



#VOTOBICI
FORMATO DE CONSULTA AL CONCEJO

Nombre del concejal: YEFER YESID VEGA BOBADILLA

Correo electrónico de contacto: yyvega@concejobogota.gov.co

Partido que representa: CAMBIO RADICAL

Nombre de Asesor de contacto:

Numero telefonico de asesor de Contacto:

Redes sociales del concejal : Twitter: @yefer_vega, Face: @YeferVegaConcejal, Instagram: Yefervegab

Profesional: Comunicador Social y Periodista con énfasis en Comunicación Organizacional, Especialista en Negociación y Resolución de Conflictos, Maestría en Gobierno y Política Pública de la Universidad Externado de Colombia.

CUESTIONARIO

1. Durante el periodo de la actual legislatura, 2016 – 2109, ¿Qué proposiciones para control político, presentó usted sobre movilidad activa¹?

Dentro del proceso de control político y como vocero de bancada se han presentado las proposiciones:

1. 305 de 2018 “Red Distrital de las bicicletas públicas” Para debatir.
2. 645 de 2018 “Bicicletas, bicitaxismo y estado de las ciclorutas en Bogotá” Para debatir.

Proposiciones debatidas, en las cuales se intervino:

1. 234 de 2018 “Sistema de la bicicleta pública”
2. 269 de 2018 “Programa de bicicleta pública”
3. 276 de 2018 “Bicicleta pública y seguimiento a los usuarios.
4. 191 de 2018 “Bicicletas en Bogotá”
5. 449 de 2018 “Uso de la bicicleta y ciclo-parqués en Bogotá”

¹ Entendemos como movilidad activa ese subconjunto de modalidades de movilidad que se realizan mediante el uso del esfuerzo humano. Se asemeja al concepto de la movilidad no motorizada, pero pretende incluir nuevas formas de movilidad asistida y proponer un cambio en la estrategia de comunicación dentro de la movilidad sostenible. Los modos incluidos dentro de la Movilidad Activa son por ejemplo: la caminata, la bicicleta, la bicicleta asistida, los bicitaxis (no motorizados), los bicitaxis con asistencia eléctrica, patines, patinetas no eléctricas, entre otras.

2. ¿Qué proyectos de acuerdo han sido presentados desde su curul como concejal de manera individual o conjunta frente a los temas de movilidad activa?, y ¿cuál es el estado de aprobación de estos?

1. Autor del Acuerdo 708 2018 “Por el cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el Distrito capital y se dictan otras disposiciones”
2. Se intervino en el primer y segundo debate del Acuerdo 660 de 2016 “Por medio del cual se establece el programa institucional “Al trabajo en bici” y se dictan otras disposiciones”
3. Coautor del Acuerdo 663 de 2017 “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”
4. Coautor del 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”
5. Coautor 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.
6. Coautor Acuerdo No. 689 de 2017 Por medio del cual se implementan medidas para fortalecer las prácticas de Eco Conducción en el Distrito Capital.

7. ¿Qué proyectos de otros concejales, bancadas o de la administración han sido votados desde su curul, especificando si su postura fue a favor, en contra o abstención, sobre movilidad, y cuales sus argumentos?.

Todos aquellos proyectos de acuerdo que se volvieron Acuerdos del Distrito y que tienen estrecha relación con la movilidad activa, no solo los revisé, cuestioné y apoyé, sino que también voté a favor; porque soy un convencido que la calidad de vida de los habitantes de nuestra ciudad, se mejoraría ostensiblemente con la implementación de una movilidad activa, aprovechando los más de 500 km de ciclorutas, que cada día crecen más y más en la ciudad, así como a los más de 830.000 viajes diarios que se realizan por este medio de transporte.

8. En caso de presentar su nombre a consideración de la ciudadanía para las próximas elecciones, ¿Cuáles serían sus proyectos de acuerdo y gestión referentes a movilidad activa en Bogotá?

