



Recomendaciones a la prueba piloto del sistema “BiciBog”

Noviembre 18 de 2011

por Carlosfelipe Pardo, Carlos A. Moreno

Fundación Despacio con apoyo de ITDP

Contenido

Resumen ejecutivo	4
1 Introducción	6
1.1 Antecedentes documentales	6
1.2 Antecedentes al BiciBog	6
1.3 Justificación e interés de este informe	7
2 Recopilación de información	8
3 Comentarios generales	10
4 Recomendaciones sobre disponibilidad/retroalimentación de información	11
5 Recomendaciones sobre planificación del sistema	14
6 Recomendaciones sobre lugar del área piloto	17
7 Recomendaciones sobre Infraestructura	19
7.1 Estaciones.....	19
7.2 Ciclorrutas	20
8 Recomendaciones sobre Bicicletas	22
9 Recomendaciones sobre Operación/mantenimiento/personal.....	29
10 Resultados de encuesta a usuarios realizada por autores	36
11 Conclusiones	46
12 Anexos	47
12.1 Formato de encuesta utilizada	47
12.2 Artículos de prensa relacionados con BiciBog.....	51

Figuras:

Figura 1. Los autores probando el sistema.....	8
Figura 2. Algunas reacciones de usuarios del BiciBog en Twitter.....	10
Figura 3. Pantallazo de la dirección web donde se había publicado la información sobre la prueba piloto de BiciBog – consultado los días 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de noviembre de 2011.....	11
Figura 4. Volante entregado los días anteriores a la prueba piloto (se entregaba en fotocopia. Los días subsiguientes se entregaba en original y en ocasiones en fotocopia).....	12
Figura 5. Resultados de la búsqueda de dominios de BiciBog.com , .co y otros. Todos disponibles justo antes de la fecha de cierre del piloto.....	13
Figura 6. Portada del informe de Estado del Arte consultado para este informe.....	14
Figura 7. Estación de Virrey con las estaciones centrales e intermedias del piloto de BiciBog. Fuente: SDM .	17
Figura 8. Estación de Virrey con las estaciones centrales e intermedias del piloto de BiciBog. Fuente: SDM .	18
Figura 9. Diferentes ubicaciones del cicloparqueadero en la estación Virrey. Fotos Carlosfelipe Pardo.....	19
Figura 10. Estación de la prueba piloto de bicicletas en Medellín. Foto por Jesús Acero.....	20
Figura 11. Personal de la Ola Naranja dando vía a los ciclistas en Cl 92 x NQS.....	20
Figura 12. Sendero peatonal “permitido” para circulación de BiciBog.....	21
Figura 13. Bicicleta utilizada para la prueba piloto de BiciBog.....	23
Figura 14. Detalles del guardabarros utilizado en BiciBog y en velib (parís).....	24
Figura 15. Detalles del labrado de las llantas/corazas elegidas.....	24
Figura 16. La falta de “pata” para ubicar la bicicleta hace difícil su estacionamiento en otro lugar que no sea un cicloparqueadero del sistema.....	25
Figura 17. Parte trasera sin luz reflectiva en BiciBog, luz de dinamo en Santiago de Chile.....	25
Figura 18. Bielas de cuña y pedales de pasta – comparación con bicicleta de Washington.....	26
Figura 19. Tamaño y tipología del marco de bicicleta – de hombre, tamaño 17”.....	26
Figura 20. Bicicletas en sistemas Velib, Copenhague, Melburne, Bixi, Medellín.....	27
Figura 21. Frenos de pasta y frenos utilizados en sistema de Santiago.....	28
Figura 22. Algunos pasos del registro y entrega de bicicleta y equipo a usuarios.....	29
Figura 23. Carnet entregado a cada usuario registrado.....	30
Figura 24. Uso de casco, cofia y chaleco obligatorios.....	30
Figura 25. Uso del casco a discreción del usuario en el sistema Capital Bikeshare de Washington.....	31
Figura 26 y Figura 27. Distribución inicial (con camión de circulación no permitida en la zona) y ajustada (con camioneta de SDM) en el primer día de la prueba piloto.....	31
Figura 28. Distribución en punto de descarga (Virrey) en días siguientes de prueba piloto.....	32
Figura 29. Camioneta utilizada para redistribución de bicicletas entre estaciones.....	32
Figura 30. Sistema de Distribución de B’easy en Stiago de Chile.....	33

Figura 31. Ruta de camioneta de distribución utilizada (línea roja) y ruta potencial con modos no motorizados (línea verde). Fuente de base de mapa: Google Earth. Elaboración de rutas por autores.....	34
Figura 32 y Figura 33. Edad y sexo de los encuestados.	37
Figura 34. Cantidad de veces que los encuestados utilizaron la prueba piloto de BiciBog.	37
Figura 35. Calificación general de la prueba piloto de BiciBog.	38
Figura 36. Calificación de la información que se entregaba durante la prueba piloto de BiciBog.....	38
Figura 37. Calificación del servicio prestado en la prueba piloto de BiciBog.	39
Figura 38. Calificación de la bicicleta utilizada en la prueba piloto de BiciBog.	40
Figura 39. Percances encontrados durante el uso de la prueba piloto de BiciBog.	41
Figura 40. Propuestas de los usuarios para mejorar la prueba piloto de BiciBog.	42
Figura 41. Disposición a usar un sistema como este de manera cotidiana.	43
Figura 42. Disposición a pagar por el uso de un sistema como este de manera cotidiana.	44

Resumen ejecutivo

Este informe fue realizado por la Fundación Despacio (con apoyo de ITDP) para dar recomendaciones puntuales a la prueba piloto de bicicletas públicas denominado BiciBog. Esta prueba piloto fue desarrollada por la Secretaría Distrital de Movilidad durante dos semanas de noviembre 2011 en las zonas del Portal Américas y la estación Virrey, siguiendo los acuerdos distritales y planes de optimización de ciclorrutas que se plantearon en el Plan Maestro de Movilidad. La comunidad de usuarios de bicicleta y los expertos en transporte urbano han expresados sus preocupaciones sobre el sistema, y este informe busca sistematizar algunas de esas preocupaciones, validarlas con base en ejemplos internacionales y con una consulta a usuarios de BiciBog mediante una encuesta. Para la realización de este informe también se realizó una investigación documental previa, que incluye algunos documentos publicados por los autores del estudio en los meses y años anteriores.

Las conclusiones y recomendaciones principales del estudio son las siguientes:

- El simple hecho de comenzar a hacer una prueba piloto del sistema es muy buena noticia para la ciudad, no obstante las limitaciones técnicas que haya. Es importante que se adopten varias recomendaciones al respecto para mejorar el sistema.
- Existe un interés y aceptación muy grande por parte de la ciudadanía, pero esto no puede convertirse en triunfalismo por parte del Distrito pues hay muchos temas por mejorar y la corta duración de la prueba no da elementos completos para conocer la aceptación eventual de un sistema completo.
- La prueba piloto se ha desarrollado como una mínima expresión de lo que podría ser un sistema, y esta aproximación no es adecuada: una prueba piloto debe tener las características del sistema como sería en realidad durante la implementación completa, y solo debería variar su modelo financiero y la extensión geográfica (es decir, puede ser financiado por la ciudad y sería en una zona pequeña).
- El papel de los miembros de la Ola Naranja se destaca por su dedicación, buena actitud y disposición a ayudar a los usuarios, además de su rol crucial en velar por la seguridad de los usuarios y el uso adecuado del sistema. Son, de hecho, el punto más favorable de la prueba piloto y su aspecto más fuerte. No obstante, existen dudas sobre la sostenibilidad financiera de un sistema con tantas personas involucradas en la operación.
- Un punto a mejorar sustancialmente es la disponibilidad de información a ciudadanos y a medios de comunicación sobre los detalles de la prueba piloto, y la falta de comunicados oficiales sobre la prueba piloto. Se destaca como punto negativo haber cancelado intempestivamente la rueda de prensa del día de comienzo de la prueba piloto, y haber quitado de la página web de la SDM la información completa sobre la prueba piloto. Tampoco ha habido facilidad de acceso a documentos detallados de la planificación de la prueba piloto, más allá de la publicación tardía de un informe de estado del arte preparado por consultores de la SDM.

- Existen varias dudas sobre la planificación del sistema, en particular por los errores cometidos durante el inicio de la prueba piloto en términos de vehículos de carga y distribución, ubicación de estaciones, utilidad de las bicicletas, entre otros.
- Los lugares de la prueba piloto fueron bien elegidos, pero no son claros los criterios por los que estas decisiones se tomaron. De hecho los informes a los que se tuvo acceso no contienen argumentos para justificar estas elecciones.
- Las ciclorrutas de las zonas elegidas están en buen estado, pero hay dudas sobre el uso de algunos senderos peatonales para el sistema BiciBog. Las estaciones del sistema no fueron bien planificadas, y su ubicación y uso no es el más adecuado.
- Las bicicletas utilizadas tienen una cantidad considerable de aspectos a mejorar, y las recomendaciones ya hechas a SDM desde 2009 no han sido tomadas en cuenta, que van desde la elección del marco de la bicicleta hasta los componentes básicos como pedales, frenos, etc.
- La operación básica ha funcionado relativamente bien, pero hay demasiadas restricciones a los usuarios que desmotivarían un uso permanente del sistema, como el uso de chaleco, el uso de una cofia (gorro anti-piojos) y la prohibición de uso de vías normales.
- El sistema ha tenido una aceptación buena por parte de los usuarios, y no se han expresado demasiadas preocupaciones del sistema, pero sí se han indicado varias recomendaciones para su uso permanente, sin las cuales el sistema perdería muchos clientes en los primeros meses de operación.

En conclusión, el sistema ha tenido buena aceptación, tiene un personal muy comprometido, y se eligieron bien los lugares para hacer la prueba piloto. Se debe mejorar en la entrega de información a usuarios, expertos y medios, el diseño y especificaciones de las bicicletas, la ubicación y características de las estaciones, las condiciones de operación y reglas para los usuarios, y los detalles sobre el plan financiero, contractual, de operación y de expansión del sistema que a la fecha no han sido divulgados. Desafortunadamente, el sistema no está al nivel de otros sistemas de bicicleta pública del país, la región ni el mundo en desarrollo.

1 Introducción

Este informe se escribe como parte de un esfuerzo técnico y ciudadano de seguimiento al proyecto de optimización de ciclorrutas, y específicamente el componente del sistema de bicicletas públicas, al mismo tiempo que el cumplimiento del Acuerdo Distrital No. 346 de 2008 sobre el mismo tema. El objetivo de este informe es proporcionar recomendaciones puntuales a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá para la implementación completa de este sistema, cuya prueba piloto fue implementada del 4 al 18 de Noviembre de 2011. Así, la intención primordial de este informe es aportar elementos útiles para el mejoramiento del sistema en su implementación, ya que al finalizar la prueba piloto se asume que habrá un análisis propio del sistema que podría alimentarse de este mismo informe.

Este informe es realizado por la Fundación Despacio, y la investigación que se realizó para escribir el informe fue realizada primordialmente por Carlosfelipe Pardo (Director Ejecutivo de la Fundación) y Carlos A Moreno (Director de Proyectos de la Fundación). También hubo insumos de otras organizaciones e individuos cuyos aportes son mencionados a lo largo de este documento.

1.1 Antecedentes documentales

Antes de preparar este informe, los dos autores ya habían participado en otros estudios similares, dentro de los cuales se cuentan los siguientes:

- Movilidad en Bicicleta en Bogotá (2009) para la Cámara de Comercio de Bogotá – autor principal Carlos A Moreno (este fue el primer estudio en Bogotá que incluyó el tema de bicicletas públicas para esta ciudad, y una encuesta al respecto). Disponible en http://www.ccb.org.co/documentos/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota.pdf
- Recomendaciones LAC ITDP (2010) para ITDP – autor principal Carlosfelipe Pardo. Disponible en: http://www.itdp.org/documents/Experiencias_y_lecciones_de_sistemas_de_transporte_p%C3%ABblico_en_bicicleta_para_Am%C3%A9rica_Latina.pdf
- Curso de entrenamiento sobre planificación de Bicicletas Públicas (2011), dictado por Carlosfelipe Pardo en Rosario: información en http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&task=view&id=2646&Itemid=155&lang=es
- Análisis preliminar del sistema BiciBog (2011), publicado por Carlosfelipe Pardo. Disponible en: <http://pardo.tumblr.com/day/2011/11/01>

1.2 Antecedentes al BiciBog

El plan Piloto BiciBog tiene como antecedentes los siguientes:

- Se contrató un estudio de optimización de la red de ciclorrutas para Bogotá, por medio del Convenio No. 1252 de 2009 firmado entre la Universidad Distrital Francisco José de Caldas y la Secretaría Distrital de Movilidad, donde se incluía un componente de bicicletas públicas, subcontratado a su vez a la empresa IPC. A

- la fecha, no ha sido posible conseguir informes de este proyecto por parte de los autores de este estudio. Del estudio, por 500 millones de pesos colombianos, solo se pagó el 40% de anticipo a la Universidad Distrital.
- Se sancionó el Acuerdo Distrital No 346 de 2008 “por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio integrado de transporte integrado al sistema de movilidad del distrito capital”, donde el artículo 1 de dicho acuerdo solicita que “se implemente un servicio de transporte en bicicleta que denominado BICI para facilitar el cambio modal, como medio no motorizado”. Asimismo también se hace alusión a que el sistema BICI “deberá contar con los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial que la Secretaría de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos”¹.
 - Ante la entrega insatisfactoria de informes por parte de la Universidad Distrital para el Convenio mencionado arriba, la Secretaría Distrital de Movilidad contrató a 3 consultores para finalizar este trabajo mediante contratos de prestación de servicio por un monto de 173 millones de pesos colombianos. De este estudio se conoce únicamente un “Estado del Arte de Bicicletas Públicas”, publicado en noviembre en la página web de la Secretaría de Movilidad
 - Con anuncios en papel repartidos en la calle y comunicados de prensa publicados (y después retirados) en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, se anunció que se realizaría la prueba piloto del sistema BiciBog, aunque se dio poca información detallada a los medios y a los ciudadanos sobre los detalles de la implementación.

