



CONCEJO DE BOGOTÁ 05-02-2021 04:12:40

2021ER1355 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/NICOLAS ESTUPIÑAN ALVARADO

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/PA

ASUNTO: RTA PROP 039 DE 2021

Bogotá D.C., febrero 05 de 2021

Señor(a)

CLARA INÉS PARRA ROJAS

Subsecretaria de Despacho

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 No. 28 A - 41

Ciudad

REF: PROPOSICIÓN 039-

Respetada doctora

En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad.

1. Sírvese remitir plano/mapa de toda la red de ciclorrutas y bicicarriles, ciclo vías permanentes y ciclo vías temporales que actualmente operan en la ciudad de Bogotá.

La Administración Distrital saliente entregó una red de cicloinfraestructura de 551 km. En el marco del Plan Distrital de Desarrollo (Acuerdo 761 de 2020) "Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" dentro del propósito 4 - Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, se logró cerrar el año 2020 con una red de cicloinfraestructura de 585 km.

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) logró en el año 2020 implementar 32.5 km de ciclorrutas en calzada, generando condiciones de redistribución del espacio vial, dignificando la presencia del peatón y ciclista en las vías, propiciando espacios seguros, cómodos e incluyentes. A continuación, se muestran los tramos implementados por la SDM:

Tabla 1. Ciclorrutas implementadas SDM 2020

TRAMO	LONG. (KM)	FECHA DE APERTURA	TIPOLOGÍA	ESTADO
Av. Américas x AK 68	0,6	Junio 2020	Bidireccional calzada costado sur	Implementada

1

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Zona Franca DG 15A entre KR 104 y KR 106 KR 106 entre DG 15 y AC 13	0,6	Agosto 2020	Bidireccional costado norte & costado oriental, adosada al andén	Implementada
KR 7 entre CL 32 y CL 106	8,6	Septiembre 2020	Bidireccional calzada occidental, adosada al separador central	Implementada
AK 9 desde la CL 106 hasta la CL 147	7,2	Septiembre 2020	Bidireccional calzada occidental, adosada al separador central	Implementada
Par Vial KR 7 y KR 8 entre CL 7 y Av. 1o de Mayo	7,9	Septiembre 2020	Unidireccional costado occidental, adosada al andén	Implementada
CL 13 entre KR 135 y KR 100	3,7	Diciembre 2020	Bidireccional calzada norte, adosada al separador central	Implementada
CL 64C entre KR 68 y KR 70	1,9	Julio 2020 piloto	Unidireccional ambas calzadas, adosada al separador central	Implementada Octubre 2020
CL 22 entre AK 40 y AK 50	2	Julio 2020 piloto	Unidireccional ambos costados, adosada al andén	Implementada Noviembre 2020

Fuente: SDM-SBP

De manera adicional, derivado de algunas estrategias que adoptó la actual Administración Distrital para mitigar los efectos de contagio y propagación del virus COVID-19, la SDM actualmente dispone de 46.2 km de "ciclovías temporales". A continuación se presenta el mapa de la red de

2

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

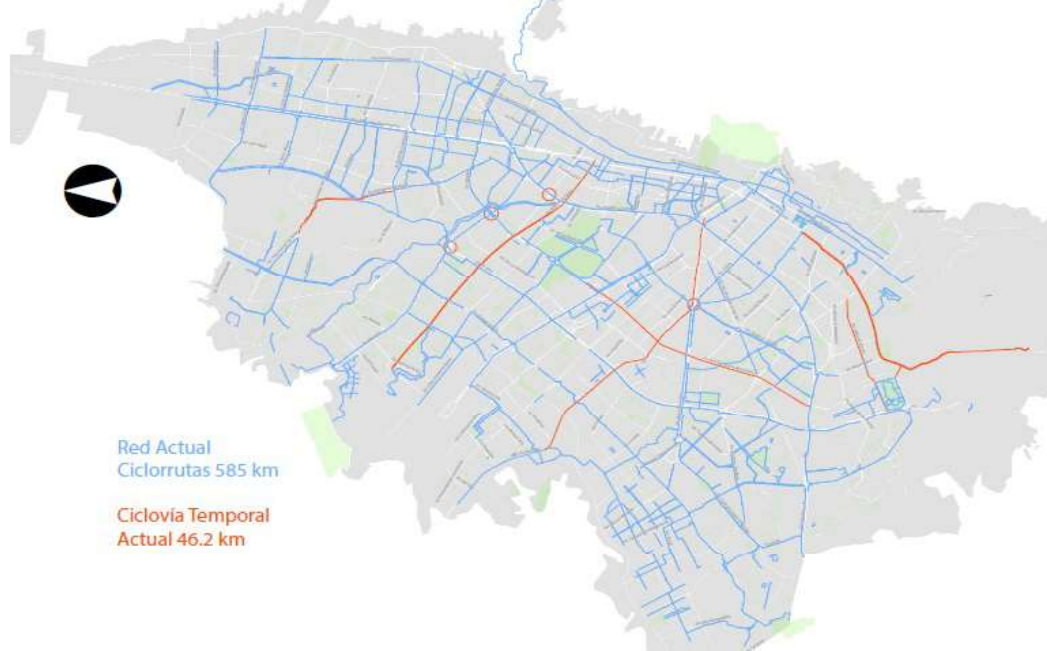
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá junto con las “Ciclovías Temporales” que actualmente se encuentran en operación:

Figura 1. Red de ciclo-infraestructura (Ciclorrutas y “ciclovías temporales”)



Fuente: SDM-SBP

2. Sírvase informar cuántos kilómetros de ciclovías temporales fueron implementadas en el año 2020 en el marco de la pandemia. Especifique cuáles fueron corredores viales intervenidos y sus correspondientes tramos.

En el marco de la pandemia del COVID-19 y con base en las recomendaciones y disposiciones tanto nacionales como distritales, y entendiendo que dicho medio es el vehículo que más se adapta a las indicaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Lo anterior debido a que este es un modo de transporte individual, cero emisiones y, además, para el caso de Bogotá, es de masiva tenencia y de acceso para la mayoría de los hogares, es importante implementar acciones para promover su uso.

Por lo anterior, y con el fin de mitigar y minimizar la propagación del virus, se desplegaron una serie de medidas en pro de la reducción de las aglomeraciones en los sistemas de transporte público y privado de la ciudad, buscando a su vez la mejora de la calidad de viajes que se realizan en modos sostenibles, principalmente la bicicleta. Por lo anterior, se fortaleció la red de cicloinfraestructura con una red de alrededor de 84 km de carriles destinados para la circulación de ciclistas denominada “ciclovías temporales” a partir del 16 de marzo:

Tabla 2. Corredores de ciclovías temporales



FECHA DE IMPLEMENTACIÓN	GRUPO	CORREDOR	LONG. (km)
25-mar	35 Km	AK 7 desde la Av. 1 de Mayo hasta la CL 106, CL 106 desde AK 7 hasta AK 11*	15,2
		AK 9 desde la CL 106 hasta la CL 147*	4,6
		Av. Centenario (AC. 13) desde la Alameda El Porvenir hasta el Río Bogotá*	4
		Autopista Sur entre el CAI Bosa y la Av. Villavicencio***	1,9
		Av. Américas desde la av. NQS hasta la KR 50	3,1
		Av. Suba desde la KR 91 hasta la AC 127	3,7
		3 puentes vehiculares de la AC 80.	**
27 de abril	45 Km	Av. Centenario (CL 13), desde la KR 50 hasta la Alameda Porvenir	6,8
		Av. Caracas entre Portal Usme y la CL 6	10,4
		Av. Villavicencio desde el Parque Tunal a DG 48 Sur	0,5
		Av. Primero de Mayo desde la KR 7 hasta la Av. Agoberto Mejía***	11,5
		KR 68 desde Autopista Sur hasta la CL 53	8,2
		CL 68 desde la Av. Caracas hasta la KR 110G	9,5
18-may	4 Km	KR 24 entre Av. Boyacá y Av. Mayo (Piloto Ciclo Alameda Medio Milenio)	4

* Los corredores de la KR 7, KR 9, KR 11 y Av. Centenario han migrado a ciclorruta en calzada.

