



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410005401451

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 24 de 2024

Señor(a)

LUZ ANGELICA VIZCAINO SOLANO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: secretariageneral@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-05-2024 04:41:56

2024ER12552 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 705 DE 2024

OBS: ---

REF: Respuesta Proposición 705-2024

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias, en los siguientes términos:

1.¿Cuál es el origen de la implementación de las ciclovías temporales en la ciudad de Bogotá? ¿A qué obedeció la instalación de estos carriles quitándole espacio a los carros particulares?

La implementación de las ciclovías temporales hizo parte de las estrategias y medidas adoptadas por la Administración Distrital para la contención de la propagación y prevención de contagio del COVID-19. Dichas acciones se hicieron en cumplimiento de la reglamentación nacional y distrital, y estaban orientadas a reducir aglomeraciones, particularmente en disminuir la ocupación en el transporte público.

De esta manera, la Alcaldía de Bogotá, promovió el uso de la bicicleta como una estrategia para evitar, mitigar y reducir el contacto físico, teniendo en cuenta que la bicicleta es un vehículo individual, que no implica un espacio cerrado.

A través de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), la ciudad amplió la oferta de ciclo infraestructura que en su momento contaba con aproximadamente 550 kilómetros de ciclorrutas. Para eso, se segregaron carriles exclusivos en corredores principales para el uso de la bicicleta, utilizando elementos temporales como maletines o conos. (Ver Figura 1).

La identificación de los corredores, el análisis del potencial de usuarios, la normatividad sobre la que se soporta y la operación se compilan en tres informes técnicos de ciclovías temporales los cuales están disponibles para consulta en la página web de la SDM a través del siguiente link:

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"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

1



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas

Figura 1 Corredores de ciclovías temporales en Bogotá a corte de mayo de 2020



Fuente: SDM - OACC

Es importante tener en cuenta que, de acuerdo a la Encuesta de Movilidad 2019, el 37% de los viajes en la ciudad se realizaban en transporte público (colectivo y masivo) y el 30% a pie y en bicicleta.

Así las cosas, para lograr la reducción de aglomeraciones en el transporte público y para mejorar la calidad de los viajes en bicicleta, se generó una oferta de infraestructura adicional con condiciones de seguridad vial, conectividad y directividad, que fueron denominadas ciclovías temporales, y que debían cumplir las siguientes premisas:

- Conectores ciudad-región.
- Espejos al sistema de transporte masivo.
- Conectores de la red de ciclorrutas.

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"



Es oportuno resaltar que posteriormente a la implementación de la estrategia de ciclovías temporales, mediante el Acuerdo Distrital 804 del 2021, se declaró la bicicleta como medio de transporte prioritario en Bogotá para la superación de la crisis producto del COVID-19 y el desarrollo de una ciudad sostenible en el largo plazo.

Por otra parte, respecto al tránsito ciclista en las vías de Bogotá, es necesario partir de la definición normativa que se da a la bicicleta. La Ley 769 de 2002, —CNTT—, define la bicicleta como un “*Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea. el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.*” Luego, los artículos 94 y 95 establecen las condiciones para el tránsito de bicicletas, las cuales indican que la bicicleta debe transitar utilizando las vías públicas, y nunca los espacios exclusivos para los peatones.

2. ¿Cuántas ciclovías temporales fueron implementadas durante la pandemia acaecida en los años 2020 y 2021? ¿Cuántas de esas aún perduran en la actualidad?

Acorde a lo indicado en el punto 1, en el marco de los eventos desencadenados por la pandemia del COVID-19, y dado que la Organización Mundial de la Salud - OMS recomendó movilizarse en bicicleta o caminar, entre otras estrategias, se realizó una redistribución del espacio vial para modificar las dinámicas de movilidad en la ciudad, y en especial del transporte público.

Para eso, se adaptó una infraestructura temporal para el uso de la bicicleta en corredores estratégicos de la ciudad, atendiendo criterios de conexión de la ciudad-región, corredores con alta demanda de viajes en transporte público y facilidades de conectividad con la red de ciclorrutas existentes. Así, se logró consolidar en mayo de 2020 una red de ciclovías temporales de 84 kilómetros, como se relaciona a continuación:

Tabla 1. Corredores de ciclovías temporales a mayo de 2020

| Corredor | Longitud (kilómetros) | Configuración |
|----------|--------------------------|---------------|
|----------|--------------------------|---------------|



| | | |
|---|------|--|
| AK 7 desde la Av. 1 de Mayo hasta la CL 106, CL 106 desde AK 7 hasta AK 11 | 15.2 | Bidireccional, costado occidental adosado al separador |
| AK 9 y KR11 desde la CL 106 hasta la CL 147 (Posterior ciclorruta en calzada desde la CL 106 a CL 170) | 4.6 | Bidireccional, costado occidental adosado al separador |
| Av. Centenario (AC. 13) desde la Alameda El Porvenir hasta el Río Bogotá | 4.0 | Bidireccional, adosado al separador, calzada norte |
| Autopista Sur entre el CAI Bosa y la Av. Villavicencio | 2.0 | Unidireccional, costado sur, adosado al andén Sur |
| Av. Américas desde la Av. NQS hasta la KR 50 | 3.1 | Bidireccional adosado al separador de la calzada norte |
| Av. Suba desde la KR 91 hasta la AC 127 | 3.7 | Unidireccional, adosada a los andenes |
| 3 puentes vehiculares de la AC 80. | * | Bidireccional adosada al andén norte |
| Av. Centenario (CL 13), desde la KR 50 hasta la Alameda Porvenir | 6.8 | Bidireccional, costado sur, adosado al andén sur |
| Av. Caracas entre Portal Usme y la CL 6 | 10.9 | Unidireccional adosada a los andenes |
| Av. Primero de Mayo desde la KR 7 hasta la Av. Agoberto Mejía | 11.5 | Unidireccional adosada a los andenes |
| KR 68 desde Autopista Sur hasta la CL 53 | 8.2 | Bidireccional adosada al separador calzada oriental |
| CL 68 desde la Av. Caracas hasta la KR 54 | 2.2 | Bidireccional adosada al andén sur |
| CL 72 desde la KR 54 hasta la KR 110G | 7.4 | Unidireccional adosada a los andenes |