1.3 Justificación e interés de este informe

Este informe se preparó por las siguientes razones:

- El interés por parte de la comunidad de usuarios de bicicleta en Bogotá, quienes han solicitado detalles del sistema BiciBog con pocas respuestas oficiales al respecto por parte de la Administración Distrital
- El interés por parte de la comunidad internacional sobre la implementación de un sistema de bicicleta pública en Bogotá, un referente para otras ciudades del país, la región y el mundo en desarrollo en políticas de transporte no motorizado.
- El interés por parte de la Fundación Despacio de contribuir de manera constructiva al mejoramiento del sistema BiciBog en sus próximas fases post-piloto.

¹ Acuerdo 346 de 2008, Concejo de Bogotá.

2 Recopilación de información



Figura 1. Los autores probando el sistema.

Para la realización de este informe, se llevaron a cabo las siguientes consultas y actividades:

- **Consulta bibliográfica** de documentos distritales relacionados con el tema: documentos del Convenio con la Universidad Distrital, Estado del Arte de Bicicletas Públicas Bogotá DC, y comunicados de prensa publicados brevemente en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- **Visitas en campo** al piloto de BiciBog y uso del sistema piloto en el día de piloto preliminar (1 de noviembre), en funcionamiento para usuarios de los sectores Virrey y Américas (4 de noviembre) y en los últimos días de la prueba piloto (16 de noviembre, Américas y Virrey). En estas visitas se tomaron videos y fotografías del BiciBog.
- **Entrevistas con expertos** de movilidad y bicicletas públicas de la ciudad y la región (Jesús Acero – Medellín, Claudio Olivares – Chile, Bernardo Baranda – México DF, Camilo Rey, Andrés Vergara, José Alberto Gaona – Bogotá)
- **Entrevistas con miembros de la industria** de bicicletas (Raúl Rojas – BiciRoca, Ismael Castañeda)
- **Entrevistas con fabricantes/ensambladores de las bicicletas** utilizada para el sistema BiciBog (Almacén Alfamed Shekina).

- **Entrevista con contratistas** del proyecto de bicicletas públicas de Bogotá (Henry Rodríguez y Douglas González)
- **Consultas con miembros de la Ola Naranja** (varios, en vía).
- **Consulta con periodistas** relacionados con el tema de bicicleta y transporte urbano.
- **Encuesta a usuarios** de la prueba piloto de BiciBog (formato de encuesta en <https://www.surveymonkey.com/s/bicibog>).
- **Consulta de material videográfico y fotográfico** realizado por Mejor en Bici ® y CycleChic Bogotá.

No obstante, no fue posible realizar consultas más a fondo de la documentación distrital sobre este tema porque no se tuvo acceso a los informes completos, ni se pudieron hacer entrevistas a fondo con los funcionarios o contratistas relacionados con este proyecto porque no se mostraron totalmente disponibles a estas indagaciones.

3 Comentarios generales

La prueba piloto de BiciBog, aunque fue comenzada con algunos tropiezos el día inicial de prueba (vehículos de carga inadecuados y sin permisos, desconocimiento de la ubicación adecuada de los cicloparqueaderos, desconocimiento del uso de los cicloparqueaderos, etc), fue tomando fuerza y se mantuvo totalmente funcional hasta la finalización de la prueba piloto en el Portal Américas y la zona de la estación Virrey de TransMilenio.

Un tema a resaltar de todo este ejercicio es que es muy positivo que se haya comenzado el proceso de implementación del BiciBog. Esto ha abierto muchas posibilidades a la movilidad en bicicleta en Bogotá, y se espera que sigan adelante con este tipo de iniciativas.

De otra parte, la participación de usuarios de la bicicleta, de activistas y compañías como Mejor en Bici y CycleChic Bogotá, también es una señal positiva del compromiso de los ciudadanos con el mejoramiento de este tipo de iniciativas. Las críticas que han hecho también servirán para nutrir el mejoramiento de este piloto de BiciBog.



Figura 2. Algunas reacciones de usuarios del BiciBog en Twitter.

No obstante, como en cualquier prueba piloto, hay temas que aún se pueden mejorar. Las siguientes secciones muestran recomendaciones puntuales sobre cada aspecto de la realización de un sistema de bicicletas públicas, que se basan tanto en la recopilación de información en campo y con expertos, usuarios y personas relacionadas con el sistema, como en la producción documental anterior de los autores y de otras fuentes que se mencionan a lo largo del documento.

4 Recomendaciones sobre disponibilidad/retroalimentación de información

La información a los usuarios y medios de comunicación sobre un sistema de bicicletas públicas (y sobre un sistema de transporte público en general) es uno de los puntos más fundamentales para mejorar el funcionamiento de un sistema. La carencia de esta información hace difícil la operación, el uso y en general el funcionamiento de un sistema de transporte público se obstaculiza por no entregar información en el momento adecuado. De particular importancia es entregar información **antes** de la implementación del sistema, cuando aún no se ha comenzado. Esto hace que los usuarios ya lleguen informados al sistema y hagan un uso más adecuado y sin problemas del mismo.

El primer punto a analizar sobre BiciBog se refiere a la disponibilidad de información y retroalimentación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (en adelante SDM) y el Distrito Capital en general. Algunos de estos fueron aspectos problemáticos de este tema:



Figura 3. Pantallazo de la dirección web donde se había publicado la información sobre la prueba piloto de BiciBog – consultado los días 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de noviembre de 2011.

- Aunque inicialmente la página web de la SDM tenía información sobre la prueba piloto, esta información se borró de la página web y no se tenía información alguna sobre la prueba piloto hasta la publicación de este informe el día de finalización de dicha prueba. El 10 de Noviembre se publicó en la página de SDM un informe titulado “Estado del Arte de Bicicletas Públicas Bogotá DC” que, al parecer, era uno de los informes de los consultores contratados a finales de 2011 para la realización de esta prueba piloto.
- Desde el inicio de la prueba piloto, la línea 195 del Distrito no tenía información sobre la prueba piloto de BiciBog, ni conocían la prueba piloto.
- Aunque se había programado una rueda de prensa con medios de comunicación para el 1° de noviembre, ésta se canceló la tarde anterior con el siguiente mensaje por correo electrónico: “Por motivos de fuerza mayor, la actividad que se tenía programada para mañana martes 1 de noviembre queda cancelada. Anunciaremos nueva fecha una vez se superen los inconvenientes. Gracias como siempre por su valiosa comprensión”.
- La SDM no dio respuesta a los usuarios ante las preguntas específicas sobre el plan piloto BiciBog por su página web o su cuenta de Twitter.

Estos aspectos de difícil acceso a la información plantearon muchos interrogantes de los usuarios, que de hecho querían usar el sistema y saber dónde estaba ubicado. En realidad, fueron los usuarios de bicicleta que conocían el sistema BiciBog y la localización y funcionamiento quienes llenaron este vacío de información y la dieron a los demás usuarios.

De otra parte, la falta de información de los medios de comunicación hizo que éstos buscaran documentación en otras partes y, según los periodistas consultados para este informe, fue muy escasa la información proporcionada sobre la prueba piloto y los reportajes que se realizaron al respecto no tuvieron información completa por parte del Distrito Capital. En pruebas siguientes y en la implementación, sería muy útil tener información completa sobre la prueba piloto. Un anexo a este informe presenta los reportajes realizados en medios de comunicación sobre el BiciBog.

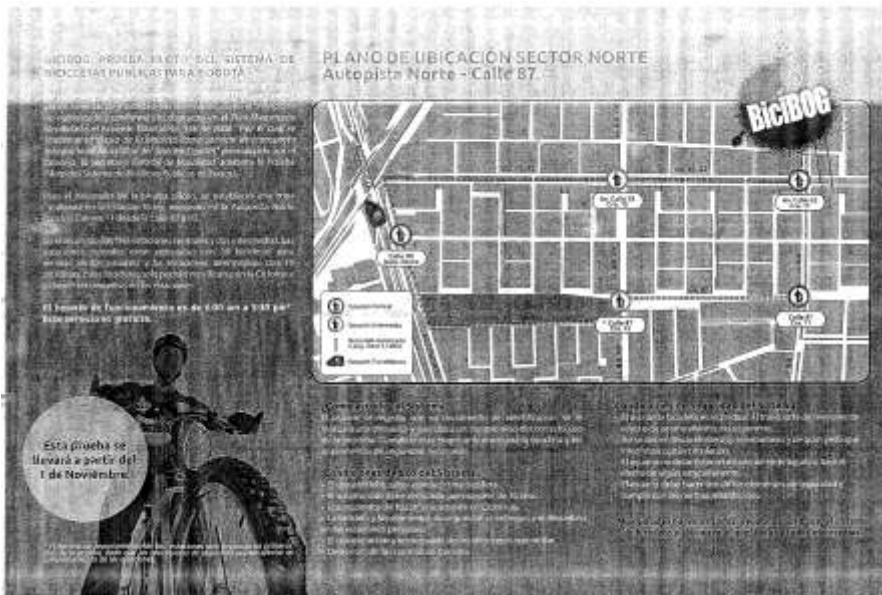


Figura 4. Volante entregado los días anteriores a la prueba piloto (se entregaba en fotocopia. Los días subsiguientes se entregaba en original y en ocasiones en fotocopia).

De otra parte, la entrega de volantes en vía por parte de los funcionarios de la Ola Naranja (véase figura arriba) hizo que los usuarios de la zona conocieran mejor el sistema BiciBog en su prueba piloto. Pero la falta de información con respecto a la prueba piloto por parte de los funcionarios de la Ola Naranja hizo que los usuarios no tuvieran un mensaje claro con respecto a la implementación del mismo.

No obstante, hay que recalcar que la información prestada por parte de los funcionarios de Ola Naranja fue excelente, y esto lo recalcan tanto los usuarios como los expertos y otras personas que hicieron parte de la prueba piloto. Esto es algo que debería seguir de la misma forma, pues su cordialidad es ejemplar y su disposición a ayudar admirable.

Además, la recolección de información por parte del sistema BiciBog para los usuarios fue muy reducida: Se le hacían tres preguntas al usuario (si usaría el sistema, si pagaría por él, si tuvo problemas con la bicicleta). Se recomienda hacer encuestas más completas al respecto – y se deja a disposición de la SDM la encuesta creada para este informe para usos ulteriores y mejorías.

Finalmente, un error de imagen corporativa que ha cometido BiciBog fue el no haber registrado el dominio de Bicbog.com o Bicibog.co para proteger la marca. Aunque el sistema sería eventualmente registrado bajo la marca BiciBog.gov



bicibog.com

is available! Just \$11.99*/yr

Select the domain names below that you would like to register:

 [Important information ab](#)

Select All		More Domain Options ▾	
<input checked="" type="checkbox"/>	bicibog.com	✓ \$11.99*/yr	Most Popular
<input type="checkbox"/>	bicibog.co	✓ \$17.99 SALE!	Save \$12.00
<input type="checkbox"/>	bicibog.info	✓ \$1.99*	BEST VALUE!
<input type="checkbox"/>	bicibog.net	✓ \$9.99* SAVE!	Save \$5.00
<input type="checkbox"/>	bicibog.org	✓ \$6.99* SALE!	Save \$8.00
<input type="checkbox"/>	bicibog.us	✓ \$3.99 SALE!	SPECIAL!
<input type="checkbox"/>	bicibog.ca	✓ \$12.99/yr	
<input type="checkbox"/>	bicibog.mobi	✓ \$6.99*	Save \$11.00
<input type="checkbox"/>	bicibog.biz	✓ \$5.99* SALE!	Save \$9.00
<input type="checkbox"/>	bicibog.me	✓ \$8.99 SALE!	Save \$11.00

[Add](#)

Figura 5. Resultados de la búsqueda de dominios de Bicibog.com , .co y otros. Todos disponibles justo antes de la fecha de cierre del piloto.

En general, la información fue uno de los temas en que se podría mejorar sustancialmente en las siguientes fases del sistema BiciBog. Dar información clara, coherente y accesible es algo que pudo haber dado una mejor imagen de la prueba piloto para todos los actores (usuarios, expertos, promotores de la bicicleta).

