

CONCEPTO TÉCNICO No. 030 DE ABRIL 22 DE 2022

**ANÁLISIS DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS TIPO TRICICLO O
TRICIMÓVIL EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA**

**OFICINA DE GESTIÓN DE TRÁNSITO
SECRETARÍA DISTRITAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

BARRANQUILLA, COLOMBIA

ABRIL

2022

CONTENIDO

1.	Introducción.....	5
2.	Marco legal y normativo.....	6
3.	Antecedentes.....	11
4.	Condiciones de circulación de los triciclos	17
4.1.	Generalidades.....	18
4.2.	Volúmenes de tránsito	20
4.3.	Prestación de servicio informal de transporte público	27
4.4.	Control operativo y siniestralidad.....	34
5.	Conclusiones y recomendaciones	37

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Sector 1 del Decreto 0555 de 2013	13
Ilustración 2. Sector 2 del Decreto 0555 de 2013	14
Ilustración 3. Sector 3 del Decreto 0555 de 2013	15
Ilustración 4. Sectores restringidos por el Decreto 0119 de 2007 para la circulación de bicitaxis.....	16
Ilustración 5 Circulación de triciclos en la carrera 40	19
Ilustración 6 Estacionamiento de triciclos en la carrera 40	19
Ilustración 7 Formato usado para aforo de triciclos	20
Ilustración 8 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 30 entre carreras 40 y 41	21
Ilustración 9 Ocupación de los triciclos en la calle 30 entre carreras 40 y 41.....	21
Ilustración 10 Volumen de triciclos y pasajeros en la carrera 40 entre calles 34 y 35.....	22
Ilustración 11 Ocupación de los triciclos en la carrera 40 entre calles 34 y 35.....	22
Ilustración 12 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 106 entre Vía 40 y calle 83	23
Ilustración 13 Ocupación de los triciclos en la calle 106 entre Vía 40 y calle 83.....	23
Ilustración 14 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 19 con carrera 7.....	24
Ilustración 15 Ocupación de los triciclos en la calle 19 con carrera 7	24
Ilustración 16 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 17 con carrera 15.....	25
Ilustración 17 Ocupación de los triciclos en la calle 17 con carrera 15	25
Ilustración 18 Grado de afectación entre modalidades de transporte	29
Ilustración 19 Usos de modos particular, público e informal en el área metropolitana de Barranquilla	31
Ilustración 20 Usos de modos informales en Barranquilla (2017)	32
Ilustración 21 Tiempos de viaje por modo de transporte (2017).....	33
Ilustración 22 Generación y atracción de viajes Informal en hora pico AM (2017)	33
Ilustración 23 Condiciones de circulación de triciclos en el Sector 1	40
Ilustración 24 Condiciones de circulación de triciclos en el Sector 2	41
Ilustración 25 Condiciones de circulación de triciclos en el Sector 3	42

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Resumen consolidado de los aforos de triciclos y pasajeros	26
Tabla 2 Demanda diaria de transporte informal en Barranquilla (2012).....	30
Tabla 3 Demanda diaria de transporte informal en el Área Metropolitana de Barranquilla (2017)	31
Tabla 4 Uso de modos informales en el Área Metropolitana de Barranquilla (2017).....	32
Tabla 5 Infracciones impuestas a triciclos 2018 – 2021p.....	34
Tabla 6 Infracciones por corredores viales (2021p)	35
Tabla 7 Siniestralidad de bicicletas en Barranquilla, 2018 – 2021p	36



1. INTRODUCCIÓN

El transporte público en el territorio colombiano, debe garantizar las condiciones de seguridad y comodidad exigidas por la Ley 336 de 1996 "*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*", donde se manifiesta en su artículo tercero que “*para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo*”. Adicionalmente, es importante tener claridad en que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros debe realizarse únicamente con vehículos autorizados, matriculados y registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo normado en la mencionada ley.

No obstante, las modalidades de transporte público informal que se presentan en las diferentes urbes del país, como los denominados colectivos, mototaxismo, bicitaxismo, entre otros, incumplen de manera sostenida la normatividad reguladora de la actividad y generalmente no ofrecen niveles adecuados de confort y seguridad para sus usuarios, potenciando el riesgo de siniestros viales. De esta manera, es imperativo el control a estas modalidades de transporte público, implementado estrategias como campañas de educación vial, fortalecimiento de la normatividad, mejoramiento integral del sistema transporte público y aumento de operativos de control de este tipo de transporte.

Se debe tener en cuenta que la sentencia T-442 de 2013, la Corte Constitucional exhortó al Ministerio de Transporte para que, dentro del ámbito de sus competencias, promueva la implementación de medidas que en forma definitiva establezcan la forma y condiciones en que puedan o no operar los llamados *bicitaxis*, cuyo nombre técnico es triciclo o tricimóvil, y se identifican dos tipologías de estos: triciclo o tricimóvil no motorizado y triciclo o tricimóvil con pedaleo asistido. De esta manera, es necesario acatar los lineamientos de orden nacional.

En este sentido, el presente estudio revisa la situación actual de circulación y estacionamiento de los vehículos tipo triciclos o tricimóviles, conocidos popularmente como *bicitaxis* o *bicicoches*, con el fin de tomar medidas que eviten el detrimento de los niveles de seguridad vial para estos vehículos y demás usuarios y mitigar las problemáticas asociadas a la prestación del servicio informal de transporte público en este tipo de vehículos.



2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO

Para la elaboración construcción del informe se consideró la normatividad existente y regulaciones dispuestas por los entes territoriales y nacionales, entre las cuales se encuentran:

- Ley 769 de 2002 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*” y sus modificaciones:

“ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. *Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

ARTÍCULO 6o. ORGANISMOS DE TRÁNSITO. *Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción: (...)*

PARÁGRAFO 3o. *Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.*

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.





ARTÍCULO 70. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. *Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. (...)*

ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. *Los vehículos transitarán de la siguiente forma: (...)*

PARÁGRAFO 1o. *Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.*

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. *Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:*

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.



No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. *Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:*

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.

5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja”.

- Decreto Acordal No. 0801 de 2020 “Por el cual se adopta la estructura orgánica de la administración central del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla”:

“Artículo 94. FUNCIONES DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. *Corresponde a esta dependencia, el cumplimiento de las siguientes funciones: (...)*





Formular las políticas en materia de gestión del tránsito (uso, jerarquía, sentido y prelación de las vías, establecimiento y operación de equipos y medidas de control de tráfico y señalización, entre otros) y la seguridad vial, en armonía con el Plan Maestro de Movilidad, Plan de Ordenamiento Territorial, Plan de Desarrollo Distrital y el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Formular políticas tendientes a regular y controlar la circulación del transporte terrestre a nivel urbano, de conformidad con las competencias asignadas y en el marco de la normatividad vigente.

Regular y reglamentar la circulación o tránsito de los diferentes actores por las vías públicas abiertas, o en las vías privadas en las que internamente circulen vehículos, de conformidad con la normatividad vigente.”

- Decreto Distrital No. 0555 de 2013 “*Por medio del cual se regula la circulación y estacionamiento de vehículos no automotores, bicicoches y carretillas en las vías de Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla*”:

“ARTÍCULO PRIMERO: *Ámbito de Aplicación.* Lo dispuesto en el presente Decreto será aplicable únicamente en la Jurisdicción del Distrito de Barranquilla y modifica las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital N° 0119 de 2007, “*Por el cual se adoptan unas medidas para regular y controlar la circulación y/o tránsito de bicitaxis, bicicletas eléctricas o mecánicas, cuatrimotos, carretillas, vehículos de tracción animal y chazas movibles en el distrito central de Barranquilla*”.

ARTÍCULO SEGUNDO: *Se prohíbe en la Jurisdicción del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla el estacionamiento de vehículos no automotores, Bicicoches y Carreterillas.*

ARTÍCULO TERCERO: *Se prohíbe la circulación y/o tránsito de vehículos no automotores, Bicicoches y Carreterillas en la Jurisdicción del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla.”*

- Decreto Distrital No. 0119 de 2007 “*Por el cual se adoptan unas medidas para regular y controlar la circulación y/o tránsito de bicitaxis, bicicletas eléctricas o mecánicas, cuatrimotos, carretillas, vehículos de tracción animal y chazas movibles en el distrito central de Barranquilla*”:



***“ARTÍCULO PRIMERO:** Restrínjase la Circulación y/o Tránsito de Bicitaxis, Bicicletas eléctricas y/o mecánicas, Cuatrimotos, vehículos de tracción animal en el Distrito Central de Barranquilla en el área que comprende: desde la calle Cuarenta y Cinco (45) (inclusive) hasta la calle Treinta (30) (inclusive), entre carreras Treinta y Ocho (38) (inclusive) y Cuarenta y Seis (46) (inclusive), en la Avenida Murillo en toda su extensión, Avenida Olaya Herrera o carrera 46 desde la calle 30 hasta la calle 79, Carrera 54 desde la calle 53 hasta la calle 76.”*



3. ANTECEDENTES

El informe técnico denominado “Análisis del transporte bici coches y carretillas en el Distrito de Barranquilla”¹ realizado por la Oficina Técnica de la Secretaría de Movilidad, actualmente denominada Oficina de Gestión de Tránsito de la Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial, en mayo del 2013, en el cual se describen las justificaciones técnicas que justifican lo ordenado por el Decreto 0555 de 17 de junio del 2013 “Por medio del cual se regula la circulación y estacionamiento de vehículos no automotores, bicicoches y carretillas en las vías de Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla”, relaciona una serie de recomendaciones y conclusiones relacionadas a la circulación de las tipologías de vehículos mencionadas. Estas fueron:

- El problema del transporte informal tipo bici coche se ha generalizado a lo largo de la Calle 17 desde la Glorieta de la Avenida Calle 19 hasta la Carrera 38, la Avenida Calle 19 (Simón Bolívar) desde la Calle 17 hasta la Calle 30, la Carrera 38 desde la Calle 8 hasta la Calle 38, la Calle 30 desde la Circunvalar hasta la Carrera 46 y en los sectores aledaños a estas zonas. en la Calle 85 con Vía 40 y en el sector del Barrio Las Flores.
- Los bicicoches no son vehículos homologados para el transporte público, debido a que no tienen elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad requerida para su operación y la de sus usuarios, la cual constituye prioridad del sistema y sector Transporte.
- En el Distrito de Barranquilla para las zonas descritas existe un gran número de bicicoches, encontrándose que muchos de sus usuarios y algunos conductores son menores de edad en especial cerca de zonas escolares. este tipo de transporte informal representa un alto riesgo de accidentalidad, el cual debe ser controlado por las autoridades y reglamentado para evitar su libre circulación.
- Estos vehículos no cuentan con una documentación (seguros) que respalde la atención médica que se deba brindar a los ocupantes ante la eventualidad de un accidente con algún otro tipo de vehículo o daños a terceros.
- Estos vehículos tampoco cuentan con elementos de seguridad, señalización. luces, protección para el usuario o elementos de seguridad pasiva que puedan minimizar la afectación física del usuario u operario ante un accidente de tránsito.