Bogotá es la ciudad que más ha implementado infraestructura para bicicletas en la Latinoamérica, sumando más de 500 km de cicloruta (la línea base del PDD en 2015 eran 440 km y la meta es construir 120 km adicionales); es necesario, incentivar el uso de la bicicleta, con más y mejores infraestructuras. Y a su vez, concientizar a los ciclistas de la importancia de respetar las normas de comportamiento y convivencia en el espacio público.

Las principales ventajas del uso de la bicicleta es que es un medio de transporte que contribuye a la movilidad, es accesible para todos, es amigable con el ambiente y contribuye a una mejor salud de los ciudadanos.

Continuaré con mi gestión decidida para el fomento del uso de la bicicleta en condiciones seguras, la marcación y registro de bicicletas, el control al cumplimiento de las normas sobre cicloparqueaderos, la intervención oportuna de la infraestructura de ciclorutas para acabar con las trampas mortales, la promoción de la organización y participación ciudadana en torno a la movilidad activa, entre otras iniciativas que estoy construyendo con los colectivos de bicisuarios y ciudadanos en general que represento en la Corporación.

Se debe tener en cuenta cuatro variables para incentivar el uso de la bicicleta:

1. Infraestructura y servicios: las características físicas de la red vial que facilitan un espacio seguro y conveniente para el usuario, en infraestructura para circular y en otros servicios, como el estacionamiento.

- Para incentivar el uso de la bicicleta, la infraestructura vial debe disponer de un espacio continuo, protegido del tránsito motorizado, separado de los peatones y libre de posibles obstáculos.

- Hacer un sistema masivo y automatizado de custodia de bicicletas, y servicios complementarios (módulos de reparación y estaciones de aire).

2. Participación ciudadana: la participación, la interacción e intercambio de información entre usuarios, no usuarios, instituciones gubernamentales y otros actores clave, con el fin de promover el uso de la bicicleta como una opción de transporte cotidiano.

- Ponerse al día con la infraestructura de transporte (actualizar construido vs. planeado) y su mantenimiento.

- Realizar cartillas informativas e información digital sobre el uso de la bicicleta. Algunas tienen plataformas virtuales de identificación de lugares de estacionamiento, sitios de riesgo y problemas en la infraestructura que son creados por grupos ciudadanos que obtienen la información de los mismos ciudadanos.

3. Aspectos normativos y regulación: las leyes, decretos y normativa general que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

- Las regulaciones que protegen al ciclista, pero también le indican su responsabilidad en la vía, generan usuarios más responsables y condiciones más seguras para los usuarios de todos los modos de transporte. Las medidas regulatorias también pueden incentivar el uso de la bicicleta.

- Seguir el ejemplo de México D. F. quien lanzó en julio de 2014 la nueva Ley de Movilidad que da prioridad a peatones y ciclistas; en Colombia, la bicicleta está en una posición de desventaja y tiene una regulación muy restrictiva ante otros medios de transporte.

4. Operación: analiza los aspectos relacionados con el uso de la bicicleta y los servicios que hacen posible su uso público. Incluye además las actividades de seguimiento de diferentes indicadores cualitativos y cuantitativos, los factores que generan su uso, lo fortalecen y los impactos positivos generados por el uso de las bicicletas como medio de transporte urbano.

- Un buen ejemplo para incentivar su uso es a través de las bicicletas públicas, hoy un éxito en la movilidad de París, Barcelona, Nueva York entre otras grandes ciudades de Europa y Estados Unidos. En América Latina, 12 ciudades cuentan con una red de 12.942 bicicletas públicas, ayudando a incrementar el uso.
- Apoyar la intermodalidad, es decir, que las bicicletas estén integradas con el transporte público masivo, mejora el acceso, ayuda a reducir los tiempos de viaje y espera, y crea ciudades con transporte más sostenible.
- Mayor participación pública y socialización de proyectos (la consulta del diagnóstico del POT con las comunidades, es un buen ejemplo):
 - a. Diseño participativo
 - b. Comunicación de las ideas antes de realizarlas
 - c. Participación de la comunidad en el seguimiento de los proyectos