| | | |
|--|-----|--|
| Kr 24 entre Av. Boyacá y Av. Mayo (Piloto Ciclo Alameda Medio Milenio) | 4.0 | Bidireccional adosada al separador central, calzada occidental |
|--|-----|--|

* Se refiere a lugares específicos.

Fuente: SDM-SBP

Ahora bien, producto del seguimiento realizado a la operación de la medida, la SDM, entre marzo de 2020 y agosto de 2021, adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, migrando 37.5 kilómetros de ciclovías temporales a ciclorrutas permanentes en calzada, que se consolidaron en documentos técnicos de soporte¹ en los siguientes corredores:

Tabla 2. Ciclorrutas en calzada que migraron de ciclorrutas temporales.

| TRAMO DE CICLORUTA | *Kilómetros |
|--|-------------|
| 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 |
| Av. Suba entre la KR 91 y AC 127 | 6.4 |
| Par vial Calle 66 – 68 | 3.1 |
| Total | 37.5 |

* Extensión a partir de la intervención realizada en vía

Fuente: SDM-SBP

¹ Para consultar los Documentos Técnicos de Soporte de redistribución del espacio vial para las ciclorrutas en calzada por condiciones de mitigación de contagio por Covid-19, se dispone del siguiente enlace:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas.

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"

5



Entre tanto, a partir de los cambios en los patrones de movilidad y la Resolución 666 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social², alrededor de 36,5 kilómetros de ciclovías temporales fueron retirados y 7 kilómetros acogidos por el Plan de Manejo de Tránsito de las obras de la Troncal KR 68, quedando a la fecha 3 kilómetros en operación.

**3. ¿Cuántos kilómetros de ciclovías temporales hay actualmente en la ciudad?
En este punto favor desagregar el número de kilómetros por cada una de las ciclovías temporales.**

En concordancia con lo indicado en el numeral anterior, actualmente se mantienen 3 kilómetros de ciclovías temporales en el corredor de la KR 24 entre CL 48B Sur y Av. Primero de Mayo, que hace parte del trazado del proyecto de construcción de la Ciclo Alameda Medio Milenio el cual se encuentra adjudicado a través del contrato IDU 1177-2023 cuyo objeto es: *“Complementación, ajuste y/o elaboración de los estudios y diseños, y la ejecución de las obras de los tramos 1 y 2 de la Ciclo Alameda Medio Milenio, en la ciudad de Bogotá D.C.”.*

4. ¿Cuántos kilómetros de carriles para motos y vehículos particulares se han quitado con el fin de implementar ciclovías temporales?

La medida de las ciclovías temporales se fundamentó en la redistribución del espacio vial en los corredores seleccionados en su momento, con el fin de generar un espacio de circulación para ciclistas segregado mediante dispositivos de señalización temporal, teniendo en cuenta que la bicicleta es un vehículo que comparte la circulación por malla vial con los vehículos motorizados.

1. En este punto favor desagregar el número de kilómetros por cada una de los corredores viales.

Como se ha mencionado anteriormente, actualmente la ciudad cuenta con 3 kilómetros de ciclovías temporales en la KR 24 entre CL 48B Sur y Av. Primero de Mayo, en cuyo trazado se realizó la redistribución del espacio ofreciendo al ciclista una franja de circulación adosada al separador central en la calzada occidental del corredor entre la CL 48B Sur y la CL 27 Sur y adosada al andén de la calzada occidental en el tramo de la CL 27 Sur y la Av. Primero de Mayo.

² Por la cual se prorroga la emergencia sanitaria por el coronavirus COVID-19, declarada mediante Resolución 385 de 2020, prorrogada por las Resoluciones 844, 1462, 2230 de 2020, 222, 738, 1315, 1913 de 2021 y 304 de 2022

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”





5. ¿Se han hecho estudios técnicos por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad sobre el impacto que ha tenido la implementación de las ciclovías temporales en cuanto a tiempos de desplazamiento y reducción de la movilidad de carros particulares?

Si es así ¿Cuántos estudios se han realizado, de qué fecha es el último estudio que se realizó y cuáles fueron los resultados más importantes del mismo?