¹ El término *bicicoches* hace referencia a los triciclos o tricimóviles.



- En cuanto a las carretillas además de los problemas asociados al tránsito de este tipo de vehículos por vías vehiculares debido a la diferencia de velocidades entre los vehículos automotores y estos; se evidencia que los operarios de este tipo de vehículos muestran poco o ningún respeto por las normas de tránsito, circulando incluso en contravía por las principales vías de la ciudad donde los vehículos automotores transitan a velocidades de 50 km/h o más.

De esta manera y considerando las anteriores conclusiones, mediante el Decreto 0555 de 2013 se prohíbe la circulación y estacionamiento en las vías jurisdicción del Distrito de Barranquilla, exceptuando las vías contenidas dentro de tres sectores denominados 1 (Simón Bolívar, La Luz, La Chinita, Las Nieves, Rebolo, Barranquillita), 2 (sector Barrio Las Flores) y 3 (Corregimiento La Playa) en el horario comprendido entre las 6:00 y 17:00 horas, como se describe a continuación:

Sector 1 (Simón Bolívar, La Luz, La Chinita, Las Nieves, Rebolo, Barranquillita). El artículo cuarto del Decreto 0555 de 2013 permite la circulación y/o el tránsito de triciclos y carretillas dentro del sector delimitado por las siguientes vías:

- Calle 30 entre Carrera 46 y Calle 19, excluyéndose estas vías
- Calle 19 entre Calle 30 y Carrera 8, excluyéndose estas vías
- Carrera 8 empalmando con la carrera 9 entre la Calle 19 y Caño de la Ahuyama, excluyéndose estas vías
- Caño de la Ahuyama entre Carreras 9 y 38
- Carrera 38 entre el caño de la Ahuyama y calle 6, excluyéndose estas vías
- Calle 6 entre Carreras 38 y 41N, excluyéndose estas vías
- Carrera 41 entre Calle 6 y 3, excluyéndose estas vías
- Calle 3 entre Carreras 41N y 45, excluyéndose estas vías
- Carrera 45 que empalma con la carrera 46 entre Calles 3 y 30, excluyéndose estas vías

De igual manera, se prohíben la circulación y/o tránsito de este tipo de vehículos en las siguientes vías:

- Calle 17
- Calle 6 (Corredor Portuario)
- Calle 8
- Carrera 15
- Carrera 24
- Carrera 27/25A



- Carrera 30
- Carrera 38
- Carrera 41
- Carrera 43
- Carrera 45/46

Ilustración 1. Sector 1 del Decreto 0555 de 2013

Finalmente, se establecen las siguientes condiciones de circulación en el sector:

- Se permite el cruce de la Calle 19 (Boulevard de Simón Bolívar) desde el Municipio de Soledad por las vías Carrera 7 y Carrera 1E, dentro del Sector 1.
- Se permite el cruce de la Calle 17 por las vías Carrera 17B, Carrera 22, Carrera 26 y Carrera 33, dentro del Sector 1.
- Se permite el cruce de las vías Carrera 43 y Carrera 41 en cualquier punto, dentro del sector 1.
- Se permite el cruce de la Carrera 38 por las vías Calle 29, Calle 28 y Calle 10 (la cual se utilizará para ingresar y salir del sector de Barranquillita), dentro del sector 1.

Dentro de estudio técnico realizado como soporte del Decreto, se identifica la Calle 30 como el corredor en el cual se presentan los mayores flujos de triciclos con volumen de 187 vehículos/hora. De igual manera, se identificó que se presta la actividad de transporte de pasajeros en este tipo de vehículos y de igual manera se identificó su uso para transporte de carga.



Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2013).

Sector 2 (Barrio Las Flores). El artículo quinto del Decreto 0555 de 2013 permite la circulación y/o el tránsito de triciclos y carretillas dentro del sector delimitado por las siguientes vías:

- Carrera 10 entre calle 112 y Vía 40, excluyéndose estas vías
- Vía 40 entre Carrera 10 y Calle 106, excluyéndose estas vías
- Calle 106 entre la Vía 40 y hasta la rivera del Río (Carrera 90A), excluyéndose estas vías
- Calle 109A entre el río y Carrera 90
- Carrera 90 entre Calles 109A y 112
- Calle 112 entre carreras 90 y 10

Adicionalmente, prohíbe el tránsito de triciclos y carretillas en la Vía 40.

Ilustración 2. Sector 2 del Decreto 0555 de 2013



Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2013).

Sector 3 (Corregimiento La Playa). El artículo sexto del Decreto 0555 de 2013 permite la circulación y/o el tránsito de triciclos y carretillas dentro del sector delimitado entre la carrera 20B y la Ciénaga de Mallorquín y entre las calles 8 y calle 20 formando una especie de anillo.

Adicionalmente, se prohíbe la circulación de este tipo de vehículos no automotores en calle 14 y carrera 10 en el sector 3. Se permite el cruce por las vías de la carrera 10 y calle 14 en cualquier punto dentro del sector en cuestión.

Ilustración 3. Sector 3 del Decreto 0555 de 2013



Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2013).

Adicionalmente, se debe considerar que el Decreto Distrital No. 0119 de 2007 “Por el cual se adoptan unas medidas para regular y controlar la circulación y/o tránsito de bicitaxis, bicicletas eléctricas o mecánicas, cuatrimotos, carretillas, vehículos de tracción animal y chazas movibles en el distrito central de Barranquilla” que fue modificado por el Decreto

0555 de 2013, el cual ordena la restricción de circulación y/o tránsito de bicitaxis², bicicletas eléctricas y/o mecánicas, cuatrimotos, vehículos de tracción animal en el Distrito en los siguientes lugares:

- Desde la Avenida Murillo (calle 45) inclusive hasta la Avenida Boyacá (calle 30) inclusive, entre la Avenida Los Estudiantes (carrera 38) inclusive y Avenida Olaya Herrera (carrera 46) inclusive;
- En la Avenida Murillo (calle 45) en toda su extensión;
- En la Avenida Olaya Herrera (carrera 46) desde la calle 30 hasta la calle 79;
- En la Carrera 54 desde la calle 53 hasta la calle 76.

Ilustración 4. Sectores restringidos por el Decreto 0119 de 2007 para la circulación de bicitaxis



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

² El término *bicitaxi* hace referencia a los triciclos o tricimóviles.



4. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS TRICICLOS

En el presente capítulo se desarrolla el análisis de la circulación de triciclos en las vías que se encuentran en la jurisdicción del Distrito de Barranquilla, considerando aspectos como volúmenes de tránsito en los sectores que actualmente se encuentra permitida su circulación, la actividad de prestación de servicio público en estos vehículos, el control operativo sobre estos, entre otros aspectos.

Previo al análisis, es necesario considerar diversas definiciones formales de las tipologías de vehículos que se analizan en el presente informe, las cuales se encuentran establecidas en el marco jurídico nacional de circulación, es este caso, en el artículo segundo la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte *“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”*:

- **Triciclo:** Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales.
- **Triciclo con pedaleo asistido:** Triciclo equipado con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,50 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de un Triciclo asistido no deberá superar los 270 kg.

Para circular en las vías del Distrito, estos vehículos deberán cumplir con las normas generales y específicas que se establecen en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, y su incumplimiento derivará en sanciones e inmovilizaciones según corresponda. Estas normas generales se listan a continuación:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.



- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de la Ley 796 de 2002.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Las normas específicas se listan a continuación:

- Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de la Ley 796 de 2002.
- Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
- No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
- Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

4.1. Generalidades

En general, los triciclos o tricimóviles circulan en las calzadas vehiculares interactuando con el tránsito automotor, los cuales en ciertos sectores alcanzan gradientes de velocidad considerables debido a las condiciones geométricas, topográficas y propias de cada tipo de vehículo.

De igual manera, se evidencia su estacionamiento en el espacio público, en especial sobre las calzadas vehiculares y en los radios de giro de las intersecciones, lo cual genera disminución en los niveles de servicio y afecta la seguridad puesto que dificulta la visibilidad para los vehículos y en ciertos casos el tránsito de peatones.



Ilustración 5 Circulación de triciclos en la carrera 40



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2020).

Ilustración 6 Estacionamiento de triciclos en la carrera 40



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2020).

4.2. Volúmenes de tránsito

Con el objetivo de determinar los volúmenes de triciclos actuales, se realizaron aforos vehiculares en las intersecciones en donde se identifica la mayor presencia de estos vehículos: calle 106 entre Vía 40 y carrera 83, calle 17 con carrera 15, carrera 40 con entre calles 34 y 35, calle 19 con carrera 7 y calle 30 con entre carreras 40 y 41. Los aforos vehiculares fueron realizados en días hábiles entre el jueves 24 de junio y el jueves 1 de julio de 2021 entre las 9:00 y 15:00.

