajes, con 6 mil bicicletas, 421 estaciones y 95.168 abonados. El sistema surgió con 200 bicicletas distribuidas en 15 estaciones ubicadas los distritos de Eixample y Ciutat Vella y da 30 minutos gratuitos a sus usuarios.

⁸ Tomado de: https://elpais.com/ccaa/2017/04/11/catalunya/1491935918_320218.html?rel=mas

⁹ Tomado de: <http://www.elperiodico.com/es/politica/20171201/el-bicing-se-adjudicara-previsiblemente-a-cespa-pbsc-tras-la-gestion-de-clear-channel-6464360>

Puntos Barcelona SBP



Fuente: http://www-cpsv.upc.es/tesis/TMBArch17presentacio_miranda.pdf

- Ciudad de México DF, cuyo sistema de Bicicletas Públicas cuenta con 6.800 bicicletas, 9 millones de viajes y abonados, cuenta con los primeros 45 minutos gratis.
Puntos CDMX-SBP



Fuente: http://www-cpsv.upc.es/tesis/TMBArch17presentacio_miranda.pdf

- **Bogotá, (Colombia).**

En el año 2008, la Bancada de Cambio Radical,¹⁰ presentó en varias ocasiones un proyecto de acuerdo, denominado *“Por el cual se crea y promociona el uso de la bicicleta como sistema público de transporte sostenible integrado al sistema de movilidad masivo del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*, finalmente con ponencias de los Concejales Julio Cesar Acosta y Ángela Benedetti fue aprobado y sancionado el 23 de diciembre, convirtiéndose en el Acuerdo 346 de 2008 con el título: *“Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”*

Este sistema Bicing consiste en un servicio donde los usuarios, con una tarjeta o carné que con anterioridad deben sacar para acceder a este servicio, pueden tomar en alquiler una bicicleta en una de estas estaciones y dirigirse a su destino previsto, después pueden

¹⁰ integrada por los Concejales Carlos Orlando Ferreira, Carlos Fernando Galán Pachón, Felipe Ríos Londoño, Darío Fernando Cepeda Peña, Fernando López Gutiérrez, Julio César Acosta, Clara Lucía Sandoval, Orlando Castañeda, Nelly Patricia Mosquera, María Angélica Tovar y Henry Castro

devolver la bicicleta nuevamente en otra estación o terminal de servicio el cual están ubicados en lugares estratégicos para la conexión con otros transportes masivos de la ciudad.

El cobro que se realiza por utilizar este servicio es a través de tarifas que ya se han establecido y donde mínimo se cobra 30 minutos por el uso de este y máximo dos horas para un trayecto, donde se entiende por trayecto el recorrido que se hace en bicicleta desde una estación a otra estación donde ya se devuelve la bicicleta y a partir de ahí, se paga según el tiempo que utilice la bicicleta.

(...) El funcionamiento del sistema público de transporte sostenible de uso de bicicletas integrado al sistema de movilidad masivo del D.C. propuesto en este proyecto, estará a cargo de la Secretaría de Movilidad a través de la contratación de una empresa experta en el tema que actuara mediante la figura de concesión y que será la responsable de la Administración y el buen funcionamiento de este servicio.¹¹

Es así que este Acuerdo determinó las siguientes líneas de acciones:

Artículo 1. Impleméntese el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" para facilitar el intercambio modal, como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. La Administración Distrital adelantará campañas de promoción y divulgación, del transporte en bicicleta, con el fin de fomentar la cultura deportiva y ayudar a la movilidad, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

ARTÍCULO 3. El servicio de transporte en bicicleta "BICI" deberá contar con los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial, que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos que realizará dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

Posteriormente, se expide el **Decreto 596 del 19 de diciembre de 2014**, "Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital",

Artículo primero: Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclousuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.

Aunque el Decreto fue expedido en el mes diciembre, desde el Plan de Desarrollo Bogotá Humana se había propuesto una estrategia diferente: "Pedalea Por Bogotá" para incentivar el uso de la bicicleta, bajo una estrategia denominada bicicorredor, definida como:

Espacios que proponen la puesta en práctica de un sistema de bicicletas de uso compartido totalmente gratuito, utilizando las mismas como herramientas de la

¹¹ Exposición de motivos P.A. 405 DE 2008, Página 12.

democratización del espacio público, generando ambientes netamente recreativos de integración cultural, social y ecológica.

Los bicicorredores son un tipo de Sistema de Bicicletas Públicas de segunda generación que invita a sus usuarios a realizar desplazamientos de manera cotidiana en bicicleta, con la finalidad que ésta se convierta en una alternita para mejorar su estilo y calidad de vida.¹²

Sin embargo, uno de los problemas de este enfoque es que no buscaba complementar la movilidad de la ciudad en los sectores donde funcionan, sino era visto como una práctica recreativa, para motivar hábitos saludables entre quienes lo hacían. En ese sentido, este programa estaba adscrito al IDR D y no a la Secretaría de Movilidad.

El Decreto facultaba en su artículo tercero que el Sistema de Bicicletas Públicas operaría en toda la ciudad, su implantación iba a ser progresiva por localidades y por zonas, según lo establezca la Secretaría Distrital de Movilidad, aspecto que tampoco se llevó a cabo en la anterior administración.

Es así que el gobierno de Gustavo Petro, anunció en el primer semestre de 2014 que el SBP estaría integradas por unas 1.600 bicicletas públicas al SITP.¹³

El Distrito sacó la licitación SDM-LP-026-2014 para “Seleccionar la propuesta más favorable para la adjudicación del contrato de concesión, para la Implementación y operación, por su cuenta y riesgo del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá SBP” adjudicado al CONSORCIO BICIBOGOTA el 25 de mayo de 2015, conformado por una empresa de Aseo y la empresa china Jiangsu Hompe Technology.

La concesión era por 6 años y la implementación de la zona I se planteó en 18 meses, contado a partir del 5 de octubre de 2015. Sin embargo, en uno más de los fracasos del anterior gobierno, se expidió la Resolución 040 de 2015, declarando el incumplimiento del contrato de concesión 2015-1042 por incumplimiento del contratista e impulso una multa de 65 SMMLV.

La actual administración distrital mediante la figura de Alianza Público-Privadas, avanza en un nuevo proceso de APP, es así que el 14 de octubre de 2016, Bike Bogotá radicó una propuesta de APP que muy seguramente podrá ser adjudicado este año.