** No se referencia longitud dado que se trata de puntos específicos de la red vial

*** Se encuentra suspendida la operación del corredor

Fuente: SDM-SBP

Figura 2. Red de Ciclovías temporales



Fuente: SDM-OAC

3. Sírvese indicar cuáles tramos y cuántos kilómetros de las ciclovías temporales implementados en el marco de la pandemia han sido adecuados para funcionar de manera permanente.

4. Sírvese informar cuáles fueron los estudios técnicos que llevaron a tomar la decisión que las ciclo vías temporales hoy sean ciclo carriles permanentes. Adjuntar copia de dichos estudios.

Para dar respuesta a los puntos 3 y 4, es importante mencionar que en el marco de las líneas de política pública, las ciclorrutas propenden por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el bien particular. Esto se realiza incrementando y priorizando el espacio público disponible para peatones y los ciclistas cambiando el paradigma de que las vías son sólo para los vehículos privados. En tal sentido, la normatividad relacionada con la distribución del espacio público priorizando los modos sostenibles de transporte es:

- La Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT) y se dictan otras disposiciones. “ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:(...) Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.” y Artículo 6°. Organismos de tránsito. Parágrafo 3° (...) Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.”

- Además, el artículo 2, inciso (b) de la Ley 1083 de 2006, “por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”, faculta a los alcaldes para adoptar medidas como:

“[...] En especial, se debe diseñar una red peatonal y de Ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. [...]”

- El Acuerdo 257 de 2006, “Artículo 104. Misión del Sector Movilidad. El Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte. Artículo 108. a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte. b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.”
- El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 190 de 2004, establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 154 establece que: “Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.”
- El Decreto 319 de 2006, artículo 26 (...) “la Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo-usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar”. Para ello dentro del Artículo 26 del Plan Maestro de Movilidad adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, se establece: “La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclistas para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.”
- La Ley 1811 de 2016, establece en su artículo 1° (...) “incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana”.
- El Ministerio de Transporte adoptó mediante la Resolución 3258 de 2018 “La Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas”, documento que describe en su capítulo 2 los principales requisitos que deben cumplir la ciclo infraestructura, y que se mencionan a continuación de la siguiente manera:





Seguridad: Se refiere tanto a la vial, como a la ciudadana, es decir, que tiene en cuenta no solo a los conflictos con otros vehículos o con peatones, sino también a los derivados de la criminalidad. En ambos casos, es importante atender tanto a la seguridad objetiva, medida por ejemplo a través de las cifras de siniestros o de delitos, como de la seguridad percibida, evaluable mediante técnicas de investigación social. En lo que atañe a la seguridad vial, es fundamental considerar no solo la calidad de la ciclo-infraestructura en los tramos de la ciclorred, sino también el tratamiento de las intersecciones sin las cuales ésta no existe. Tanto el trazado como el diseño deben minimizar las situaciones de riesgo real percibido con relación a otros vehículos y peatones (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011; Transport for London, 2014) y, también, ante posibles delitos, lo que supone contemplar la ciclorred desde la perspectiva de género y generación; desde la mirada de las mujeres, la infancia y las personas mayores.

Directividad: Se entiende como la búsqueda de los caminos más cortos y directos entre los diferentes orígenes y destinos de desplazamiento que debe facilitar la ciclorred. La red debe propiciar rutas lo más directas posibles, en donde se reduzcan al mínimo los desvíos, es decir, la diferencia entre el recorrido a “vuelo de pájaro” y el realizado por la bicicleta. (CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011b; Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; Pettinga et al., 2009; Transport for London, 2014) La directividad se relaciona así con el tiempo empleado por las personas para sus recorridos en bicicleta y, por tanto, con la velocidad de los mismos, con la frecuencia de detenciones y el número de intersecciones.

Coherencia: Que presenta tres facetas complementarias. La primera es la necesidad de que la ciclorred sea apropiada a los perfiles de personas que la van a utilizar, es decir, que atienda a la mayor o menor vulnerabilidad o a la mayor o menor habilidad de las personas en el uso de la bicicleta. La segunda faceta es la que tiene que ver con la extensión de la red para atender los objetivos previstos y satisfacer una gama suficiente de orígenes y destinos de desplazamiento, incluyendo los que facilitan la combinación de la bicicleta con el transporte público. Y, por último, la red debe ser coherente en cuanto a ofrecer continuidad de las rutas, aclarando la conexión o relación lógica de unos tramos de vías con otros, sin interrupciones ni cambios de diseño incomprensibles para las personas que pedalean.

Comodidad: Se define como la reducción del esfuerzo físico y mental derivado de utilizar la bicicleta, pretende evitar la tensión permanente en la convivencia con los demás actores de la vía, las paradas, arranques y aceleraciones repetidas, las pendientes acusadas, las vibraciones o molestias causadas por el pavimento y los obstáculos que pueden surgir en el camino. Ese tipo de esfuerzos puede ser minimizado a través del trazado y el diseño de las ciclorredes, en la selección de las rutas, la elección de las tipologías y el tratamiento de los detalles como las intersecciones, la relación con otros vehículos y peatones o la pavimentación.

Atractividad: Se define como el conjunto de percepciones del ciclista que hacen que le resulte amable y estimulante el uso de la ciclorred. Para ello, se deben aprovechar los recursos paisajísticos y ambientales que ofrece el entorno y proponer recorridos que ofrezcan bajos niveles



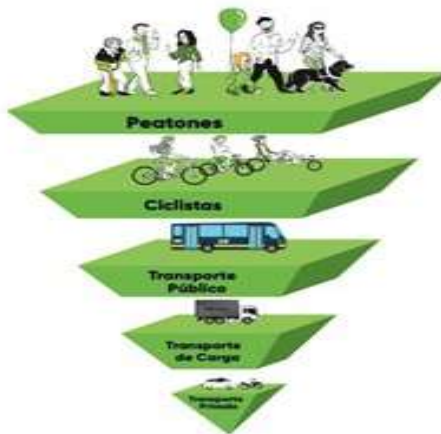
de contaminación acústica y atmosférica. Es el requisito más difuso en términos de medición y consenso (Pettinga et al., 2009). La distribución en el territorio de una red se completa con el recurso a la intermodalidad, es decir, con el trazado de los itinerarios apoyados en las estaciones y paradas del transporte colectivo, de manera que se multipliquen las oportunidades de recorrido y se fortalezca el sistema de modos de desplazamiento sostenibles.

- Mediante el Decreto 813 de 2017, la administración distrital adoptó el Plan de Seguridad Vial y del Motociclista, que a 10 años se plantea la meta de reducir un 35% las víctimas graves y las muertes en la ciudad. Por esto, todas las acciones que la SDM pone en marcha relacionadas con infraestructura y señalización que privilegian la seguridad vial y la integridad de cada actor vial.