5 Recomendaciones sobre planificación del sistema

El conocimiento que se obtuvo de la planificación del sistema BiciBog es muy poco, no obstante la insistencia en conocer información detallada por parte de los autores de este informe y de varias personas entrevistadas y consultadas para la redacción de estas recomendaciones. El único informe que se conoce por parte de los autores ha sido el del “ESTADO DEL ARTE. Proyecto Bicicletas Públicas en Bogotá D.C” donde se da una revisión de experiencias internacionales de bicicletas públicas (algo sobre lo cual la SDM ya había recibido un informe completo presentado por ITDP), y un análisis del estudio realizado por la Universidad Distrital sobre las condiciones para implementar un sistema de bicicletas públicas en Bogotá.



Figura 6. Portada del informe de Estado del Arte consultado para este informe.

El informe sobre el Estado del Arte no es muy claro sobre los criterios empleados para la ubicación de las estaciones de las prueba piloto (Américas y Virrey). Por un lado, como ya se mencionó, este Estado del Arte se dedica principalmente al análisis del trabajo estadístico llevado a cabo por la Universidad Distrital, trabajo necesario para poder implementar una prueba piloto. Pero vale la pena resaltar que el Estado del Arte se queda solo en la descripción de los diferentes métodos llevados a cabo por la Universidad Distrital (análisis de conglomerados, análisis multicriterio) en sus informes sin dar una solución clara a la mejor ubicación de la prueba piloto.

En este sentido, y teniendo en cuenta los resultados mostrados en el Estado del Arte, nos mostrarían que si bien la localidad Chapinero reúne una buena cantidad de los cuatro criterios centrales (ejercicio llevado a cabo por la Universidad Distrital y que son: Urbanismo y Espacio público, 2) Diseño y seguridad vial, 3) socio-económicos y 4)

ambiental) para la ubicación de la prueba piloto, la zona de las Américas no está contemplada dentro del análisis pero sí fue elegida como una de las zonas de la prueba piloto. Según los resultados del ejercicio de la Universidad Distrital e ilustrado en el Estado del Arte, las zonas consideradas como potenciales áreas para la implementación del sistema de bicicleta pública son otras ubicadas principalmente en el corredor Norte del sistema Transmilenio así como el Centro Histórico de La Candelaria.

Es por este motivo que no es del todo claro por qué se escogió la zona de las Américas para llevar a cabo la prueba piloto. Si bien la zona del Virrey es una de las zonas indicadas dentro del estudio, no se explica por qué fue en esta zona y no en otra que también cumplía con los criterios del ejercicio de la Universidad Distrital que se ubicó la prueba piloto.

Creemos que existe un vacío en cuanto a la ubicación de la prueba piloto, no se es claro, o al menos en la información que hemos tenido acceso, si se escogió el Virrey porque existe un espacio disponible bajo la rampa del puente de Transmilenio para la ubicación de los cicloparqueaderos o por la cercanía de la ciclorruta de la calle 92 y Parque Virrey o por algún otro motivo. No se busca aquí criticar la elección de la zona, sino que no existe un documento o un trabajo a profundidad que demuestre que efectivamente es esta la zona adecuada. La prueba en la zona de las Américas, según lo visto en los informes a los que hemos podido tener acceso, no es clara.

Asimismo no es claro el estado del arte en cuanto a los criterios utilizados para implementar la prueba piloto en esos horarios (6am-5pm). Tampoco es claro qué se busca con respecto a una implementación completa del sistema BiciBog en términos de modelo financiero y contractual, modelo de operación, diseño de bicicletas, ni otros aspectos cruciales para la realización de una prueba piloto de bicicletas públicas.

Es muy importante poder tener información completa que justifique las decisiones tomadas por los consultores de este proyecto para la realización de esta prueba piloto, pues el informe consultado deja bastantes dudas sobre la viabilidad y justificación de la prueba piloto.

Finalmente, una de las recomendaciones sobre los pasos a seguir según el informe del Estado del Arte, es “la estructuración de una primera prueba piloto que determine las condiciones del sistema, teniendo como usuario de referencia, de un lado la denominada población flotante y de otro, la denominada población pendular.”² No se es claro la diferencia entre una población y la otra, o ¿es que acaso se hace referencia a la misma población? O ¿se refiere al movimiento pendular de la población flotante? Genera un poco de confusión poder diferenciar las condiciones que se necesitan para el sistema. Tal vez una mejor formulación de esta frase sería “la estructuración de una primera prueba piloto que determine las condiciones del sistema, teniendo como usuario de referencia la población flotante que tiene viajes pendulares”. No obstante, no es claro por qué no se incluyen en la prueba piloto la población residente en las zonas, que también podría utilizar el sistema y se beneficiarían de él.

Para dar una comparación (aclarando la diferencia de escala), el SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) de Bogotá ha realizado estudios durante los últimos cuatro años para su implementación, y su prueba piloto comenzará con un sistema reducido en cubrimiento pero con 100% de operación en los demás aspectos del sistema. Lo mismo se debió haber hecho en el caso de BiciBog.

² Tomado de “ESTADO DEL ARTE. Proyecto Bicicletas Públicas en Bogotá D.C”. SDM, 2011.

Para los autores de este informe se entiende por una prueba piloto de un sistema de bicicletas públicas lo siguiente: "una prueba de un sistema donde se implementa en un área restringida pero con todas las características de estaciones, bicicletas y forma de operación, para hacer ajustes y lanzar un sistema completo". La prueba piloto de BiciBog parece haber seguido una definición distinta, similar a la siguiente "una prueba donde se utiliza una forma excesivamente simplificada de un sistema para saber si, en esa forma simple, funciona o no". Esta definición, aunque es válida, produce un sistema que no podrá compararse con lo que se implementaría en un futuro y dejará dudas con respecto a la implementación completa del sistema. Se recomienda entonces que se replantee este tema y, de ser necesario, se realice una prueba piloto con todas las características finales del sistema a implementar, para probarlo como va a ser y con todas sus características, aunque reducido en su zona geográfica de implementación.

6 Recomendaciones sobre lugar del área piloto

En las figuras abajo se presentan las áreas y estaciones donde se implementó la prueba piloto de BiciBog.



Figura 7. Estación de Virrey con las estaciones centrales e intermedias del piloto de BiciBog. Fuente: SDM

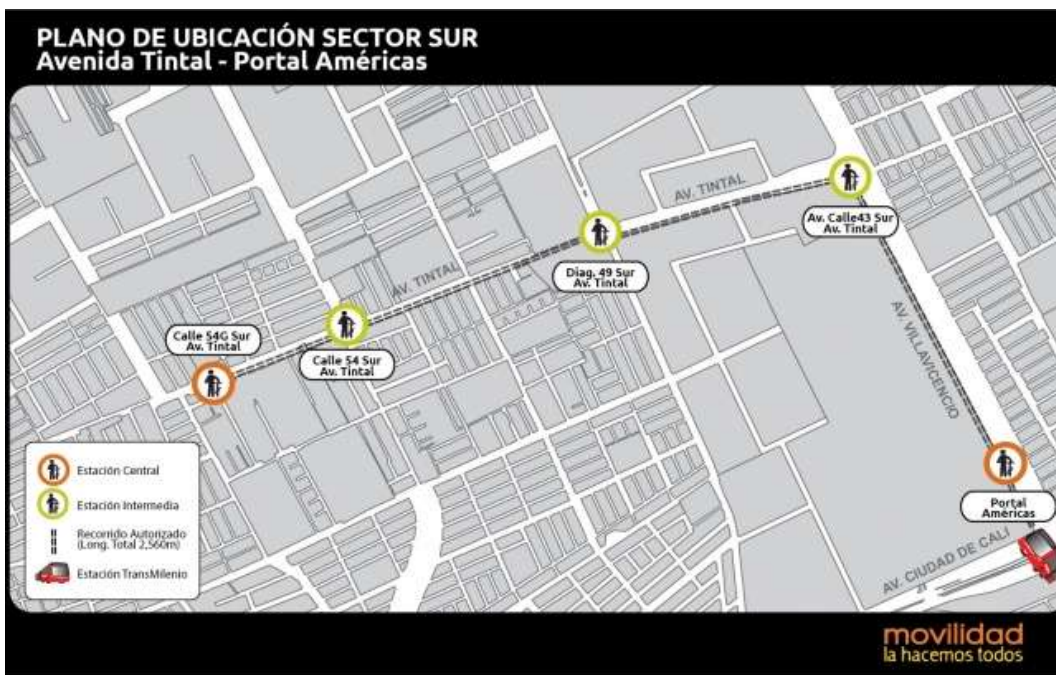


Figura 8. Estación de Virrey con las estaciones centrales e intermedias del piloto de BiciBog. Fuente: SDM

Como se puede apreciar, sí se eligieron dos zonas específicas con dos tipologías de estaciones: centrales e intermedias. La diferenciación entre estaciones centrales e intermedias no fue muy clara, pues las estaciones centrales eran donde se distribuían inicialmente las bicicletas (o donde finalizaba la prueba piloto), y las intermedias eran otras estaciones esencialmente iguales (también recibían registro de usuarios y también entregaban y recibían bicicletas).

Un aspecto que podría haber sido mejorado fue el hecho de que las dos zonas de implementación de la prueba piloto no tenían rutas circulares sino lineales. Es decir, en Américas no era posible transitar entre la Calle 54G Sur y el Portal Américas, y en la zona del Virrey no era posible transitar entre la Cr 11 x Calle 92 y la Cr 11 x Calle 87, lo cual era difícil de entender particularmente en el segundo caso, pues existe una ciclorruta que conecta los dos puntos. Al parecer, esta decisión se tomó para evitar el uso del área como “pista de entrenamiento”, lo cual es lógico.

Finalmente, algo que se ve como un error de la implementación del BiciBog, es el requisito de únicamente usar las bicicletas por las ciclorrutas. Aunque es claro que la operación del sistema piloto requería de una simplificación relativa de la operación y que las ciclorrutas han sido diseñadas para que circulen por ahí las personas en bicicletas, por medio de esa regla se está enviando un mensaje erróneo a los ciudadanos: que las bicicletas única y exclusivamente se pueden usar por ciclorrutas, lo cual no es cierto pues en las vías donde no hay ciclorrutas los usuarios de bicicleta pueden usar la vía como cualquier otro vehículo.

No obstante, según la regulación nacional y distrital al respecto, las bicicletas pueden circular por cualquier vía en el sentido determinado para el tráfico en general, aunque cuando existe una ciclorruta por esa vía, es obligatorio que las bicicletas transiten por la ciclorruta y nunca por la vía adyacente para tráfico motorizado. La reglamentación relacionada es el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002): ARTÍCULO 94: “Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello”.

Sobre este aspecto, se realza que las dos zonas para la prueba piloto fueron bien elegidas, pero que podrían haber sido más flexibles en su ruta y en el uso de diferentes vías por parte de los usuarios de bicicleta.

7 Recomendaciones sobre Infraestructura

Esta sección tiene dos subsecciones, una que discute las estaciones del sistema, y otra que discute aspectos sobre las ciclorrutas.

7.1 Estaciones

Las estaciones del piloto de BiciBog en realidad era un cicloparqueadero (proveído en calidad de préstamo por el IDR – Instituto de Recreación y Deporte), una silla Rimax, y un quiosco pequeño para registro de usuarios. Para una prueba piloto, no se ven mayores ajustes más allá de que los cicloparqueaderos fuesen cubiertos para un momento de lluvia.

No obstante, en la fecha del inicio de la prueba piloto (1° de noviembre), fue claro que en la planificación del sistema no se había estudiado el espacio donde se ubicarían las estaciones, pues hubo por lo menos dos lugares donde se pensaron ubicar hasta llegar al sitio final. Las figuras que siguen presentan este proceso en la estación del Virrey.



Figura 9. Diferentes ubicaciones del cicloparqueadero en la estación Virrey. Fotos Carlosfelipe Pardo.



Figura 10. Estación de la prueba piloto de bicicletas en Medellín. Foto por Jesús Acero.

Adicionalmente, la ubicación de las bicicletas en las estaciones no era muy claro para las personas a cargo de la operación del piloto de BiciBog.

Se recomienda que se revalúe el uso de esa tipología de cicloparqueaderos por su ineficiencia en uso de espacio y por ser inadecuado para ese tipo de bicicletas. También se recomienda que se diseñen estaciones con cobertura para la intemperie.

7.2 Ciclorrutas



Figura 11. Personal de la Ola Naranja dando vía a los ciclistas en CI 92 x NQS.

La infraestructura para bicicletas en las dos zonas (Américas y Virrey) es bastante adecuada y tiene buenas condiciones de mantenimiento en general. La ubicación de una cantidad considerable de personal de la Ola Naranja en las intersecciones hizo fácil cruzar en estos lugares, tanto para los usuarios de las bicicletas públicas como para los usuarios regulares de la ciclorruta. Nuevamente, la Ola Naranja sale a destacar como un factor clave de la operación y éxito del piloto del sistema BiciBog.



Figura 12. Sendero peatonal “permitido” para circulación de BiciBog.

No obstante, en la zona de Virrey se estableció que el segmento entre la estación Virrey y la ciclorruta oriente-occidente del parque tendría circulación permitida para bicicletas, lo cual no es cierto: este sector es claramente un área para peatones y no ha sido construido para bicicletas. No obstante, esto lleva a que sea necesario replantear este aspecto pues ese segmento es crucial para la conectividad de las ciclorrutas de la zona, y para la seguridad y convivencia de peatones y ciclistas. Se recomienda entonces que se hagan estudios para adecuar este segmento para uso compartido o segregado de peatones y bicicletas, ampliando el área existente para ambos usuarios.

