



Bogotá D.C., agosto 30 de 2021

Señor(a)

NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO

Concejo De Bogotá D.C.

Calle 36 No 28a -41

Bogotá - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 31-08-2021 08:20:09

2021ER13895 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/NICOLAS FRANCISCO E

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VANEGAS PALACIO NEIL JAVIER

ASUNTO: RTA PROP. 379-2021 MOVILIDAD

OBS: —

REF: Respuesta Proposición 379-2021

Respetado secretario

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

1. ¿De qué forma se determinó la instalación del ciclo rutas emergentes como corredores permanentes? ¿Cuáles y cuántas de las ciclo rutas emergentes se quedarán como ciclo rutas permanentes?

En el marco de la pandemia mundial generada por el COVID-19, considerando que el uso de la bicicleta es uno de los medios más seguros de movilización de personas desde el punto de vista de salud pública, así como las recomendaciones y disposiciones nacionales y 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), por ser un transporte individual de cero emisiones de masiva tenencia y de acceso para la mayoría de los hogares en Bogotá, se implementaron diversas acciones por parte de la administración distrital con el fin de promover su uso.

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 551 kilómetros de ciclo infraestructura con una red de alrededor de 84 km de carriles destinados para la circulación de ciclistas denominada “ciclovías temporales”.

Producto del seguimiento realizado a las mencionadas “ciclovías temporales”, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, para los corredores de la Carrera 7, Carrera 9, Carrera 11, Av. Suba, Calle 13 y Calle 68, la cual se consolidó en los Documentos Técnicos

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.**

de Soporte de redistribución del espacio vial para las ciclorrutas en calzada por condiciones de mitigación de contagio por Covid-19.

Resultado de la evaluación, a la fecha han migrado 28 km de ciclovías temporales a ciclorrutas en calzada, como se relacionan en la siguiente tabla:

Tabla 1. Ciclorrutas en calzada que migraron de ciclovías temporales.

TRAMO DE CICLORUTA	KM
AK 7 desde CL 32 y CL 106	8.6
Par Vial KR 7 y KR 8 entre CL 7 y Av. 1o de Mayo	7.9
AK 9 desde la CL 106 hasta la CL 147	7.2
CL 13 entre KR 135 y KR 100 Zona Franca DG 15A entre KR 104 y KR 106 KR 106 entre DG 15 y AC 13	4.3
Total	28

Fuente: SDM-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, 2021

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) continúa realizando el seguimiento a las ciclovías temporales, y conforme con los resultados que se obtengan, algunas podrán migrar a ciclorrutas permanentes. No obstante, es de precisar que existen tramos de ciclovías temporales asociados a otros proyectos de infraestructura en estudio o construcción, como es el caso de la Avenida Carrera 68 y la Calle 24.

Los documentos técnicos de soporte se encuentran en la sección “Estudios técnicos de ciclorrutas” de la sección “Temas de impacto” en la página web de la SDM en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas.

2. ¿Qué acciones se han tomado para velar por la seguridad de la bici usuarios en los nuevos corredores?

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.



Adicional al material segregador dispuesto en los corredores, y con la finalidad de atender situaciones que requieran apoyo policial en los corredores de la red de ciclorrutas y ciclovías temporales, el 19 de mayo de 2020 se creó una mesa de trabajo mediante la Resolución conjunta 750 de 2020 *“Por medio de la cual se crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’.*, en la cual participan la SDM, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), la Secretaría Distrital de Seguridad y la Policía Nacional. A partir de esta mesa se dispuso del siguiente personal de la Policía Nacional en la red de ciclorrutas y los corredores por Covid-19 denominados *“Ciclovías temporales”*.

Tabla 2. Apoyo policial en la red de ciclorrutas y de “Ciclovías temporales”

Apoyo Policial	Cantidad
Oficiales	02
Suboficiales	07
Patrulleros	50
Auxiliares bachilleres	500
Total	559
Nota: Horario de 6:00 am a 7 pm y dos horas de almuerzo.	

Fuente: Fuerza disponible, Subteniente Cuaran Policía de Bogotá- grupo ciclorrutas 20/08/2021

***Cifra variable informa policía**

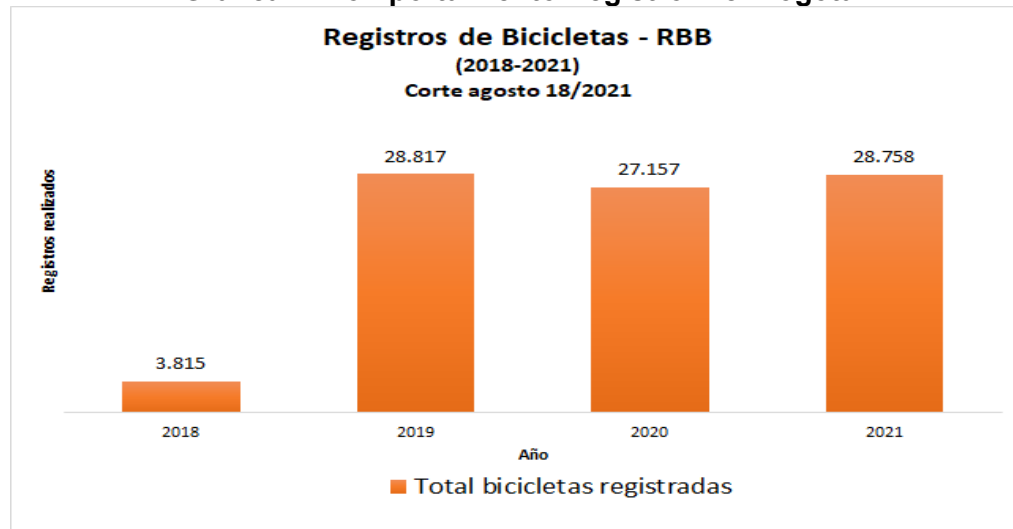
Sumado a ello, la SDM ha priorizado el Registro Bici Bogotá (RBB) como mecanismo para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas. Actualmente, la plataforma cuenta con 125.718 usuarios (29.418 mujeres) y 88.845 bicicletas registradas en el sistema. En específico se han llevado a cabo las siguientes acciones:

1. En cumplimiento del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 (PDD) la SDM, el 27 de julio de 2020 se realizó la optimización de la plataforma de Registro Bici Bogotá como alistamiento a la obligatoriedad con la finalidad de optimizar el trámite, en el cual el usuario carga la información de su bicicleta de manera online sin interactuar



con ningún funcionario y posteriormente se acerca a los puntos de Registro Bici Bogotá dispuestos en vía únicamente a reclamar el sticker.