Con dicho Decreto, la ciudad adoptó la política de Visión Cero, esta política le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves por siniestros viales, ya que establece que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable. La Visión Cero se basa, en el hecho de que como humanos cometemos errores y considera que el sistema vial debe protegernos a cada instante.

La movilidad urbana ha sufrido cambios también con el pasar del tiempo; hoy en día se han establecido prioridades en el sistema de movilidad a nivel mundial mediante la “pirámide de la movilidad sostenible” señalando al peatón y al ciclista como los actores viales más importantes de dicho sistema, esto partiendo de la premisa basada en su vulnerabilidad; que no es más que la alta probabilidad de resultar lesionado o fallecido en un siniestro vial con cualquier actor vial que use un vehículo motorizado para su desplazamiento.

Figura 3. Pirámide de la movilidad sostenible



Fuente: SDM - Manual del Buen Ciclista - Tercera Edición 2020

- El Acuerdo 663 de 2017, artículo 1º (...) *la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad.*
- Por otra parte, el derecho al medio ambiente que se fomenta mediante el uso de modos alternativos de transporte como la bicicleta, la Corte Constitucional, en la Sentencia T-154 de 2013, resaltó la importancia de las políticas orientadas a la protección del medio ambiente, por tratarse de un asunto de interés general, atado al derecho a la vida. Frente a este derecho y a la integridad personal, la Corte ha precisado que cuando se trate de salvaguardar dichos derechos, la facultad de intervención de la autoridad de tránsito es bastante amplia, adicionalmente en la Sentencia C-633/14, señaló que es posible adoptar *medidas de prevención que, “aunque puedan restringir anticipadamente algunos derechos, tengan por finalidad asegurar la efectividad del procedimiento o proteger intereses de especial valor constitucional”.*
- El Plan Distrital de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI”, (Acuerdo 761 de 2020) *“Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”* estableció como meta dentro del propósito 4 - Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, “construir 280 km de ciclo infraestructura”.

Ahora bien, a partir de la emergencia sanitaria ocasionada por el virus del COVID-19, se dispusieron en la ciudad de espacios para circulación ciclista en calzada, y así prevenir aglomeraciones y contagios en el sistema de transporte (zonal y masivo), dicha medida denominada “ciclovías temporales”; ciclovías que contaron con segregación temporal con barreras plásticas tipo maletín, conos y delineadores tubulares, en los corredores descritos en la siguiente tabla.

Tabla 3. Ciclorrutas Temporales (Ciclovías Temporales)

Corredor	Long (km)	Fecha apertura	Condición	Estado
AK 7 desde la Av. 1 de Mayo hasta la CL 106, CL 106 desde AK 7 hasta AK 11	15,2	25- mar-20	Bidireccional adosado al separador calzada occidental	Implementada migró a ciclorruta en calzada
AK 9 desde la CL 106 hasta la CL 147	4,6	25- mar-20	Bidireccional adosado al separador calzada occidental	Implementada migró a ciclorruta en calzada



Av. Centenario (AC. 13) desde la Alameda El Porvenir hasta el Río Bogotá	4	25- mar-20	Bidireccional adosado al andén en la calzada sur	Implementada migró a ciclorruta en calzada
Autopista Sur entre el CAI Bosa y la Av. Villavicencio	1,9	25- mar-20	*Unidireccional adosado al andén sentido Soacha – Bogotá	Suspendida desde 11-nov-20
Av. Américas desde la av. NQS hasta la KR 50	3,1	25- mar-20	Bidireccional adosado al separador calzada norte	En operación
Av. Suba desde la KR 91 hasta la AC 1271	3,7	25- mar-20	* Unidireccionales adosados al andén	En operación
Puentes Av. Calle 80 (Av NQS, KR 68 Y Av. Boyacá)**		25- mar-20	Bidireccional adosado al andén calzada norte	En operación
Av. Centenario (CL 13), desde la KR 50 hasta la Alameda Porvenir	6,8	27-abr-20	Bidireccional adosada al andén calzada sur, sentido occidente oriente, en la 68 pasa al carril interno de la calzada rápida adosada al separador sur.	En evaluación
Av. Caracas entre Portal Usme y la CL 6	10,4	27-abr-20	Unidireccionales adosados al andén	En operación
Av. Villavicencio desde el Parque Tunal a DG 48 Sur	0,5	27-abr-20	Bidireccional adosado al andén calzada norte	En operación
Av. Primero de Mayo desde la KR 7 hasta la Av. Agoberto Mejía	11,5	27-abr-20	Unidireccionales adosados al andén	Suspendida 11-nov-20
KR 68 desde Autopista Sur hasta la CL 53	8,2	27 de abril	Bidireccional en calzada oriental, sentido sur - norte. Desde Autopista Sur hasta la calle 42 sur, adosada al separador del carril externo. Entre la calle 42 sur hasta la calle 53 adosada al separador central.	En operación
CL 68 desde la Av. Caracas hasta la KR 29B	9,6	27 de abril	Bidireccional adosado al andén sur	En operación
CL 68 desde la KR 29B hasta la KR 110G	4	27 de abril	Unidireccionales adosados al andén	En operación
KR 24 entre Av. Boyacá y Av. 1o de Mayo (Piloto Ciclo Alameda Medio Milenio)	4	18 de mayo	Bidireccional adosada al separador central en la calzada norte.	En operación

*La configuración inicial de la franja de circulación ciclista fue modificada** No se incluye la longitud por ser intervenciones puntuales

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Fuente: SDM - SBP

A partir del seguimiento a los corredores de “ciclovías en calzada” la SDM adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial para la implementación de los corredores Carrera 7, Carrera 9 y Av. Centenario entre Carrera 100 y Carrera 135, los cuales se consolidaron en el “DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE 28 KM DE REDISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO VIAL PARA LA CICLORRUTAS EN CALZADA POR CONDICIONES DE MITIGACIÓN DE CONTAGIO POR COVID-19, (DPM - ET - 004 - 2020).

Tabla 4. Ciclovías temporales que migraron a ciclorrutas

CORREDOR	LONG (km)
AK 7 entre CL 32 y CL 106	8,55
CL 106 entre KR 7 y KR 11 - KR 11 entre CL 106 y CL 127 - AK 9	7,21
Par Vial KR 7 y KR 8 entre CL 7 y AV. 1o de Mayo	7,94
CL 13 entre KR 135 a Alameda el Porvenir, Conexión Zona Franca - Av. Centenario	4,43

Fuente: SDM-SBP

Para consultar el documento mencionado puede dirigirse a la página web de la Secretaría (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/>) y dirigirse a “Estudios técnicos de ciclorrutas” en la sección “Temas de Impacto” o ingresar al siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2020-11-30/4_documento_tecnico_de_soporte_de_28_km_de_redistribucion_del_espacio_vial_para_la_ciclorrutas_por_covid_-_19_en_av._carrera_7_av._carrera_9_y_av._calle_13.pdf

5. Sírvese informar cuántos contratos celebró la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad de Mantenimiento Vial durante el año 2020 relacionados con la compra insumos y adecuación de las vías para la implementación de la ciclo rutas, bici carriles o ciclo vías permanentes

6. De los contratos mencionados anteriormente, sírvase informar cuántos y cuáles fueron adjudicados a través de contratación directa.

Para dar respuesta a las preguntas 5 y 6 es importante mencionar que, una vez revisada la información del Sistema Básico de Contratación, con el apoyo directo de la Subdirección de Señalización, se evidenció que desde la Secretaría Distrital de Movilidad, no se suscribieron

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



contratos y/o convenios relacionados con la compra insumos y adecuación de las vías para la implementación de la ciclo rutas, bici carriles o ciclovías permanentes, en la vigencia 2020.