8 Recomendaciones sobre Bicicletas

Después de una consulta con el IDRD por parte de SDM, no fue posible un acuerdo para utilizar las bicicletas de la sección de Ciclovía para el propósito de las bicicletas públicas. Esta decisión fue la acertada pues las bicicletas de Ciclovía/IDRD no son adecuadas para un sistema de bicicletas públicas, y el sistema piloto de BiciBog necesitaba de todas formas de una bicicleta fabricada específicamente para ese propósito.

La Secretaría de Movilidad realizó el Proceso de Mínima Cuantía 066 de 2011, abierto el 6 de octubre y contratado el 7 de octubre de 2011 con la empresa Alfamed Shekina por un valor de 34 millones de pesos por 200 bicicletas (170 mil pesos por bicicleta), que incluía no solo las bicicletas sino también el mantenimiento de las mismas durante fines de semana y un mecánico en cada zona de la prueba piloto. En esencia, es un contrato que podría denominarse BMT (Build- Maintain- Transfer) pues la Operación estuvo a cargo de la SDM, lo cual no se recomienda pues en cualquier contrato de prestación de servicio de transporte no debería desvincularse la operación del mantenimiento por obvias razones. No obstante, hasta el 14 de noviembre los costos de mantenimiento totales habían sido estimados por parte de los ensambladores en 500mil pesos colombianos, lo cual es relativamente bajo.

Las especificaciones técnicas mínimas de las bicicletas que requerían los pliegos eran:

- “1) Cantidad Mínima a ofertar: 200 unidades
- 2) Bicicleta Rin 26 en aleación de aluminio
- 3) Tipo playera
- 4) Contar Canasta
- 5) Contar guardabarros metálico
- 6) Contar Sillín abollonado
- 7) Color Naranja según indicación del contratista
- 8) Instalación de marcación con logos institucionales
- 9) Mangos en caucho
- 10) Llantas con tachas
- 11) Tenedor reforzado
- 12) Freno delantero y trasero
- 13) Marco, tenedor y manubrio en aluminio o aleación de aluminio
- 14) Garantía técnica por un año por defectos de fabricación, estructura (total) y por defectos de soldadura”

Las bicicletas construidas y ensambladas para la prueba piloto de BiciBog son bicicletas de marcos en hierro fabricados en Bogotá en un almacén de la Calle 13 x Cr 20. Como en todos los casos de los marcos fabricados en ese sector, la matriz utilizada para el marco es una estándar de bicicletas de montaña (debido a los ángulos más recostados de los tubos y el tenedor) pero con algunas adecuaciones irrelevantes en la forma y ubicación de algunos tubos. Esta es una segunda recomendación: las bicicletas deberían tener ángulos en el marco adecuados para uso en ciudad.



Figura 13. Bicicleta utilizada para la prueba piloto de BiciBog.

Algunos detalles de la bicicleta ensamblada para la prueba piloto siguen:

- El guardabarros es muy ancho y débil, y es altamente probable que interfiera con la rueda después de algunas horas de operación.



Figura 14. Detalles del guardabarros utilizado en BiciBog y en velib (parís)

- Las llantas son de tamaño 26 x 1.95, y "tipo todoterreno", lo cual genera mucho coeficiente de rozamiento y hace menos agradable usar la bicicleta (e implica mayor esfuerzo por parte del usuario).



Figura 15. Detalles del labrado de las llantas/corazas elegidas.

- No tienen "pata" para sostenerse en lugares donde no hay cicloparqueadero.



Figura 16. La falta de “pata” para ubicar la bicicleta hace difícil su estacionamiento en otro lugar que no sea un cicloparqueadero del sistema.

- No disponen de candado, lo cual limita su uso versátil en la ciudad.
- No cumplen con lo requerido por el Código de Tránsito y Transporte, donde se requiere que "deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja."



Figura 17. Parte trasera sin luz reflectiva en BiciBog, luz de dinamo en Santiago de Chile.

- Las bielas son de calidad muy inferior, lo cual hace altamente probable que se caigan o doblen después de poco tiempo. De hecho, en el cuarto día de la prueba ya se habían reemplazado bielas de las bicicletas. Lo mismo sucedió con los pedales utilizados, pues son de pasta y éstos no deberían utilizarse para un sistema de este tipo.



Figura 18. Bielas de cuña y pedales de pasta – comparación con bicicleta de Washington.

- La bicicleta tiene un marco de hombre, tamaño de 17 pulgadas. Este marco no es recomendable, pues es la medida estándar para un hombre que mida entre 1,6 y 1,8 metros, cuando la estatura promedio de un bogotano es inferior a esta, sin mencionar la de una mujer. Además, siempre se ha reiterado que una bicicleta pública debe ser de barra baja ("tipo mujer").



Figura 19. Tamaño y tipología del marco de bicicleta – de hombre, tamaño 17”.

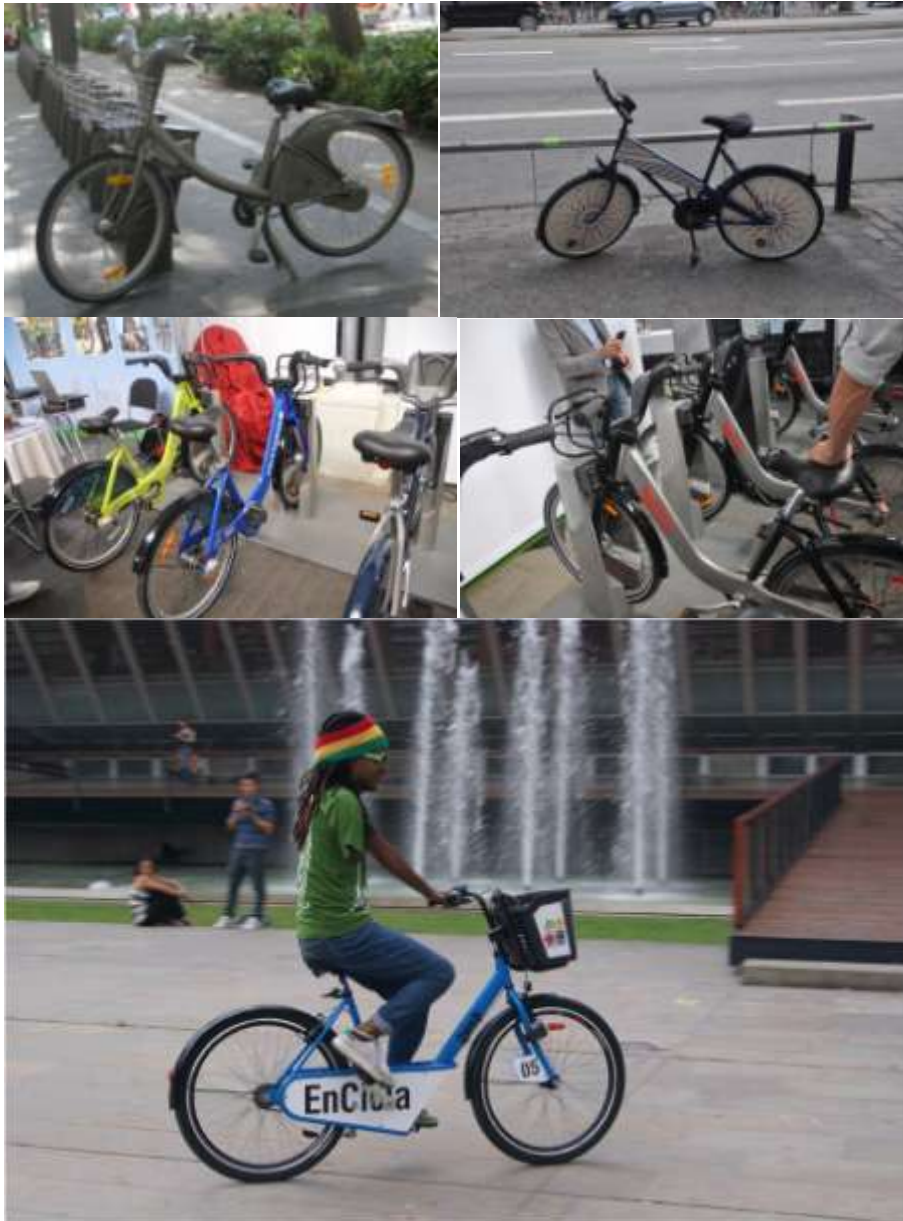


Figura 20. Bicicletas en sistemas Velib, Copenhagen, Melburne, Bixi, Medellín.

- Los frenos de la bicicleta son de pasta, lo cual les reduce su vida útil a pocos días.



Figura 21. Frenos de pasta y frenos utilizados en sistema de Santiago.

9 Recomendaciones sobre Operación/mantenimiento/personal



Figura 22. Algunos pasos del registro y entrega de bicicleta y equipo a usuarios.

La operación de la prueba piloto de BiciBog es bastante sencilla: se registra un usuario, se le entrega una bicicleta, un casco, una cofia (gorro desechable para evitar el contagio de piojos) y un chaleco reflectivo, hasta que se devuelve la bicicleta y se hace una sola pregunta al recibir la bicicleta: “tuvo usted algún inconveniente con la bicicleta?”. El sistema es totalmente manual, pues las personas de la Ola Naranja realizan todos estos pasos. Nuevamente, su labor es excepcional en este sentido y es una felicitación más por su papel crucial dentro del sistema.



Figura 23. Carnet entregado a cada usuario registrado.

Algunos aspectos adicionales de la operación que merecen comentarios:

- Como ya se dijo anteriormente, la operación restringida únicamente a ciclorruta transmite un mensaje erróneo a los usuarios.



Figura 24. Uso de casco, cofia y chaleco obligatorios.

- La obligatoriedad del casco y el uso de la cofia (gorro desechable) es un obstáculo para el uso libre y placentero de una bicicleta: en otros sistemas de bicicleta pública donde el uso del casco es obligatorio, se les pide a los usuarios velar por este requisito con su propio casco y responder ante cualquier eventualidad. Esto haría el uso del sistema menos restrictivo y más personal. Se ha demostrado que en los sistemas de bicicleta pública donde se fiscaliza el uso de casco, no hay buenos resultados. De hecho, el sistema de bicicletas públicas de México se implantó mientras que el gobierno de la ciudad levantó la obligatoriedad de casco y lo hizo recomendado únicamente. En el caso de Melbourne, donde permaneció la obligatoriedad de casco en su sistema y se impone una multa por no cumplir con la regla, el uso no ha sido de más de 70 veces al día en todo el sistema.³

³ Véase <http://www.theage.com.au/victoria/helmet-law-makes-nonsense-of-bike-hire-scheme-20100722-10my2.html> y en <http://theconversation.edu.au/have-helmet-laws-put-the-skids-on-australias-bike-share-scheme-2703> para más información.



Figura 25. Uso del casco a discreción del usuario en el sistema Capital Bikeshare de Washington.

- El uso del chaleco obligatorio es totalmente inútil, tanto por su nula efectividad en las horas de operación del sistema BiciBog, como por el hecho de que la ley no lo exige en esas horas tampoco. Se recomienda omitir este requisito por completo.



Figura 26 y Figura 27. Distribución inicial (con camión de circulación no permitida en la zona) y ajustada (con camioneta de SDM) en el primer día de la prueba piloto.



Figura 28. Distribución en punto de descarga (Virrey) en días siguientes de prueba piloto.



Figura 29. Camioneta utilizada para redistribución de bicicletas entre estaciones.



Figura 30. Sistema de Distribución de B'easy en Stiago de Chile.