¹² Respuesta Proposición 463 de 2016. IDR D

¹³ **Serán 11 zonas de la ciudad que tendrán varias estaciones de bicicletas. Las primeras cuatro serán Galerías, Kennedy, Chapinero y Usaquén. A comienzos del próximo año se espera que estén listas las bicicletas públicas de Chapinero y Kennedy. Tomado de: “Así funcionará el servicio de bicicletas públicas en Bogotá. WRadio, 1 de noviembre de 2013.**

III. MARCO LEGAL

La Constitución instituye en su Artículo 24, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

La **Ley 1753 de 2015** “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018” estableció:

ARTÍCULO 32. Apoyo a los sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SISTR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996. Así mismo, podrá apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, siempre y cuando comprendan acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas contra la ilegalidad y la informalidad. (Subrayado fuera de texto original).

La **Ley 1811 de 2016**, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito” tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SISTR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y

Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

El Código Nacional de Tránsito, también incorpora normas de comportamiento para los ciclistas en sus artículos 94 y 95. (Ley 769 de 2002).

A nivel distrital, el Plan Maestro de Movilidad aprobado mediante Decreto Distrital 319 de 2006, estableció en su artículo 26 que *"La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar"*.

El plan de Desarrollo "Bogotá Mejor Para Todos", se propuso como meta "Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo a la Encuesta de Movilidad" cuya entidad responsable es el IDU. Para ello propuso aumentar la infraestructura de la siguiente forma:

- Construcción de 120 Km. nuevos de ciclorruta.
- Conservación de 100 km de ciclorrutas.

Ciudades como Medellín tiene el Acuerdo Municipal 84 de 2009. "Por medio del cual se reglamenta el Sistema de Bicicletas en la ciudad de Medellín que hará parte del Plan de movilidad de la ciudad".

Competencia del Concejo. El Concejo Distrital deriva sus atribuciones del artículo 313 de la Constitución Política, que expresa que les corresponde a los concejos: "Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio." El Decreto Ley 1421 de 1993 estableció en su numeral 12, las atribuciones del Concejo y para ello señaló que:

"ARTÍCULO.- 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

- 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito".*
- 19. Dictar normas de tránsito y transporte.*

El artículo 13 señala que los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales o por iniciativa del Alcalde. Tal como se evidenció en el capítulo anterior existen varios proyectos orientados a fomentar el uso de la bicicleta.

La bancada también ha propuesto otros proyectos en esta materia, en noviembre de 2017 fue aprobado en primer debate el proyecto 596 de 2017, "Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones" que establece entre sus artículos:

Artículo 3. Lineamientos. La Política Pública de la Bicicleta se fundamenta bajo los siguientes lineamientos

(...) Multimodalidad. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transporte que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.

Igualmente hay proyectos de acuerdo que también complementan esta propuesta, tales como el Proyecto de Acuerdo 637 de 2017. "Por medio del cual se crea el Consejo Distrital para la Promoción y Defensa del uso de la bicicleta en el Distrito de Bogotá, se establece su conformación y funcionamiento".

A nivel Distrital encontramos diferentes Decretos vigentes:

Decreto Distrital 190 de 2004 en su artículo 162, establece la estructura del sistema de movilidad, señalando entre sus componentes el subsistema de transporte, del cual hace parte la bicicleta como modo de transporte alternativo, según lo establece el inciso 2° del artículo 164 ibídem.

Decreto Distrital 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones" establece en artículo 26, que "La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar".

Decreto 596 del 19 de diciembre de 2014, "Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital".

Artículo 1. Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclousuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.

Artículo 4°.- Principios de implementación: La Secretaría Distrital de Movilidad desplegará las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:

4.1 El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que atienda las necesidades de viajes cortos intrazonales e interzonales, genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para éste tipo de desplazamientos.

4.2 Se estimulará una movilidad urbana limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente y la salud de los ciudadanos

4.3 Se velará por el mantenimiento y promoción del espacio público en condiciones de calidad y debido aprovechamiento económico, de acuerdo con las normas que rigen la materia.

4.4 Se integrarán todas las acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos de la ciudad, las cuales se implementarán en forma armónica y coordinada con el SBP, bajo la dirección y aprobación previa de la Secretaría Distrital de Movilidad.

4.5 La Secretaría de Movilidad diseñará políticas de seguridad, protección, prelación y fomento del uso de la bicicleta pública para el ciclousuario.

a. Impacto fiscal. Frente al impacto fiscal del proyecto, es necesario citar la Ley 819 de 2003:

Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

En ese orden de ideas, este proyecto no representa impacto fiscal al Distrito porque los lineamientos planteados en el articulado, hacen parte de las acciones que el Distrito y los operadores de los buses y del futuro Sistema de Bicicleta Públicas pueden efectuar sin afectar erogaciones públicas.

Cordialmente, Honorables Concejales del Partido Cambio Radical:

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá D.C.

JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C. -Vocero de Bancada-



PROYECTO DE ACUERDO N° 171 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA FORTALECER LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTA OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. La Administración Distrital diseñará una estrategia para promover la intermodalidad del Sistema Integrado de Transporte Público con el uso de la bicicleta, que permita a los biciusuarios mayor facilidad en sus recorridos de su punto de origen a su lugar destino.

Artículo 2. Para facilitar a los biciusuarios el uso del Sistema Integrado de Transporte Público, se podrán adaptar un espacio que permita trasladar un mínimo de bicicletas en el exterior o interior de la flota existente, sin afectar el normal desarrollo de la operación como sistema de transporte de pasajeros.

Artículo 3: La Secretaria Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A., concertarán el esquema de funcionamiento de este servicio, definiendo aspectos tales como el tipo de bicicleta que pueden ser transportadas, los horarios, las frecuencias y la disponibilidad de la flota adaptada.

Artículo 4. Transmilenio S.A., en su calidad de ente gestor, vinculará a los operadores del Sistema Integrado de Transporte Público en todos sus componentes y a los representantes de los grupos representativos de biciusuarios para propiciar una adecuada implementación de la estrategia.

Parágrafo: El Distrito, en el marco de sus competencias reglamentarias, podrá exigir a los operadores del sistema, que en el proceso de sustitución de flota antigua, se cuente con un mínimo de flota nueva que garantice el cumplimiento del presente acuerdo.