No obstante, se informa que mediante la ejecución de 4 de los 5 Contratos Integrales de Señalización adjudicados en el 2019, por medio del proceso de selección SDM-LP-026-2019 el cual tiene por objeto: “*REALIZAR EN FORMA INTEGRAL LAS ACTIVIDADES INHERENTES AL PROCESO DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL EN CINCO ZONAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.*”, se ha venido adelantando (incluyendo el año 2020) la implementación y mantenimiento de señalización sobre los corredores de ciclorruta priorizados en la Ciudad.

Adicionalmente, teniendo en cuenta el alto número de necesidades y requerimientos de la ciudad en términos de señalización (no solamente sobre los corredores de ciclorrutas priorizados, sino también sobre diferentes corredores de malla vial de la ciudad), así como la debida justificación técnica, financiera y jurídica, se adelantó la adición y prórroga para 4 contratos derivados del proceso SDM-LP-026-2019. Se aclara que esta adición y prórroga no implicó ajustes o modificaciones al objeto ni alcance de los contratos.

8. Sírvase indicar si la implementación de las ciclo vías durante la pandemia ha disminuido el uso y demanda del transporte público en Bogotá.

En el marco del contrato de Monitoreo No. 1866-2019, en el año 2020, se realizaron 6128 encuestas, en el mes de noviembre a usuarios de bicicleta en 10 intersecciones de la ciudad:

- Carrera 7 con Calle 60.
- Avenida Cali con Calle 13.
- Autopista Norte con Calle 127.
- Av. Boyacá con Calle 72.
- Carrera 68 con Calle 26.
- Carrera 10 con calle 19.
- Avenida Caracas con Calle 84 Sur.
- Avenida Suba (Puente de la Virgen).
- Terminal del Sur.

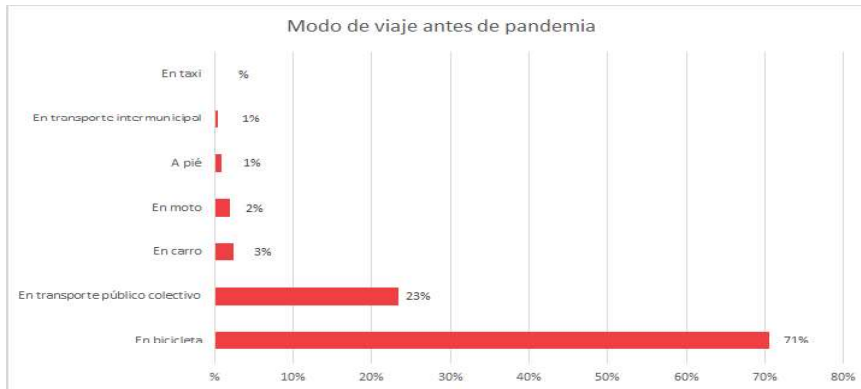
Dentro del formulario de encuesta de interceptación se preguntó, “*Antes de la pandemia, ¿En qué modo hacía este viaje?*”. Como resultado, de los 6128 encuestados el 71% realizaba sus viajes en bicicleta antes de la pandemia, y el 5% usaban vehículo privado (Auto o moto).

Adicional a ello, como se observa en la Figura 4, el 23% de los usuarios de bicicleta encuestados anteriormente usaban el transporte público como modo predominante en sus viajes habituales. Este cambio modal puede ser producto de la emergencia sanitaria generada por el COVID 19, las restricciones de ocupación del transporte público reglamentadas por el Gobierno Nacional y las



distintas medidas de mitigación adoptadas por la administración, donde se incluyen las ciclovías temporales en algunos corredores de la ciudad.

Figura 4. Modo predominante de viaje antes de pandemia



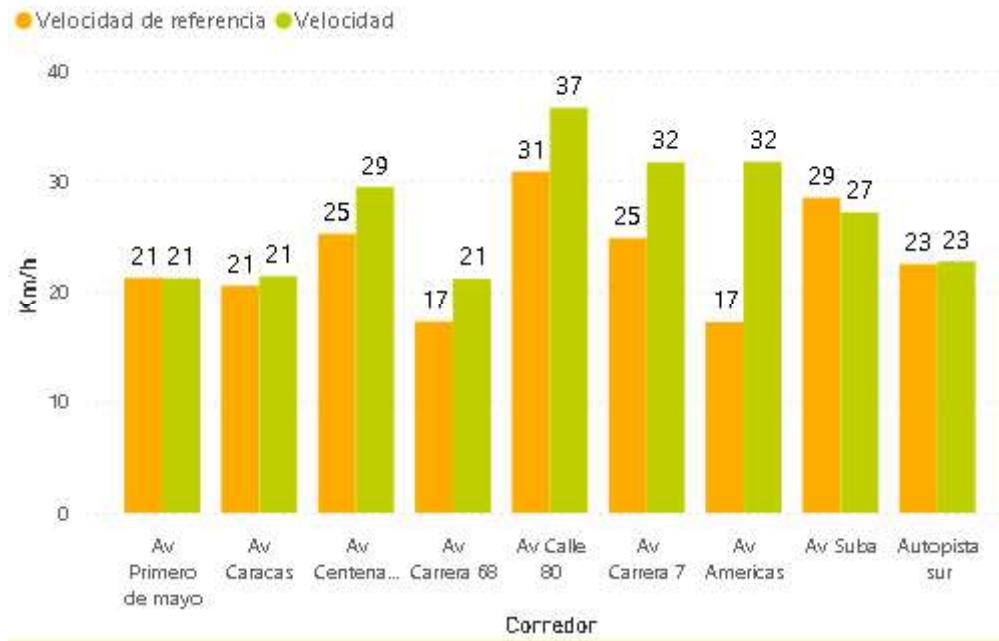
Fuente. Contrato de Monitoreo 2020, SDM.

9. Sírvase indicar en cuánto ha disminuido o aumentado la velocidad de los vehículos particulares en los corredores intervenidos con las ciclorrutas y bicarriles, ciclo vías permanentes y ciclo vías temporales desde la pandemia.

La velocidad promedio de vehículos particulares entre el año 2019 (antes de la pandemia) y el año 2020 (pandemia) ha tenido una variación positiva en la mayoría de corredores intervenidos con ciclovía temporal. En la gráfica siguiente, se muestra cómo los corredores Calle 13, Avenida 68, Calle 80, Carrera 7 y Avenida Américas tuvieron un aumento en su velocidad; mientras que corredores como Avenida Caracas, Avenida Primero de Mayo y Autopista Sur mantuvieron el promedio de velocidad registrado en el año 2019. El corredor Avenida Suba se vio afectado, con una disminución de 29km/h a 27km/h. Se aclara que los valores evaluados se dan en un escenario de mes típico y días hábiles, en el periodo pico de la mañana, los valores de referencia son para el periodo pre pandemia. .

Figura 5. Velocidades Promedio en corredores

Velocidad promedio de los corredores



Fuente. Indicadores movilidad-Bitcarrier-DIM-SDM 2020. Se toma el año 2019 como velocidad de referencia.

10. Sírvese remitir la velocidad promedio de los vehículos particulares en los corredores intervenidos con las ciclorrutas y bicicarriles, ciclovías permanentes y ciclovías temporales desde junio de 2019 hasta la fecha.