Producto del seguimiento realizado a la operación de la medida de ciclovías temporales con el fin de determinar las acciones de eventual reducción, permanencia, ampliación o retiro, la SDM ha consolidado los siguientes informes técnicos que se encuentran para consulta en la página web de la Entidad:

- https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas
- https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes_de_ciclovias_temporales

Además, considerando que la SDM realiza el seguimiento constante a las condiciones de tránsito de la ciudad, particularmente a los 14 corredores principales (Autopista Norte, Autopista Sur, Av. Américas, Av. Boyacá, Av. Calle 26, Av. Calle 80, Av. Caracas, Av. Carrera 68, Av. Carrera 7, Av. Centenario, Av. Ciudad de Cali, Av. Primero de Mayo, Av. Suba y Av. NQS) y asimismo en las vías en las cuales se han implementado ciclo infraestructura, teniendo en cuenta las siguientes variables:

- Velocidad promedio probable de los corredores (km/h)
- Cortinas de velocidad promedio probable (km/h)
- Velocidad promedio probable de los corredores (km/h). Disponibilidad de información
- Siniestralidad e incidentes. Ciclistas fallecidos en corredores con ciclovías.
- Siniestralidad e incidentes. Ciclistas lesionados por kilómetros en corredores con ciclovías.
- Ciclistas fallecidos en corredores con ciclovías
- Ciclistas lesionados en corredores con ciclovías
- Fallecidos en siniestros viales en corredores con ciclovías
- Lesionados en siniestros viales en corredores con ciclovías

En este sentido, la entidad cuenta con un tablero de control de operación el cual puede ser consultado en el siguiente enlace de la página web:

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"





<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiODBiYzA1MzctMTBiYS00ZTYyLWI2NjctMDNiYWYxNmQ3ZWU0liwidCI6IjFjMTg4ZWY2LTlIOGYtNGQ5My04YihjLWM4Njg4ZWFiYTAyYiIsImMiOiR9&pageName=ReportSection>

6. ¿La Administración Distrital actual tiene contemplada la eliminación gradual de estas ciclovías temporales?

Como se menciona en la pregunta 1, las ciclovías temporales implementadas durante la pandemia por Covid 19 hace parte de un proceso que ha emprendido la ciudad para promover el uso de la bicicleta como parte de la solución a diversos problemas que tiene Bogotá. A lo largo de este proceso, la ciudad ha realizado transformaciones físicas y culturales tendientes a que cada vez más personas utilicen la bicicleta como medio de transporte.

Por lo anterior, dada la acogida por parte de la ciudadanía de varios de los corredores de ciclovías temporales, a partir de documentos técnicos de soporte de redistribución del espacio vial, migraron a ciclorrutas en calzada algunos corredores emblemáticos como lo son la AK 7, la AK 9, la AC 13 y la Av. Suba.

En contraste, y dados los cambios en los patrones de movilidad que dificultan la sostenibilidad de la medida, se suspendió la operación en los corredores de la Autopista Sur, Avenida Primero de Mayo, Avenida Calle 13, Avenida Caracas, Avenida Calle 68-72, entre otros.

A la fecha, solo opera una ciclorruta temporal que está en la KR 24, entre la CL 48B Sur y la Av. 1 de mayo, con una longitud de 3 kilómetros, ya que el trazado en mención hace parte del proyecto de la Ciclo Alameda Medio Milenio, lo que evidencia el proceso gradual que ha tenido la medida.

7. ¿Tiene la Secretaría Distrital de Movilidad conocimiento de cuál es el flujo de ciclistas y/o patinetas eléctricas que transitan por cada una de las ciclovías temporales de la ciudad?

Si es así favor especificar el flujo de ciclistas por hora y día en cada uno de los corredores viales que tienen implementado las ciclovías temporales.

La SDM no cuenta con información específica del flujo de patinetas y/o bicicletas eléctricas que transitan por el corredor de ciclovía temporal en operación (KR 24 entre CL 48B sur y

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"*





Av. Primero de Mayo). Sin embargo, según la Encuesta de Movilidad 2023, en Bogotá se realizan 898.296 viajes diarios en patineta y bicicleta (sin distinción de tipo de motor).

Tabla 3. Número de viajes en patineta y bicicleta en Bogotá

| Modo | 2019 | % | 2023 | % |
|---|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
| Patineta | 12.975 | 1,45% | 11.541 | 1,28% |
| BICICLETA | 880.367 | 98,55% | 886.655 | 98,72% |
| Total micromovilidad | 893.342 | 100,00% | 898.196 | 100,00% |
| Total de viajes de la ciudad* | 13.363.832 | 6,68% | 12.143.325 | 7,40% |
| *Viajes Hogares de Bogotá sin viajes a pie menores a 15 minutos | | | | |

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023 Elaboración: SDM-DIM

Ahora bien, respecto al flujo de ciclistas en el corredor de ciclovía temporal en operación la SDM a través del Contrato de Monitoreo, realiza tomas de información que le permiten conocer el volumen de bicicletas que circulan en determinados puntos de la ciudad, por lo tanto, conforme a la toma de información realizada el 9 de abril de 2024, se encuentra que en los periodos de la mañana (6:00 a 8:00), mediodía (11:00 a 14:00) y tarde (17:00 a 19:00), transitan 992, 629 y 983 ciclistas respectivamente.

8. ¿Quién regula la velocidad de las patinetas eléctricas en las ciclovías? Y ¿Cuántos controles se realizaron a las patinetas eléctricas durante el 2023 y lo corrido de 2024?