Artículo 5. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO N° 172 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA PROMOVER EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA EN VÍA PARA LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. OBJETO.

Este proyecto de acuerdo busca generar un marco de acciones para promover la asistencia técnica en vía para los biciusuarios de Red de CicloRutas de la ciudad, de acuerdo a los lineamientos expresados en el presente proyecto.

Entiéndase como servicio de la asistencia técnica en vía, el servicio especializado, prestado por una persona natural o jurídica, ubicados en diferentes puntos de la Red de CicloRutas de la ciudad, para que el biciusuario en caso de un incidente o fortuito mecánico con su bicicleta durante su recorrido, pueda garantizar el funcionamiento de su bicicleta en óptimo estado.

Este proyecto es presentado por primera vez en el Concejo de Bogotá, y no tiene antecedentes similares de otras iniciativas que apunten en el mismo sentido.

II. JUSTIFICACIÓN

La justificación de este proyecto está elaborado con base a una novedosa metodología para trabajo en espacio público desarrollada por el Instituto Ghel,¹⁴ que permite analizar los objetivos e impactos de propuestas para desarrollar en el espacio público.

a. Objetivo estructurante del proyecto:

El objetivo estructurante de ésta propuesta gira en torno a brindar una asistencia técnica a los usuarios de la bicicleta como medio de transporte de la ciudad.

Los factores derivados de la creciente demanda de este medio de transporte en la ciudad, y el auge del comercio de bicicletas, hace necesario implementar un Protocolo que permita la asistencia técnica para los biciusuarios de forma organizada, que respete las normas del espacio público, sin propiciar un mercado informal y que genere una oportunidad de empleo para aquellos que se dedican a esta actividad.

La implementación y/o el desarrollo de ésta propuesta, trae diferentes beneficios tangibles e intangibles sobre tres variables de incidencia sobre el espacio público, a saber:

1. **Seguridad.** La instalación de estas unidades para la asistencia técnica de los usuarios de la cicloruta, genera beneficios de seguridad sobre el espacio público, toda vez que la presencia de personas sobre un espacio público genera más sensación de

¹⁴ Ver: <https://gehinstitute.org>

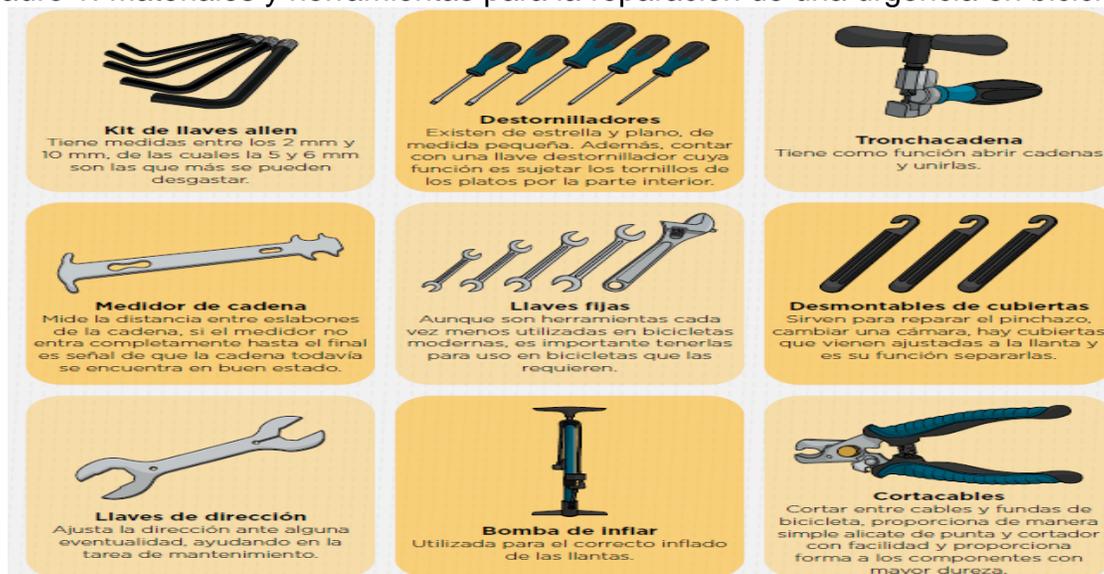
seguridad, es decir, en palabras del arquitecto “*la gente se siente más contenta y tranquila cuando está rodeada de otras personas*”¹⁵. Dar las condiciones técnicas para una buena utilización de la bicicleta como medio de transporte podría asegurar más gente haciendo uso de éste tipo de y por ende haciendo este entorno más seguro y más vivo.

2. **Inclusión Socioeconómica a alternativas comerciales novedosas.** Un aspecto importante de éste proyecto de asistencia técnica al bici-usuario, es el que tiene que ver la inclusión socioeconómica de población con ingresos bajos de la ciudad, que son los que normalmente están vinculados a las ventas en los espacios autorizados por la alcaldía para desarrollar actividades económicas sobre el espacio público.
3. **Asistencia técnica para los bici-usuarios.** Por último, el componente esencial o estructurador de ésta propuesta, está basado en la posibilidad de darle una asistencia técnica a los bici-usuarios, en varios puntos equidistantes y georreferenciados para que éstos sean de un fácil uso para los bici-usuarios, que de acuerdo a cifras presentadas por la Secretaría de Movilidad, superan los 611 mil viajes diarios. Nuestra propuesta de asistencia técnica plantea que éstos puntos sean instalado en las ciclo rutas con más frecuencia de viajes al día.

Por ejemplo, muchas veces un usuario de bicicleta puede tener los elementos para un pinchada normal de una rueda, pero en el recorrido si llega a sufrir otro tipo de incidente, no puede tener los conocimientos necesarios y requiere de un servicio especializado que le permita salir del evento negativo y poder continuar su recorrido garantizando la seguridad e integridad personal y la de su entorno.

Para montar y desmontar cualquier elemento o pieza de la bicicleta, necesitas identificar herramientas básicas y funcionales para cada caso:

Cuadro 1: Materiales y herramientas para la reparación de una urgencia en bicicletas.