La velocidad promedio de todos los corredores intervenidos (Avenida Primero de Mayo, Av. Caracas, Calle 13, Carrera 68, Carrera 7, Avenida Américas, Avenida Suba, Autopista Sur y Calle 80) se puede observar en las figuras que se encuentran a continuación, siendo abril de 2020, el mes en el cual se registra la velocidad más alta (33,8 km/h), y septiembre de 2019, el mes en el que se evidencia la velocidad promedio más baja (23,7 km/h) desde junio de 2019 a diciembre del año 2020.

Figura 6. Velocidad promedio en corredores con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente. Bitcarrier-DIM-SDM 2020

.Figura 7. Velocidad promedio en Av. Primero de Mayo con ciclovia temporal (2019-2020)



Fuente. Bitcarrier-DIM-SDM 2020

Figura 8. Velocidad promedio en Av. Caracas con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente: Bitcarrier-DIM-SDM 2020

Figura 9. Velocidad promedio en Calle 13 con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente: Bitcarrier-DIM-SDM 2020

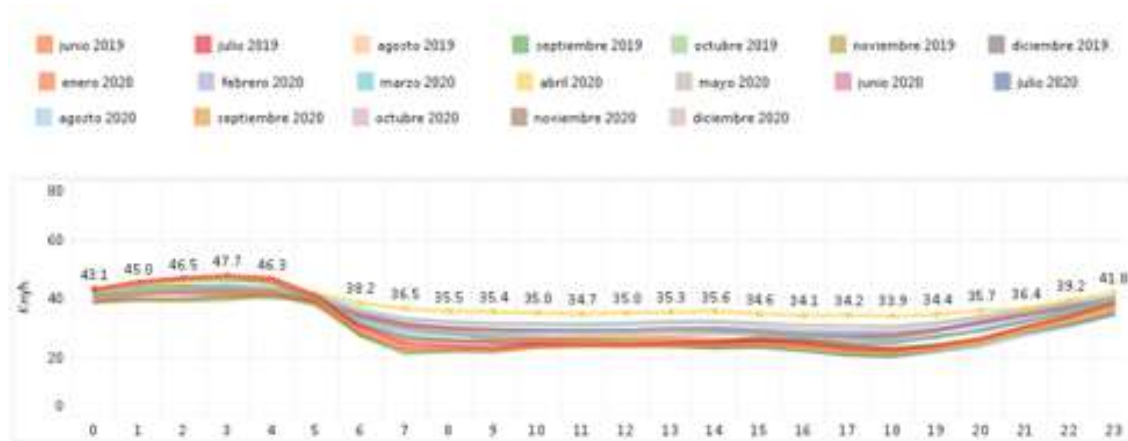


Figura 10. Velocidad promedio en Carrera 68 con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente. Bitcarrier-DIM-SDM 2020

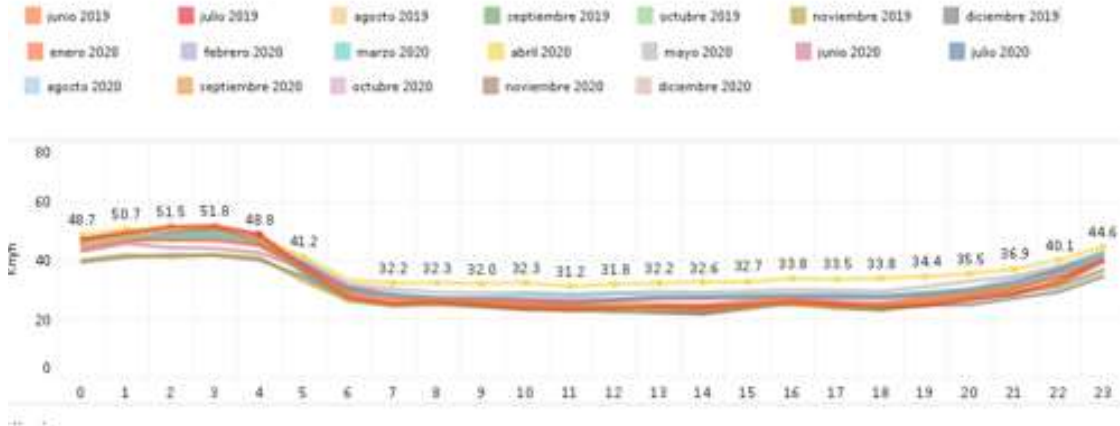
Figura 11. Velocidad promedio en Carrera 7 con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente. Bitcarrier-DIM-SDM 2020

Figura 12. Velocidad promedio en Av. Américas con ciclovía temporal (2019-2020)

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



Fuente. Bitcarrier-DIM-SDM 2020

Figura 13. Velocidad promedio en Av.Suba con ciclovía temporal (2019-2020)



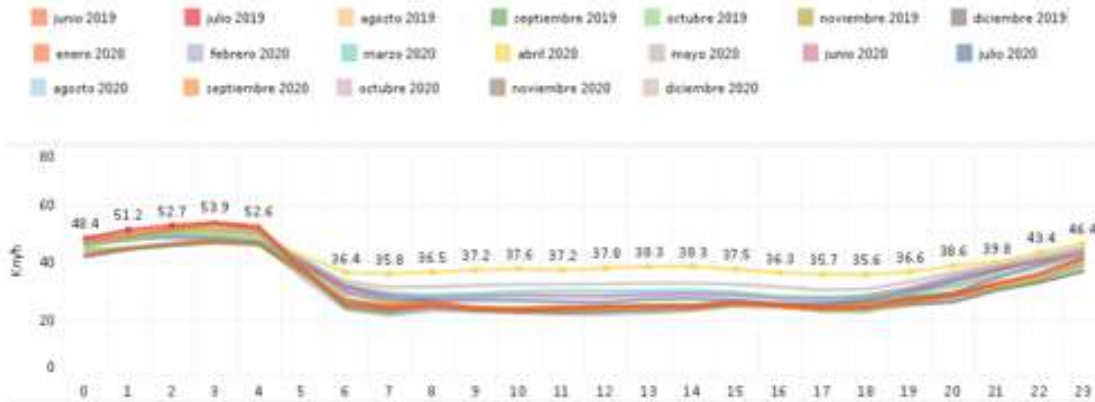
Fuente. Bitcarrier-DIM-SDM 2020

Figura 14. Velocidad promedio en Autopista Sur con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente: Bitcarrier-DIM-SDM 2020

Figura 15. Velocidad promedio en Calle 80 con ciclovía temporal (2019-2020)



Fuente: Bitcarrier-DIM-SDM 2020



11. Sírvase indicar la demanda actual de ciclistas de las ciclorrutas y bicicarriles, ciclovías permanentes y ciclovías temporales implementadas en el marco de la pandemia. Discrimine por corredor.

A través de los contratos de monitoreo No. 1866-2019 y 1971-2020, se ha realizado el seguimiento a las ciclovías temporales y permanentes por medio de la realización de aforos de ciclistas en puntos estratégicos, en períodos de máxima demanda de la mañana y la tarde comprendidos entre las 6:00 - 8:00 y las 17:00 -19:00.