Gráfica 1. Comportamiento Registro Bici Bogotá



Fuente: SDM - SBP, 2021

Adicionalmente a partir del 25 de enero de 2021 se realizaron dos desarrollos en RBB con la finalidad de fortalecer su función de contribuir en la reducción del hurto de bicicletas. El comprobante de RBB consta de un documento electrónico generado por la SDM desde la plataforma de RBB con la finalidad que tanto las autoridades y ciudadanía puedan constatar el vínculo de la bicicleta y el usuario consagrados en la plataforma.

Este documento cuenta con una medida de validación “código QR” que lo hace inalterable y de fácil verificación, toda vez que dicho código al ser escaneado redirecciona a la plataforma RBB y permite constatar que la información incluida en el comprobante coincide con la que se encuentra alojada en la plataforma. Cabe aclarar que el comprobante de RBB solamente puede ser descargado por el usuario que haya ingresado la totalidad de la información de su bicicleta y desde su perfil personal al interior de la plataforma de RBB.



Imagen 1. Ejemplo de comprobante de RBB



REGISTRO BICI
BOGOTÁ

Expedido el: 25/01/2021



COMPROBANTE REGISTRO BICI BOGOTÁ

Nombre: Juan Jose Jaramillo Jimenez Localidad: Fontibón
 Fecha de registro: 12/05/2020 Teléfono: 3219588794
 Número documento: 10254589
 Correo electrónico: juanyoj@mail.com
 Dirección: calle 12 #14-25

DATOS BICICLETA

SERIAL DE STICKER	TIPO DE BICICLETA
PPPPAA	Urbanas
MARCA	MODELO/AÑO
GW	2015
COLOR	ESTADO
Negro	SIN NOVEDADES
VALOR COMERCIAL	NÚMERO SERIE DE MARCO
\$ 800.000	154DFG45

FOTOGRAFÍAS BICICLETAS



La Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, a través de la plataforma Registro Bici Bogotá, genera este comprobante atendiendo exclusivamente a la información suministrada por el usuario en la misma. La SDM recibe la información atendiendo al principio de buena fe; sin embargo, la persona que entregue información faltando a la verdad podría verse incurso en el delito de falsedad en documento público, tipificado en el artículo 267 del Código Penal Colombiano.



Fuente SDM, 2021

Así mismo, La SDM realizó un desarrollo en la Plataforma de RBB que permite consultar la información de la bicicleta, identificar el usuario al cual está vinculada la bicicleta y el estado de la misma, es decir si tiene o no algún reporte de robo por parte del usuario. Adicionalmente, se muestran las fotos de la bicicleta, y de la persona con su bicicleta, como soporte gráfico de la información incluida en la Plataforma de RBB.

La SDM busca que con este desarrollo tanto las autoridades, comerciantes, mecánicos y ciudadanía en general cuenten con una herramienta que les permita identificar en tiempo

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

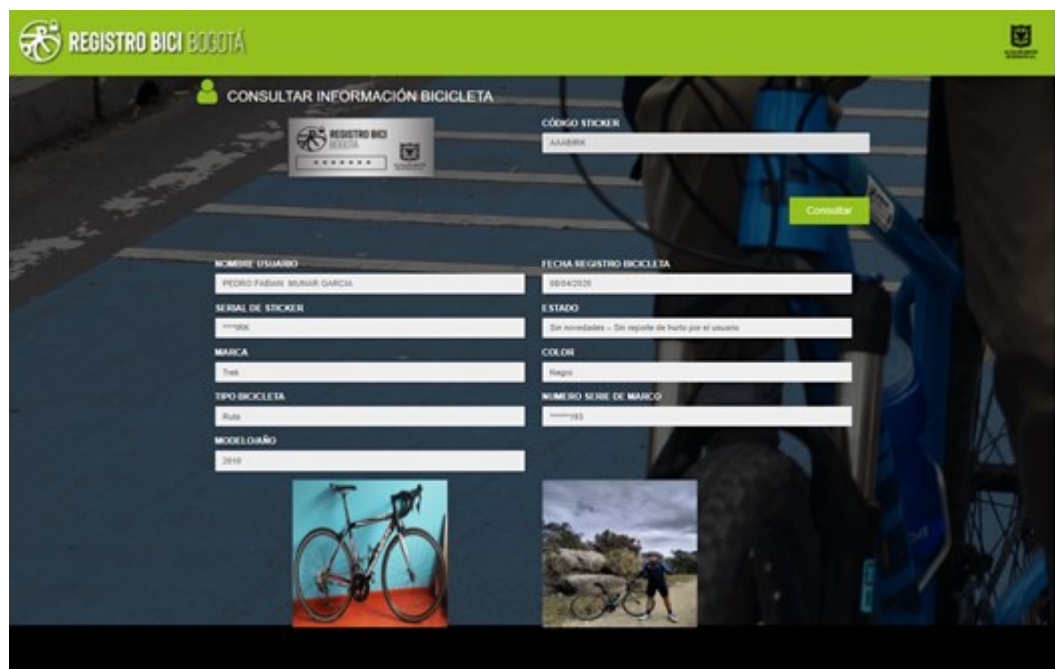


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

real el estado y la información de una bicicleta. La consulta de información de bicicletas se puede realizar en el siguiente enlace:

<https://registrobicibogota.movilidadbogota.gov.co/rdbici/#/consultarEstado>

Imagen 2. Ejemplo de comprobante de RBB



Fuente SDM, 2021

La SDM proyecta que los desarrollos en la plataforma más la reglamentación del Registro obligatorio, aumente la base de bicicletas en el sistema.

2. El pasado 2 de julio de 2021 se firmó el Decreto 242 de 2021 por medio del cual se reglamentó el registro Obligatorio de Bicicletas en Bogotá el cual contempla:

- Alcance del registro de bicicletas de Bogotá.
- Medidas correctivas aplicables desde el Código de Policía para el cumplimiento del Registro Bici Bogotá obligatorio.

6

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.



- Reglamentación del RBB al momento de la venta por parte de los comerciantes de bicicletas.

3. Ampliación de las jornadas de RBB en vía, mediante colaboración con la Secretaría Distrital de Seguridad, Policía Nacional y los Centros Locales de Movilidad de la SDM.

Tabla 3 .Jornadas de Registro Bici en Vía

Jornadas de Registro Bici en Vía				
	Año			
Mes	2018	2019	2020	2021
Enero	--	19	0	3
Febrero	--	6	6	55
Marzo	--	4	3	71
Abril	--	14	0	64
Mayo	--	17	4	64
Junio	--	4	9	71
Julio	--	0	32	90
Agosto	--	11	29	50
Septiembre	--	13	41	
Octubre	--	14	56	
Noviembre	--	14	47	
Diciembre	13	12	54	
Subtotal anual	13	128	281	468
Total consolidado				890
Fecha de actualización.				18/08/2021

Fuente: SDM

La SDM continuará fortaleciendo el proceso de RBB en articulación con las entidades aliadas y las Alcaldías Locales, además la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Registro y la regulación del mismo será un impulso para que la ciudadanía realice mayormente este proceso.