Las patinetas eléctricas son vehículos de libre circulación por la ciudad y pueden transitar por ciclorrutas en vía o fuera de vía, y en calzada en el caso de que no exista cicloinfraestructura. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en la Circular 006 de 2018 de la Secretaría Distrital de Movilidad y las normativas del Código Nacional de Tránsito Terrestre, se establece que este tipo de vehículos con o sin motor deben transitar a una velocidad no mayor a 20 km/h. Adicionalmente en la actualidad se encuentran en curso varios proyectos de Ley que buscan regular la velocidad de las patinetas por parte de la Nación.

Aunado a lo anterior la SDM emite las siguientes recomendaciones para la circulación en patinetas:

9

*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"*





- Se enfatiza tanto el uso del casco como el mantenimiento de una velocidad segura y no uso de dispositivos de comunicación o distractores (celular, audífonos, etc.) mientras se conducen estos vehículos, siendo estos los aspectos más importantes en relación con la seguridad vial.
- La patineta es un vehículo de transporte individual, no debe transportarse en el más de una persona.
- Si son usuarios novatos, se recomienda realizar un recorrido de prueba en una zona de poco tránsito para acoplarse a una conducción segura en patinetas a sus usuarios.
- Existen riesgos adicionales de las patinetas por la resistencia del vehículo y las irregularidades de la infraestructura por donde circulan, ya que las patinetas poseen un menor margen de error y son más susceptibles a riesgos que las bicicletas porque las ruedas son más pequeñas y tienen menor superficie de contacto.
- La maniobrabilidad de las patinetas es diferente a una bicicleta por la estabilidad y amortiguación (con la que algunas no cuentan) por esto se recomienda no hacer saltos o maniobras imprudentes, usar siempre las dos manos mientras se conduce y doblar las rodillas en rampas, pompeyanos, reductores de velocidad, fallas en la infraestructura, entre otros.
- En horario nocturno los usuarios deben ser informados de la necesidad de portar elementos reflectivos que los visibilicen ante otros usuarios en la vía.
- Adicionalmente, el vehículo debe contar con luces delanteras, traseras y en sus costados para los desplazamientos nocturnos. Esto debe ser una alerta automática en horario nocturno.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, las patinetas eléctricas no se encuentran tipificadas dentro de la Resolución 160 de 2007 *“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones”* y la Circular 006 de 2018, presenta recomendaciones de tránsito para vehículos tipo patineta con o sin motor. Sin embargo, esta circular no establece regulaciones que constituyan una contravención de las normas de tránsito que conlleve a la imposición de una orden de comparendo, de acuerdo a la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*.

9. ¿Qué tipo de medidas correctivas, sanciones y/o comparendos se le colocan a los usuarios de ciclovías? En este punto individualizar cuántos fueron impuestos durante el 2023 y lo corrido de 2024.

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”





La Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia establece en sus artículos 94 y 95 las condiciones de circulación de bicicletas en el territorio nacional. Específicamente en el artículo 94 que se refiere a las “Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos,” se indica que los usuarios de bicicleta deben utilizar preferiblemente las ciclorrutas y los carriles exclusivos para bicicletas cuando estén disponibles.

En el artículo 131. Multas, de la misma ley, se relacionan las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito, dentro de las que se encuentran las aplicables al conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal, el cuál será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes.

De acuerdo con lo anterior la SDM en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha ejecutado diferentes controles en los cuales se vela por el cumplimiento de las normas de tránsito.

A continuación, se presentan los comparendos impuestos a usuarios de la red de ciclorrutas de la ciudad y ciclovías temporales en el año 2023 y lo corrido del presente año.

Tabla 5. Comparendos impuestos en ciclovías

| Mes | 2023 | 2024 |
|---------|------|------|
| Enero | 689 | 677 |
| Febrero | 665 | 526 |
| Marzo | 774 | 457 |
| Abril | 562 | 400 |
| Mayo | 634 | - |
| Junio | 489 | - |
| Julio | 519 | - |



| Mes | 2023 | 2024 |
|--------------|--------------|---------------|
| Agosto | 558 | - |
| Septiembre | 612 | - |
| Octubre | 593 | - |
| Noviembre | 493 | - |
| Diciembre | 456 | - |
| TOTAL | 7.044 | 2.060* |

Fuente: Base de datos Dispositivos de apoyo en vía,*corte al día 30 de abril de 2024

Por otro lado, las cifras de comparendos sancionados dentro de procesos contravencionales durante el año 2023 y lo corrido del 2024 son los siguientes:

Tabla 6. Comparendos sancionados a partir de los impuestos en los años 2023 y lo corrido de 2024

| MES | 2023 | 2024 |
|------------|------|------|
| ENERO | 416 | 357 |
| FEBRERO | 363 | 263 |
| MARZO | 450 | 240 |
| ABRIL | 330 | 120 |
| MAYO | 358 | - |
| JUNIO | 253 | - |
| JULIO | 305 | - |
| AGOSTO | 337 | - |
| SEPTIEMBRE | 347 | - |
| OCTUBRE | 331 | - |
| NOVIEMBRE | 242 | - |

12

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"





| MES | 2023 | 2024 |
|-----------|------|------|
| DICIEMBRE | 218 | - |
| TOTAL | 3950 | 980 |

Fuente: Base de datos Dispositivos de apoyo en vía *corte al día 30 de abril de 2024 frente a Crystal Report y reporte de impugnaciones actualizados a 1 de mayo de 2024*

De igual manera, la SDM realiza acciones de tipo preventivo con las y los ciclistas que tienen como fin promover la educación vial abarcando tanto los conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos necesarios para una movilidad segura y sostenible para toda la ciudadanía, a partir de los principios de visión cero, la movilidad sostenible, la educación en infraestructura y la cultura para la movilidad. A continuación, se brinda la información detallada de las acciones preventivas realizadas con el actor vial ciclista:

Módulo seguridad vial ciclistas "La Bicicleta transforma el Mundo": Identificar a la bicicleta como eje fundamental en la construcción de un modelo sostenible de ciudad en el marco de la política pública de la bicicleta en Bogotá (CONPES 15).