- Los vehículos y ruta de distribución podrían ser mucho más adecuados. Sobre este tema hubo varios problemas el primer día de operación (se comenzó por utilizar un camión de más de 7 toneladas que no tenía permitida la circulación en la Zona de Virrey en la mañana), y se siguió con una distribución que continuaba dependiendo de camionetas de SDM, lo cual hizo ineficiente la distribución de la carta por razones de ruta, estacionamiento permitido y emisiones contaminantes. Sobre esto se realizó un análisis que sigue aquí:

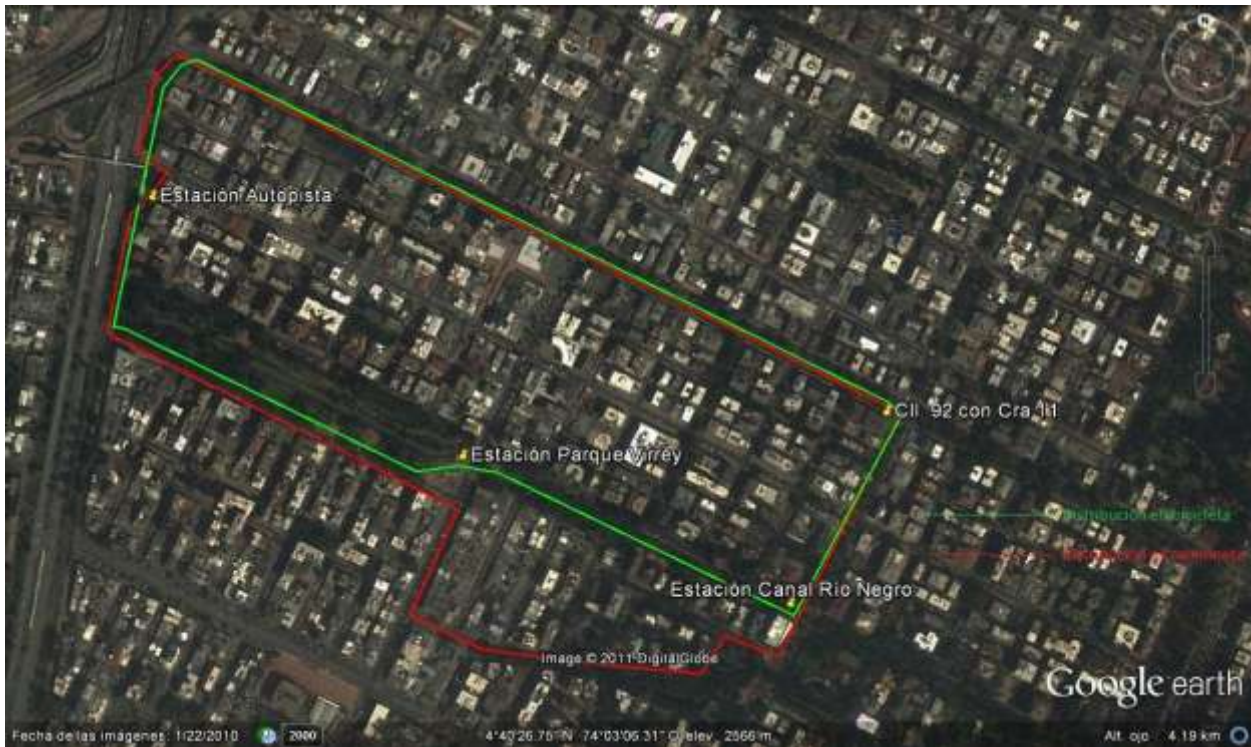


Figura 31. Ruta de camioneta de distribución utilizada (línea roja) y ruta potencial con modos no motorizados (línea verde). Fuente de base de mapa: Google Earth. Elaboración de rutas por autores.

Primero, hay que anotar que la distribución de estas bicicletas para estas zonas y en camiones no es la más adecuada, y podría fácilmente suplirse con un modo no motorizado que redistribuya las bicicletas por las ciclorrutas. Esto permite una operación de cero emisiones, con mayor versatilidad en la circulación y con menores incertidumbres de tráfico.

Categoría Vehicular	Km recorridos	Costos	Factores de emisión (gr/Km)*					Total emisiones				
			CO2	CO	NOx	THC	PM	CO2	CO	NOx	THC	PM
Bicicleta	3,08	\$ -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Camioneta**	3,48	\$ 1.077	237	1,39	1,01	0,79	0,097	824,5	4,8	3,5	2,7	0,3

*Datos tomados de la Universidad de los Andes grupo de estudios de sostenibilidad urbana y regional

**Consumo medio de ACPM es de 25km/gal

*** Precio de galón de ACPM a Nov de 2011 es \$7.740

Segundo, se estimó que el recorrido de 3,48 kms de una camioneta diesel como la que se utilizó en la prueba piloto para redistribuir la carga, emitía 824 gr de CO₂ por cada vuelta al circuito, lo cual sería un estimado de 20 veces mayor para una operación de 10 horas (se estimó una redistribución con frecuencia cada media hora de operación). Con esto, se emitieron 16.480 de CO₂ adicionales por día de operación de BiciBog. Además, se emitían 0,3 µm/m³ de material particulado (un contaminante altamente dañino para la salud, particularmente en niños) durante el día. Con una operación de modos no

motorizados, estas emisiones se habrían evitado 100% y el sistema habría sido realmente libre de emisiones en su operación.

Adicionalmente, aunque se tuvo la idea tardía de alquilar un lugar para guardar las bicicletas en un sitio cercano a la estación central, esta idea se desechó por el costo asociado (un millón de pesos por un mes fue el valor cotizado con un operador de estacionamientos cercano al Virrey, a quien un representante de SDM pidió este servicio). No haber utilizado este lugar de bodegaje generó kilómetros adicionales de recorrido de los camiones de distribución principales desde el lugar de bodegaje (desconocido por los autores) hasta los dos puntos de distribución, lo cual incrementaría aún más las emisiones de CO₂ y PM₁₀ del sistema BiciBog que se pudieron haber evitado.

10 Resultados de encuesta a usuarios realizada por autores



En realidad, la última palabra sobre un sistema de bicicletas públicas la tiene el usuario. Abajo se presentan los resultados de la encuesta realizada a usuarios del piloto de BiciBog durante los días 16 y 17 de Noviembre por medio de la herramienta SurveyMonkey. Lamentablemente la muestra de este ejercicio no es representativa (31 personas), pero sí vale la pena presentar los resultados. El formato de la encuesta se presenta en los anexos, y está a libre disposición de quien quiera utilizarla para expandir estos resultados. Aquí no se hacen comentarios analíticos de los resultados, pues éstos ya se hicieron en el resto del informe. Se privilegia aquí la información directa de los usuarios.

Primero que todo se presentan algunos datos de edad, sexo y cantidad de veces que se utilizó el BiciBog. Estas gráficas se presentan en las siguientes 3 figuras.

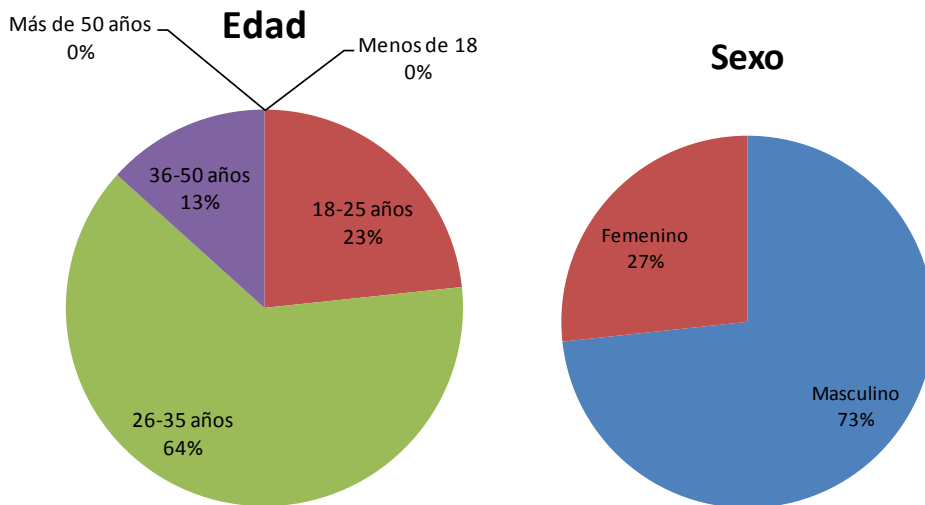


Figura 32 y Figura 33. Edad y sexo de los encuestados.

Cantidad de veces uso BiciBog

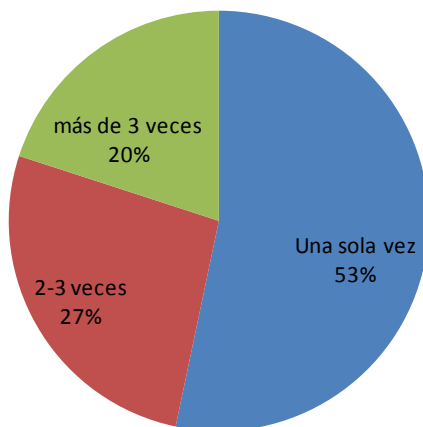


Figura 34. Cantidad de veces que los encuestados utilizaron la prueba piloto de BiciBog.

Con base en lo anterior se puede decir que el uso del sistema ha sido repetido casi la mitad de las veces, que las personas encuestadas eran hombres en casi una tercera parte, y que su edad estaba entre 26 y 35 años.

A continuación se presentan los resultados sobre calificaciones de aspectos generales y específicos del sistema.

Calificación general BiciBog

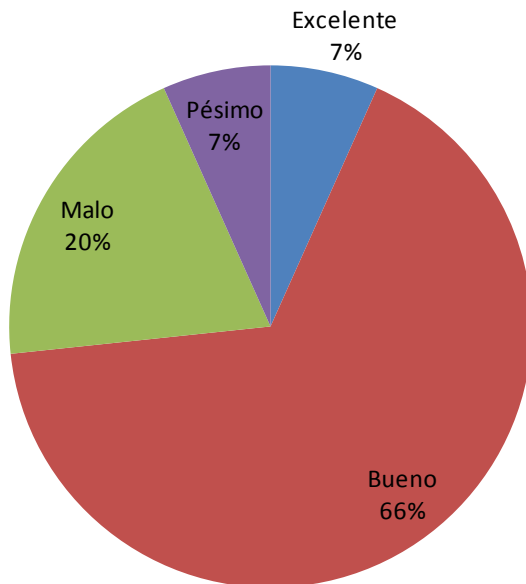


Figura 35. Calificación general de la prueba piloto de BiciBog.

Primero que todo, se encontró que el servicio se encontró en más del 70% como bueno o excelente. Los comentarios adicionales a esta pregunta fueron dos: “necesita más amplitud, sistematización y organización y ciclas adecuadas” y “Tiene que hacer ajustes urgentes si no fracasará.”

Abajo se puede ver que la información prestada a los usuarios por parte del personal del sistema se percibió como incoherente en más de la mitad de los casos, y en varios casos se vio como incompleta o inútil. En casi un tercio de los casos se calificó la información como útil y completa.

Calificación - información sobre BiciBog

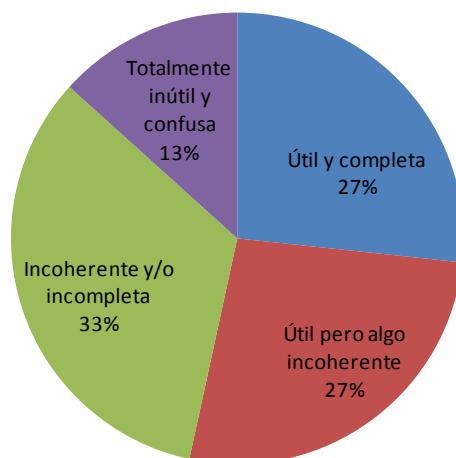


Figura 36. Calificación de la información que se entregaba durante la prueba piloto de BiciBog.

Los dos comentarios adicionales sobre este punto fueron los siguientes: “no tienen claro los objetivos, no comparten información, no hay una persona responsable visible”, “Útil pero incompleta”.

La siguiente gráfica es sobre la calificación del servicio prestado en la prueba piloto, donde se ve que más del 70% de los encuestados les pareció que el servicio fue bueno (aunque no necesariamente eran amables quienes prestaban el servicio), y solo un 20% le pareció malo.

Calificación - servicio en BiciBog

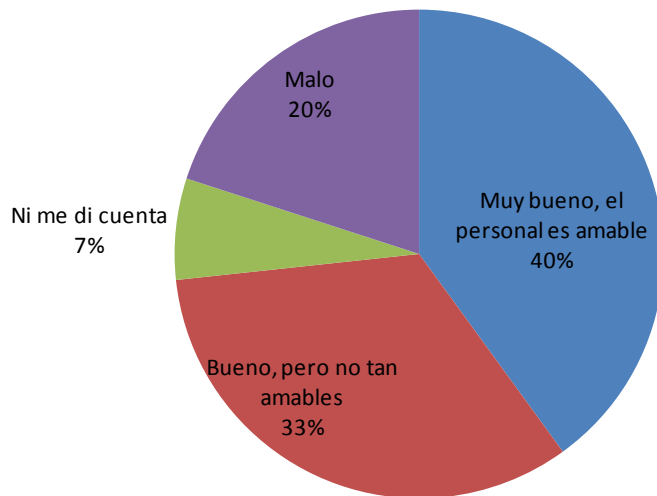


Figura 37. Calificación del servicio prestado en la prueba piloto de BiciBog.

Los dos comentarios adicionales sobre este punto fueron: “esto debería sistematizarse como el resto de sistemas de ciclas publicas en el mundo” y “Los funcionarios no tienen suficiente información para explicar el detalle del sistema”

El punto sobre el que se indagó a continuación fue la bicicleta que se utilizó en la prueba piloto. La calificación al respecto se muestra abajo, donde solamente el 7% les pareció de muy buena calidad, la mitad de los encuestados no vieron aspectos a resaltar, y el 43% vieron este aspecto como algo que debería mejorar (esto es, las calificaron de pésima o mala calidad).

Calificación de la bicicleta BiciBog

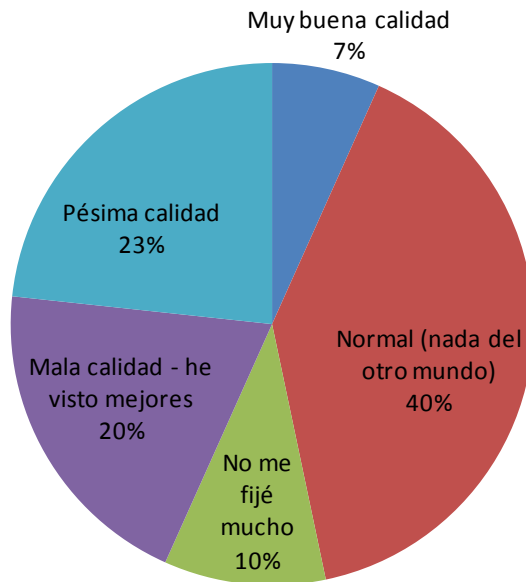


Figura 38. Calificación de la bicicleta utilizada en la prueba piloto de BiciBog.