Para el registro de la información producto de los aforos realizados se diseñó el instrumento que se muestra en la Ilustración 7, la cual se compone por dos secciones:

- En la primera parte se registran los datos del aforador, de la estación en el que se encuentra y la fecha del levantamiento.
- En la segunda parte se registra la cantidad de triciclos o tricomóviles que circula en la intersección o tramo cada 15 minutos, discriminados por la cantidad de pasajeros que transportan o si transportan carga.

El personal de apoyo fue preparado previamente para la toma de información.

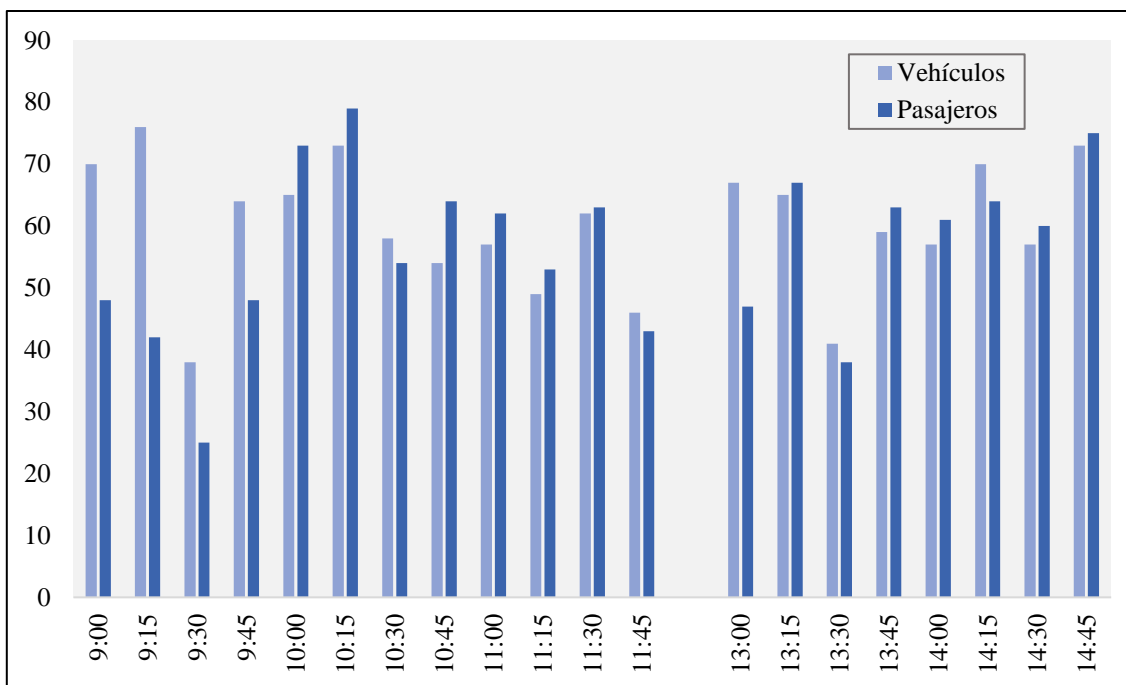
Ilustración 7 Formato usado para aforo de triciclos

AFOROS DE BICICOHES						
Nombre:						
Dirección:						
Fecha:						
Periodo		Pasajeros				Carga
		1	2	3 o más	Vacio	

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

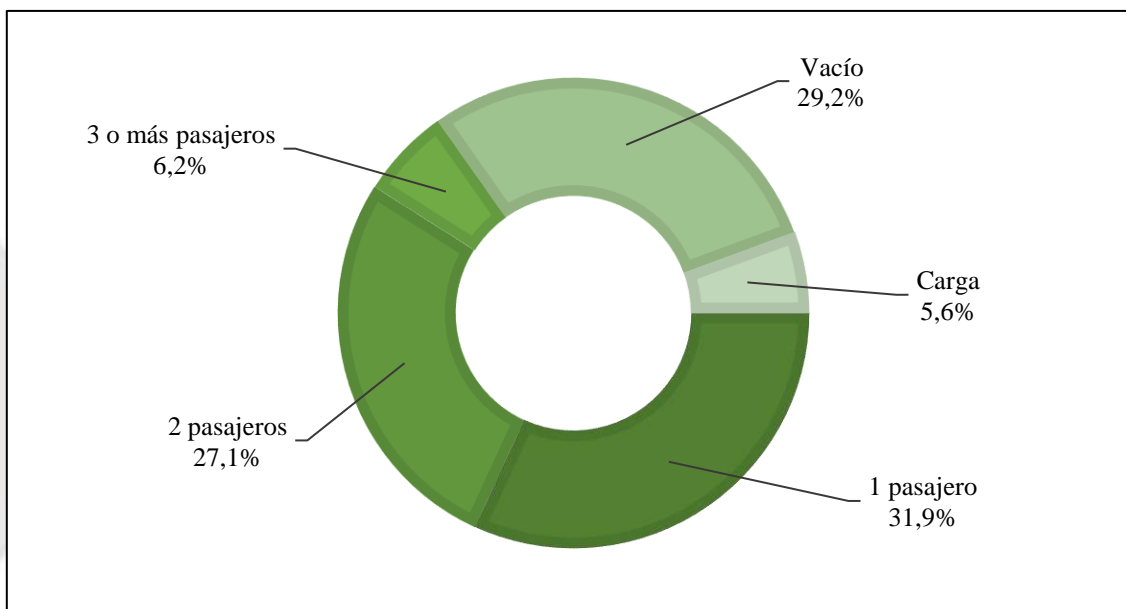
- **Calle 30 entre carreras 40 y 41**

Ilustración 8 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 30 entre carreras 40 y 41



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

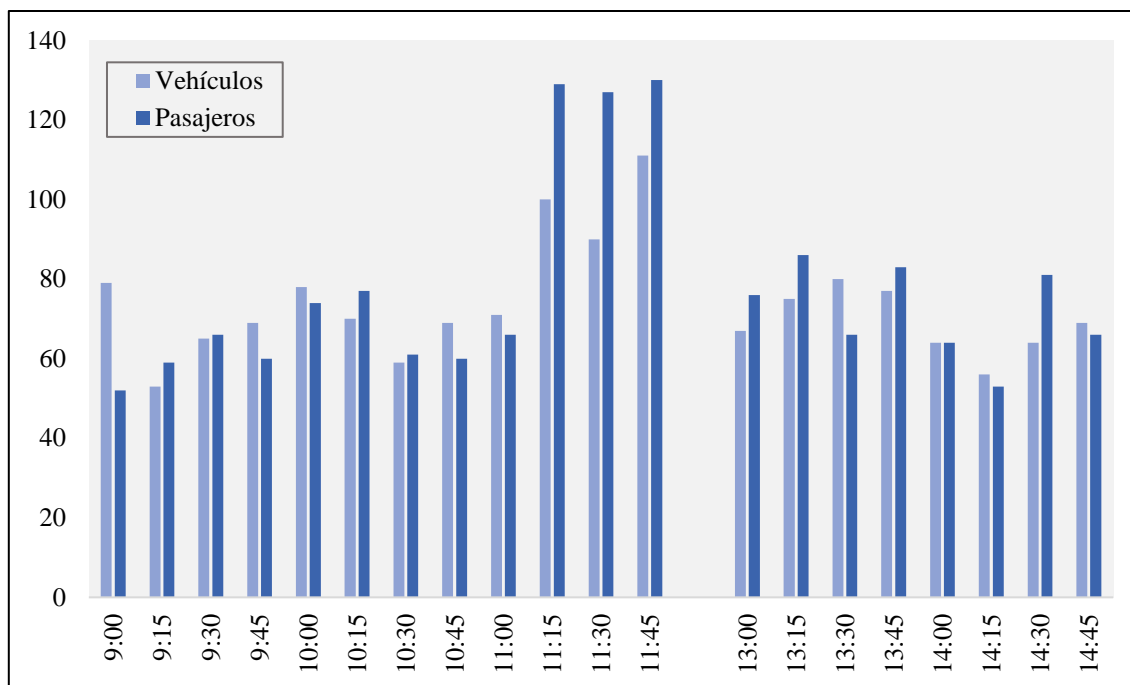
Ilustración 9 Ocupación de los triciclos en la calle 30 entre carreras 40 y 41



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

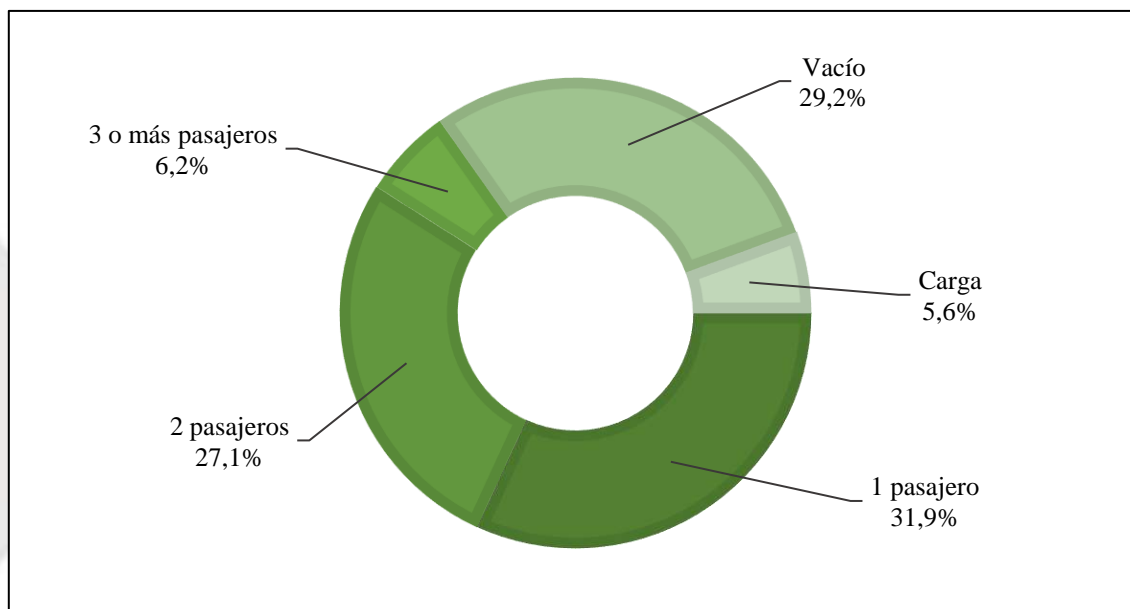
- **Carrera 40 entre calles 34 y 35**

Ilustración 10 Volumen de triciclos y pasajeros en la carrera 40 entre calles 34 y 35