3. ¿Qué ha pasado con el mobiliario urbano retirado de los corredores del ciclo rutas emergentes? ¿Se está usando en otro proyecto?

7

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.

Es importante tener en cuenta que desde el inicio de la implementación de las “ciclovías temporales” a causa de la emergencia sanitaria (COVID-19) en el año 2020, el material dispuesto para segregar los flujos de ciclistas ha sido objeto de situaciones de vandalismo y hurto, dificultando su sostenibilidad en el tiempo. En la siguiente tabla se presentan las cifras registradas a abril de 2021:

Tabla 4. Reporte de material dispuesto por SDM e IDRD en las “Ciclovías Temporales”

	Conos	Maletines	Colombinas	Total
Instalado IDRD	6465	818	0	7283
Instalado SDM	0	3668	214	3882
Total Instalado	6465	4486	214	11165
Material hurtado	6558	2382	170	9110
Material recuperado	568	58	0	626
Material perdido	5990	2324	170	8484
Porcentaje de Perdidas	93%	52%	79%	76%

Fuente SDM - SBP en base a reportes de SGV-SDM e IDRD

Considerando las situaciones mencionadas, a partir del 28 de abril del año en curso, los elementos de segregación temporal (maletines) objeto de vandalismo usados en contra de su función primaria y que podían constituirse en un elemento de riesgo (en este enlace se presenta el comunicado emitido por la SDM https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/por_situacion_de_orden_publico_en_bogota_se_levantan_corredores_de_ciclovias_temporales_de), fueron resguardados mientras las condiciones de orden público se restablecían.

En ese sentido, desde el mes de junio la SDM inició la actividad de restablecimiento de la medida de “ciclovías temporales”, (https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/vuelven_los_corredores_de_ciclovias_temporales_a_bogota), para lo cual han sido dispuestos 622 elementos segregadores tipo maletín, de los cuales al 15 de agosto 97 maletines han presentado nuevamente situaciones de vandalismo o hurto, siendo necesario reforzar con 58 elementos.

Sumado a lo anterior, la SDM utiliza el material que por alguna razón no está siendo implementado en las “ciclorrutas temporales”, junto a otros recursos, en la adecuación de medidas internas que puedan ser necesarias o por requerimientos interinstitucionales, como es el caso de la atención a eventos, emergencias, planes de manejo de tránsito,

8

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.



conformación de pruebas piloto en corredores principales, acciones en localidades, entre otros, con el fin de atender los diferentes sucesos que permiten realizar una mejor gestión de la movilidad para la ciudad.

4. ¿Cuántos viajes se han registrado en el ciclo rutas emergentes? Por favor indique el número de bici usuarios, su proporción y su clasificación por género.

Desde la implementación de las ciclovías temporales en el mes de marzo de 2020, se ha hecho seguimiento del número de usuarios mediante aforos frecuentes. En las siguientes tablas se muestra el promedio del volumen de bicicletas registrado para los periodos AM(6:00 - 8:00) y PM(17:00 - 19:00):

Tabla 5. Volúmenes promedio 2020 periodo AM

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

Fuente: Contrato Monitoreo DIM - SBP



Tabla 5.1 Volúmenes promedio 2020 periodo PM

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

Fuente: Contrato Monitoreo DIM - SBP

Tabla 6. Volúmenes promedio 2021 periodo AM

VOLUMEN PROMEDIO AM (06:00-08:00)								
CORREDOR	ENERO 2021	FEBRERO 2021	MARZO 2021	ABRIL 2021	MAYO 2021	JUNIO 2021	JULIO 2021	
35 KM	AUTOSUR	7617	8330	7809	7351	9065	8953	8540
	AV AMÉRICAS	6971	8142	6879	6168	10207	9669	8884
	AV. SUBA	3900	3893	3688	3537	4891	4113	4023
	CALLE 13	3096	3255	3156	2748	3518	2955	3098
	CALLE 80	1768	1881	1636	1476	2489	1862	1894
	KR 7	1399	1661	1065	999	1840	1265	1493
	KR 9	1652	1900	1647	1211	1960	1742	1591
45 KM + 4KM	AV. 1 MAYO	3330	4143	3805	3798	4782	3830	4192
	CARRERA 68	3395	3846	3644	3255	3997	3515	3718
	AV. CARACAS	2534	2878	2721	2227	3685	3016	2868
	CALLE 72	1615	1732	1434	1224	1671	1524	1524
	CALLE 68	1036	1088	980	754	1191	867	835
	CALLE 13	1552	1420	1111	939	1477	1472	1633
	CAMM	886	1041	1012	840	1250	1140	998

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: Contrato Monitoreo DIM - SBP

Tabla 6.1 Volúmenes promedio 2021 periodo PM

		VOLUMEN PROMEDIO PM (17:00-19:00)						
CORREDOR		ENERO 2021	FEBRERO 2021	MARZO 2021	ABRIL 2022	MAYO 2021	JUNIO 2021	JULIO 2021
35 KM	AUTOSUR	7761	8496	7558	7157	9825	11247	9077
	AV AMÉRICAS	7523	8311	7368	6657	8045	9091	9692
	AV. SUBA	3180	3681	3480	3359	3728	3541	3453
	CALLE 13	3141	3569	3104	3351	3265	3011	2985
	CALLE 80	3207	2172	1496	1633	2159	1903	1934
	KR 7	1049	1277	1038	1061	1449	1285	1385
	KR 9	1252	1522	1286	1198	1592	1462	1381
45 KM+4KM	AV. 1 MAYO	3393	4100	3624	3395	4381	3935	3859
	CARRERA 68	3501	4117	3517	3476	3688	3629	3845
	AV. CARACAS	2653	2911	2950	2803	3693	3124	2726
	CALLE 72	1781	1880	1851	1859	1967	1716	1525
	CALLE 68	1478	1503	1330	1385	1543	1369	1323
	CALLE 13	1550	1611	1377	1451	1259	1544	1539
	CAMM	1040	1094	980	1023	1262	1227	1074

Fuente: Contrato Monitoreo DIM - SBP

Con respecto, a la participación por género se ha mantenido la tendencia de 84% hombres y 16% mujeres del total de número de usuarios.