Los cuatro comentarios adicionales al respecto fueron estos: “fáciles de desmantelar, malos repuestos, poca eficiencia, demasiado altas para algunas personas.”, “pesada, muy grande”, se me soltó una biela al finalizar el circuito” y “me parece que los pedales fallaban mucho, no solo en las que me tocó a mí.”

La página siguiente presenta una gráfica donde se muestran los diferentes percances que sufrieron los usuarios (se podían seleccionar varias opciones). Principalmente, el tiempo de registro fue visto como un gran problema, al igual que la prohibición de utilizar vías distintas a las ciclorrutas (p. ej. La Calle 90), mientras que también hubo problemas con la entrega de la bicicleta, su tamaño y la provisión del casco. El 20% de los encuestados dijeron que no habían tenido problemas. Se dieron dos comentarios adicionales: “los cruces con carros ponen nerviosa a la gente, hay que darle prioridad al paso de la bicicleta”, “los pedales fallaron varias veces, y el registro y toma de bicicleta debe agilizarse”.

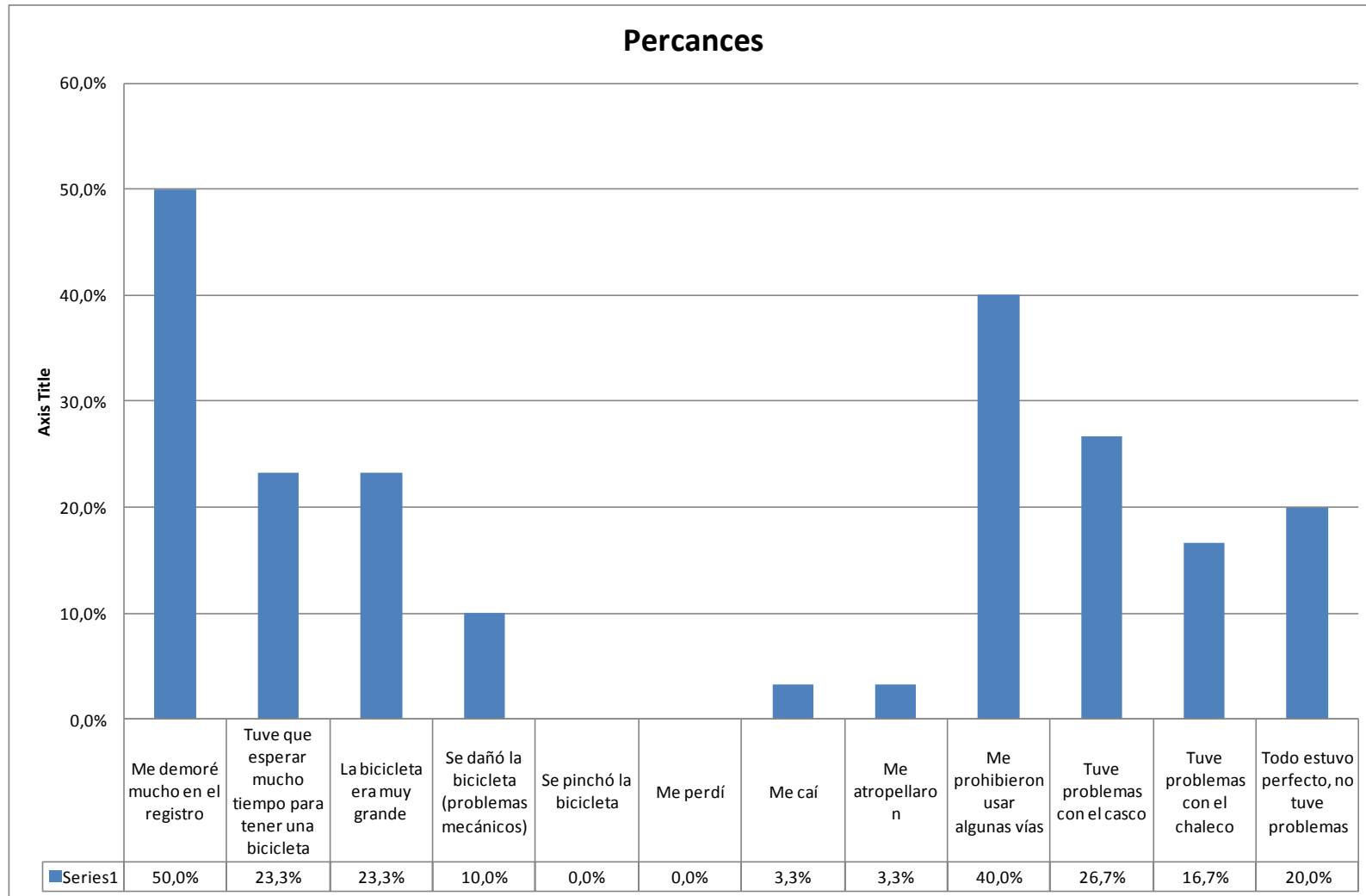


Figura 39. Percances encontrados durante el uso de la prueba piloto de BiciBog.

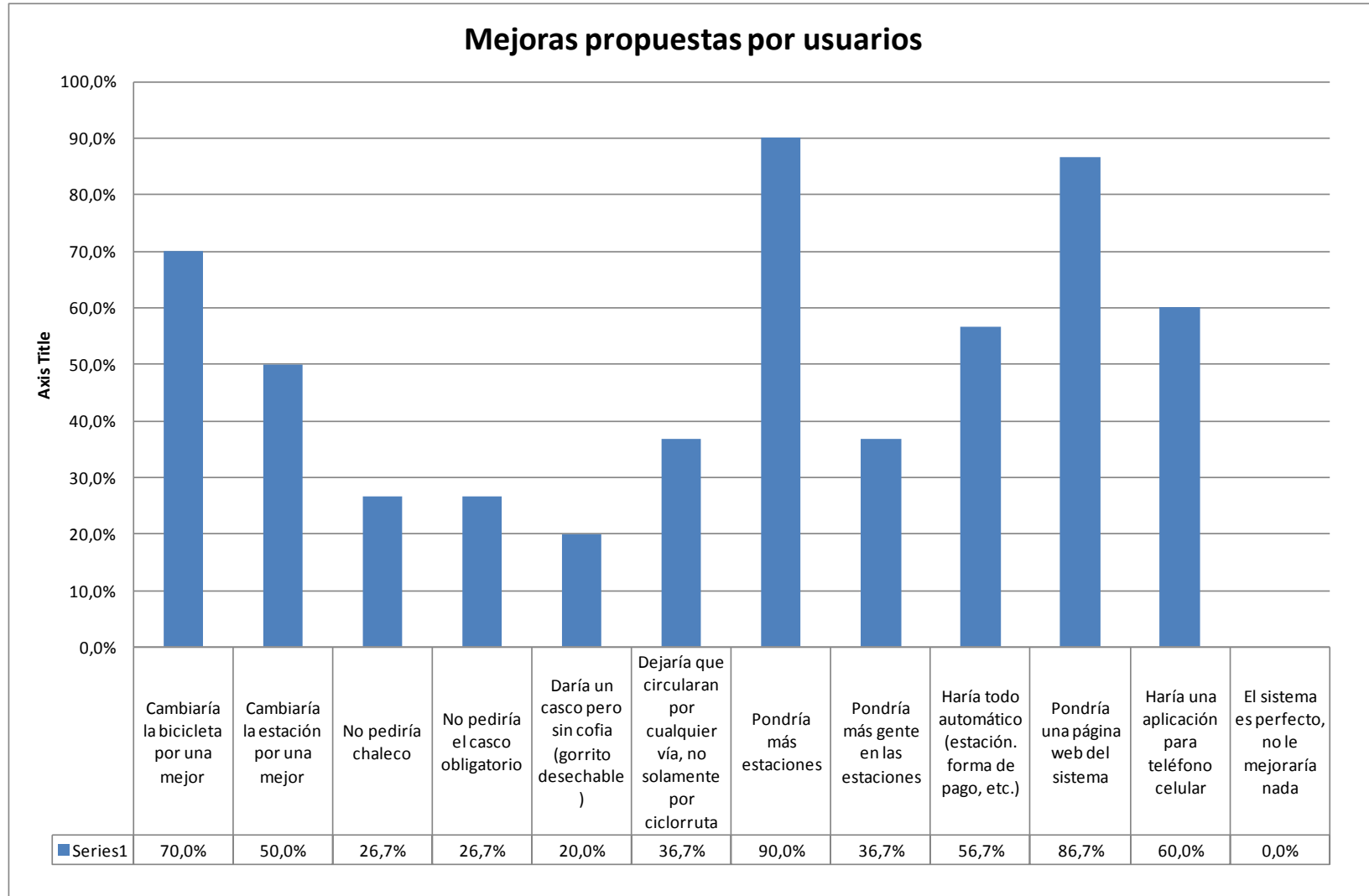


Figura 40. Propuestas de los usuarios para mejorar la prueba piloto de BiciBog.

La figura de arriba presenta las diferentes mejoras que propusieron los usuarios (nuevamente había opción de seleccionar varias), donde todos tuvieron mejoras (nadie dijo que el sistema es perfecto). Estas fueron principalmente relacionadas con la cantidad de estaciones, la falta de una página web, la necesidad de una mejor bicicleta, y otras con menores frecuencias fueron la estación, automatizar el sistema, tener más personas en las estaciones, la circulación por otras vías, la obligatoriedad de casco y la entrega de una cofia.

Los comentarios adicionales fueron: “más bicicletas que sean adecuadas y no tan duras de andar. con sillín ergonómico, que se integre al transmilenio y al SITP”, “Pondría la estación con techo por que llueve y al usar las bicicletas están mojadas y no tienen como limpiarlas”, “No pondría agentes de la Ola Naranja a vigilar que las personas vayan por ciclorruta”, “Daría la información completa”, “Ampliaría el horario hasta las 6:30pm”.

Después de esto se hicieron dos preguntas sobre la disposición hacia el uso y pago del sistema de manera cotidiana. Abajo se presentan los resultados, donde el 90% de los encuestados dijeron que usarían el sistema siempre y cuando se realizaran las mejorías propuestas, y solo el 7% lo usaría tal como lo vio.

¿Usaría el sistema de manera cotidiana?

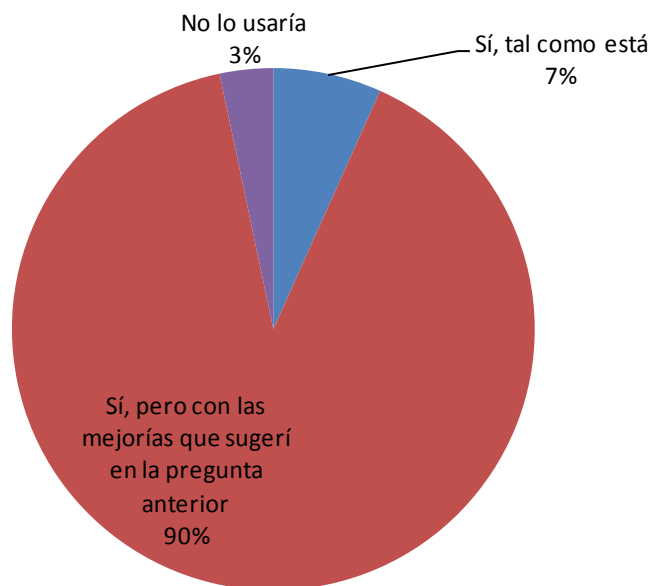


Figura 41. Disposición a usar un sistema como este de manera cotidiana.

En términos del pago, se mostró una disposición mayor a pagar mensualmente, ya que el 37% pagaría por una suscripción mensual de 10.000 pesos o menos, y un 23% pagaría aproximadamente 20.000 pesos. La disposición a pagar por cada uso se expresó solamente en 27% de los casos, mientras que el 13% preferiría que el sistema fuese gratuito.

¿Pagaría por un sistema como este?

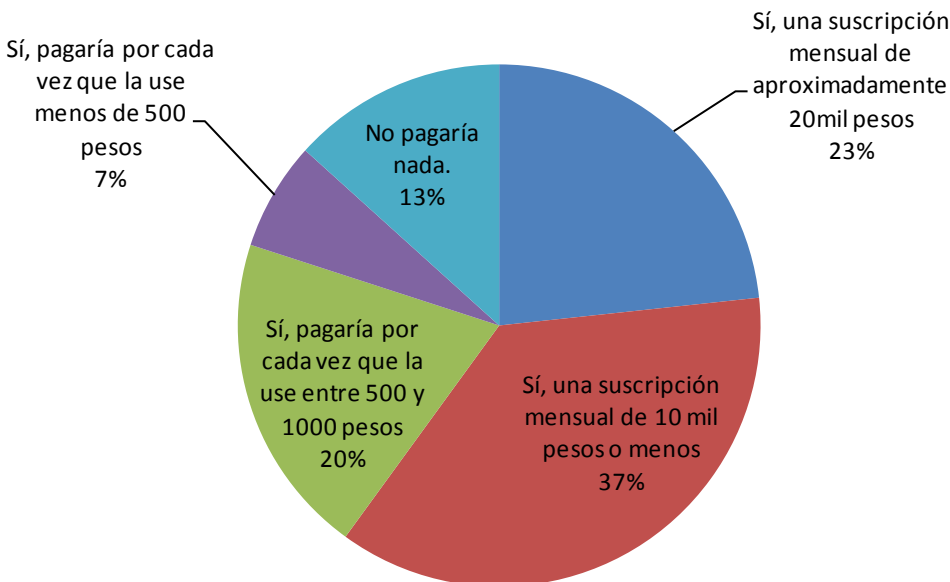


Figura 42. Disposición a pagar por el uso de un sistema como este de manera cotidiana.