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

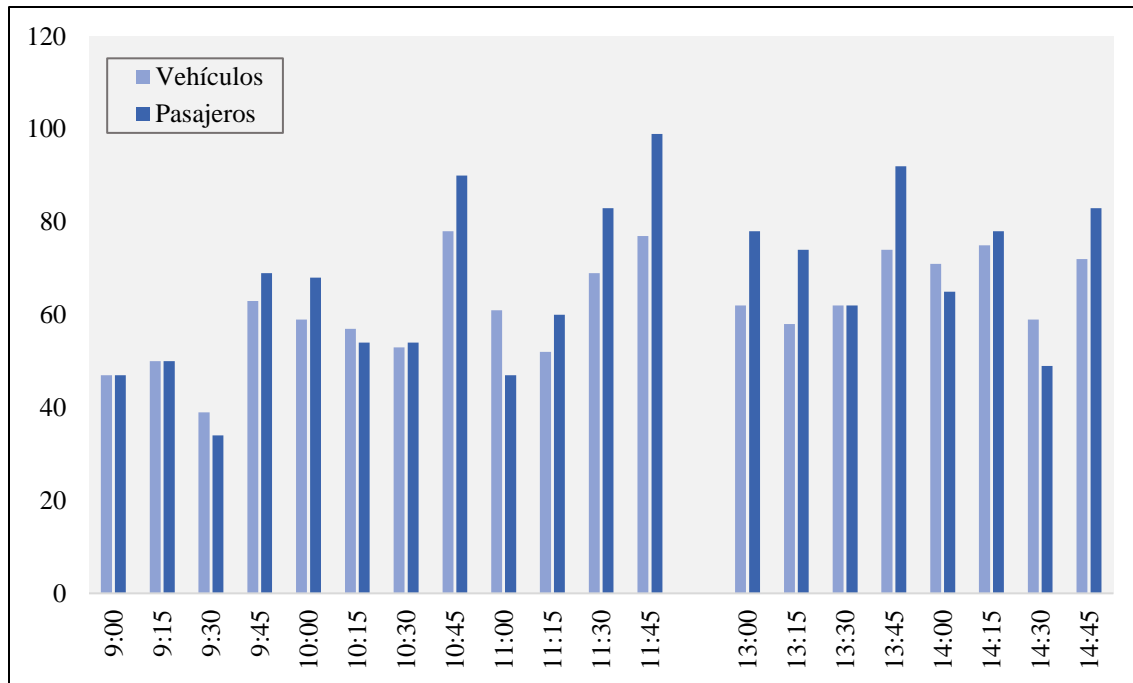
Ilustración 11 Ocupación de los triciclos en la carrera 40 entre calles 34 y 35



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

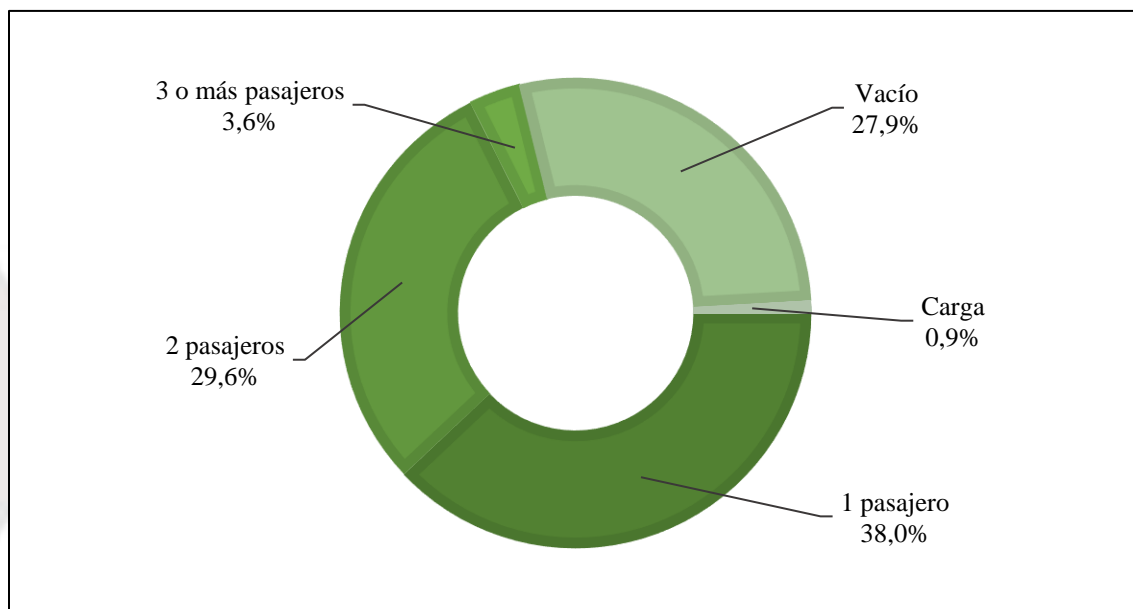
- **Calle 106 entre Vía 40 y calle 83**

Ilustración 12 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 106 entre Vía 40 y calle 83



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

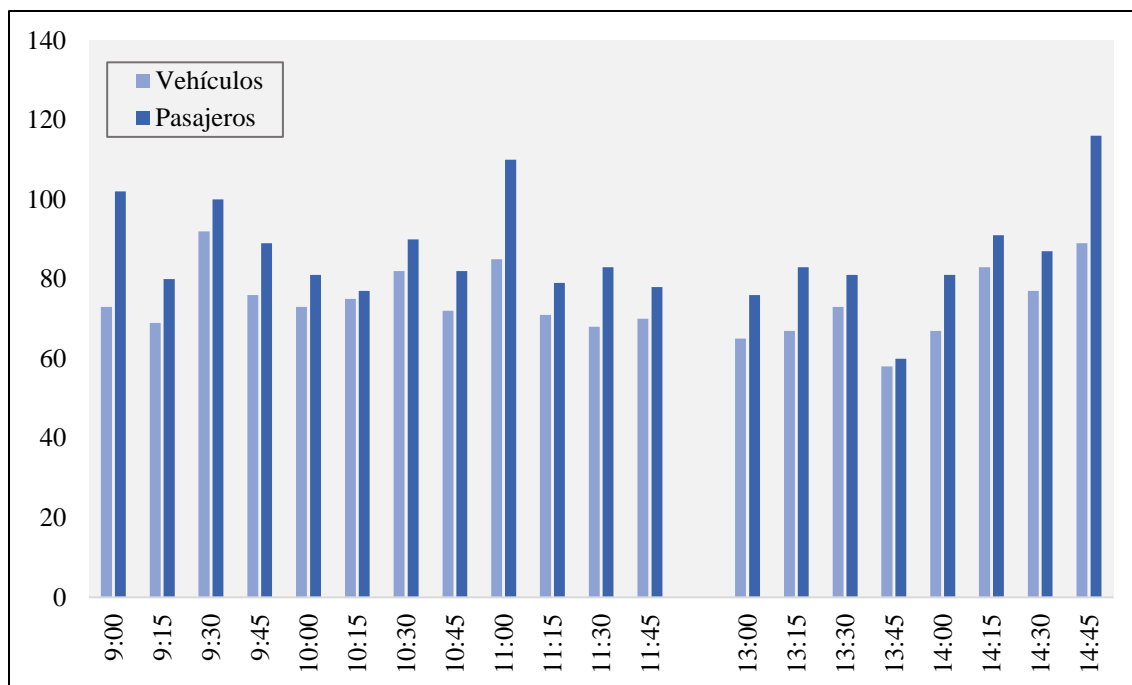
Ilustración 13 Ocupación de los triciclos en la calle 106 entre Vía 40 y calle 83



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

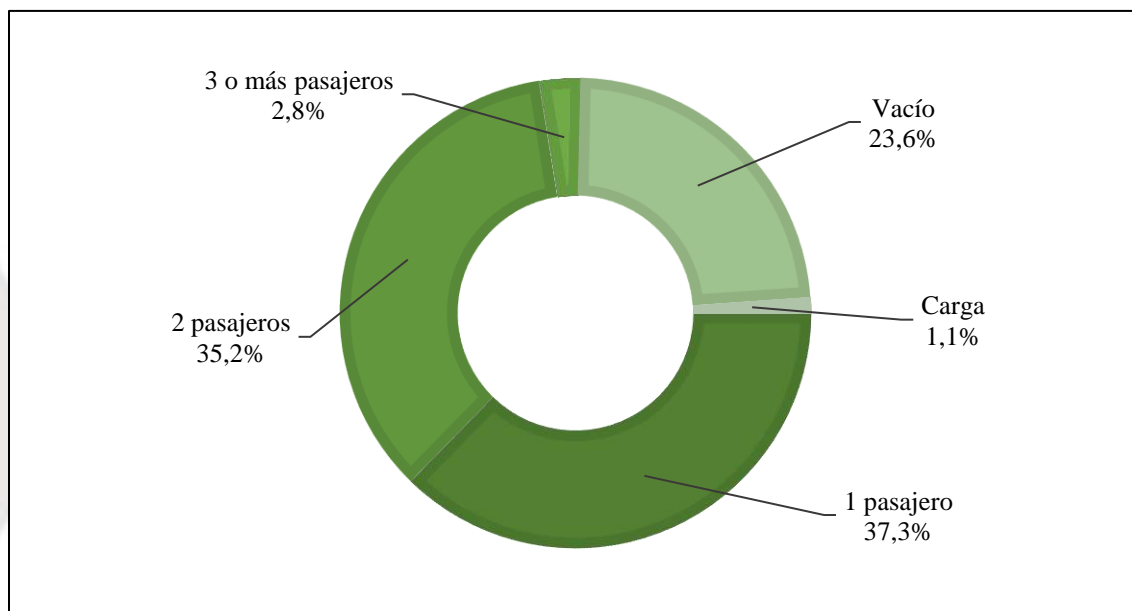
- **Calle 19 con carrera 7**

Ilustración 14 Volumen de triciclos y pasajeros en la calle 19 con carrera 7



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Ilustración 15 Ocupación de los triciclos en la calle 19 con carrera 7