En la siguiente tabla se presenta el volumen de ciclistas promedio para el periodo AM (06:00-08:00) y PM (17:00-19:00), para los meses que se han monitoreado hasta la fecha:

Tabla No. 5 Volúmenes promedio de ciclistas período AM por meses

		PERIODO AM (06:00-08:00)										
		2020										2021
		MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO
35 KM	AUTOSUR	2476	3266	6229	6681	7090	7445	7935	8113	7994	8127	7617
	AV AMÉRICAS	2909	3121	4854	5423	6567	6797	8334	8172	7520	6325	6971
	AV. SUBA	1070	1620	2524	2993	3371	3024	4253	3652	3846	3464	3900
	CALLE 13	752	1145	2398	2801	2963	3157	3440	3323	3273	2825	3096
	CALLE 80	935	1504	1643	1811	1881	1803	1881	2259	2122	1631	1768
	KR 7	344	334	792	755	866	1014	1481	1573	1437	1092	1399
	KR 9	206	348	627	1121	1366	1372	1611	1763	1846	1476	1652
45 KM + 4KM	KR 11								888	1296	1206	1128
	AV. 1 MAYO		2196	2400	2597	2845	3023	3189	3108	3287	3708	3330
	CARRERA 68		1892	2649	2901	2786	3090	3344	3684	3535	3613	3395
	AV. CARACAS		1119	1880	2292	2382	2725	2750	2977	2732	2580	2534
	CALLE 72		900	1373	1225	1506	1693	1476	1976	1762	1736	1615
	CALLE 68		507	607	683	889	853	883	1029	972	1007	1036
	CALLE 13		601	959	1103	1105	1195	1176	1412	1355	1592	1552
	CAMM			781	830	823	986	930	1112	1005	829	886

Fuente: DIM -SPB

Tabla No. 6 Volúmenes promedio de ciclistas período PM por meses



		PERIODO PM (17:00-19:00)										
		2020										2021
		MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
35 KM	AUTOSUR	2649	2747	5684	7584	6650	7282	7098	7663	5830	8013	7761
	AV AMÉRICAS	2080	2692	4445	5944	5774	5749	5706	7840	7288	6716	7523
	AV. SUBA	1019	1245	2347	2997	2993	2862	3083	3058	2383	3387	3180
	CALLE 13	835	1084	2284	2591	2304	2740	3080	3135	3240	2962	3141
	CALLE 80	964	1339	1949	2601	1848	1712	1932	2185	1636	2099	3207
	KR 7	195	262	580	560	625	784	818	1066	560	893	1049
	KR 9	247	369	458	1141	1249	1318	1310	1548	880	1305	1252
	KR 11								844	746	957	898
45 KM+4KM	AV. 1 MAYO		1371	2334	2843	2794	3138	3218	3634	3037	3419	3393
	CARRERA 68		1494	2438	2692	3032	3165	3314	3664	3023	3477	3501
	AV. CARACAS		1568	2093	2469	2379	2585	2593	2789	2063	2456	2653
	CALLE 72		1279	1583	1534	1514	1855	1796	2334	1896	1604	1781
	CALLE 68		558	978	1173	1351	1283	1426	1463	993	1269	1478
	CALLE 13		412	845	1199	1045	1173	1038	1251	973	1440	1550
	CAMM			1022	1014	966	1085	1154	1116	803	841	1040

Fuente: DIM -SPB

12. Sírvase informar cuantos accidentes viales se han presentado desde la implantación de las ciclo rutas, bici carriles, ciclovías permanentes y ciclovías temporales desde el 2020 hasta la presente fecha. Especifique por corredor vial y tipo de accidente.

A continuación, se presenta el número de siniestros viales registrados en los corredores viales en los que se encuentran implementadas las ciclovías temporales, desde su implementación hasta enero el 28 de 2021, según gravedad del siniestro.

Tabla 7. Siniestros viales corredores ciclo-vías temporales

Corredor Vial	Gravedad			Total general
	Con Heridos	Con muertos	Solo daños	
AK 68	97	3	135	235
AK 7	53	2	63	118
AK 9	24	0	21	45
Auto Sur	35	1	92	128
Av. Américas	19	0	35	54
Av. Caracas	103	4	76	183



Av. Centenario (CL 13)	65	7	193	265
Av. Primero de Mayo	119	8	113	240
Av. Suba	23	1	39	63
CAMM - KR 24	34	3	34	71
Carrera 7 SUR	18	2	24	44
CL 68 - CL 72	49	1	117	167
Total general	639	32	942	1613

Fuente: SIGAT Elaboración: DIM-SDM. Fecha consulta: 01/02/2021.
Datos preliminares, susceptibles de modificación.

En la siguiente tabla se presentan los datos de referencia utilizados para la consulta de siniestros viales en los corredores con ciclovías temporales.

Tabla 8. Implementación corredores ciclo-vías temporales

Corredor Vial	Tramo	Fecha de implementación
AK 68	Auto sur - CL 53	27/04/2020
AK 7	CL 32 - CL 116	25/03/2020
AK 9	CL 127 - CL 170	25/03/2020
Auto Sur	KR 71 – Límite	25/03/2020
Av. Américas	KR 28 - AK 50	25/03/2020
Av. Caracas	Caracas - Tunal	27/04/2020
	Portal Usme - CL 6	27/04/2020
Av. Centenario (CL 13)	KR 50 - KR 100	27/04/2020
	KR 100 - KR 135	25/03/2020
Av. Primero de Mayo	KR 6 - AK 80	27/04/2020
Av. Suba	CL 127 - KR 91	25/03/2020
CAMM - KR 24	Av. Boyacá - Av. Primero de Mayo	18/05/2020
Carrera 7 SUR	CL 22 SUR - CL 7	25/03/2020
	CENTRO HISTÓRICO	25/03/2020
	KR 8 CL 6B - CL 22 SUR	25/03/2020
CL 68 - CL 72	Av. Caracas - KR 110G	27/04/2020

Elaboración: DIM-SDM.



13. Sírvase informar el número proyectado de bici usuarios (5 o 10 años) que utilizarán las ciclorrutas y bicicarriles, ciclo vías permanentes y ciclo vías temporales implementadas en el marco de la pandemia. Discrimine por corredor.

La SDM proyecta como meta de número de viajes realizados en bicicleta en un día hábil típico lo siguiente:

Tabla 9. Proyección de viajes en bicicleta para un día hábil típico.

Año	Viajes en bicicleta en día hábil
2019 (línea base)	880,000
2024	1,321,000
2029	1,542,000

Fuente: Elaboración DIM-SDM.

Esta meta está planteada en el marco de todas las medidas de promoción de la bicicleta como modo de transporte y actualmente no es posible estimar la demanda de viajes específica para cada elemento de infraestructura de la red de ciclorrutas de la ciudad dado el nivel de incertidumbre que dichas estimaciones contendrían. Sin embargo, la SDM espera que las metas sean alcanzadas como resultado de todo el conjunto de intervenciones en la infraestructura de transporte de la ciudad que se han planteado en la presente Administración Distrital.

14. Sírvase indicar si se tiene presupuestado modificar algún bici carril implementado en el marco de la pandemia como sucedió en la Calle 13.

Es importante mencionar que las intervenciones realizadas en el corredor Avenida Calle 13 se han priorizado y realizado en el marco de las acciones para la mitigación de la propagación de COVID-19 y la normatividad desplegada para tal fin (tanto a nivel Nacional como Distrital), las metas definidas en el Plan Distrital de Desarrollo y la política de seguridad vial Visión Cero, en la cual es obligatorio la protección de los actores sociales más vulnerables, teniendo en cuenta que toda muerte en la vía es inaceptable, reconociendo que tanto peatones como ciclistas son considerados actores viales vulnerables, y es deber de la administración priorizar las acciones encaminadas a su protección.

El proyecto de ciclo-infraestructura sobre el corredor de la Avenida Calle 13, atiende las recomendaciones de los análisis técnicos que se han elaborado en el marco del proyecto de Ciclovías Temporales (CVT) implementado a partir de los seguimientos que se han generado para los distintos corredores viales de la ciudad en los que se han instalados Ciclovías Temporales o Ciclorrutas en Calzada y de los cuales se registran de manera periódica información que ha permitido gestionar diferentes necesidades para garantizar su operación.