5. Los viajes registrados ¿realmente soportan la decisión de declararlas permanentes?

La decisión de la implementación de ciclorrutas en calzada como proyectos de redistribución del espacio vial en la ciudad considera el análisis de una serie de variables de tránsito, transporte, infraestructura vial y seguridad vial. El continuo aumento de los viajes de ciclistas en los corredores de ciclovías en calzada permite evidenciar la aceptación y bondades de este tipo de alternativas de movilidad y refuerza la necesidad de ofrecer mayor y mejor infraestructura para estos actores viales.

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

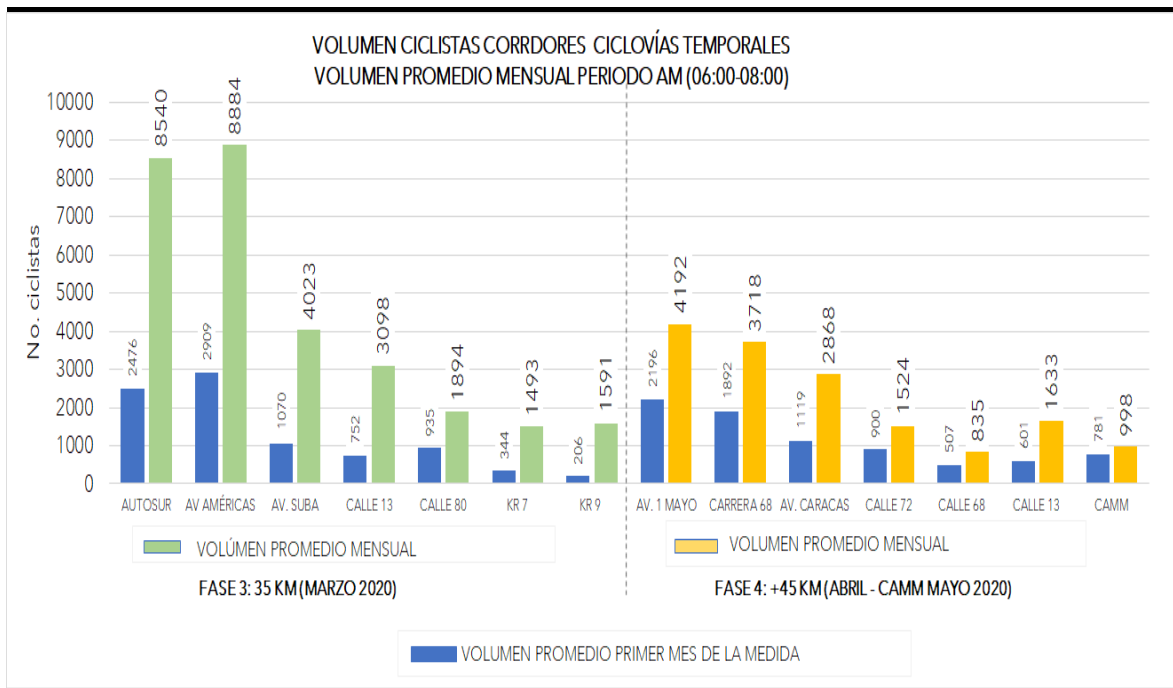
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

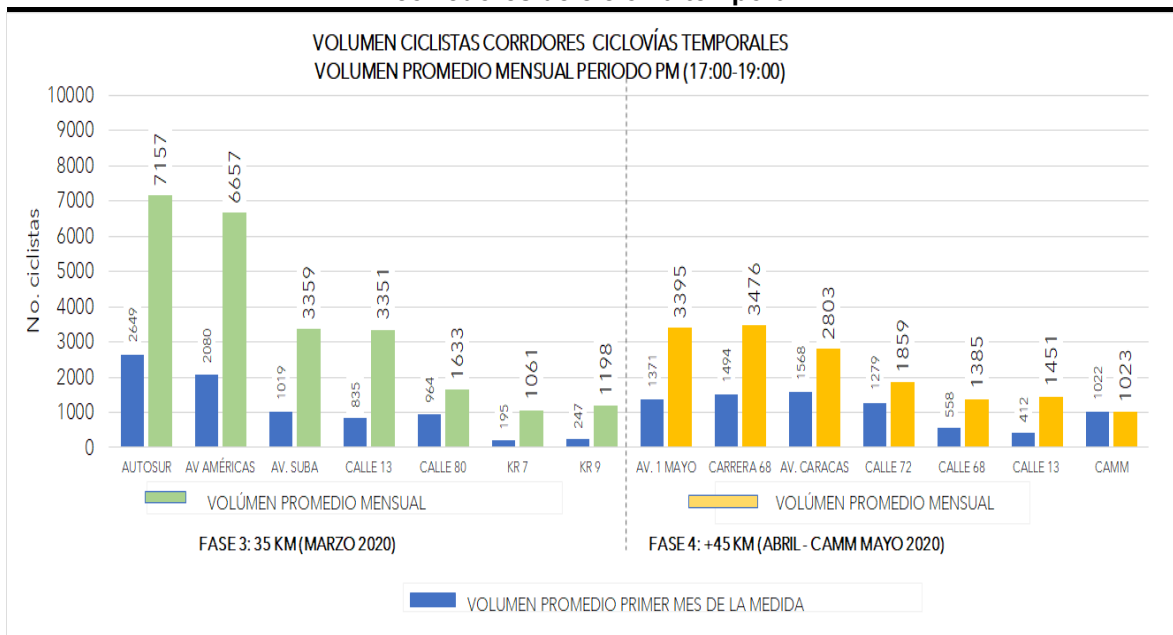
Las siguientes gráficas presentan un comparativo de volúmenes de ciclistas promedio en los corredores de “ciclovía temporal” implementados:

Gráfica 2. Comparación volumen ciclistas promedio julio 2021 periodo am en los corredores de ciclovía temporal



Fuente: SDM-SBP, a partir de información de los contratos de monitoreo DIM, 2021

Gráfica 3 . Comparación volumen ciclistas promedio mes de julio 2021 periodo pm en los corredores de ciclovía temporal



Fuente: SDM-SBP, a partir de información de los contratos de monitoreo DIM, 2021

Los volúmenes registrados en las gráficas presentan el flujo de ciclistas que circulan en los corredores con ciclovías temporales, los cuales han tenido una tendencia creciente desde el inicio de la implementación de la medida.

6. ¿Cuáles han sido las campañas que se han adelantado con los demás actores viales sobre la adopción del ciclo rutas emergentes como corredores permanentes?

Desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP), se han adelantado las evaluaciones técnicas desde los componentes de infraestructura, tránsito, transporte y seguridad vial para la reorganización de las condiciones físicas y operativas de la malla vial de la ciudad, para conformación de ciclorutas en calzada.

13

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.