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

De los aforos realizados en los diferentes puntos se obtuvieron de manera general los siguientes resultados:

- En la calle 30 entre carreras 40 y 41, la hora de máxima demanda se encuentra entre las 9:45 y 10:45 con un volumen de 260 triciclos y 264 pasajeros, además, el índice de ocupación general es de 0,94 pasajeros/vehículo.
- En la carrera 40 entre calles 34 y 35, la hora de máxima demanda se encuentra entre las 11:00 y 12:00 con un volumen de 372 triciclos y 452 pasajeros, además, el índice de ocupación general es de 1,05 pasajeros/vehículo.
- En la calle 106 entre Vía 40 y calle 83, la hora de máxima demanda se encuentra entre las 13:30 y 14:30 con un volumen de 282 triciclos y 297 pasajeros, además, el índice de ocupación general es de 1,08 pasajeros/vehículo.
- En la calle 19 con carrera 7, la hora de máxima demanda se encuentra entre las 14:00 y 15:00 con un volumen de 316 triciclos y 375 pasajeros, además, el índice de ocupación general es de 1,16 pasajeros/vehículo.
- En la calle 17 con carrera 15, la hora de máxima demanda se encuentra entre las 13:45 y 14:45 con un volumen de 314 triciclos y 403 pasajeros, además, el índice de ocupación general es de 1,19 pasajeros/vehículo.

Tabla 1 Resumen consolidado de los aforos de triciclos y pasajeros

Hora		Calle 30 entre carreras 40 y 41		Carrera 40 entre calles 34 y 35		Calle 106 entre Vía 40 y calle 83		Calle 19 con carrera 7		Calle 17 con carrera 15	
		Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros
9:00	9:15	70	48	79	52	47	47	73	102	69	78
9:15	9:30	76	42	53	59	50	50	69	80	76	84
9:30	9:45	38	25	65	66	39	34	92	100	75	99
9:45	10:00	64	48	69	60	63	69	76	89	81	91
10:00	10:15	65	73	78	74	59	68	73	81	75	85
10:15	10:30	73	79	70	77	57	54	75	77	69	71
10:30	10:45	58	54	59	61	53	54	82	90	62	62
10:45	11:00	54	64	69	60	78	90	72	82	65	74
11:00	11:15	57	62	71	66	61	47	85	110	74	63
11:15	11:30	49	53	100	129	52	60	71	79	79	83
11:30	11:45	62	63	90	127	69	83	68	83	64	71

Hora		Calle 30 entre carreras 40 y 41		Carrera 40 entre calles 34 y 35		Calle 106 entre Vía 40 y calle 83		Calle 19 con carrera 7		Calle 17 con carrera 15	
		Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros	Volumen	Pasajeros
11:45	12:00	46	43	111	130	77	99	70	78	70	93
13:00	13:15	67	47	67	76	62	78	65	76	72	84
13:15	13:30	65	67	75	86	58	74	67	83	73	100
13:30	13:45	41	38	80	66	62	62	73	81	73	103
13:45	14:00	59	63	77	83	74	92	58	60	80	116
14:00	14:15	57	61	64	64	71	65	67	81	75	92
14:15	14:30	70	64	56	53	75	78	83	91	76	97
14:30	14:45	57	60	64	81	59	49	77	87	83	98
14:45	15:00	73	75	69	66	72	83	89	116	70	93
Totales		1201	1129	1466	1536	1238	1336	1485	1726	1461	1737

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

4.3. Prestación de servicio informal de transporte público

La prestación del servicio público de transporte de pasajeros en este tipo de vehículos se encuentra reglamentada por la Resolución 3256 de 2018 *“Por la cual se reglamenta y autoriza la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, para su prestación de forma eficiente, segura, y oportuna, aprovechando el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones, y se dictan otras disposiciones”*, en la que se establece que el radio de acción será dentro de la delimitación geográfica definida por la autoridad de transporte competente dentro del perímetro de la jurisdicción municipal, distrital o metropolitano, para atender únicamente las siguientes necesidades de demanda:

- **Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte:** Tramo del viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones especiales, socioeconómicas, topográficas, geográficas, entre otras, hacen más eficiente la alimentación de pasajeros a través de triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido.
- **Zona de Tratamiento Especial:** Son aquellas zonas específicamente delimitadas dentro de la jurisdicción de un municipio, distrito o área metropolitana en las que por sus



condiciones especiales, económicas, topográficas, geográficas, entre otras, se imposibilita la prestación del servicio público de transporte de pasajeros bajo los lineamientos reglados para las modalidades de transporte de pasajeros de jurisdicción municipal o no cuentan con cobertura suficiente de transporte público de pasajeros.

- **Zonas Turísticas o de Conservación Patrimonial:** Son zonas en las cuales se desarrollan actividades turísticas o que por sus características, forman parte del patrimonio cultural municipal de cada jurisdicción, como es el caso de monumentos históricos, arqueológicos, artísticos o aquellas zonas que requieren atención especial para mantener y potenciar sus valores patrimoniales.

Por otro lado, dicha resolución establece que para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio de estructuración técnica, legal y financiera, dentro del cual se enmarcará la prestación del servicio de transporte. Se debe tener en cuenta, que dentro de los proyectos de transporte público estudiados e implementados en la ciudad no se consideró la necesidad de habilitar a este tipo de vehículos para su funcionamiento como transporte público.

No obstante, como se evidencia en los resultados del capítulo anterior, en la jurisdicción del Distrito se da la prestación del servicio público en triciclos en ciertos sectores de manera informal e irregular, para el que se ha identificado transporte de mercancías en ocasiones sobredimensionada (en relación a la capacidad y tamaño del vehículo), poco respeto por las normas de tránsito, interrupciones al flujo vehicular, estacionamiento donde hay circulación de vehículos y peatones y comportamientos no seguros hacia los conductores de los vehículos, ciclistas y peatones.

Dentro de la fase diagnóstica del plan maestro de movilidad de Barranquilla, se analiza la problemática asociada a la prestación de servicio de transporte público en triciclos adaptados para transportar de una (1) a tres (3) personas, sin incluir al conductor quien ejerce la tracción del vehículo de manera manual y a los que se le denomina comúnmente *bicitaxis*. En el caso del centro de Barranquilla, el estudio afirma la existencia un punto importante de parqueo en la calle 9 con carrera 43, y se identificó su circulación principalmente en la calle 30 con 43, con 44, con 45 y con 38 y en el Boulevard de Simón Bolívar principalmente. Estos vehículos transportan pasajeros o mercancías, y en su momento, el cobro promedio es de \$1.000 por carrera mínima, en el sector del mercado operan más o menos unos 300 vehículos de este tipo.

Por otro lado, en la Ilustración 18 se presenta la interrelación entre las diferentes modalidades de transporte de pasajeros y el grado de afectación entre las mismas, como producto de la

problemática detectada en el análisis. En el caso de los triciclos o *bicitaxis*, se identificó que afectan de manera directa al transporte público colectivo y en menor medida al transporte público individual, siendo un servicio informal, con sobreoferta en el número de unidades circulando por las calles, generando problemas de congestión, ocupación del espacio público y de seguridad vial principalmente, al coexistir con los modos de transporte motorizados.

Ilustración 18 Grado de afectación entre modalidades de transporte

AFFECTADO AFFECTANTE	Transporte Público Individual	Transporte Público Colectivo Urbano	Transporte particular Individual	Transporte Especial	Transporte Individual (motos)	Transporte de pasajeros por carretera	Transporte Mixto
Transporte Público Individual		Taxi colectivo				Planilla ocasional de viaje alterada o sin control	Taxi para carga y pasajeros
Transporte Público Colectivo Urbano				Servicios especiales			
Transporte particular Individual	taxi informal	Particular Taxi colectivo		Servicio escolar, empresarial		Particular intermunicipal	Taxi informal para carga y pasajeros
Transporte Especial	taxi informal	Rutas informales				Puerta a puerta	servicio de carga y pasajeros
Transporte Individual (motos)	Mototaxismo	Mototaxismo					mototaxismo a zonas rurales
Transporte de pasajeros por carretera		Urbaneo					
Transporte Mixto	taxi informal	Mixto Taxi colectivo		servicio empresarial y escolar		Mixto intermunicipal	
Bicitaxi	Bicitaxi	Bicitaxi					

Sin afectación	Afectación moderada	Afectación media	Afectación importante	Afectación muy importante
----------------	---------------------	------------------	-----------------------	---------------------------

Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2012).

Dentro del mismo estudio, como resultado del análisis de movilidad realizado a partir de los datos recopilados por la encuesta origen-destino, en aquel momento, se estimaron un total de 11.397 viajes diarios en triciclos (*bicitaxi*), que en su momento representaron un 7% del total de viajes en transporte informal, el 1,41% de viajes en transporte no motorizado y el 0,5% del total de viajes.