Ruleta vial: Juego de gran formato que promueve la corresponsabilidad en los actores viales al momento de transitar por el espacio público fomentando de esta manera una cultura vial responsable y cuidadora con los más vulnerables.

Tablero - Cultura bici: Actividad para sensibilizar a los ciclistas en torno a factores de riesgo, normatividad, elementos de protección y señalización vial de la bicicleta como vehículo y medio de transporte sostenible, saludable y seguro en la movilidad de Bogotá.

Acción pedagógica "Bici- pensante": Experiencia lúdico- pedagógica que hace uso de la bicicleta para sensibilizar sobre los procesos de atención, habilidades psicomotrices y riesgos asociados a distractores en la movilidad segura, en el marco de la movilidad sostenible.

Acción pedagógica "Puntos ciegos: Actividad que busca generar en los diferentes actores viales una conciencia preventiva sobre los puntos ciegos vehiculares, los elementos de seguridad activa y pasiva, así como del uso adecuado del espacio público.





Acciones pedagógicas en vía: Actividad de conciencia vial que promueven comportamientos seguros en el tránsito, el respeto a las normas y la protección de la integridad física de todos los usuarios de la vía. Estas acciones se realizan en puntos de alto tránsito y en lugares que se han identificado como puntos de alta siniestralidad.

Para la vigencia 2023 se desarrollaron 294 acciones pedagógicas en las que participaron 29.382 ciclistas y para el periodo entre enero y abril de 2024 se han realizado 48 intervenciones pedagógicas donde participaron 4.413 usuarios de bicicleta.

10. ¿Cuál es el potencial de viajes que tiene cada una de las ciclovías temporales que hoy operan en la ciudad de Bogotá?

Cualquier oferta que se genere para el uso de la bicicleta va a inducir que exista una demanda de usuarios. Por eso, las ciclovías temporales que fueron implementadas en la pandemia indujeron a nuevos viajes, y a viajes más diversos en bicicleta en Bogotá. Los datos recopilados en su momento, así como la comparación de datos de la encuesta de movilidad de 2019 y 2023, muestran que la bicicleta fue de los pocos modos de transporte que cuyos viajes aumentaron en los últimos años.

Ahora bien, de conformidad con lo indicado en las respuestas a numerales anteriores, actualmente solo se mantienen en operación 3 kilómetros de ciclovías temporales, ubicados en el corredor de la KR 24 entre CL 48B Sur y Av. Primero de Mayo. En todo caso, se informa que, de acuerdo a la toma de información referida en el numeral 7, en el periodo de máxima demanda en horario am (6:00 a 8:00), por el corredor transitan 992 ciclistas. Así mismo, conforme a la Encuesta de Movilidad 2023, este corredor tiene un potencial de 285.508 viajes en un día típico.

11. ¿Cuál fue el costo total para la ciudad en la implementación de las ciclovías temporales en Bogotá?

En este punto favor desagregar por cada uno de los elementos adquiridos e instalados y así mismo señalar con enlace SECOP los contratos mediante los cuales fueron adquiridos

La instalación de material para las Ciclovías Temporales durante el año 2020 tuvo lugar en diferentes corredores principales de la Ciudad, para lograr esto, se empleó el recurso logístico que había disponible en la SDM y el IDRD. En lo particular al recurso de la SDM, fueron empleados elementos tipo Barrera Plástica (Maletines) que se encontraban

14

*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"*





disponibles en el almacén de la Entidad como parte del inventario en Stand By disponible para las acciones de Gestión del tránsito y de atención de emergencias. Los maletines se dispusieron en vía para crear franjas de circulación segregadas de los ciclistas con los flujos vehiculares, permitiendo disponer de espacio suficiente para la circulación cómoda y segura de acuerdo a los diseños y lineamientos brindados por las áreas competentes de la SDM.

Imagen No. 1 Instalación ciclovía temporal Carrera 7 con maletines plásticos.



Fuente: Registro fotográfico SDM

El recurso empleado para la implementación temporal de los tramos mencionados en la tabla No. 1 fue de 3.506 maletines plásticos, los cuales se encontraban disponibles en el almacén de la SDM proveniente del suministro de elementos que se realizaron mediante los Contratos de señalización

15

*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"*



Imagen No. 2 Ciclovía Temporal Carrera 68 con maletines plásticos.



Fuente: Registro fotográfico SDM

El costo promedio de cada maletín plástico con material reflectivo color blanco es de \$357.890. Por lo tanto, el costo del material instalado de maletines para las Ciclovías temporales fue de \$1.254.762.340 aproximadamente.