Así mismo desde el componente social del Proyecto de Ciclorrutas se estructuró la estrategia para adelantar las jornadas informativas desde la Oficina de Gestión Social (OGS) en dos aristas con el fin de llegar a diferentes públicos y que abarcó acciones presenciales en campo y desde la virtualidad.

Las siguientes Ciclovías Temporales hoy denominadas Ciclorrutas Permanentes, son los tramos en donde la OGS desarrolló un trabajo de apoyo de acercamiento a comunidades con la realización de jornadas informativas. Dentro de los resultados de las jornadas informativas realizadas en los tiempos programados se evidencia los siguientes datos cuantitativos y cualitativos a fin de seguir fortaleciendo los procesos sociales liderados por parte de la OGS en el marco del Proyecto Ciclorrutas.

**Tabla 7. RESUMEN JORNADAS INFORMATIVAS CICLORRUTAS PERMANENTES Y
CICLOVÍAS TEMPORALES - OGS**

	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
-------------------------------------	---	---	--	---

	CL. 64 C	AV. CR. 96	CL. 22	CR.69 B
Pedios visitados	127	196	223	375
Pedios Efectivos	41	108	107	247
Visitas a la Página	16 corte a 14 agosto	46 corte a 26 agosto	55 corte a 28 agosto	26 corte a 4 septiembre
Visitas únicas	6 corte a 14 agosto	12 corte a 26 agosto	14 corte a 28 agosto	9 corte a 4 septiembre
Participantes reuniones virtuales	0	0	0	0
Dudas adicionales a través del link	0	0	1 Hotel Double Tree Hilton	0

	AUTO SUR	AV. SUBA	CR. 99	LA L
Pedios visitados	48	76	121	90



Predios Efectivos	39	53	92	56
Visitas a la Página	46 corte a 25 septiembre	28 corte a 25 septiembre	Corte a 20 noviembre	32 corte a 29 octubre
Visitas únicas	14 corte a 25 septiembre	8 corte a 25 septiembre	Corte a 20 noviembre	9 corte a 29 octubre
Participantes reuniones virtuales	0	30 personas	0	12 personas
Dudas adicionales a través del link	0	0	0	1 parqueo/cancha fútbol. Recorrido 7 Noviembre

JORNADAS INFORMATIVAS CICLORRUTAS PERMANENTES Y CICLOVÍAS TEMPORALES 2020	TOTAL MES	TRAMOS/TRAYECTOS
JUNIO	4	Cr. 7, Cl. 13, Cr. 9 y Cr. 11
JULIO	1	Cl. 64 C
AGOSTO	3	Av. Cr. 96, Cl. 22 y Cr. 69 B
SEPTIEMBRE	2	Autopista Sur y Av. Suba
OCTUBRE	3	Cr. 99, La L (o Cr. 73) y Cl. 53
NOVIEMBRE	1	Tv. 42

TOTAL AÑO	14	
-----------	----	--

Fuente : Oficina de Gestión Social - Secretaría Distrital de Movilidad - Datos a 13/11/2020

Igualmente, a través de la oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad , se han publicado las siguientes piezas buscando socializar a los diferentes actores viales:

Imagen 3 Material de Apoyo para las Jornada Informativa Ciclorruta - (algunos Volantes - afiches)



Fuente propia: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad - SDM

Ayudas Virtuales: La ciudadanía podrá ingresar al link en caso de que tuviera alguna duda adicional y comunicarse al correo electrónico del CLM implicado que allí aparece:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/nueva-ciclorruta-en-localidad-de-kennedy>
<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/nueva-ciclorruta-en-la-localidad-de-puente-aranda>

Link Video Ciclorruta Temporal Cr. 11 (Cr. 7 y Cr. 9):
<https://www.youtube.com/watch?v=bJm7o88ynDw>

17

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.

Imagen 2 . Registro Fotográfico Jornada Informativa Cicloruta - (Algunos predios visitados)



AV SUBA # 136 - 60



AV. CENTENARIO # 16-05 INT.



CL. 65A # 7- 15.



AV. 9 # 126A-40

Fuente propia: Oficina de Gestión Social - Secretaría Distrital de Movilidad

La SDM ejecuta acciones pedagógicas dirigidas a la sensibilización de la ciudadanía sobre la necesidad de adoptar hábitos, actitudes y comportamientos adecuados en vía, promoviendo con ello la seguridad vial, la cultura ciudadana, la sana convivencia y el buen aprovechamiento del espacio público. Se desarrollan aspectos referentes a factores de riesgo, dispositivos y elementos de protección, señalización y normas de tránsito.

La capacitación en seguridad vial y cultura para la movilidad tienen como objetivo fortalecer una cultura ciudadana segura, promover el conocimiento y respeto de las normas de

18

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.



tránsito y promocionar el respeto, la corresponsabilidad y la autorregulación en la movilidad, el cuidado y protección de la vida, en especial de los usuarios más vulnerables como lo son los peatones, ciclistas y motociclistas.

Algunas campañas realizadas en torno y alrededor de los corredores implementados consisten en:

1.5 M la medida de la vida. Se realiza con el propósito de generar conciencia en los conductores de vehículos motorizados sobre la importancia de conservar una distancia prudente a la hora de sobrepasar a los usuarios de bicicleta en las vías. Se realizan recorridos en bici periódicamente, por distintas zonas de Bogotá usando elementos visuales que indican la importancia de mantener dicha distancia. Adicionalmente, algunos de los guías de las rutas de confianza del programa Al Colegio en Bici (ACB) también llevan consigo dichos elementos.

Juego de Roles. Actividad pedagógica cuyo objetivo consiste en sensibilizar a los actores viales frente al uso responsable de la bicicleta y el cuidado y protección que se le debe brindar a los bici-usuarios por parte de los conductores.

Puntos ciegos. Identificar y reconocer el grado de vulnerabilidad de actores viales como peatón, ciclistas o motociclistas al transitar en las vías, en especial en cercanía de vehículos de grandes dimensiones.

7. ¿Por qué se optó por mezclar la movilidad alternativa con el transporte de carga en un corredor tan importante como la Calle 13? ¿Se cruzó el factor velocidad con el volumen vehicular para tomar esta decisión?

La Avenida Calle 13 ha sido por años un corredor que ha presentado una deficiencia en la oferta de infraestructura vial especialmente para actores vulnerables, en donde las franjas de circulación peatonal o las facilidades para el uso de medios de transporte no motorizado como la bicicleta han sido insuficientes e inexistentes en muchos sectores de esta importante avenida, en donde la informalidad y la invasión de espacio público en buena parte del corredor ha generado un deterioro acelerado de la malla vial y las escasas franjas destinadas a la circulación vehicular.