Tabla 2 Demanda diaria de transporte informal en Barranquilla (2012)

Modo	Viajes	% respecto al total viajes informales	% respecto al total viajes motorizados	% respecto al total viajes no motorizados	% respecto al total viajes
Taxi Colectivo	28 822	18%	2%		1%
Bicitaxi	11 246	7%		2%	1%
Mototaxi	87 119	53%	6%		4%
Motocarro	37 211	23%	2%		2%
Total Informal	164 398	100%	11%		7%
Viajes motorizados	1 514 002				69%
Viajes no motorizados	692 714				
Total viajes	2 207 060				100%

Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2012).

Por otro lado, dentro de los resultados del modelo de demanda en el marco de la fase diagnóstica del proyecto para la estructuración técnica, legal y financiera del sistema integrado de transporte público de Barranquilla y su área metropolitana (2017), se tiene que en el análisis por municipio se evidencia que el transporte público es el más utilizado, teniendo que en Barranquilla, Soledad y Malambo su participación varía entre el 62% y el 65%, mientras que en Galapa la proporción de uso de modos de transporte público es del 53%, y en Puerto Colombia del 40%.

Se tiene que proporcionalmente, el mayor uso de modo particular se hace en Puerto Colombia (31% de los usos) seguido de Barranquilla (28%). Los modos informales son proporcionalmente más usados en Puerto Colombia (29,6%) y Galapa (26,4%) que en Soledad, Malambo (19,3% del total de usos reportados en cada municipio), mientras que en Barranquilla se presenta la menor proporción de usos de modos informales, correspondiendo al 10% de los usos totales estimados en la ciudad.

Respecto a los servicios informales, se tiene una estimación cercana a 296.500 usos, que corresponden en total al 14% del total reportado en el AMBQ. De ellos, 158.000 usos corresponden al mototaxi, 94.500 usos al motocarro, 24.700 usos de taxi colectivo, 11.200 al bicitaxi y 7.800 de Uber o Cabify.

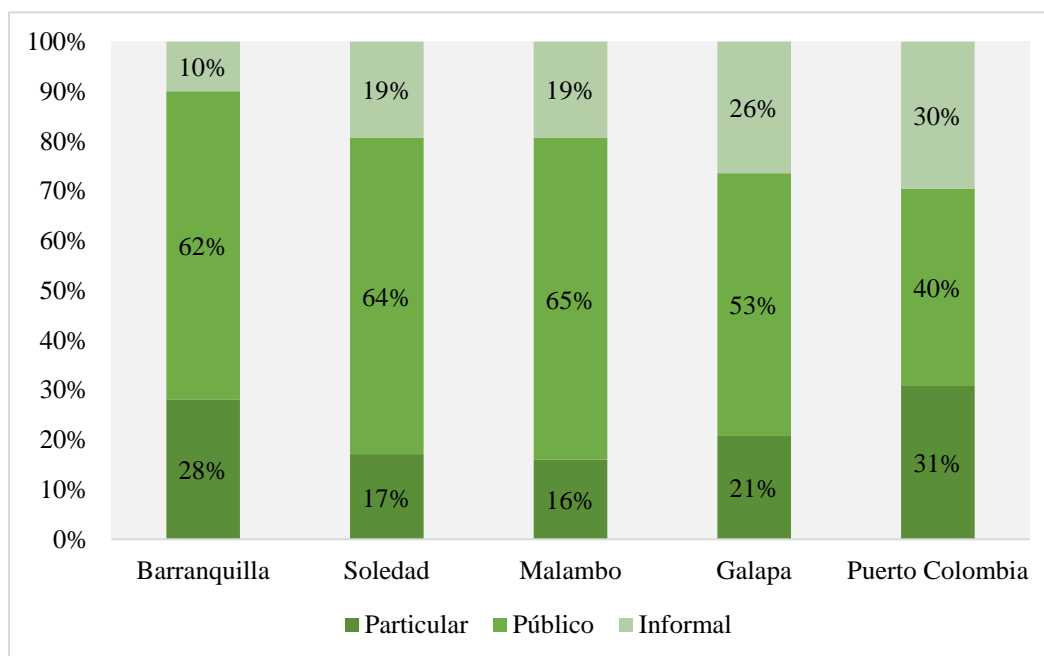
Lo anterior se evidencia de manera desagregada en la Tabla 3 y de manera gráfica en la Ilustración 19.

Tabla 3 Demanda diaria de transporte informal en el Área Metropolitana de Barranquilla (2017)

Particular - Público - Informal	MUNICIPIO									
	BARRANQUILLA		SOLEDAD		MALAMBO		GALAPA		PUERTO COLOMBIA	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
PARTICULAR	347.448	28,2%	116.888	17,1%	21.543	16,0%	6.934	20,8%	6.372	30,8%
PÚBLICO	764.229	61,9%	435.495	63,7%	87.405	66,7%	17.540	52,8%	8.199	39,6%
INFORMAL	123.713	10,0%	111.795	15,3%	25.093	18,3%	8.791	26,4%	6.130	29,6%
TOTAL	1.235.390	100%	664.180	100%	135.041	100%	33.245	100%	20.701	100%

Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2017).

Ilustración 19 Usos de modos particular, público e informal en el área metropolitana de Barranquilla



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Adicionalmente, como se observa en la Tabla 4, se tiene que en Barranquilla los modos más usados son el mototaxi, utilizado en el 70,4% de pasajeros, seguido del taxi colectivo que utiliza el 15% de usuarios. Soledad y Malambo tienen comportamiento similar entre sí, siendo mayoritario el uso del motocarro que utiliza alrededor del 56,3% y 58% de los pasajeros de modos informales, seguido del mototaxi que se usa en cerca del 40% de los casos. En Galapa el 56% de pasajeros de modos informales usa el mototaxi, mientras que el 38,3% usa motocarros. En Puerto Colombia es prácticamente de uso exclusivo el mototaxi.

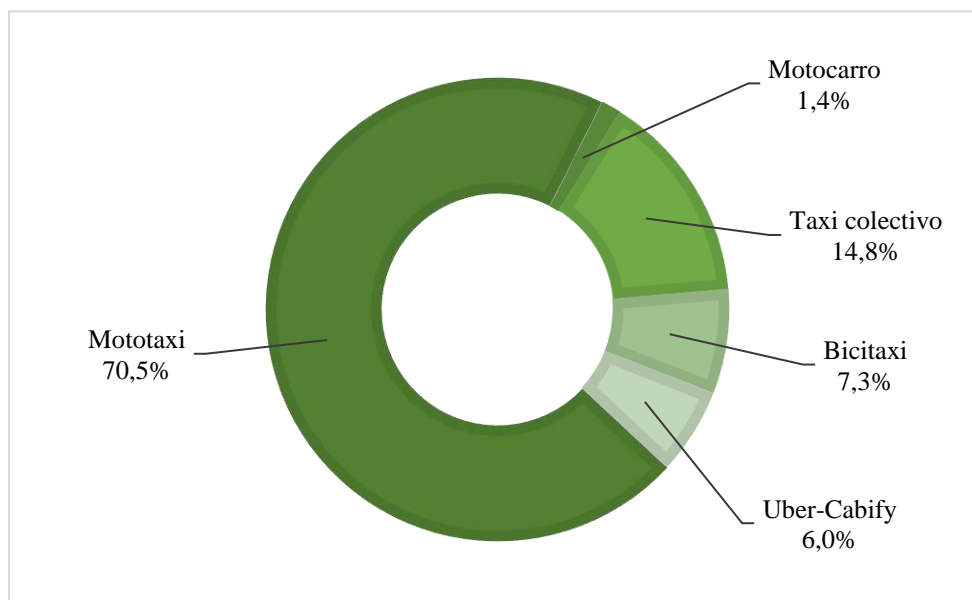
Tabla 4 Uso de modos informales en el Área Metropolitana de Barranquilla (2017)

Informal	MUNICIPIO									
	BARRANQUILLA		SOLELAD		MALAMBO		GALAPA		PUERTO COLOMBIA	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
MOTOTAXI	87.135	70,4%	50.000	37,9%	30.385	39,8%	4.923	55,0%	5.832	95,1%
MOTOCARRO	1.698	1,4%	76.200	56,3%	25.137	58,0%	3.367	38,3%	0	0,0%
TAXI COLECTIVO	38.338	14,8%	6.034	4,6%	0	0,0%	74	0,8%	257	4,4%
BICITAXI	9.075	7,3%	1.518	1,2%	155	0,6%	426	4,9%	31	0,5%
UBER-CABIFY	7.467	6,0%	0	0,0%	415	1,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	123.713	100%	131.756	100%	26.093	100%	8.791	100%	6.130	100%

Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2017).

En este estudio, se estimaron aproximadamente 9075 viajes en triciclos (*bicitaxi*) en Barranquilla, lo cual representa el 7.3% de los viajes diarios en modos informales en el Distrito, y tan solo 0.73% del total de viajes.