En cuanto al link del SECOP de los contratos 2019-1780, 2019-1781, 2019-1782, 2019-1783 y 2019-1784 del Proceso licitatorio SDM-LP-026-2019 es el siguiente:

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE>

16

*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"*



Posteriormente, nuevo material de señalización tipo maletín fue suministrado a la SDM mediante los Contratos 2021-2569 y 2021-2020, los cuales en parte entraron a apoyar las diferentes necesidades de la SDM, entre ellas la de reemplazar maletines en mal estado de las ciclovías temporales. También es importante mencionar que la SDM recibió del IDRD la cantidad de 1101 maletines, los cuales fueron cedidos para apoyar la instalación de las ciclovías temporales.

Finalmente, como se ha mencionado en otros numerales de este documento, algunas de las ciclovías instaladas de manera temporal con material logístico fueron diseñadas e implementadas con señalización vial de manera permanente debido al beneficio brindado a la movilidad de la Ciudad o en su defecto fueron retiradas de vía. En los anteriores casos, el material tipo maletín plástico usado y que se encontraba en buen estado y terminaba su función en las ciclovías temporales, fue reutilizado para apoyar otras acciones de gestión del tránsito que requería la Ciudad durante el periodo de reactivación económica y nueva normalidad.

A continuación se relacionan los suministros realizados en los contratos 2019-1780, 2019-1781, 2019-1782, 2019-1783, 2019-1784, 2021-2020 y 2021-2569

Tabla 7. Relación Contratos

| CONTRATO No. | DESCRIPCIÓN | ITEM | TOTAL UNIDADES | VALOR TOTAL |
|--------------|---|------|----------------|------------------|
| 2019-1780 | Suministro y anclaje de bordillo traspasable en resina poliéster de color amarillo con alta resistencia al impacto (Tipo piramidal, largo 40 cm, ancho de 15 cm y altura mínima de 8 cm de acuerdo con la figura 5-18 de la | 78 | 8998 | \$537.969.567,03 |



| | | | | |
|--|--|----|-----|---------------|
| | <p>resolucion 1885 de 2015). Incluye accesorios y materiales para fijación.</p> | | | |
| | <p>Suministro y anclaje de bordillo no transpasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diametro por 4" de longitud, dimensiones: altura minima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación.</p> | 80 | 766 | \$ 56.378.658 |
| | <p>Suministro e instalación de delineador tubular simple (Hito - Figura 5-17A) construido en matareial sintetico flexible de color amarillo con tres bandas de 7,5 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura mínima 70 cm, diámetro mínimo de 8 cm. Incluye accesorios y materiales para fijación.</p> | 83 | 872 | \$ 49.191.195 |



| | | | | |
|-----------|---|-----|------|------------------|
| | Anclaje de bordillo no traspasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diámetro por 4" de longitud, dimensiones: altura mínima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación. | NP1 | 2614 | \$ 73.589.328 |
| | Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 20 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco | 2S | 1294 | \$459.582.216,00 |
| 2019-1781 | Suministro y anclaje de bordillo transpasable en resina poliéster de color amarillo con alta resistencia al impacto (Tipo piramidal, largo 40 cm, ancho de 15 cm y altura mínima de 8 cm de acuerdo con la figura 5-18 de | 78 | 4217 | \$227.569.348,76 |



| | | | |
|---|----|-----|------------------|
| la Resolución 1885 de 2015). Incluye accesorios y materiales para fijación. | | | |
| Suministro y anclaje de bordillo no transpasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diametro por 4" de longitud, dimensiones: altura minima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 80 | 321 | \$ 21.540.063,00 |
| Suministro e instalación de delineador tubular simple (Hito - Figura 5-17A) construido en material sintético flexible de color amarillo con tres bandas de 7,5 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura mínima 70 cm, diámetro mínimo de 8 cm. Incluye accesorios y materiales para fijación. | 83 | 706 | \$ 37.294.178 |



| | | | | |
|-----------|---|----|--------|------------------|
| | Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco. | S2 | 746,00 | \$271.746.166,00 |
| | Suministro, instalación y lastrado (con material granular mínimo a ¼ de su altura) de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco, incluye transportes, instalación y lastrado. | 92 | 20 | \$7.744.200,00 |
| 2019-1782 | Suministro y anclaje de bordillo transpasable en resina poliéster de color amarillo con alta resistencia al impacto (Tipo piramidal, largo 40 cm, ancho de 15 cm y altura mínima de 8 cm de acuerdo con la figura 5-18 de la Resolución 1885 de 2015). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 78 | 5805 | \$417.375.841,00 |



| | | | |
|--|----|------|----------------|
| <p>Suministro y anclaje de bordillo no transpasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diametro por 4" de longitud, dimensiones: altura minima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación.</p> | 80 | 1250 | \$ 120.406.121 |
| <p>Suministro e instalación de delineador tubular simple (Hito - Figura 5-17A) construido en material sintético flexible de color amarillo con tres bandas de 7,5 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura mínima 70 cm, diámetro mínimo de 8 cm. Incluye accesorios y materiales para fijación.</p> | 83 | 830 | \$ 54.883.588 |
| <p>Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por</p> | 2S | 763 | \$ 272.713.749 |



| | | | | |
|-----------|--|----|------|------------------|
| | 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco. | | | |
| 2019-1783 | Suministro y anclaje de bordillo transpasable en resina poliéster de color amarillo con alta resistencia al impacto (Tipo piramidal, largo 40 cm, ancho de 15 cm y altura mínima de 8 cm de acuerdo con la figura 5-18 de la Resolución 1885 de 2015). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 78 | 3413 | \$241.466.337,00 |
| | Suministro y anclaje de bordillo no transpasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diametro por " de longitud, dimensiones: altura mínima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 80 | 1312 | \$ 120.967.712 |