¹⁵ Ver: <https://guiaparticipa.wordpress.com/2017/02/22/10-factores-de-exito-para-el-espacio-publico/>



Fuente: Mecánico de Bicicletas, fundación Carlos Slim tomado de:
<https://capacitateparaempleo.org/pages.php?r=.tema&tagID=6231&load=6558&n=0&brandID=capacitate>

La bicicleta como cualquier maquina puede sufrir algún daño en el recorrido que hace un bicusuario, una caída, un bache en la vía, una pinchada, puede afectar el normal funcionamiento de la misma, en muchos casos, el usuario no encuentra en el recorrido un punto que permita solucionar de manera temporal el inconveniente, lo que genera dificultades para poder movilizar la bicicleta en mal estado.

Aunque una bicicleta se vea sencilla, tiene diferentes sistema que pueden dañarse en un recorrido, por eso es importante que Bogotá avance en una estrategia que permita incluir en zonas de espacio público un servicio que pueda ayudar al usuario a salir de su inconveniente de forma rápida y segura.

Cuadro 2: Sistemas de una Bicicleta.

Los Principales Sistemas de La Bicicleta

Defina los principales sistemas que componen la Bicicleta



Fuente: http://biklas.com.mx/69219_SERVICIOS.html

Este tipo de experiencias se ha implementado en otras ciudades como Ciudad de México, con resultados positivos para sus usuarios.

Ciudad de México (México)



http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=89&Itemid=81

Biciclinic –Barcelona (España)



Fuente: <http://www.biciclinic.com/>

b. Facilidad en la implementación:

La implementación de ésta iniciativa podrá desarrollarse a través de la oferta que ofrece el Instituto para la economía social IPES a través de la REDEP.

La **RED PÚBLICA PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS A LOS USUARIOS DEL ESPACIO PÚBLICO - REDEP** -, es un sistema administrado y regulado íntegramente por la Administración Distrital, constituido por la red de distribución de mercancías, el mobiliario urbano destinado al aprovechamiento económico del espacio público, los centros de acopio y el sistema de control de calidad.

El objetivo central de la REDEP es garantizar y fortalecer la democratización de las oportunidades de participación e inclusión económica y social de los sectores más vulnerables, en el aprovechamiento económico del espacio público, mediante la vinculación organizada y regulada de los vendedores ambulantes a los espacios de aprovechamiento económico del espacio público y el fortalecimiento del capital social. Sus objetivos específicos son: Incrementar sus ingresos, Mejorar sus condiciones de vida, e iniciar el tránsito hacia la formalización de sus actividades económicas.

Por lo tanto la **REDEP** es una alternativa comercial transitoria, dirigida a los/las emprendedores/as de ventas populares, a quienes se les asigna un mobiliario urbano en el espacio público para desarrollar su actividad productiva, que les permita generar ingresos. Este proyecto plantea que una parte de los vendedores que hacen parte de la red de La REDEP introduzcan dentro de sus servicios ofertados, la asistencia técnica a los bici-usuarios.

Para la asignación de un quiosco, el IPES debe verificar que el interesado esté inscrito en la herramienta misional HEMI del Instituto para la Economía Social -IPES como vendedor informal de las localidades establecidas para el programa.



Según datos del IPES, en Bogotá se han caracterizado se han caracterizado 18.380 vendedores informales.

Puntos de encuentro: Son espacios urbanos vinculados al Sistema de Movilidad, donde se realizan intercambios de medios de transporte: Usuarios TransMilenio, CicloUsuarios y

Peatones. Los Puntos de Encuentro prestan al usuario de una manera atractiva, eficiente y segura, servicios con calidad, ya que cuentan con: CicloParqueaderos, sanitarios, comercio, presencia institucional e intermodalidad.

Los Puntos de Encuentro fueron adoptados mediante el **Decreto Distrital 190 de Junio de 2006**, en el cual se definen como: un espacio público urbano dotado con el mobiliario urbano, que cumple una función articuladora entre el Sistema de Espacio Público y el Sistema de Movilidad.

Los componentes de los puntos de encuentro son:

- Mobiliario de ventas compuesto por dos o tres Módulos de venta al peatón (según el PDE) cada uno con 6 espacios individuales para comercializar productos o servicios (puntos de venta –PDV-).
- Un ciclo-estacionamiento para bicicletas, cerrado y con sistemas de seguridad y área adicional para comercializar productos y servicios afines.
- Mobiliario para unidades sanitarias.
- Mobiliario para un punto de atención institucional del Distrito Capital.
- Mobiliario para un punto de café al paso.
- Área abierta en forma de plazoleta, conexas a las estaciones de Transmilenio, por fuera del sistema. Algunas de las escaleras de los accesos a las estaciones parten de estas áreas.

Adicional a los servicios, éstos puntos deberían contar con asistencia técnica para el bicisuario, o se puede pensar en un esquema similar a este.



- Punto de encuentro Las Aguas (Carrera 3a Calle 18), tiene disponibles 125 Ciclo-parqueaderos y bicicletas para el uso de los ciudadanos
- Punto de encuentro Mundo Aventura (Calle 6 # 73B - 99 sur), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos
- Punto de encuentro Tintal (Carrera 86 # 1 - 99), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos
- Punto de encuentro Alcalá (Calle 139 # 34 A - 15), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos

El DOCUMENTO TÉCNICO DE OPERACIÓN DE LOS PUNTOS DE ENCUENTRO elaborado por la Mesa Técnica de Apoyo, el define que los módulos comerciales podrán entregarse a empresas que lo soliciten.

c. Impacto como política pública:

De acuerdo a las cifras entregadas por la Secretaría de Movilidad, el 8% de los bogotanos prefieren movilizarse en este medio de transporte (Secretaría de Movilidad) en alrededor de 476,57 kms de ciclorutas, de las cuales 212 kms son sobre andén, 63,48 sobre alameda, 113 sobre calzada, 27,76 sobre parques, 14 en puentes peatonales y 46,3 en separadores.

Por otro lado, es importante destacar, que aunque la predominancia en el uso de la bicicleta es más alta en los estratos 2 y 3, el importante el incremento en el uso de éste tipo de transporte en los estratos 4 y 5. Así mismo, para el caso de los viajes en medios no motorizados, se evidencia en todos los estratos el incremento en el uso de la bicicleta.