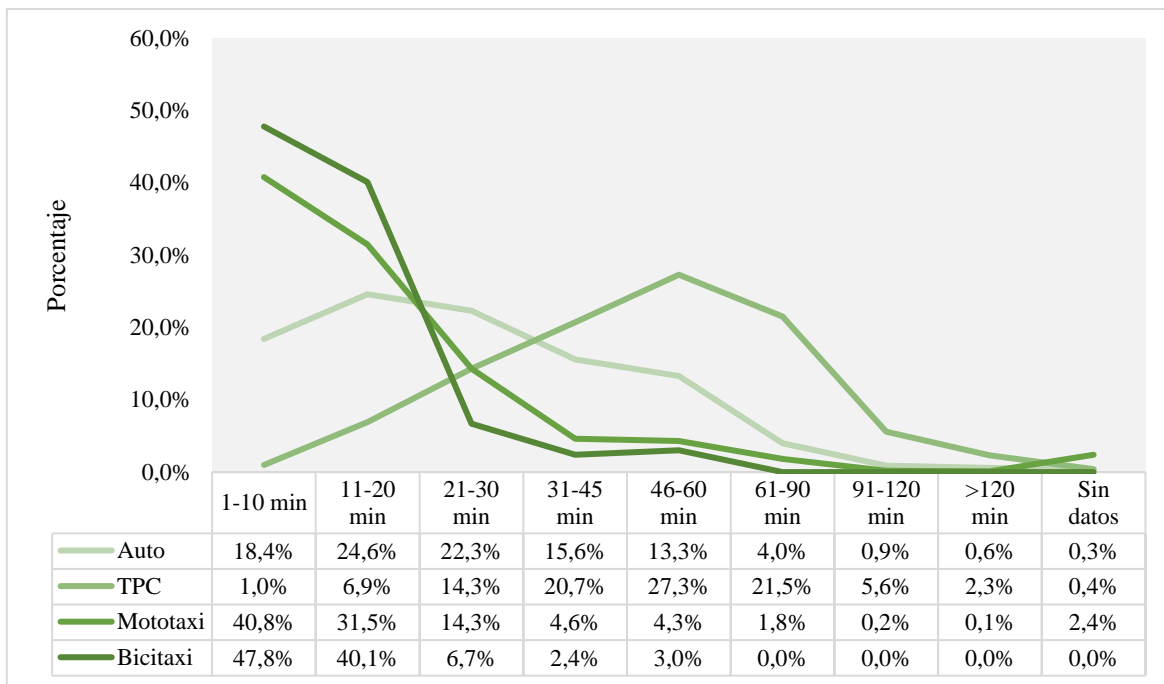
Ilustración 20 Usos de modos informales en Barranquilla (2017)



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

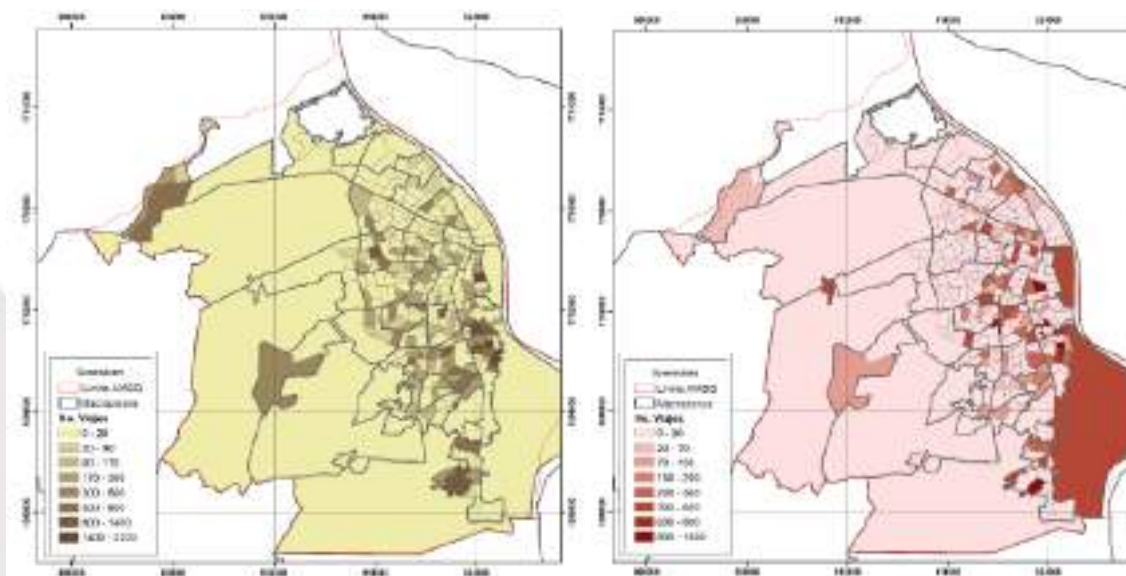
En la Ilustración 21 se presenta la distribución de tiempos de viaje del auto, triciclo, transporte público colectivo y mototaxi, y se observa que alrededor de la mitad de los viajes que realizan en triciclo tienen una duración entre 1 y 10 minutos, comportamiento que se asemeja al caso del mototaxi. Por otro lado, en el transporte público colectivo se evidencian viajes con mayores duraciones pues alrededor del 48% de estos duran entre 31 minutos y 60 minutos.

Ilustración 21 Tiempos de viaje por modo de transporte (2017)



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Ilustración 22 Generación y atracción de viajes Informal en hora pico AM (2017)



Fuente: Alcaldía de Barranquilla (2017).

La generación y atracción de viajes en modos informales en la hora pico de la mañana, se presenta en la Ilustración 22, donde se muestra la alta concentración de viajes generados en los municipios de Soledad, Malambo y Puerto Colombia. Así mismo hacia la zona suroccidental de Barranquilla. La atracción de estos viajes se presenta en la zona sur y centro de Barranquilla y el municipio de Soledad y Malambo.

4.4. Control operativo y siniestralidad

En armonía con la regulación vigente a la fecha de construcción de este informe técnico, la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial a través de la Oficina de Control Operativo de Tránsito en conjunto con la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional de Colombia, realiza los respectivos controles operativos en el Distrito entre los cuales se encuentra la aplicación de la normatividad a los triciclos que no cumplen con las disposiciones establecidas.

De esta manera, en la Tabla 5 se presentan las infracciones mensuales levantadas a los triciclos en la jurisdicción del Distrito desde enero de 2018 hasta mayo de 2021. Se observa que durante 2018 y 2019 las infracciones crecieron en 12.8%, no obstante, a partir de la declaración de la emergencia sanitaria en el marco de la pandemia generada por el Coronavirus COVID-19, se presentó una disminución en las infracciones en un 47.3% lo cual se debe en gran parte a la contracción de la demanda de viajes en la ciudad debido a las restricciones de movilidad decretadas por el Gobierno Nacional.

Tabla 5 Infracciones impuestas a triciclos 2018 – 2021p

Mes	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
Enero	333	256	554	25
Febrero	403	448	550	122
Marzo	443	362	114	194
Abril	353	288	11	55
Mayo	494	408	140	101
Junio	382	325	139	
Julio	292	410	51	
Agosto	344	286	116	
Septiembre	234	177	198	
Octubre	190	423	167	
Noviembre	210	413	145	
Diciembre	138	510	85	
Total	3816	4306	2270	497

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Las infracciones que se le imponen a este tipo de vehículos en el Distrito, según lo establecido en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificada por el artículo 21 de la Ley 1323 de 2010, son las que se listan a continuación:

- A.8. Transitar por zonas prohibidas.
- A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.
- A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

Por otro lado, al analizar los corredores en los cuales se le imponen infracciones con más frecuencia a los triciclos o tricimóviles, se observa que la calle 30 (Avenida Boyacá), la calle 19 (Avenida Simón Bolívar) y la carrera 40 se han levantado el 16,3%, 16,1% y 15,3% del total comparendos del periodo comprendido entre enero y mayo de 2021. Adicionalmente, se observa que el 82,9% de las infracciones se hicieron solamente en diez vías de la ciudad y que siete de estas se encuentran en el sector del Centro.

Tabla 6 Infracciones por corredores viales (2021p)

Mes	Cantidad
Avenida Boyacá (Calle 30)	81
Avenida Simón Bolívar (Calle 19)	80
Carrera 40	76
Carrera 38	39
Calle 40	28
Avenida Murillo (Calle 45)	28
Calle 34	27
Calle 17	25
Avenida Circunvalar	14
Calle 38	14
Otras vías	85
Total	497

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Finalmente, en la Tabla 7 se presenta la siniestralidad para las bicicletas en el Distrito los cuales representan entre el 1% y el 3% con respecto al total de los registros de accidentes de tránsito. Se observa de igual manera que para el periodo entre enero y mayo de 2021 los siniestros de bicicletas aumentaron en un 82% y 24% con respecto al mismo periodo de los años 2020 y 2019, respectivamente.

Tabla 7 Siniestralidad de bicicletas en Barranquilla, 2018 – 2021p

Mes	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
Enero	7	11	5	10
Febrero	6	3	5	8
Marzo	12	6	5	8
Abril	8	5	2	5
Mayo	5	6	7	12
Junio	6	6	9	
Julio	9	6	7	
Agosto	6	7	6	
Septiembre	10	5	6	
Octubre	8	9	13	
Noviembre	8	4	3	
Diciembre	4	8	8	
Total	89	76	76	43

Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).



5. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE IMPULSIÓN HUMANA

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este estudio se realizó un análisis de la situación actual de la circulación de triciclos en el Distrito de Barranquilla, en el cual se evidenció que su estacionamiento en sitios prohibidos en especial cerca a intersecciones y la interacción con otros modos de transporte motorizados y peatones, suele generar traumatismos en el tránsito causando interrupciones en el flujo vehicular y pérdida de nivel de servicio en las vías y andenes en donde suelen estacionarse. De igual manera, es común observar que los conductores de triciclos no cumplan con las disposiciones legales en materia de tránsito y registro, por lo cual, es presumible que vehículos que no cuenten con los elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad y estabilidad para disminuir la severidad en los siniestros.

En la caracterización realizada en campo se evidenció la prestación del servicio público en triciclos en ciertos sectores de manera informal e irregular, para el que se ha identificado transporte de mercancías en ocasiones sobredimensionada (en relación a la capacidad y tamaño del vehículo), poco respeto por las normas de tránsito, interrupciones al flujo vehicular, estacionamiento donde hay circulación de vehículos y peatones y comportamientos no seguros hacia los conductores de los vehículos, ciclistas y peatones. En los conteos realizados, para la hora de máxima demanda se observaron 260 triciclos y 264 pasajeros en la calle 30 entre carreras 40 y 41, 372 triciclos y 452 pasajeros en la carrera 40 entre calles 34 y 35, 282 triciclos y 297 pasajeros en la calle 106 entre Vía 40 y calle 83, 316 triciclos y 375 pasajeros en la calle 19 con carrera 7, y 314 triciclos y 403 pasajeros en la calle 17 con carrera 15.