| | | | | |
|-----------|---|----|------|------------------|
| | Suministro e instalación de delineador tubular simple (Hito - Figura 5-17A) construido en material sintético flexible de color amarillo con tres bandas de 7,5 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura mínima 70 cm, diámetro mínimo de 8 cm. Incluye cesorios y materiales para fijación. | 83 | 799 | \$51.990.930 |
| | Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco. | 2S | 813 | \$290.969.448 |
| 2019-1784 | Suministro y anclaje de bordillo transpasable en resina poliéster de color amarillo con alta resistencia al impacto (Tipo piramidal, largo 40 cm, ancho de 15 cm y altura mínima de 8 cm de acuerdo con la figura 5-18 de | 78 | 1659 | \$118.471.637,93 |



| | | | |
|--|----|-----|---------------|
| la Resolución 1885 de 2015). Incluye accesorios y materiales para fijación. | | | |
| Suministro y anclaje de bordillo traspasable metálico de color amarillo con alta resistencia al impacto (Tipo piramidal, largo 40 cm, ancho de 15 cm y altura mínima de 8 cm de acuerdo con la figura 5- 18 de la Resolución 1885 de 2015). Incluye accesorios y materiales para fijación | 79 | 4 | \$ 326.275,00 |
| Suministro y anclaje de bordillo no traspasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diámetro por 4" de longitud, dimensiones: altura mínima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 80 | 128 | \$ 8.778.752 |



| | | | | |
|--|--|----|-----|------------------|
| | <p>Suministro e instalación de delineador tubular simple (Hito - Figura 5-17A) construido en material sintético flexible de color amarillo con tres bandas de 7,5 cm en papel reflectivo blanco tipo IV o superior, altura mínima 70 cm, diámetro mínimo de 8 cm. Incluye accesorios y materiales para fijación.</p> | 83 | 364 | \$ 17.618.328 |
| | <p>Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco.</p> | 2S | 603 | \$205.020.000,00 |



| CONTRATO No. | DESCRIPCIÓN | ITEM | TOTAL, UNIDADES | VALOR TOTAL |
|--------------|--|------|-----------------|----------------|
| 2021-2020 | Suministro y anclaje de bordillo no traspasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diámetro por 4" de longitud, dimensiones: altura mínima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 77 | 721 | \$ 119.836.618 |
| | Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco. | 2S | 1119 | \$ 359.353.888 |
| 2021-2569 | Suministro y anclaje de bordillo no traspasable, en concreto de color amarillo con alta resistencia al impacto o concreto de 4000 PSI con varilla de refuerzo de 1/2" (Tipo piramidal con incrustación al pavimento con cuatro anclajes en varilla de 5/8" de diámetro por 4" de longitud, dimensiones: altura mínima de 15 cm, ancho de 20 cm y largo 100 cm). Incluye accesorios y materiales para fijación. | 77 | 204 | \$ 32.463.459 |



| | | | | |
|--|---|----|-----|----------------|
| | Suministro de maletín plástico de base mínima de 50 cm por 200 cm y altura mínima de 100 cm, con material reflectivo tipo IV o superior color blanco. | 2S | 658 | \$ 220.757.668 |
|--|---|----|-----|----------------|

Fuente Aplicativo contable SI CAPITAL

12. ¿Las ciclovías temporales que a la fecha hoy se encuentran en funcionamiento contemplan y tienen todas las medidas de seguridad que se le deben ofrecer a los biciusuarios, tales como espacio de transitabilidad, cruces seguros, delimitación y señalización etc.?

En este punto favor especificar por cada una de las ciclovías temporales.

Tal como se ha mencionado en numerales anteriores, a la fecha se cuenta con 3 kilómetros en el corredor de la KR 24 entre CL 48B Sur y Av. 1o de Mayo, en el cual se adelantó una reconfiguración del espacio vial público para la conformación de una franja de circulación ciclista segregada mediante dispositivos establecidos en el capítulo 4 “SEÑALIZACIÓN DE CALLES Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS” del [Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia 2015](#) (maletines plásticos).

13. ¿Al día de hoy cuántas de las ciclovías temporales cuentan con segregadores de tránsito cuya función es hacer de separadores entre los carriles para vehículos y bicicletas?

En este punto favor especificar la ciclovía temporal y el tramo, sí ya se completó o parcial, y en el que se cuenta con segregadores de tránsito.

De acuerdo a lo indicado, actualmente la ciudad cuenta con 3 Kilómetros de ciclovías temporales los cuales cuentan con elementos de señalización temporal tal como se describe en el punto 12, y 37.5 kilómetros de ciclорutas semipermanentes en calzada que se adoptaron a partir de la medida en mención.

Las intervenciones realizadas en las ciclорutas, se ejecutaron acorde a la normatividad nacional vigente, especialmente atendiendo la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de

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”*



Transporte: “Por la cual se adopta el manual de señalización vial y dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”, en el cual se describen las directrices y elementos de señalización que se pueden disponer en esta infraestructura.

Por lo que el diseño de señalización contempla segregación mediante dispositivos de señalización tipo bordillos no traspasables y tachones traspasables los cuales se utilizan como elementos de separación para reforzar el mensaje entregado por las líneas de demarcación.

En los lugares donde se presentan accesos a predios no es posible incluir segregación física, por lo tanto, esta se realiza mediante demarcación en el pavimento y tachas reflectivas.