Como parte del análisis de los corredores sobre los cuales se realizó la redistribución del espacio vial para las ciclorrutas en calzada por condiciones de mitigación de contagio por COVID-19, se cuantificaron los posibles efectos por la disminución de capacidad de los corredores con la implementación de dichas medidas. Esto con base en el modelo de macro-simulación de la ciudad en su Hora de Máxima Demanda (HMD-6:30-7:30), y en los análisis de capacidad vial en términos de vehículos equivalentes para todo el día mediante el uso de las bases de conteos vehiculares del contrato de monitoreo, para un día típico entre semana antes de COVID-19.

De manera especial, la Avenida Calle 13 ha presentado en desarrollo de su proyecto de adecuación de infraestructura vial para ciclistas algunas variaciones y ajustes, que han sido el resultado del seguimiento y gestiones intra e interinstitucionales de nivel distrital y departamental las cuales han permitido afianzar proyectos a mediano plazo sobre algunas zonas del corredor, en donde se ha logrado priorizar acciones que buscan la protección de los ciclistas en el marco de un diseño más definitivo al que cuenta actualmente.

Por otra parte, desde el año anterior se ha venido coordinando con los distintos equipos técnicos de la SDM, la adecuación y redistribución del espacio vial para la implementación de ciclorruta en calzada sobre el corredor de la Avenida Suba entre la carrera 94 y la Avenida calle 127, sobre la cual se tiene contemplado instalar una ciclo infraestructura para los ciclistas, combinando varias de las tipologías existentes en la Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades colombianas adoptado mediante Resolución 3258 del 2018 por el Ministerio de Transporte. Documento que hace parte de los lineamientos con los que se planifica la infraestructura para ciclistas a nivel nacional.

Adicional a los avances y definiciones del proyecto sobre la Avenida Suba, no se tiene previsto implementar o modificar de manera próxima alguno de los corredores sobre los que operan las CVT en la ciudad. Sin embargo, a partir de los seguimientos permanentes a estos corredores y de las actividades propias de planeación y desarrollo de las metas del sector en materia de nueva ciclo infraestructura es posible que surjan ajustes o modificaciones al respecto.

15. Sírvase informar actualmente cuántos vehículos motorizados y motos se encuentran registrado en el RUNT. Especificar por vehículos particulares y servicio público.

Debe informarse que el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) es un sistema que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la información sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector. (artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 y la parte pertinente de la Ley 1005 de 2006). Se debe aclarar que este es un sistema nacional administrado por la concesión del mismo nombre, que es de competencia exclusiva de la Nación a través del Ministerio de Transporte, por lo cual la SDM no cuenta con la información para dar respuesta a este interrogante.





16. Sírvase informar en caso de accidente u obstrucción vehicular, ¿cómo es el manejo del tráfico en corredores como la Carrera 11 entre calles 127 y 118 en donde solo existe un carril vehicular? Especificar la información por corredor vial.

Para la atención de incidentes ocasionados en cualquier vía de la ciudad, la Secretaría Distrital de movilidad, a través del Centro de Gestión de Tránsito (CGT), monitorea la operación de los principales corredores viales de la ciudad las 24 horas del día, con el objetivo de identificar las novedades viales que se presentan como siniestros viales y gestionar los recursos necesarios para resolver ágilmente dichas novedades. Esto con el fin de mitigar el impacto negativo causado por estas novedades viales. Se coordinan la respuesta en tiempo real desde la SDM con otras entidades del Distrito e internamente con los diferentes equipos de la entidad. También se publican en redes los incidentes relevantes en la vía, para su apropiada difusión de medios de comunicación e interés de la comunidad, lo cual permite la toma de decisiones informadas por parte de los usuarios viales en cuanto a rutas y tiempos de desplazamiento.

El CGT se alimenta de diferentes fuentes de información para el manejo de incidentes viales:

- Línea NUSE 123.
- 127 cámaras.
- Cuenta Twitter @BogotaTransito.
- Reportes de usuarios de Waze.
- Personal SDM en vía.

A partir de estos reportes, los operadores del CGT gestionan la atención de incidentes con el apoyo de:

- Policía de Tránsito.
- Drones para atención de choques.
- Bomberos.
- Ambulancias de SDS.
- Grúas de SDM.
- IDIGER.
- UAESP.
- EAB.
- Enel.

Desde el Centro de Gestión de Tránsito (CGT), en caso de accidente u obstrucción vehicular, se genera el plan de desvíos para atender el tráfico represado. Estos desvíos son comunicados en tiempo real a través de redes sociales para conocimiento de todos los usuarios.



17. Sírvase enviar copia de los estudios y mediciones de tráfico más recientes de los corredores intervenidos con la adecuación de las ciclorrutas y bicarriles, ciclo vías permanentes y ciclo vías temporales.

En la tabla No. 9 se muestra un resumen de los volúmenes registrados en diferentes días del mes de diciembre 2020 y enero 2021, en puntos de ciclovías temporales y permanentes. A las intersecciones KR_96_X_AC_72, CL_64C_X_KR_69, AK_50_X_CL_22, AK_72_X_KR_69B se le hace seguimiento mensual.

Tabla No. 10. Volúmenes de bicicletas en ciclovías temporales y permanentes para el mes de diciembre 2020 y enero 2021

F.

		DICIEMBRE 2020					ENERO 2021		
FECHA DE LA TOMA		03/12/2020	09/12/2020	17/12/2020	22/12/2020	29/12/2020	05/01/2021	13/01/2021	21/01/2021
PERIODO DE AFORO		6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19	6-8, 11-14, 17-19
No.	INTERSECCIÓN	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN TOTAL
1	AK_11_X_CL_119	2.912	-	-	-	-	1.976	-	-
2	KR_96B_X_AV_SUBA	841	914	930	803	759	528	697	837
3	AV_SUBA_X_KH_80(FUENTE LA VIRGEN)	9.960	7.401	8.530	8.113	7.528	6.427	7.487	9.022
4	AK_9_X_AC_134	2.082	4.134	-	3.701	-	3.191	2.887	4.667
5	KR_96_X_AC_72	3.822	-	-	-	-	3.451	-	-
6	AK_72_X_AC_80	3.925	4.194	4.539	5.404	4.054	3.484	6.401	7.040
7	AC_17_X_KR_135	7.071	7.612	7.544	7.336	6.522	6.164	7.494	8.021
8	AC_72_X_KR_77A	4.550	4.692	4.451	4.145	4.195	3.679	4.394	4.882
9	AC_80_X_KR_29	3.521	3.649	3.745	3.46	3.005	2.925	4.317	4.639
10	CL_64C_X_KR_69	570	-	-	-	-	382	-	-
11	AC_68_X_KR_54	3.400	3.228	3.215	3.311	3.163	2.968	3.731	3.624
12	AC_13_X_KR_86	2.842	4.135	-	-	-	-	-	-
13	AC_68_X_KR_24	2.183	2.383	2.540	2.398	2.262	1.957	2.470	2.625
14	AK_7_X_AC_72	3.003	2.981	3.357	3.409	2.650	2.286	3.541	4.121
15	AK_68_X_CL_22A	6.071	6.811	6.391	6.171	5.672	5.288	6.765	7.146
16	AK_50_X_CL_22	381	-	-	-	-	311	-	-
17	AK_72_X_CL_6	16.689	15.806	18.225	15.971	13.922	13.841	16.182	16.868
18	AC_13_X_KR_68D	3.690	4.135	4.331	3.912	3.533	3.131	4.065	3.734
19	AC_20_X_KR_40	2.949	2.856	2.664	2.760	2.469	2.494	2.920	3.193
20	TV_42_X_CL_6	2.578	2.271	2.763	2.740	2.329	2.158	3.137	2.910
21	TV_73D_X_CL_40_S	7.760	9.043	9.239	9.101	7.689	6.792	8.563	8.764
22	AK_72_X_KR_69B	2.461	-	-	-	-	1.705	-	-
23	KR_77G_X_CL_65A_S	21.556	18.606	19.230	18.499	16.480	15.054	19.340	19.974
24	KR_8_X_CL_1_S	557	555	557	546	547	491	690	742
25	AK_7_X_CL_1_S	1.126	1.158	1.130	979	1.023	986	1.234	1.248
26	AK_68_X_CL_1	8.846	8.438	8.580	8.811	7.554	6.787	8.623	8.670
27	KR_24_X_CL_27_SUR	2.576	2.548	2.530	2.502	1.496	1.995	2.773	2.877
28	AV_CARACAS_X_1_MAYO	8.573	8.835	8.209	8.249	7.694	6.985	9.169	9.461
29	AV_CARACAS_X_KR_9(EST.MOLINOS)	6.091	6.094	6.079	5.867	5.466	4.937	6.377	6.557