Esta deuda con los actores más vulnerables, enmarcada en una política distrital de la promoción del uso de la bicicleta ha permitido que se implemente una infraestructura exclusiva para ciclistas que dignifica a través de una redistribución del espacio público, una franja continua, señalizada, segregada y cómoda que permita que los viajes que actualmente se realizan en este modo, se hagan de una manera más segura, ofreciendo una alternativa para los habitantes y usuarios del corredor vial.

19

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.



El proyecto de implementación de infraestructura para ciclistas en el corredor de la Calle 13, se desarrolló en distintas temporalidades y se ejecutó de acuerdo con las posibilidades de intervención de cada una de sus etapas; lo que ha permitido atender la demanda de ciclistas de manera segura, realizando paralelamente las actividades requeridas para la adecuación de la franja ciclopeatonal que ha sido implementada en el costado sur de la calzada. A continuación, se describe el proceso en mención:

a. Adecuación de ciclovía temporal (CVT) al borde del andén en el costado sur de la calzada: Esta medida se estableció en el marco de las estrategias implementadas por la emergencia sanitaria declarada a nivel mundial por COVID-19. Como elemento segregador se utilizan maletines plásticos, los cuales permitieron su instalación/reubicación/retiro de manera expedita. Dicha intervención se implementó en marzo de 2020 y finalizó con la entrada en operación de la ciclorruta en calzada en la última semana de noviembre de 2020.

b. Adecuación de ciclorruta en calzada temporal al borde del separador en la calzada norte: Luego del seguimiento y los análisis técnicos de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, consolidados en el Documento Técnico de Soporte de redistribución del espacio vial realizado para este corredor, se adelantaron actividades preliminares (adquisición de elementos, procesos de instalación de segregación, señalización). Se utilizaron New Jerseys como elementos segregadores, esto teniendo en cuenta que son elementos diseñados para contener vehículos de grandes dimensiones en caso de pérdida de control por parte de los conductores. Esta condición operó desde la última semana de noviembre de 2020 hasta el 11 de julio de 2021.

c. Adecuación franja de priorización de modos de transporte sostenible (bicicleta y peatón) adyacente al costado sur: Finalmente y teniendo en cuenta que el análisis de volúmenes del corredor evidenciaba que la relación Volumen/Capacidad se encontraba al límite, se desarrolló de manera paralela a la implementación de las medidas de gestión de la demanda, y con el concurso de varias entidades distritales, la viabilidad para la adecuación de un corredor para uso de ciclistas y peatones adyacente a la calzada en el costado sur. Esta intervención contempló la adecuación de una ciclorruta en pavimento flexible, con condiciones de seguridad y comodidad adecuadas para los usuarios vulnerables y que permite restablecer la capacidad habitual de la calzada norte del corredor (a tres carriles





vehiculares). Esta adecuación, de acuerdo con la información mencionada en las diferentes mesas de trabajo debería permanecer hasta el momento de intervención definitiva del proyecto integral del borde occidental y ampliación del corredor de la Avenida Calle 13, del cual el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) adelanta el proceso de viabilidad a partir de los resultados e informes recibidos en el marco del contrato de consultoría IDU-1475-2017.

En este sentido, la SDM adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, 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).

Los informes técnicos de la condición temporal y permanente del proyecto de ciclo-infraestructura sobre la Avenida Calle 13 en el marco de las acciones adelantadas por Covid-19, se encuentran en la página de la Secretaría Distrital de Movilidad en los siguientes enlaces:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2020-11-30/1_informe_tecnico_ciclovias_temporales_por_covid_-_19_grupo_1_35_kilometros_.pd.

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.

8. ¿Cómo afectan las ciclo rutas emergentes a los tiempos de viaje de los demás actores viales? - En caso de existir algún informe sobre ello, por favor anéxelo.

Es preciso indicar que para corredores a los cuales se les realizó documento técnico soporte para 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. Para esto se hace uso del modelo de macro-simulación de la ciudad en la HMD (6:30-7:30) y un análisis de capacidad en vehículos equivalentes para todo el día mediante el uso de las bases del contrato de monitoreo, para un día típico entre semana antes de COVID-19.





Dadas las diferentes condiciones de restricciones de aislamiento en la ciudad, la información de las condiciones de movilidad en la situación actual bajo el esquema de COVID-19 ha contado con variaciones y/o difícil toma de esta, por lo tanto, no es posible definir parámetros de evaluación (capacidad vial, volumen, velocidad, entre otros) para los escenarios que incluyan la medida planteada. Para mayor detalle, a continuación se encuentra el enlace para consulta del documento mencionado:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorruta
Ahora bien, aunque se impactan las condiciones de movilidad motorizada, es importante anotar que se mejoran para los demás actores viales y usuarios en el sector, en consideración y aunado a lo anterior, es necesario tener en cuenta lo estipulado en el Artículo 1o de la Ley 1811 de 2016, que indica

(...) “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”. (Subrayado fuera de texto)

Finalmente, a la fecha esta Secretaría se encuentra adelantando los diferentes análisis para generar los planes de gestión sobre los corredores con implementación de ciclorrutas en calzada en el marco de las medidas para la nueva movilidad.

9. ¿Existe algún tipo de compensación para aquellos sectores que decidieron adoptar el programa de ciclo rutas emergentes?

La estrategia denominada “Ciclovías Temporales” fue propuesta por la Administración Distrital para mitigar los efectos de contagio y propagación del virus COVID - 19, principalmente en los sistemas de transporte público, con la redistribución del espacio público en calzada para el uso de la bicicleta. Esta estrategia fue concebida para el beneficio de la ciudadanía en general, por lo tanto, no configuró una compensación particular a quien las usa, más allá de cuidar su entorno personal y familiar en los momentos que se debe salir del hogar a movilizarse en la ciudad.

10. ¿Qué documento soporta la eficiencia de estas iniciativas en la ciudad?

El artículo 2 de la Ley 769 de 2002 definió a la Ciclorruta como: “Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. A su vez, 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:

“[...] Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. 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. [...]”

La Ley 1811 de 2016 “por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.”, establece en su artículo 1, como objeto de la misma: “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 Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto Distrital 190 de 2004, indica en su artículo 154, que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, dentro de los cuales se encuentra: “Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.”

El artículo 1 del Acuerdo Distrital 663 de 2017 “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital”, establece que: “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”.

El artículo 1 del Acuerdo Distrital 804 de 2021, declara la bicicleta como medio de transporte prioritario en Bogotá D.C para la superación de la crisis producto del COVID-19 y el desarrollo de una ciudad sostenible en el largo plazo, con los siguientes objetivos:

1. Promover y facilitar el distanciamiento físico, como medida para enfrentar el COVID-19.
2. Prevenir la congestión del sistema de transporte público masivo.