Cuadro: # de viajes por Localidad

ANTONIO NARIÑO	10.071	1,58%
BARRIOS UNIDOS	30.891	4,86%
BOSA	63.116	9,93%
CANDELARIA	2.411	0,38%
CHAPINERO	22.106	3,48%
CIUDAD BOLÍVAR	22.277	3,51%
ENGATIVÁ	72.779	11,45%
FONTIBÓN	34.456	5,42%
KENNEDY	74.399	11,71%
LOS MARTIRES	11.497	1,81%
PUENTE ARANDA	30.170	4,75%
RAFAEL URIBE URIBE	21.104	3,32%
SAN CRISTÓBAL	9.964	1,57%
SANTA FE	9.462	1,49%
SUBA	122.585	19,29%
TEUSAQUILLO	29.775	4,69%
TUNJUELITO	14.684	2,31%
USAQUÉN	52.515	8,26%
USME	1.169	0,18%
TOTAL	635.431	100,00%

Fuente: SDM Encuesta de Movilidad 2015

Un punto importante que arroja la encuesta de movilidad respecto al uso de la bicicleta, es que los usuarios argumentan que los largos viajes son un factor de incidencia para el no uso de la bicicleta, así mismo la seguridad es en relevancia, el segundo factor de incidencia para el no uso de la bicicleta.

En este sentido, la instalación del servicio técnico para el bici usuario puede contemplar además de asistencia técnica, un punto de descanso e hidratación.

La invitación a la utilización de éste espacio público puede brindar más seguridad, ya que uno de los resultados más importantes del espacio público exitoso es que más gente en la calle significa “más ojos en la calle” haciendo de estos un entorno más seguro y más vivo. Favoreciendo así, no sólo la vida en la ciudad, sino también mejorando la economía y

aumentando la posibilidad de que la gente se relacione con los comercios adyacentes y con propuestas de economía local.

Por último, es importante mencionar la incidencia que tendría el proyecto en la formalización del empleo informal en la ciudad.

d. Partes interesadas en el proyecto.

Dentro del contexto socio-cultural de Colombia, se evidencian múltiples factores que inciden directamente en la calidad de vida de la población; dentro de estos se pueden identificar la pobreza, la inseguridad, el narcotráfico, el desempleo, que a pesar de presentar mejoras en los indicadores, sigue constituyendo un problema económico, político y social.

A esto se suma la dificultad de acceso a servicios básicos de muchos capitalinos entre ellos la educación, servicios de salud, vivienda, entre otros factores incidentes que conducen a una baja calidad de vida, lo que obliga a que muchas personas recurran a diferentes mecanismos para la obtención de recursos que le permitan su supervivencia; entre estos mecanismos se encuentra la inadecuada utilización del espacio público a través de las ventas informales como principal fuente de generación de ingresos, actividad que afecta el goce y disfrute del espacio público por parte de la población en general y deriva en problemas de seguridad, salubridad y movilidad.

Por último, es importante destacar el crecimiento económico que ha tenido el mercado de bicicletas a nivel nacional y distrital. De acuerdo a la revista Dinero un de las principales razones se sustenta en que actualmente en la capital del país el medio de transporte más utilizado es TransMilenio (con el 38% de la población). Sin embargo, también es el que tiene el menor porcentaje de satisfacción de los usuarios entre todas las modalidades estudiadas (18%). En contraste, la bicicleta, principal medio de transporte para el 8% de la población de la ciudad, es la categoría con mayor porcentaje de satisfacción en la ciudadanía (83%) (Ediciones Semana , 2017).

Según datos estadísticos del sector de bicicletas entregadas por esa entidad por FENALCO, la venta de estos artículos aumentó 30% entre 2015 y 2016 en la ciudad.

Adicionalmente, el Distrito a través del portal web, <http://www.planbici.gov.co>, tiene publicado las 15 conductas del buen ciclista, igualmente en el módulo de infraestructura señala varias políticas públicas en favor de la bicicleta:

Centro de la Bici: El Centro de la Bici es un espacio dedicado a la formación de mecánica de bicicletas. Su principal objetivo es promover positivamente la economía y la cultura de conocimiento de la bicicleta por medio de la tecnificación laboral del mercado de bicicletas. Busca ser el primer centro latinoamericano de la bicicleta que permita posicionar a la ciudad como capital mundial de la bicicleta. En 2020 debe haber certificado cerca de 1000 estudiantes en mecánica de bicicleta. El Centro de la Bici abrirá sus puertas en abril de 2018 en la Plaza de los Artesanos ubicada en la carrera 60 # 63A – 52.

Sistema de navegación ciclista. Un sistema de información dirigido a los ciclistas de la ciudad, que estará integrado por señales y otros elementos instalados envía y por aplicaciones tecnológicas. En su conjunto el sistema permitirá a los usuarios planificar una ruta óptima para transportarse en bicicleta y orientarse dentro de la red vial y la red de ciclorutas de la ciudad hasta llegar a su destino. El sistema ofrecerá información de destinos, localización de ciclorutas y disponibilidad de ciclo-parqueaderos y ayudará a los ciclistas a transitar por las intersecciones de la ciudad de manera más fácil. Como beneficios, el sistema permitirá que los ciclistas actuales puedan hacer un mejor uso de la red vial y la red de ciclorutas de Bogotá. También contribuirá a vencer situaciones que hoy perciben los ciudadanos como barreras para el uso de la bicicleta.¹⁶

De acuerdo a lo anterior, se podría interpretar que la demanda de éste tipo de servicio técnico (al bici-usuario) es alta si se tiene en cuenta la importancia de la bicicleta para la ciudad. Es decir, la vinculación económica de la población que sustenta su económica en las ventas ambulantes y callejeras administradas por el Instituto para la economía social (IPES), podrá encontrar en éste mercado un buen vínculo laboral.

e. Alineación con proyectos en curso.