Fuente: DIM-SDM

En el siguiente enlace se encuentran los procesamientos de las tomas de información más recientes para el mes de diciembre 2020 y los que se han realizado durante lo corrido del año 2021.

<https://drive.google.com/drive/folders/1qZKnOAUBCBOQwaevRyB2JiW4gtU27V1w?usp=sharing>

18. Sírvase informar si las ciclovías temporales de las cuales se tomó la decisión de dejar permanentes, fueron sometidas a un proceso de consulta ciudadana y socialización. Especifique cuáles y remita los documentos correspondientes.

26

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

En el marco del proceso de la implementación de ciclovías temporales y la migración de algunas de estas a ciclorrutas en calzada, de acuerdo a los estudios técnicos adelantados, desde la Oficina de Gestión Social (OGS) de la SDM en el marco del componente social del Proyecto de Ciclorrutas, se desarrolló un trabajo de apoyo de acercamiento a comunidades mediante actividades informativas de divulgación para los diferentes públicos que hacen parte de la zona de influencia directa de los corredores en mención, las mismas consistieron en acciones presenciales en campo y virtuales.

Para las actividades de campo, se efectuaron jornadas informativas en cada uno de los corredores y se efectuó la entrega de material impreso previo (volantes y afiches). En las siguientes figuras se presenta un ejemplo de las piezas publicitarias utilizadas durante la actividad y el registro fotográfico de la jornada informativa predio a predio, en el corredor de la AK 7 y otros corredores intervenidos.

Figura 16. Piezas publicitarias para las jornadas físicas socialización Kr 7.



Fuente: SDM - OGS (Documento Componente Social Proyecto Ciclorrutas_Final junio)

Imágenes 1. Registro fotográfico de la jornada informativa.



Carrera 7



Carrera 11



Carrera 9

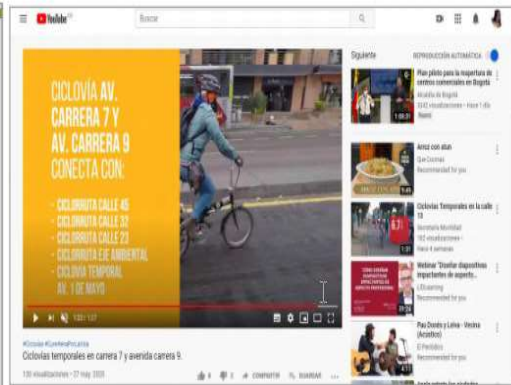


Calle 13

Fuente: SDM - OGS (Documento Componente Social Proyecto Ciclorrutas_Final junio)

Con respecto a los medios digitales y virtuales, se utilizaron infografías, imágenes, videos para compartir en las plataformas oficiales como son redes sociales, correos electrónicos, entre otros. A continuación, se presentan algunas de las piezas publicitarias digitales utilizadas en el corredor de la Kr 7 y Cl 13.

Figura 17. Piezas publicitarias de medios digitales y virtuales de la ciclorruta en calzada de la AK 7 y CL 13



Link Video Ciclorruta Temporal Cr. 7, Cr. 9 y Cr. 11:

<https://www.youtube.com/watch?v=bJm7o88vnDw>



Fuente: SDM - OGS

Por otra parte, los resultados obtenidos de las jornadas informativas en los corredor en mención, se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 11. Resumen jornadas informativas ciclorrutas que migraron de “ciclovías temporales”

Ítem	CR. 7	CL. 13	CR. 9	CR. 11
Predios visitados	1183	249	246	35
Predios Efectivos	759	187	203	35
Visitas a la Página	108 corte a 12 junio	42 corte a 12 junio	34 corte a 25 junio	34 corte a 26 junio



Visitas únicas	38 corte a 12 junio	14 corte a 12 junio	15 corte a 25 junio	15 corte a 26 junio
Participantes reuniones virtuales	64 personas (miércoles 10 junio)	50 personas (martes 23 junio)	0	0
Dudas adicionales a través del link	0	0	1 Veeduría Resurgir 2019 (Varios temas de movilidad, incluido Ciclorrutas)	0

Fuente: Elaboración OGS-SDM

Cordialmente,



Nicolas Francisco Estupiñan Alvarado
Secretario de Despacho

Firma mecánica generada en 05-02-2021 03:57 PM

Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Ana María Corredor Yunis-Dirección de Contratación
Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Deyanira Consuelo Avila Moreno-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Gloria Alejandra Moreno Gamez-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Aprobó: Ingrid Carolina Silva Rodríguez-Subsecretaría de Gestión Jurídica
Aprobó: Jonny Leonardo Vasquez Escobar-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Lina Marcela Quiñones Sánchez-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez-Subdirección de Señalización
Aprobó: Mauricio Barón Granados-Dirección de Investigaciones Administrativas al Transito y Transporte
Aprobó: Sergio Raúl Tovar Farfán-Subdirección de Gestión en Vía
Elaboró: Paula Andrea Vargas Torres-Despacho De La Secretaría

Revisó Jenny Abril Forero –Asesora del Despacho 03-02-2021
Juan Felipe Vives – Enlace Concejo 03-02-2021
Carmen Arenas - Subsecretaría de Política de Movilidad 03-02-2021
Fredy García – Enlace Concejo 03-01-2021
Paula Andrea Díaz Ramírez - Profesional Especializada SGJ 03-02-2021
Isabel Cristina Avila Lopez - Contratista SSC
Proyecto Nancy Rocio Romero R. - Profesional Universitario Dirección de Inteligencia para la Movilidad 01-02-2021
Paula A. Bonilla Giraldo - Contratista-Dirección de Inteligencia para la Movilidad 03-02-2021
Bibiana Yaneth Blanco Nuñez - Ing Subdirección de Gestión en Vía 03-02-2021
Liliana Andrea Ibarra Mendez - Profesional Especializada DC02-02-2021
Jennifer María Niño Salazar - Profesional Universitario Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 04-02-2021
Sebastián Posada García - Contratista Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 02-02-2021
Compilo Paula Andrea Vargas Torres–Despacho

30

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*