



SDM – DTI -64370- 15
(Al responder cite este número)

Bogotá D.C., 27 MAY 2015

Señora:

OLGA VASQUEZ DE BOTERO

Vicepresidenta

JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL EL BATAN-RECREO DE LOS FRAILES

Calle 123 No. 52A-32 Apto 504

Teléfono: 313 889 7106

Ciudad

Asunto: Oposición construcción y ejecución Contrato 1863, carriles bici KR 50 entre Calles 111, 116 y hasta Calle 127.

Referencia: Respuesta al SDQS con Radicado 773852015.

Apreciada Señora Vásquez:

Conforme a la solicitud realizada mediante el sistema Distrital de Quejas y Soluciones con número de radicado SDQS 773852015, por medio del cual presenta oposición a la construcción y ejecución del Contrato 1863 de 2014 y en concreto al proyecto de ciclorrutas en calzada (carriles bici) de la Carrera 50, entre Calles 111, 116 y hasta la Calle 127, esta Secretaría una vez revisados los antecedentes de su solicitud y de acuerdo con el archivo adjunto de su requerimiento, se permite atender los siguientes puntos:

1. En primer lugar, en contexto del desarrollo de los proyectos de ciclorrutas en calzada o carriles bici, es preciso indicar que según el Acuerdo Distrital 489 de 2012 - Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 - Bogotá Humana, acordado por el Concejo de Bogotá, se estableció como una de sus metas, el aumento de la infraestructura vial de la red de ciclorrutas mediante la construcción de 145.46 km de ciclorrutas en torno a la infraestructura de transporte masivo.
2. De acuerdo con las funciones asignadas a esta Secretaría mediante el decreto 567 de 2006, en el cual se encuentra la participación en la elaboración, regulación y ejecución en las políticas y planes de desarrollo urbanos del Distrito Capital. Tomando como referencia las metas de gestión del Plan de Desarrollo "Bogotá Humana", la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM ha participado en la elaboración de estudios y recomendaciones en materia de infraestructura, ordenamiento del tránsito y seguridad vial, referenciando proyectos claves para trazar la política pública en materia de transporte no motorizado, con énfasis en los medios alternativos de transporte, en este caso con la demarcación de carriles bici como tratamientos de

Revisado lo anterior, esta Secretaría anexa el estudio técnico de viabilidad del trazado del tramo de la ciclorruta en calzada (carriles bici) de la Carrera 50 entre Av. Calle 100 y Av. Calle 127.

No obstante la elaboración del análisis técnico desarrollado por la SDM, igualmente como parte integral del proyecto se elaboró el diseño de señalización vial de los carriles bici en cuestión, el cual fue remitido al IDU mediante radicado SDM-DTI-528-15, para que sean adelantadas las labores de mantenimiento vial y señalización correspondientes.

4. Ahora bien, es importante anotar que el Instituto de Desarrollo Urbano IDU en cumplimiento de las metas de Infraestructura Cicloinclusiva, establecidas en el Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2012-2016, informó mediante radicado SDM-4584-15 que el pasado 24 de diciembre de 2014 se suscribieron dos (2) contratos para la implantación de ciclorrutas en calzada, que se describen a continuación:

Contrato IDU-1862-2014. Objeto: "Ejecución a monto agotable de estudios, diseños, y actividades de conservación, adecuación y mantenimiento de la Infraestructura vial existente para la implementación de los bicicarriles en Bogotá D.C. Grupos 2: Santafé, San Cristóbal, Los Mártires, Ciudad Bolívar, Puente Aranda, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Teusaquillo, Antonio Nariño, La Candelaria, Rafael Uribe Uribe y el Bicicarril del Canal de Fucha en la ciudad de Bogotá D.C., con un alcance inicial de 56.78 km.

Contrato IDU-1863-2014. Objeto: "Ejecución a monto agotable de estudios, diseños, y actividades de conservación, adecuación y mantenimiento de la Infraestructura vial existente para la implementación de los bicicarriles en Bogotá D.C. Grupos 1: Usaquén, Chapinero, Fontibón, Engativá, Barrios Unidos, Suba en la ciudad de Bogotá D.C., con un alcance inicial de 51.71 km.

5. En cuanto a su solicitud reiterada del cambio de destino de la KR 50 de vía interbarrial a vía interconectante, cabe indicar en primer lugar, que no se ha realizado ningún cambio de destino del corredor de la Carrera 50 entre Calles 111, 116 y hasta la Calle 127; ya que la vía catalogada como una vía de la malla vial intermedia de la ciudad y corredor de movilidad local, en forma previa y posterior a la implementación del proyecto de vía compartida ciclista, conserva su jerarquía y sección vial, sin presentarse un cambio de vía interbarrial a interconectante, términos que no obedecen a los definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial según Decreto 190 de 2004.
6. Con respecto a los criterios técnicos-sociales que tuvieron en cuenta para que el IDU, entidad ejecutora, celebrara el contrato anteriormente mencionado y señalar la fecha del estudio con sus resultados, esta Secretaría mediante oficio SDM-52769-15 le indicó lo siguiente:

El caso de la vía cicla de la Carrera 50 entre Calle 111 y 126, precisamente está encaminado como política pública a fomentar el uso de los modos de transporte no motorizado (transporte activo) y al uso del transporte público, con motivo de generar nuevas rutas y alternativas de transporte atractivas a la población, una búsqueda en la reducción del uso del vehículo particular para favorecer unas mejores condiciones de movilidad y la reducción de la contaminación ambiental en favor de todos los ciudadanos de la capital, planes que reciben su mayor impulso en la medida de la acogida de este tipo de proyectos por las comunidades de base de su alrededor.

Las condiciones técnicas de la vía cicla (ciclorruta) del a KR 50, como el ancho de la calzada vehicular donde se tiene proyectada la ciclorruta en calzada en mención, permite la implementación de la misma sin afectar las condiciones de circulación vehicular actuales bajo el marco de la redistribución del espacio público de acuerdo a la priorización de actores del sistema de movilidad de la ciudad y la equidad en los costos alusivos a las externalidades que cada uno de ellos genera. De igual manera, la SDM propende por soportar las evaluaciones de los estudios de implementación de vías cicla en el marco regulatorio en los ámbitos referentes a las medidas de tránsito y de transporte.

Por tratarse de una infraestructura diferente a la que se viene instalando en los últimos 14 años, se requiere de un componente especial de diseño, educación, sensibilización para que tanto ciclistas como los demás actores de la movilidad aprendan a utilizar de manera adecuada la nueva infraestructura, la cual permitirá ampliar la cobertura de la red existente y conectar estratégicamente polos generadores y atractores de viajes en bicicleta. Esto permitirá incrementar el uso de la bicicleta en la ciudad. Labores en las cuales el Distrito viene trabajado arduamente y busca una respuesta favorable por parte de la comunidad.

Por una Bogotá Humana,



CARMEN YANNETH ROSALES
Directora de Transporte e Infraestructura

Anexo: Copia del informe de factibilidad bicicaril Carrera 50 entre Av. Calle 100 y Av. Calle 127 en diez (10) folios.

Copia: HC. NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA – Concejo de Bogotá Calle 36 # 28 A – 41
HC. JORGE DURÁN SILVA - Concejo de Bogotá Calle 36 # 28 A – 41
HC. SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA - Concejo de Bogotá Calle 36 # 28 A – 41

Revisó: Deyanira Avila – Profesional Universitario – DTI SDM
Elaboró: Andrés Guevara– Contratista – DTI SDM
Francisco Javier Rubio G. – Contratista – DTI SDM