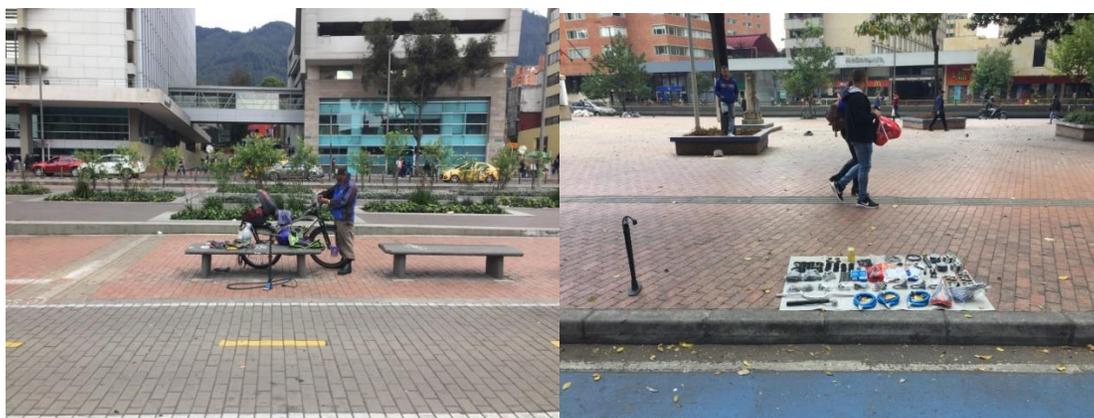
En la actualidad, existen varias líneas de inversión relacionadas con la vinculación laboral de la población que desarrolla ventas ambulantes en el distrito. El Instituto para la Economía Social (IPES), ha buscado mejorar el desarrollo de Bogotá, mediante la oferta de alternativas de generación de ingresos a la población de la economía informal que ejerce sus actividades en el espacio público.

Según el IPES, estas alternativas están “enfocadas a la formación, el emprendimiento, el fortalecimiento empresarial y la gestión de plataformas comerciales competitivas” (Ediciones Semana, 2016). En concreto, en la actualidad dos líneas de inversión asociadas a la oferta de alternativas de generación de ingresos a la población que ejerce sus actividades en el espacio público.

- Oportunidades de generación de ingresos para vendedores informales.
- Fortalecimiento de alternativas para generación de ingresos de vendedores informales

Es importante hacer énfasis, que en la actualidad ya existen varios puntos de asistencia técnica que se han desarrollado de manera informal como se puede ver a continuación. Por otro lado, la asistencia técnica especializada para la atención de automotores, por lo general no presta el mismo servicio al bici-usuario, en lo que tiene que ver con des-pinchado de las ruedas de las bicicletas.

¹⁶ Ver: <http://www.planbici.gov.co/proyecto/infraestructura/sistema-de-navegacion-ciclista=480>



Fotos tomadas por UAN RAGG

Igualmente desde la Secretaría de Movilidad y Desarrollo Económico, se ofrecen una serie de cursos que permiten al ciudadano en general un mayor conocimiento de la bicicleta.

Mantenimiento, reparación y ensamblaje de bicicletas de gama baja

Descripción: Cursos de 40 horas en mantenimiento y mecánica de bicicletas de gama baja. Conocimiento de componentes y especificaciones técnicas, diagnósticos y ajustes básicos en bicicletas de gama baja.

Público objetivo: Ciudadanía en general.

Fecha de inicio: 16 de Abril 2018

Ruta de emprendimiento

Los emprendedores de Bogotá cuentan con el Centro de Negocios donde se implementa la Ruta de Emprendimiento. Está disponible para la atención a emprendedores y empresarios, donde cada uno contará con una oferta de servicios ajustada a las necesidades de su perfil: asesorías, talleres y charlas especializadas para orientar la puesta en marcha y desarrollo de los negocios, se brinda a todos los ciudadanos, sin importar su condición socioeconómica, género, etnia, discapacidad e identidad cultural, bajo los principios de igualdad, diversidad, participación, interculturalidad, e integralidad.

Público objetivo: Empresarios de la economía de la bicicleta.

Fecha de inicio: Abril de 2018

Horario: Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m

Proceso de inscripción: Acercarse directamente al Centro de Negocios en la Plaza de los artesanos en la carrera 60 # 63 A – 52.

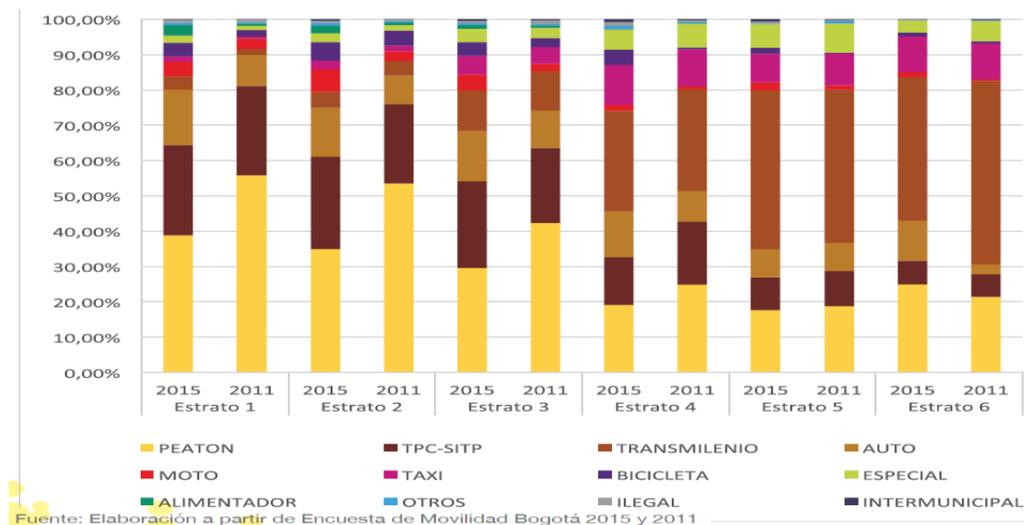
Periodo de inscripción: No hay un periodo específico. Se puede inscribir en cualquier momento.

f. Diversidad e inclusión.

Uno de los puntos importantes que plantea el desarrollo de éste proyecto, es el que tiene que ver con la inclusión actores socioeconómicamente diferentes, es decir, de acuerdo a la encuesta de movilidad desarrollada en el 2015, a diferencia de lo evidenciado en el año 2011, donde los medios no motorizados como bicicleta y peatón presentaban participaciones altas en los estratos más bajos, en el 2015 estos medios no presentan diferencias notorias

por estrato socioeconómico (Secretaría de Movilidad , pág. 30). Lo anterior resalta el alto grado de inclusión social que tiene el desarrollo del proyecto en el espacio público.