Los comentarios adicionales a esta pregunta fueron: “pagaría si se incluyera en el uso de la bicicleta el pasaje de Transmilenio o bus, y entre estaciones de bicicleta no pagaría nada o una mensualidad baja. Tienen que tener en cuenta que debe ser mucho más bajo que el costo de una cicla nueva” y “en otros países no cobran por eso ha sido bueno”.

Al final de la encuesta se dio la opción de dar comentarios adicionales. Los que se presentaron fueron los siguientes (se copian “verbatim”):

- “Falta de información y se evidencia improvisación. Es una excelente idea que demanda una planeación acorde.
- “tiene que pensar en una cicla que no puedan desmantelar, que no puedan robarse, con un marco distintivo y que sea muy eficiente para que la gente quiera usarla, tienen que automatizar como se hace en las distintas ciudades del mundo que tienen este tipo de sistemas y debe funcionar 24 horas para ofrecer una solución al transporte público deficiente y costoso que hay durante la noche.
- “es un mal comienzo, no alcanza a ser, ni como el préstamo de centros residenciales, que son los más precarios que existieron en Europa.
- “Muy poca gente tuvo conocimiento sobre este plan piloto, sabiendo que era algo importante para la movilidad.
- “Muchos sectores estudiantiles no fueron tenidos en cuenta para esta prueba.”
- “Es necesario ampliar la cobertura para que los recorridos sean más largo, aumentando cicloparqueaderos.
- “Que se amplíe por toda Bogotá.
- “Es un proyecto excelente y ya era hora que en Bogotá encontráramos bicicletas públicas, es importante que en las estaciones tengan un buen stock de bicicletas no estoy de acuerdo con tener un camión esperando en cargar de estación en estación

cuando se encuentra mayor demanda, porque las bicicletas ya se ven deterioradas y eso claramente genera más gastos y la calidad de las bicicletas actuales SON MALAS creo q cambiar de distribuidor sería de gran ayuda y comodidad, el personal q se encuentra en el recorrido de las bicicletas tiene que generar valor agregado en los cruces porque si alcanzo dan paso y no se ve que estén pendientes. Creo q es conveniente hacer un estudio actual de cómo se maneja en diferentes lugares del mundo ese tema y si realmente es necesario tener cascos y si es así poner un dispensador de gorros pero creo q entre más sencillo y de fácil acceso se haga mucho gente usara BiciBog...Finalmente toca generar cultura ciudadana para los peatones de las ciclorrutas por q pasan y no se dan cuentan y si pueden generar accidentes igual a los carros...tener una corneta en la bici podría prevenir accidentes con peatones ó carros.

- “No veía gente repartiendo volantes, ni una algo que promoviera BiciBog
- “Que la SDM escuche todas las críticas constructivas que se le han hecho al sistema por parte de diferentes expertos y de esta manera lograr un buen SBP en la ciudad y no algo improvisado
- "que buena iniciativas ciudadanas y tenemos que cuidarlas.
- “Deberían consultar a las universidades y a diferentes expertos del tema de bicicletas,"
- “me parece buenísimo el tema obviamente solo lo he usado en la ruta virrey hasta la 11 y me ahorra mucho tiempo, me gustaría que ampliaran las rutas ya que tenemos muchas ciclorrutas en esta ciudad y ahora con mil buses mas en las calles menos puede uno andar en carro la BiciBog es lo máximo la he usado en otros países y ha sido maravilloso ojala sigan así y no cobren que ahí es cuando todo lo dañan!!
- “La gente que atiende en BiciBog debe estar más informada, sobre que es una bicicleta y como se debe utilizar en Bogotá. Las bicicletas son de plástico y mala calidad.
- “La idea es buena, ya hacía falta, aunque en la forma rudimentaria (Llenando planillas y formularios físicos en pleno 2011) como fue implementada deja mucho campo para mejorar.”

11 Conclusiones

En conclusión, el sistema ha tenido buena aceptación, tiene un personal muy comprometido, y se eligieron bien los lugares para hacer la prueba piloto. Se debe mejorar en la entrega de información a usuarios, expertos y medios, el diseño y especificaciones de las bicicletas, la ubicación y características de las estaciones, las condiciones de operación y reglas para los usuarios, y los detalles sobre el plan financiero, contractual, de operación y de expansión del sistema que a la fecha no han sido divulgados. Desafortunadamente, el sistema no está al nivel de otros sistemas de bicicleta pública del país, la región ni el mundo en desarrollo.

12 Anexos

12.1 Formato de encuesta utilizada

Sistema Piloto BiciBog

Encuesta independiente sobre "BiciBog"

Esta encuesta busca contribuir con un estudio independiente sobre el sistema Piloto de Bicicletas Públicas denominado "BiciBog". Si usted ha utilizado el sistema una o más veces, por favor responda la encuesta. Consta de 11 preguntas obligatorias (marcadas con asterisco) y una opcional. La duración de responderla es de 3 minutos aproximadamente.

***1. ¿Cuál es su edad en años cumplidos?**

Menos de 18

18-25

26-35

36-50

Más de 50

***2. ¿Cuál es su sexo?**

Masculino

Femenino

***3. ¿Cuántas veces ha utilizado el sistema BiciBog hasta hoy?**

Una sola vez

2-3 veces

más de 3 veces

***4. ¿Cómo calificaría el sistema BiciBog en general?**

Excelente

Bueno

Malo

Pésimo

Otro (especifique)

Sistema Piloto BiciBog

***5. ¿Cómo calificaría la información que le han entregado sobre BiciBog?**

- Útil y completa
- Útil pero algo incoherente
- Incoherente y/o incompleta
- Totalmente inútil y confusa
- No me han dado información

Otro (especifique)

***6. ¿Cómo calificaría el servicio que le han dado?**

- Muy bueno, el personal es amable
- Bueno, pero no tan amables
- Ni me da cuenta
- Malo
- Pésimo

Otro (especifique)

***7. ¿Cómo calificaría la calidad de la bicicleta del BiciBog?**

- Muy buena calidad
- Normal (nada del otro mundo)
- No me fijé mucho
- Mala calidad - he visto mejores
- Pésima calidad

Otro (especifique)

Sistema Piloto BiciBog

***8. ¿Tuvo algún percance en el uso del sistema? (marque todas las que apliquen)**

- Me demoré mucho en el registro
- Tuve que esperar mucho tiempo para tener una bicicleta
- La bicicleta era muy grande
- Se dañó la bicicleta (problemas mecánicos)
- Se pinchó la bicicleta
- Me perdi
- Me caí
- Me atropellaron
- Me prohibieron usar algunas vías
- Tuve problemas con el casco
- Tuve problemas con el chaleco
- Todo estuvo perfecto, no tuve problemas

Otro (especifique)

***9. ¿Cómo mejoraría usted el sistema? (marque todas las que apliquen)**

- Cambiaría la bicicleta por una mejor
- Cambiaría la estación por una mejor
- No pediría chaleco
- No pediría el casco obligatorio
- Daría un casco pero sin cofia (gorrito desechable)
- Dejaría que circularan por cualquier vía, no solamente por ciclorruta
- Pondría más estaciones
- Pondría más gente en las estaciones
- Haría todo automático (estación, forma de pago, etc.)
- Pondría una página web del sistema
- Haría una aplicación para teléfono celular
- El sistema es perfecto, no le mejoraría nada

Otro (especifique)

Sistema Piloto BiciBog

*10. ¿Usted usaría este sistema de manera cotidiana?

- Sí, tal como está
- Sí, pero con las mejoras que sugerí en la pregunta anterior
- Lo usaría ocasionalmente
- No lo usaría

Otro (especifique)

*11. ¿Usted pagaría por un sistema como este?

- Sí, una suscripción mensual de aproximadamente 20mil pesos
- Sí, una suscripción mensual de 10 mil pesos o menos
- Sí, pagaría por cada vez que la use entre 500 y 1000 pesos
- Sí, pagaría por cada vez que la use menos de 500 pesos
- No pagaría nada.

Otro (especifique)

12. Tiene comentarios adicionales que quisiera dar sobre BiciBog?

13. Gracias por su tiempo. Le agradecemos si reenvía esta encuesta a otras personas que conozca y que sepa que utilizaron el sistema BiciBog.

Si quiere recibir resultados de esta encuesta, por favor escriba aquí su correo y le enviaremos los resultados detallados:

12.2 Artículos de prensa relacionados con BiciBog



Bogotá prueba su modelo de bicicletas públicas

Movilidad. Un programa piloto de estos vehículos se está probando en dos puntos de Bogotá

"Hoy me va a quedar mucho más fácil y cómodo llegar al trabajo", eso se puede estar diciendo en la estación de Transbici, ubicada en el Virrey, ayer, cuando la Secretaría de Movilidad lanzó una prueba piloto de bicicletas públicas, 'Bicibog'.

"La idea es que las personas que habitan de Transbici, o quien lo necesite, con la bicicleta para que vayan a su trabajo y así colaborar con la movilidad y el medio ambiente", explicó a EL TIEMPO Douglas González, secretario de la Secretaría y encargado de 'Bicibog' en el Parque El Virrey, quien indicó que los usuarios podrán tomar una bicicleta en uno de los estaciones autorizadas y deberán dejarla en otro punto autorizado por la entidad que se ajuste a su destino.

González explicó que se está realizando una prueba piloto que durará diez días, para poder analizar las necesidades de los diversos sectores y poder



El piloto de la movilidad de Bogotá se realizará primero en sectores autorizados de la Secretaría de la movilidad. (Foto: Contrapunto)

Por ahora tienen a estar en dos puntos: el Parque El Virrey y a los alrededores del portal de las Américas, a fin de que se pueda ir a la oficina y así como el comodó. El servicio de 'Bicibog' presente en el parque, cinco franjas, 8000.

Este es el equipo que se le brinda al usuario.

Argentina, y también en Medellín, tanto en horario de mañana, de 8:00 a.m. a 3:30 p.m., de lunes a viernes.

Para poder acceder a este servicio, los usuarios deben inscribirse en el portal de la Secretaría que se encuentra en los puntos autorizados.

Alí se les pide una foto reciente y con el documento de identificación se les otorga un usuario. Una vez lo tienen, acceden al servicio y pueden hacerse con las bicicletas en cualquiera de los puntos de funcionamiento, según González.

El encargado de 'Bicibog' en El Virrey dijo que en este punto hay disponibles 90 bicicletas, divididas entre las cinco estaciones, aunque que en el Portal

Bicibog 200

Usuarios deben la licencia de conducir para la prueba piloto en las Américas y el Virrey.

de las Américas, 70. Las bicicletas autorizadas se tienen en reserva en caso de una falla mecánica y para atender la demanda en cada sector.

Ayer, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Movilidad, en El Virrey se registraron más de cinco personas.

Aunque en un principio el uso de las bicicletas será gratuito, la Secretaría no descarta cobrar por el servicio y por ello

a quienes se entregan a los usuarios, se les hace una encuesta en la que se les pregunta por este y otras modalidades de uso.

González aseguró que en los momentos que la Secretaría de Movilidad habrá monitoreo mecánico y seguridad por parte de los usuarios no tengan ningún inconveniente.

"Año ha sido un completo éxito. La agenda de la ciudadanía ha sido impresionante", agregó González, quien dijo que en caso de un fallo, como hoy se está haciendo en las Américas, se contactará al proveedor y se reemplazará las unidades correspondientes.

Cuando los usuarios van a usar las 'Bicibog' se les entrega un kit que incluye las siguientes cosas:

• **CONDICIONES DE USO:** La Secretaría de Movilidad le entregará el kit de bicicletas para usar las 'Bicibog'.

- **CONDICIÓN:** Es obligatorio tener un documento de identificación.
- **EDAD:** El usuario debe tener un mínimo de 18 años.
- **RECORRIDO:** Las bicicletas públicas pueden ser usadas en todo el territorio.
- **ENTREGA:** En el momento de la entrega se entregará un kit de mantenimiento de las bicicletas públicas.
- **RESPONSABILIDAD:** El usuario es responsable de cualquier daño que se le cause a la bicicleta.
- **DEVOLUCIÓN:** El usuario debe devolver la bicicleta en el punto de devolución.