Adicionalmente, se debe considerar que varias de las vías donde se ha identificado su presencia, se caracterizan por generar comunicación con otros centros urbanos y entre las centralidades del Distrito de acuerdo con lo establecido en el Decreto 0949 de 2013, y se caracterizan por manejar alto volumen vehicular y tránsito pesado. Esto apunta a que la circulación de triciclos sea un problema tanto de seguridad vial como de tránsito para el sector, ya que por los flujos vehiculares que se manejan, los conflictos vehiculares presentes en las intersecciones de estos corredores, el comportamiento descrito de los triciclos en estas vías, entre otros, aumenta la probabilidad de accidentes de tránsito y disminuye los niveles de servicio.



Por otro lado, es necesario continuar con los controles operativos a triciclos que circulan por zonas y vías restringidas y a aquellos que prestan el servicio de transporte público de manera informal, con el fin de garantizar un uso racional de las vías y el espacio público, y propender por niveles adecuados de seguridad vial. Se sugiere estudiar la posibilidad de realizar un estudio técnico, legal y financiero en luz de la Resolución 3256 de 2018, con el fin de cambiar las condiciones del uso de este modo de transporte y definir su situación de prestación de servicio de transporte público, o en caso contrario, su sustitución y retiro progresivo de las vías del Distrito; lo anterior, acompañado de un censo socioeconómico de la población que usa este modo de transporte.

De esta manera, se concluye que con el fin de mantener los niveles de seguridad vial en las vías del Distrito, es necesario extender la vigencia de las condiciones de circulación y estacionamiento para los triciclos o tricimóviles, como se describe a continuación:

Sector 1. Barranquillita – Suroriente – Simón Bolívar. (Ilustración 23) Se permite la circulación de los triciclos o tricimóviles en la zona comprendida entre:

- Calle 30 entre carreras 46 y límite del Distrito con Soledad (excluyéndose el tramo);
- Calle 18/18H entre carreras 1E y 10;
- Carrera 10 entre calle 17 e intersección con Corredor Portuario (calle 6) (excluyéndose el tramo);
- Corredor Portuario (calle 6) entre carreras 10 y 41N (excluyéndose el tramo y las conectantes de la intersección);
- Calle 2 entre carreras 41N y 43;
- Carrera 43 entre calles 2 y 5;
- Calle 5 entre carreras 43 y 52;
- Carrera 52 entre calle 5 y Corredor Portuario (calle 6);
- Avenida Olaya Herrera (Carrera 46/49) entre Corredor Portuario (calle 6) y calle 30 (excluyéndose el tramo).

Por otro lado, se restringe la circulación de los triciclos o tricimóviles en los siguientes tramos viales dentro del Sector 1, incluyendo la circulación transversal (cruces) sobre estos:

- Calle 19 entre límite del Distrito con Soledad y carrera 10, permitiéndose cruces únicamente en las carreras 1E y 7;
- Calle 17 entre carreras 7C y 38, permitiéndose los cruces únicamente en las carreras 17B, 25 y 35;
- Carrera 38 entre Corredor Portuario (calle 6) y calle 30, permitiéndose los cruces únicamente en las calles 10, 28 y 29;

Adicionalmente, se restringe la circulación de los triciclos o tricimóviles en los siguientes tramos viales dentro del Sector 1:

- Carrera 4B entre calles 19 y 30;
- Carrera 15 entre calles 7 y 30;
- Carrera 23 entre calles 11 y 30;
- Carrera 30 entre Corredor Portuario (calle 6) y calle 30;
- Carrera 43 entre Corredor Portuario (calle 6) y calle 30;
- Carrera 44 entre calles 8 y 30;
- Calle 8 entre carreras 38 y 45.



Ilustración 23 Condiciones de circulación de triciclos en el Sector 1



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

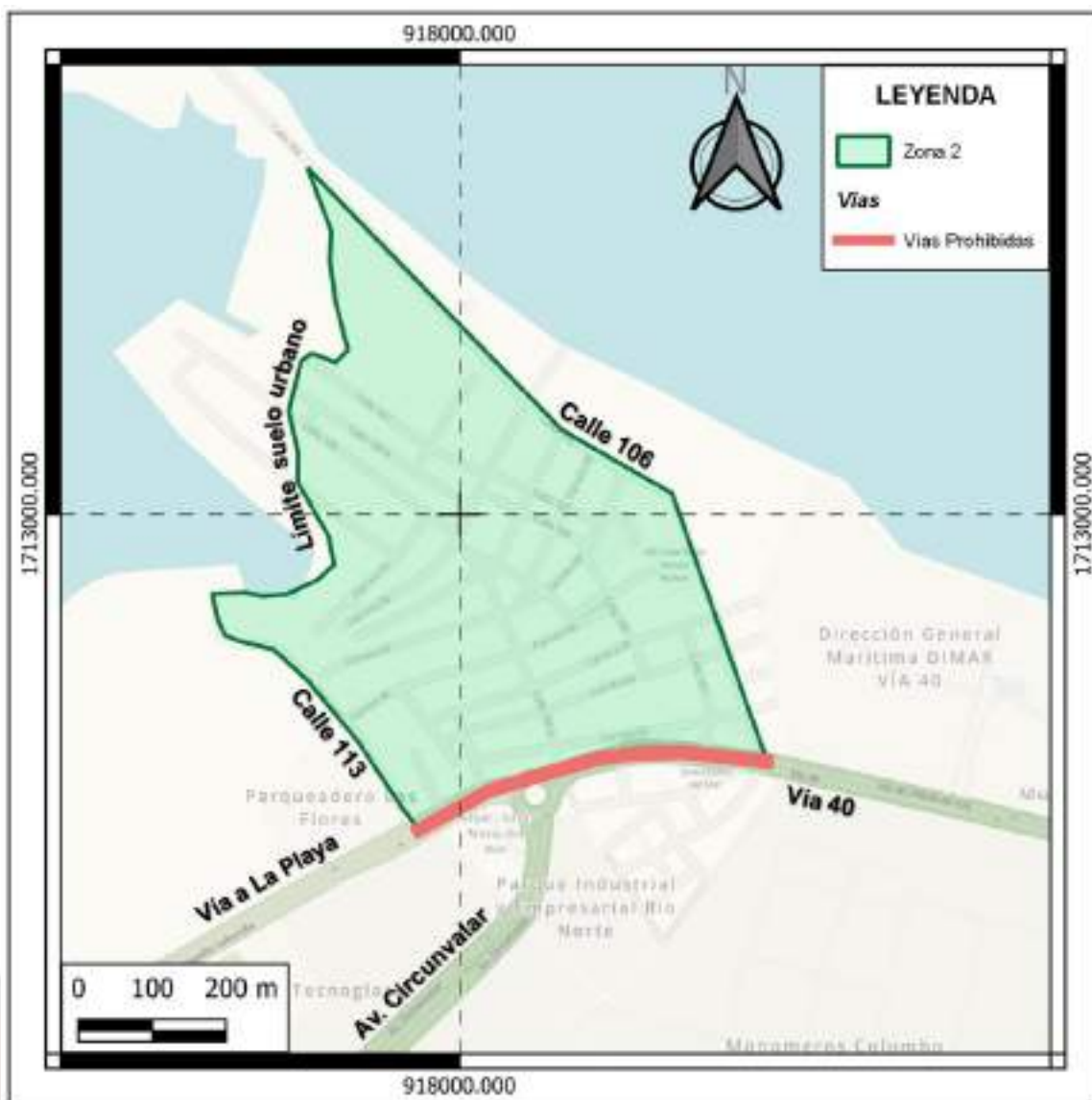
Sector 2. Barrio Las Flores. (Ilustración 24) Se permite la circulación de los triciclos o tricimóviles en la zona comprendida entre:

- Vía a La Playa entre calle 113 y Avenida Circunvalar (excluyéndose el tramo);
- Vía 40 entre Avenida Circunvalar y calle 106 (excluyéndose el tramo);
- Calle 106 entre Vía 40 y el límite del suelo urbano según las disposiciones cartográficas del Plan de Ordenamiento Territorial;



- Calle 113 entre Vía a La Playa y el límite del suelo urbano según las disposiciones cartográficas del Plan de Ordenamiento Territorial;

Ilustración 24 Condiciones de circulación de triciclos en el Sector 2



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Ilustración 25 Condiciones de circulación de triciclos en el Sector 3



Fuente: Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad Vial (2021).

Sector 3. Corregimiento La Playa. (Ilustración 25) Se permite la circulación de los triciclos o tricimóviles en la zona comprendida entre:

- Calle 8 entre carrera 20C y el límite del suelo urbano según las disposiciones cartográficas del Plan de Ordenamiento Territorial;
- Carrera 20C entre calles 8 y 19;
- Calle 19 entre carreras 20 y 20C;

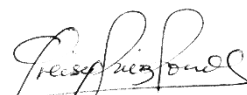
- Carrera 20 entre calles 19 y 22;
- Calle 22 entre carrera 20 y el límite del suelo urbano según las disposiciones cartográficas del Plan de Ordenamiento Territorial.

Adicionalmente, se restringe la circulación de los triciclos o tricimóviles en los siguientes tramos viales dentro del Sector 1:

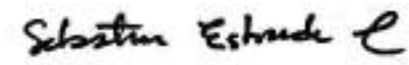
- Calle 14 entre carreras 10 y 20C;
- Carrera 10 entre calles 8 y 22.

REVISIÓN

Elaboró:


GREISY RUIZ PONCE
Contratista
Oficina de Gestión de Tránsito

Revisó:


SEBASTIAN ESTRADA CONTRERAS
Asesor de despacho
Oficina de Gestión de Tránsito

Aprobó:


MARLOWN GABRIEL ALCARAZ
Jefe de Oficina
Oficina de Gestión de Tránsito