Figura 12. Indicador distribución modal viajes totales por estrato de la vivienda encuesta (2015-2011)

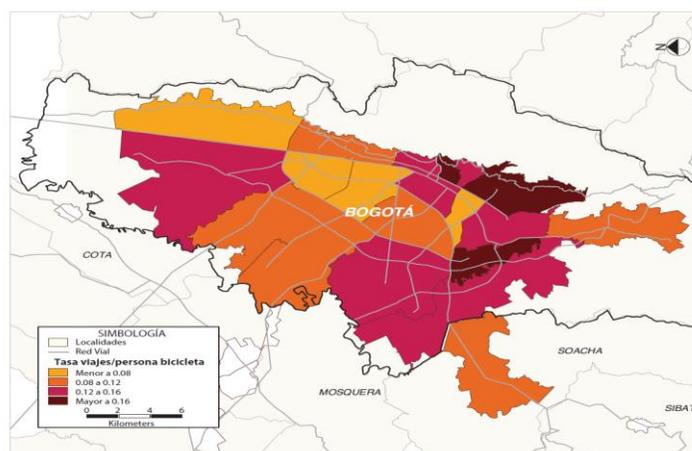


g. Conectividad y accesibilidad al proyecto.

Por último, es importante enmarcar el desarrollo del proyecto a un espacio geográfico de la ciudad en el que un buen número de ciudadanos tengan acceso a éste, sean tránsito de su lugar de residencia al trabajo o estudio. De ser instalados estos puntos, (en un principio) debe estar dirigido a la mayor cantidad de usuarios posible.

En ese orden de ideas, la implementación del proyecto debe ser en la Red de CicloRutas, con alta afluencia de bici-usuarios. La primera imagen que se presenta muestra las zonas de la ciudad en donde más se presentan viajes en bicicleta, estas zonas podrán ser tenidas en cuenta a la hora de la implementación del proyecto y la segunda las vías habilitadas como ciclovías o bicicarriles.

TASA DE VIAJES EN BOCICLETA POR PERSONA QUE VIAJA





III. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, 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.

El instrumento más importante que tiene el país para el fomento de la bicicleta es la LEY 1811 DE 2016, (Octubre 21), “*Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*”, esta ley trae diferentes incentivos, normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- **Beneficio por uso intermodal del transporte público.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.
- **Incentivo de uso para funcionarios públicos.** Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- **Beneficios para estudiantes bici usuarios.** Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

a. Competencia del Distrito y del Concejo.

De igual a nivel Distrital de acuerdo a las competencias del Concejo establecidas por el Decreto Ley 1421 de 1993, se han generado una serie de Acuerdos para el fomento de la Bicicleta en el Distrito Capital.

ARTÍCULO.- 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Cuadro: Normas Distrital a favor del fomento de la Bicicleta.

Acuerdo 674 de 2017	Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.
Acuerdo 668 de 2017	Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones
Acuerdo 663 de 2017	Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital
Acuerdo 660 de 2017	Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones
Acuerdo 558 de 2014	Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas
Acuerdo 506 de 2012	Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza
Acuerdo 346 de 2008	Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital
Acuerdo 236 de 2006	por el cual se adecuan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital

Como se observa en el cuadro, todas estas normas han buscado el fomento de parqueo de bicicletas, la seguridad y el fomento de su uso, por eso esta iniciativa cobra relevancia en marco de todas las acciones que el distrito viene implementando.

Este proyecto también apunta a cumplir el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos”, que tiene como meta de resultado: **“Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo con la Encuesta de Movilidad”** y una de las metas producto es:

- Construcción de 3,5 millones de m2 de espacio público.

En ese sentido, también el Plan de Desarrollo regula acciones en favor del espacio público de forma regulada y las ventas ambulantes.

Artículo 26. Espacio público, derecho de todos. *El objetivo de este programa es transformar e incrementar el espacio público natural y construido, de una manera respetuosa con el ambiente, como un escenario democrático, seguro y de calidad para la socialización, apropiación, uso adecuado y disfrute de todas las personas.*

Parágrafo. *En el Plan Maestro de Espacio Público se determinarán las Zonas de Aprovechamiento Espacio Regulado Temporal -“ZAERT” y el mobiliario urbano, donde podrán ser reubicados vendedores informales.*

Eso aunado a que artículo 13 del **Decreto Distrital 190 de 2004** (Plan de Ordenamiento Territorial), establece como uno de los principios que orientan el Plan Maestro de Espacio Público la equidad en la regulación del uso y el aprovechamiento del espacio público por diferentes actores sociales.

Ahora bien , en ese orden de ideas el Distrito cuenta con la **Resolución 391 de 2009**, "Por la cual se reglamenta el proceso de selección y asignación de los beneficiarios que se ubicarán en los puntos de venta comerciales de los Puntos de Encuentro de la Red Pública para la Prestación de Servicios al Usuario del Espacio Público – REDEP-".

La idea es avanzar en una oferta organizada, de un servicio que será de gran utilidad para el biciusuario. Actualmente según el censo de ventas ambulantes el 18% produce y vende, lo que implica que existe un grupo importante de productores directos que utilizan la calle como medio para exhibir y vender sus productos.

- Prendas de vestir con un 13%.
- Confitería con un 12%.
- Alimentos preparados con un 9%.
- Frutas y o verduras con un 8%.
- Artículos usados con un 8%.
- Cigarrillos con un 7%.
- Bebidas envasadas gaseosas agua jugos etc. con un 6%.
- Bebidas calientes con un 4%¹⁷

b. Impacto fiscal.

Este proyecto al ser transversal entre la Secretaría de movilidad quien fomenta el uso de la bicicleta y el IPES como un posible operador de los espacios habilitados para el servicio técnico, se puede concluir que no genera impacto fiscal toda vez que no le genera gasto al Distrito que afecte el Marco Fiscal de Mediano Plazo sino que lo se establece es una estrategia para integrar a la población que desarrolla actividades de ventas ambulantes relacionadas con el servicio técnico al bici-usuario.