23

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.**



3. Facilitar la movilización segura de los ciudadanos en escenarios de post cuarentena, o de reactivación económica sectorial.
4. Contribuir a la mejora de la calidad del aire de la ciudad.
5. Fomentar la actividad física.

El numeral 4 del artículo 8 del Decreto Distrital 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones” establece entre sus objetivos la priorización de los subsistemas de transporte sostenibles, como son el transporte público y el no motorizado. Para ello, la Administración Distrital en los últimos años ha desarrollado una serie de proyectos enfocados a mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad vial para estos actores, como son la generación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, el mejoramiento del espacio público, la pacificación del tránsito y la intermodalidad.

Como aporte jurisprudencial, encontramos que el derecho al medio ambiente se fomenta mediante modos alternativos, 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”.

La Administración Distrital planteó medidas para permitir una mejor redistribución modal, en este caso, bicicleta - transporte público, para contener la propagación del virus, dado que una de las recomendaciones expuesta por la Organización Mundial para la Salud (OMS) para prevenir el contagio fue: “Reducir aglomeraciones”.

Con base en las recomendaciones y entendiendo que la bicicleta es el vehículo que más se adapta a las indicaciones dadas por la OMS, debido a que este es: Transporte individual, no se confinan varias personas en un espacio cerrado y además para el caso de Bogotá es de masiva tenencia su uso, es un vehículo de cero emisiones y de acceso en la mayoría de los hogares Bogotanos.





Ahora bien, como medida de mitigación para minimizar la propagación del virus COVID-19, se desplegaron una serie de medidas que permitieron minimizar las aglomeraciones en los sistemas de transporte y mejorar la calidad de viajes que se realizan en modos sostenibles -principalmente la bicicleta-, por lo anterior, se fortalece la red de 551 kilómetros de ciclo infraestructura con una red de ciclovías temporales (tramos de calzada completa o carriles segregados), que se implementaron por fases y a la cual se le realiza un constante seguimiento y evaluación con el fin de determinar las acciones de eventual reducción, permanencia o ampliación. Sumado a lo anterior, otras razones para esta medida obedecen a la alta incidencia de infecciones en vías aéreas y pulmones por la mala calidad del aire, esto de acuerdo a las diferentes alertas ambientales ocurridas en el primer trimestre del 2020.

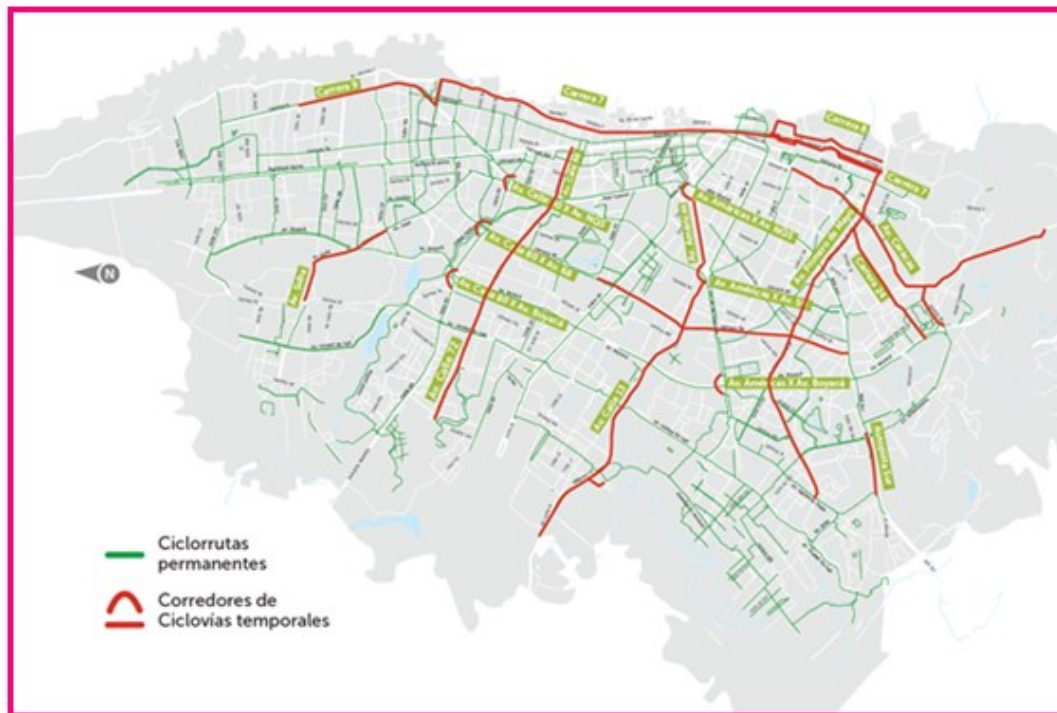
Por lo tanto, con el fin de minimizar la propagación del COVID-19, a través de la reducción de aglomeraciones en los sistemas de transporte (zonal y masivo) y mejorar la calidad de los viajes en bicicleta, por medio de la generación de oferta de infraestructura en condiciones de seguridad vial, conectividad y directividad, desde la coordinación de la SDM como autoridad de tránsito y transporte, en cooperación con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) y el acompañamiento de TransMilenio SA (TM) y la Policía Nacional (PONAL) se habilitaron, mediante elementos de canalización, programación semafórica, plan de desvíos de rutas del transporte público en sus componentes zonal y provisional y personal operativo en vía, corredores en calzada para la circulación de ciclistas, denominados "ciclovías temporales". Los cuales se implementaron bajo las siguientes premisas:

- Conectores ciudad-región.
- Espejos al Sistema de transporte masivo.
- Conectores de la Red de ciclorrutas.

De esta forma se fortaleció la red de ciclorrutas de la ciudad con una red de alrededor de 84 km de carriles destinados a la circulación ciclista denominada "ciclovías temporales", la cual se presenta a continuación:



Imagen 4. Red de Ciclovías temporales a junio de 2020



Fuente SDM -OAC, 2021

Los documentos técnicos de soporte de esta medida se encuentran en https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas, con los siguientes títulos:

1. Informe técnico ciclovías temporales por covid - 19 (Grupo 1: 35 kilómetros).

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"

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.



2. Propuesta de expansión ciclovías temporales por covid - 19 (Grupo 2: 45 kilómetros).
3. Documento técnico de soporte de piloto de 4 km de la Ciclo Alameda Medio Milenio (Cra 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo).

11. ¿Cómo se controla la velocidad de los bici usuarios en los diferentes corredores?

Las normas de comportamiento de los usuarios de la bicicleta, en términos de tránsito y transporte, está en la Ley 769 de 2002 en los artículos 94 y 95, y en los que se derivan. En estos artículos están los derechos y los deberes de los ciclistas.