Usuarios opinan

"Es muy buena iniciativa y la voy a usar cuando tenga 'Pico y placa'"

"Me parece chévere la idea y es una alternativa para ayudar a mejorar la movilidad en la ciudad"

"Me gusta y lo voy a usar por que trabajo por este sector"

"Lo voy a usar para ir al trabajo porque me parece muy chévere la iniciativa. Es importante conocer las rutas por donde funciona"



Map showing authorized Bicibog stations in Bogotá, including Parque El Virrey, Portal de las Américas, and other locations. The map includes street names like W. CL 82, AV. CL 14, CL 100, CL 87, CL 37, and CL 100. It also shows the location of the Autoridad de Tránsito y Transporte de Bogotá.

adn | Jueves 3 de Noviembre 2011

Incertidumbre por el sistema de 'bicis'

Algunos ciclistas, a la expectativa por piloto.

● Se había anunciado que el sistema piloto de bicicletas públicas comenzaría a operar el 24 de octubre, pero luego la fecha se pospuso para el primero de noviembre y hoy existe incertidumbre sobre cuándo rodará.

En los alrededores de la estación El Virrey y Las Américas se instalaron, el martes, las estaciones con las bicicletas color naranja. Pero, tan rápido como llegaron, se fueron.

Ciclistas como Carlos Pardo, Camilo Rey y Diego A. López están preocupados por este piloto. "¿Dónde quedaron las bicicletas de Bicibog (nombre del sistema)? ¿No se pueden usar hoy? ¡Qué desorden!", señaló ayer el ciclista Diego A. López.

Y el experto en movilidad Carlos Pardo, a modo de crítica constructiva, añadió que "no he podido recibir una respuesta clara sobre las horas de ope-



Ciclistas desean evaluar el sistema para mejorarlo. CARLOS PARDO

El dato

➤ **El piloto operaría** de las 5 a.m. a las 5:30 p.m., según información de la Secretaría de Movilidad.

ración". Él ha escuchado que funcionará desde las 5 a.m., desde las 6 a.m., y desde las 8 a.m.

Mientras ellos están a la expectativa, Movilidad dijo que la prueba piloto aún no se inicia formalmente.

Despegó el piloto de bicicletas públicas

El sistema rodó en El Chicó y El Tintal e irá hasta el día 18.

Redacción
Bogotá

● Durante las próximas semanas, la autopista Norte con calle 87 ya no estará lejos de las carreras 11 y 15. Alrededor de 100 bicicletas públicas en el barrio El Chicó harán las distancias más cortas para los ciudadanos de lunes a viernes.

Recorridos que a pie o en taxi duran 20 minutos o más en ese sector se reducirán a la mitad gracias a BiciBog, el piloto del sistema de bicicletas públicas de Bogotá que comenzó a rodar ayer en ese y otro punto de la ciudad y que irá hasta el próximo viernes 18 de noviembre.

Aunque se había anunciado su comienzo para el martes pasado, solo ayer los usuarios dieron el primer pedalazo. Sin embargo, la Secretaría de Movilidad aún no hace el lanzamiento oficial.

Preliminarmente, el sistema operará, según una funcionaria de la Ola Naranja, “de 7 a.m. a 4 p.m., aunque el horario podría extenderse”.



La prueba se realizará durante dos semanas. JUAN MANUEL VARGAS / ADN

El dato

➤ **La bicicleta** se entrega con casco, reflectivos y un gorro para el cabello. El desplazamiento es por la ciclorruta.

El usuario podrá desplazarse en ella de la estación de Virrey de TransMilenio a la calle 87 con 15, la calle 87 con 11, la calle 92 con 15 o la calle 92 con 11, sin costo alguno. El sistema también está disponible en El Tintal, en el suroccidente.

Andrés Ávila, de 19 años, probó el piloto. “Lo usaré para ir a estudiar. Caminando se me iban 15 minutos; en bicicleta, solo 5”, dijo en la calle 90.

Pese a la aprobación de los usuarios, expertos como José Alberto Gaona, de la fundación Mejor en Bici, ve algunas fallas: “son bicicletas de muy baja gama y los frenos se acaban muy rápido. Todas las bicicletas públicas del mundo tienen la barra baja, ¿por qué estas no?”, preguntó.



El 'Bicibog', un programa digno de apoyo para Bogotá



Opinión La implementación de ciclorrutas integradas al sistema de transporte actual y futuro, convierte a la bicicleta en "vehículo público" y le otorga la impronta de alternativa de movilidad incluyente de todos los estratos sociales.

Fernando Rey Valderrama*

La Subsecretaría Distrital de Política Sectorial de Movilidad de Bogotá, con base en estudios debidamente sustentados, viene realizando desde el 1° y hasta el 18 de noviembre las pruebas piloto para dar al servicio un sistema de bicicletas públicas denominado "BICIBOG".

El propósito de este programa es el de ayudar a descongestionar las vías de Bogotá de forma sostenible, saludable y efectiva dentro del concepto del Sistema Integrado de Transporte Público. La implementación y puesta en marcha de este componente responde a la exigencia del Plan Maestro de Movilidad y al Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá Positiva", el cual, una vez consolidado, llevará a Bogotá a ingresar al selecto grupo de ciudades en Europa y América que favorecen a sus habitantes con el uso ordenado y racional de la bicicleta pública; por cierto Medellín ya cuenta con algunos tramos en servicio.

En Bogotá las autoridades han venido fomentando el uso de la bicicleta como un medio efectivo de desplazamiento mediante la utilización de una red de 366 kilómetros de ciclorrutas, una de las más extensas de América Latina, y en el sano esparcimiento que deparan los paseos por las ciclo vías dispuestas en los días festivos. Sin embargo, la implementación de rutas integradas al sistema de transporte actual y futuro convierte a la bicicleta en "pública" y le otorga la impronta de alternativa de movilidad incluyente de todos los estratos sociales.

La historia moderna del uso de la bicicleta nos cuenta que a comienzos de 1968 se consolidó el "Plan Blanco de la Bici" en Holanda, con 50 bicicletas donadas por la comunidad y pintadas de blanco dispuestas para el uso público sin parqueaderos ni registro, el uso era libre y gratuito. Aunque adolecía de seguridad y de integración física con el deficiente transporte público de Ámsterdam, el paso del tiempo la consolidó como la "bicicleta pública", programa que se ha replicado en el mundo entero.

En Copenhague, Dinamarca el proyecto Bycyklen inició su funcionamiento en la primavera de 1995, con 1000 bicicletas y se encuentra en pleno funcionamiento. Cuenta con 370 km de carriles, 2.000 bicicletas, 110 estacionamientos. Las Bicicletas se alquilan consignando una moneda de 20 coronas que se devuelve al concluir el recorrido. El sistema es operado por la Fundación Bici de la ciudad de Copenhague, una fundación sin ánimo de lucro que no recibe financiación pública. Los usuarios recorren en promedio 1.2 km por día.

Al igual que en París, el programa propuesto en Lyon, Francia, opera desde el año 2001 con un sistema automático de tarjetas para el registro de usuarios, dispone de 4000 bicicletas y 343 estaciones, el servicio está disponible las 24 horas del día, todo el año. El usuario debe acreditar póliza de responsabilidad civil para garantizar el buen uso de la máquina y su seguridad. En México el sistema viene desde el año 2010 y actualmente se encuentra en funcionamiento. Consta de 1.200 bicicletas y 90 estaciones distribuidas cada 300 metros y está disponibles de lunes a domingo de 6:00 - 00:30 h. con un tiempo máximo de uso de 2 horas.

En Providencia, Chile, el sistema funciona desde noviembre de 2008 y dispone de 15 estaciones, 150 bicicletas, y 350 usuarios diarios. En Río de Janeiro el programa se llama Samba y se implementó desde el año 2008 y actualmente se encuentra en funcionamiento. Consta de 180 bicicletas y 19 estaciones, disponibles los 7 días de la semana de 6:00 - 22:00 hrs. El número de usuarios por bicicleta es de 76.177.

"EnCicla" se llama el programa de bicicletas en Medellín. Se acaba de realizar una prueba piloto para dos rutas: de la Universidad Nacional a la Pontificia U. Bolivariana se dispusieron 160 bicicletas y seis estaciones

En medio de improvisación nace sistema de bicis-públicas BiciBog ¿Cómo hacemos para mejorarlo? ... <http://www.kienyke.com/komunidad/2011/11/10/en-medio-de-la-impro...>

Inicio SIGAMOS EN

SUSCRIBASE  Connect

HISTORIAS CONFIDENCIAS KIEN ESCRIBE KIEN BLOGUEA SOCIALES TENDENCIAS KOMUNIDAD

kien bloguea

Decálogo del buen bloguero: respeto | tolerancia | creatividad | precisión | calidad | compromiso | responsabilidad | discusión | perseverancia | equilibrio
Un opinero de los figureros más de su estricta responsabilidad y no represento la opinión de esta revista.

Komunidad

leer: A A

En medio de improvisación nace sistema de bicis-públicas BiciBog ¿Cómo hacemos para mejorarlo? ...

por LAPARADA OPINA...

Publicado 11:35, Nov 10, 2011

Like



El uso de la bici en Bogotá como medio alternativo de transporte ha aumentado progresivamente en los últimos 10 años. Hoy en promedio 285.000 personas se desplazan por los 344km de ciclorrutas. La demanda de vías y espacios para el uso de la bici llevó al Gobierno Distrital a pensar en construir más kilómetros de ciclorrutas, a desarrollar campañas para incentivar el uso de la bici y a estudiar la posibilidad de implementar un sistema de bicis-públicas.

Este estudio se empezó a hacer a través de un convenio inter-administrativo entre la Alcaldía de Bogotá y la Universidad Distrital, sin embargo ese convenio no resultó satisfactorio por incumplimiento en la entrega de los productos por parte de la Universidad Distrital. El pasado 22 de Septiembre de 2011 la Secretaría de Movilidad publicó en su portal lo siguiente: "La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, informa que firmó y liquidó el convenio inter-administrativo que había firmado con la Universidad Distrital para desarrollar puntos específicos relacionados con el Transporte y la Movilidad. No obstante, Bogotá avanza con estrategias sostenibles en el marco de la red Intermodal de Transporte, por ejemplo con la definición de las zonas para el desarrollo de una prueba piloto del Sistema de Bicicletas Públicas en el sur, en los alrededores del Portal Américas y en la zona Norte, el parque el Virrey."
<http://www.movilidadbogota.gov.co/?pag=830> Al leer esa información en la página de la Secretaría de Movilidad me pregunté: ¿Por qué se va a iniciar una prueba piloto basada en estudios, los cuales no sabemos si quedaron completos? ¿Por qué la Secretaría de Movilidad no publicó esos estudios en su página para que los ciudadanos pudiéramos hacer veduría sobre ellos?

Luego de ese anuncio, los ciudadanos que usamos la bici como medio de transporte, así como expertos y activistas manifestamos a través de redes sociales nuestra preocupación frente a la falta de información sobre los estudios y la improvisación del sistema. Pero nuestras dudas no tuvieron eco en ninguna de las instancias encargadas del tema, días más tarde, exactamente el 24 de Octubre de 2011 apareció la siguiente información en la página de la Secretaría de Movilidad: "En el marco del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva, la Secretaría Distrital de Movilidad pone en marcha, a partir del 1 de noviembre, la Prueba Piloto del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá, BICIBOG. Con esta estrategia se privilegian sistemas de movilidad más sostenibles, como el transporte no motorizado y además, se acata lo dispuesto en el Plan Maestro de Movilidad."
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tg5EQqRTHUJW:www.movilidadbogota.gov.co/%3Fsec%3D346+http://www.movilidadbogota.gov.co/%3Fsec%3D346&cd=1&hl=es-419&ct=link&gl=co> (Este link es un caché conseguido por Carlos Felipe Pardo, Director de la Fundación Despacio pues el link original no apareció más en la página de la Secretaría de Movilidad.) Aún no aparecieron los estudios en la página, aún no sabemos bajo qué sustento teórico se desarrollaría el plan piloto, sin embargo la implementación de este no se detuvo.

La descripción del proyecto piloto decía: "La operación de la prueba se llevará a cabo desde el día 1 hasta el 11 de Noviembre, en el horario comprendido de 05:00 a 17:30 horas, el cual se ajustará a las condiciones de demanda y seguridad de cada sector".
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tg5EQqRTHUJW:www.movilidadbogota.gov.co/%3Fsec%3D346+http://www.movilidadbogota.gov.co/%3Fsec%3D346&cd=1&hl=es-419&ct=link&gl=co> El 31 de Octubre a través de Twitter, nos convocamos entre la comunidad usuaria de la bici para ir a hacer veduría al plan piloto. Ya entrada la noche, a través de Twitter, se nos informó que se cancelaba el arranque de la prueba piloto al día siguiente. La persona que nos informó recibió el aviso a través de una periodista que asistió a la rueda de prensa. No teníamos más información que esa, sin embargo Carlos Felipe Pardo, Director de la



SOCIALES

Empresarios, artistas y jóvenes bogotanos estuvieron presentes en la inauguración de los Murales del Mundo en Arena. [sober mdo >](#) 1 2 3 4 5 6

Kienyke en Facebook

Like

Kienyke shared a link.

Actores Colombianos se oponen a la Reforma de la Ley 30 | Confidencias | kienyke.com www.kienyke.com

Mientras en los calles de Bogotá miles de estudiantes de todo el país protestan por el derecho a construir una propuesta de educación

8,462 people like Kienyke.



Facebook social plug