El Distrito desarrolla bajo el Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos 2016-2019” en cabeza del Instituto para la economía social desarrolla el proyecto 1078: “Generación de alternativas comerciales transitorias”, el cual tiene por objeto “Brindar alternativas comerciales transitorias para los vendedores informales en Bogotá que permitan dignificar su actividad económica, contribuir a mejorar su calidad de vida y disminuir las actividades informales en el espacio público”.¹⁸

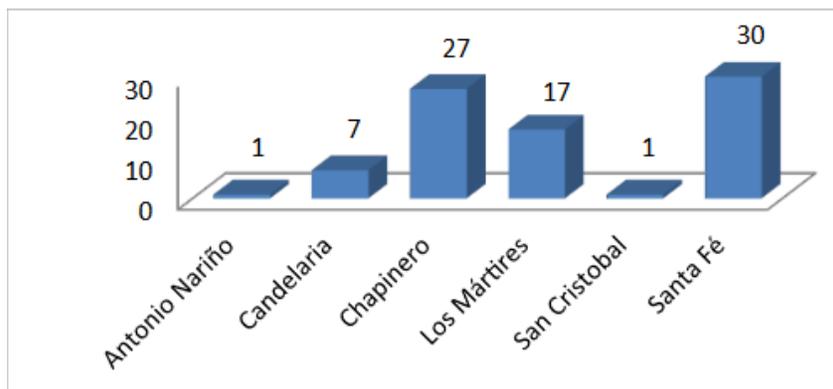
En ese sentido, este proyecto cabe en la meta 1 del Proyecto 1078, para el año 2017, tuvo una programación de 278 asignaciones de alternativas comerciales, de las cuales se asignaron

¹⁷ Ver: IPES, Caracterización de Vendedores Informales En Bogotá 2016. Consultado en el link: http://www.ipes.gov.co/images/informes/Estudios_e_investigaciones/CARACTERIZACION_VENEDORES_INFORMALES_EN_BOGOTA2016.pdf

¹⁸ Ver: http://www.ipes.gov.co/images/informes/Informesdegestion2017/Informe_de_gestion_2017.pdf



278, dicha meta corresponde a la asignación de 83 quioscos, 13 puntos de encuentro y 182 puntos comerciales, para los vendedores que ocupan el espacio público de la ciudad, con un presupuesto de \$13.148 millones de pesos. Los 83 quioscos entregados por la REDEP se ubican en zonas que según el mapa de uso de bicicletas coinciden con las de más alta afluencia (Santa fe y Chapinero).



Fuente: IPES

PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN METAS SGRSI - AÑO 2017		
METAS DEL PROYECTO 1078	Programación 2017	Ejecución 2017
Meta 1: Brindar 1.000 alternativas comerciales transitorias en Puntos Comerciales, REDEP (Quioscos y Puntos de encuentro) y Zaert.	278	278
Meta 2: Brindar 2.000 alternativas comerciales transitorias en ferias institucionales.	1240	1240
Meta 3: Implementar un plan de fortalecimiento administrativo y comercialmente para las alternativas comerciales transitorias existentes.	25.0%	25.0%
Meta 4: Administrar 37 alternativas comerciales con acciones y gastos de operación, gestión, mantenimiento e infraestructura en puntos comerciales y la REDEP (puntos de encuentro).	37	37
METAS DE GESTIÓN	Programación	Ejecución
Meta 1: Identificar a 12.260 vendedores informales en el espacio público.	12260	12260
Meta 2: 9.326 vendedores informales aceptan la oferta de servicios de la entidad.	9326	9326

Igualmente, el IPES entrega una relación del año 2017 de bicicletas custodiadas en los puntos de encuentro, ascendiendo la cifra a 80.000

PROMEDIO INGRESO BICICLETAS CICLO PARQUEADEROS					
Punto de Encuentro	Promedio Semanal	Promedio Mes	Promedio Año	SDQS/Año	%
Tintal	305	1.220	14.640	2	0,014%
Alcala	382	1.528	18.336	4	0,022%
Mundo Aventura	257	1.028	12.336	1	0,008%
Aguas	723	2.892	34.704	4	0,012%
Total de bicicletas custodiadas en el año			80.016	11	0,014%

Cordialmente,

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá D.C.

JULIO CESAR ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal Vocero de Bancada

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C

GLORIA ELSY DIAZ MARTINEZ
Concejal de Bogotá D.C

PROYECTO DE ACUERDO N° 172 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA PROMOVER EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA EN VÍA PARA LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá, Distrito Capital,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el Numeral 1o. del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. La Administración Distrital creará un Protocolo de acciones que permita promover zonas en el espacio público para brindar un servicio de la asistencia técnica en vía para el usuario de bicicletas en Bogotá D.C.

Artículo 2. Entiéndase como servicio de la asistencia técnica en vía, el servicio especializado, prestado por una persona natural o jurídica, ubicados en diferentes puntos de la Red de CicloRutas de la ciudad, para que el biciusuario en caso de un incidente o fortuito mecánico con su bicicleta durante su recorrido, pueda garantizar el funcionamiento de su bicicleta en óptimo estado.

Artículo 3. La Administración Distrital promoverá las siguientes acciones que permitan a los biciusuarios, contar con un servicio de asistencia técnica en vía.

- Promoción de cursos y/o capacitaciones presenciales o virtuales, que permita reconocer los componentes de la bicicleta y hacer la reparación de las bicicletas.
- Identificar y habilitar los espacios y/o puntos más adecuados para el desarrollo del servicio de la asistencia técnica en vía, tales como quioscos y/o puntos de encuentro, ferias, zonas de transición, ZAERT, entre otras.
- Definir la cobertura, la distancia entre cada espacio y/o punto habilitado, los equipamientos, herramientas, los servicios que se pueden prestar y las reglas que deben cumplir quienes presten este tipo de servicio para los usuarios.
- Priorizar la inclusión de personas en situación de vulnerabilidad económica en esta actividad, en especial vendedores informales, para lo cual se podrá realizar un censo de esta población que ofrecen servicio técnico a los bici-usuarios en las diferentes ciclorutas de la ciudad.
- Realizar los informes que permitan medir el impacto de esta medida, para que puede ser ampliada, ajustada de acuerdo a las necesidades del biciusuario.

Parágrafo: La Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto para la Economía Social-IPES, de acuerdo a sus competencias, apoyarán la definición de los lineamientos técnicos y la implementación del Protocolo en sus diferentes etapas.

Artículo 4. El Instituto para la Economía Social-IPES dentro del Programa red de prestación de servicios al usuario del espacio público-REDEP, incluirá dentro de las alternativas transitorias para la generación de ingresos a vendedores ambulantes dispuestos a abandonar la actividad económica informal en el espacio público, un emprendimiento derivado de la asistencia técnica al bici-usuario que le permitan tener una fuente de ingresos.

Artículo 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