En cuanto a la velocidad de los ciclistas, el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, que fue modificado por la Ley 1811 de 2016, solamente hace referencia a actividades deportivas y lúdicas, pero no a las velocidades en los corredores de ciclorruta, cuyo uso es principalmente para la movilidad. De tal manera que no existe restricción normativa en relación a los límites de velocidad que tengan los usuarios de la bicicleta cuando se movilizan por las ciclorrutas.

Ahora bien, los ciclistas, como todos los actores viales, deben respetar las señales y normas de tránsito, de tal manera que si por la ciclorruta o vía que transitan existe algún límite de velocidad, lo deben respetar. Sin embargo, en este aspecto hay que mencionar que, comúnmente los límites de velocidad son puestos para vehículos con motor dado que pueden alcanzar velocidades de manera rápida, siendo la velocidad un factor que genera inseguridad vial.

12. ¿Por qué en muchas de las ciclo rutas emergentes se desatiende el sentido de las vías?

Las ciclorrutas temporales se implementaron en el contexto de la pandemia derivada del Covid 19 en varios corredores de la ciudad, como una estrategia para modificar hábitos de movilidad e inducir a que las personas utilicen la bicicleta en vez del transporte público.





En su momento, Bogotá alcanzó a tener más de 80 kilómetros de ciclorrutas temporales en vías como la AC 13, Av. Caracas, Av. Suba, AC 80, AC 72, AC 80, AK 68, AK 9 o AK 7. Varias de esas ciclorrutas evolucionaron a permanentes.

Las ciclorrutas comúnmente operan de manera bidireccional, pueden ser implementadas en calzada o sobre acera, y cuando se implementan sobre calzada, estas funcionan de manera independiente a las vías en las que están implementadas, por lo que los ciclistas pueden transitar en contra del tráfico por la vía en que se implementan. Es el caso de ciclorrutas como la de la AK 50, AK 7, AK 9 o AC 85.

13. ¿Se ha formulado algún nuevo modelo para el ciclo rutas en la ciudad?

El modelo actualmente considerado para la implementación de cicloinfraestructura en la ciudad de Bogotá, responde a las recomendaciones contenidas en la *Guía de Cicloinfraestructura para Ciudades Colombianas* emitida por el Ministerio de Transporte en el año 2018 mediante la Resolución 3258.

En esta guía, se prioriza la implementación de redes de cicloinfraestructura, considerando los siguientes criterios básicos:

- **Coherencia:** Atiende a la diversidad de los usuarios, con mayor o menor habilidad en el uso de la bicicleta, proporcionando secciones adecuadas para estos, implica además la expansión de la red o el enlace de la cicloinfraestructura sobre los principales orígenes y destinos de la demanda y la conexión con las ciclorrutas existentes y proyectadas, en conjunto con la integración modal. En este sentido, la red debe tener continuidad en sus rutas, tanto en los tramos que la conforman como en las conexiones o intersecciones, acoplando consistentemente las diferentes tipologías de diseño para quienes pedalean.
- **Seguridad:** Busca reducir el número de conflictos entre actores, reduciendo las intersecciones, separando los diversos tipos de vehículos o usuarios, y generando diseños que dentro de los conceptos de calles completas y pacificación del tránsito permitan priorizar los modos no motorizados. Por otro lado, pretende velar por la integridad personal, generando espacios cuyo diseño garantice la tranquilidad de los diversos usuarios. En este ámbito de la seguridad, es importante considerar

28

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.



tanto la calidad de la ciclo-infraestructura en los tramos de la red como el tratamiento de las intersecciones.

- **Directividad:** La infraestructura ciclista debe permitir, en lo posible, que la ruta sea lo más corta en términos de conexión de orígenes y destinos; esto incluye una reducción en las intersecciones sin prelación, cambios de costado en la infraestructura y desvíos sinuosos que alejen al ciclista de su trayectoria inicial. Lo anterior permite que la bicicleta pueda competir con otros modos de transporte en materia de tiempo de viaje
- **Comodidad:** Este requisito se relaciona con el ritmo en el pedaleo ciclista por las condiciones de la infraestructura o la disposición del trazado en un contexto de operación del tránsito endémico de la calle o dados sus usos del suelo aledaños. La percepción de comodidad del ciclista se relaciona con las dimensiones, número de ciclistas rodando y la interrelación con otros usuarios en la franja de circulación; la frecuencia de detenciones, arranques y aceleraciones repetidas; la pendiente del trazado, textura o terminado de la franja de circulación y los obstáculos que pueden surgir en el camino, además de los cuales se deben tener en cuenta las condiciones de invasión del espacio público. Las mejoras de este requisito se pueden dar en el planeamiento de los trazados, la selección de las rutas, la elección de las tipologías, el enfoque en el tratamiento de los detalles de intersecciones y en la selección de la superficie de rodadura.
- **Atractividad:** Se relaciona con la percepción física de los ciclistas, asociados a la ruta en términos del uso de tratamientos paisajísticos o de calles completas en el diseño, que ofrecen enfoques para los usuarios más vulnerables y propician condiciones de bajos niveles de contaminación por ruido y aire, además de favorecer la concurrencia de múltiples usuarios, que representan muchos ojos en la calle y mejoran la seguridad ciudadana.

Imagen 5. Requisitos básicos de las ciclorredes



Fuente: Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas – 2016. Cap. 2. Fundamentos de la Ciclo-infraestructura

Esperamos con la anterior información haber atendido de forma satisfactoria su solicitud y estamos atentos frente a cualquier aclaración o complementación que se considere necesaria.

Cordialmente,



Nicolas Francisco Estupiñan Alvarado
Secretario de Despacho

Firma mecánica generada en 30-08-2021 05:58 PM

Aprobó: Nathaly Milena Torregroza Vargas-Oficina de Gestión Social
Aprobó: Juan Esteban Martinez Ruiz-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Lina Marcela Quiñones Sánchez-Dirección de Inteligencia para la Movilidad

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"

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.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

20211006382701

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Susana Morales Pinilla-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó: Jenny Abril - Asesor Despacho 24-08-2021
Juan Felipe Vives - Enlace Concejo 24-08-2021
Carmen Arenas - Subsecretaría de Política de Movilidad 24-08-2021
Fredy García - Enlace Concejo 24-08-2021
Proyectó: Jeniffer Maria Niño - Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021
Pedro Fabián Munar- Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021
Sebastián Posada García - Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021
Victor Alonso Guerrero Rincon- Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021
Jenniffer Daniela Cardozo Fajardo-Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021
Paola Gomez Alvarez- Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021
Andres Felipe Bergara Benedeti - Subdirección de la Bicicleta y El Peatón 24-08-2021

31

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.