Los tramos intervenidos se listan en la siguiente tabla:

Tabla 8. Ciclorutas en calzada que migraron de ciclorutas temporales.

| TRAMO DE CICLORUTA | *kilómetros |
|--|-------------|
| 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 |
| Av. Suba entre la KR 91 y AC 127 | 6.4 |
| Par vial Calle 66 – 68 | 3.1 |
| Total | 37.5 |

*** Extensión a partir de la intervención realizada en vía
Fuente: SDM-SBP**

29

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”



14. ¿Durante el último año cuántas quejas y/o peticiones se han radicado por parte de la ciudadanía ante la Secretaría Distrital de Movilidad que tenga que ver con la problemática en cuanto a la eliminación de carriles de vehículos particulares para volverlos ciclovías?

Desde que Bogotá decidió promover el uso de la bicicleta, lo que implicó cambios físicos y culturales, ha habido personas que han manifestado su respaldo a las medidas tomadas, y otras se han manifestado en contra.

Durante el 2023 y 2024, dada la condición de la medida ciclovías temporales, no se han adoptado corredores; por tanto, respecto al corredor de la KR 24 (Camm) en el 2023 y lo corrido del 2024, se ha recibido 9 requerimientos.

¿Qué respuestas se han otorgado en líneas generales por parte de la entidad?

Para este tipo de requerimientos, se contextualiza la razón de la medida originada por pandemia COVID-19 y para los que tienen que ver con la KR 24 se indica que este corredor hace parte del trazado de la Ciclo Alameda Medio Milenio el cual se encuentra adjudicado mediante el contrato IDU 1177-2023 cuyo objeto es: "Complementación, ajuste y/o elaboración de los estudios y diseños, y la ejecución de las obras de los tramos 1 y 2 de la Ciclo Alameda Medio Milenio, en la ciudad de Bogotá D.C.". Además los requerimientos son atendidos acorde a los siguientes lineamientos:

- Coherencia: relación que debe existir entre la respuesta emitida por la respectiva entidad y el requerimiento ciudadano.
- Claridad: hace referencia a que la respuesta emitida por la entidad se brinde en términos comprensibles para la ciudadanía.
- Calidez: atributo entendido como el trato digno, amable y respetuoso que se brinda al peticionario o peticionaria con la respuesta a su requerimiento.
- Oportunidad: hace relación a que la respuesta emitida por la entidad se brinde dentro de los términos legales, según sea el tipo de solicitud.

15. Favor hacer un comparativo sobre el incremento de los tiempos de desplazamiento de vehículos particulares antes y después de la implementación de las siguientes ciclovías temporales:

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"





- Carrera 9 entre calle 170 y calle 127
- Carrera 11 entre calle 127 y calle 82

Inicialmente es importante mencionar que el tramo de la KR 11 entre CL 82 y CL 116 se implementa bajo el PDD 2016-2020 "Bogotá Mejor para Todos" y los corredores de la AK 9 y 11 entre AC 116 y AC 147 hicieron parte de la medida ciclovías temporales y se consolidaron como ciclorruta semipermanente el tercer trimestre de 2020, ampliando el corredor de la AK 9 hasta la AC 170.

Ahora bien, la SDM realiza un monitoreo constante al carril de la ciclorruta en los tramos del sentido Norte - Sur del corredor de la Av. 9 desde la Calle 170 hasta la Calle 134, y el de la Carrera 11 desde la Calle 116 hasta la Calle 85, por tanto, respecto a los tiempos de desplazamiento, y partiendo de la información disponible, que para este caso es el posicionamiento de los vehículos del componente Zonal del SITP, se compara el mismo periodo que es desde el 1 de febrero hasta el 28 o 29 de febrero de los años 2020, 2022, 2023 y 2024, puesto que es uno de los meses más típicos del año y que la implementación se dió durante el tercer trimestre del 2020 y que durante este año y el 2021 se presentaron diferentes restricciones por la pandemia.

Por lo anterior, en la siguiente tabla se presenta el tiempo de viaje promedio en cada segmento, durante los días hábiles del mes de febrero en el horario de las 6:00 am a las 9:00 pm:

Tabla 9. Tiempos de viaje (min/km) y variación (%) referente al año base (2020)

| Segmento | 2020 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------------|------|------------------|------------------|------------------|
| Carrera 11 entre calle 116 y calle 85 | 4,21 | 3,66 (-13,1%) | 3,68 (-12,6%) | 3,62 (-14,0%) |
| Carrera 9 entre calle 170 y calle 134 | 3,21 | 3,26 (1,6%) | 2,92 (-9,0%) | 3,12 (-2,8%) |

Fuente: Elaboración propia a partir de las posiciones del componente Zonal del SITP TMSA





En donde se puede apreciar que si bien los tiempos de viaje son variables que dependen de diferentes factores, su comportamiento no se ha visto perjudicado, por el contrario, en comparación con los tiempos de viaje del 2020, este año se tuvo una variación del -14.0% lo cual refleja una disminución considerablemente significativa en el corredor de la KR 9 y del -2,8% sobre el de la KR 11 que también es un cambio positivo.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 24-05-2024 12:48 PM

Aprobó: Cristian Miguel Quintero Perez-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Aprobó: Ana María Corredor Yunis-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte
Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización
Aprobó: Ivan Dario Tarazona Manrique-Subdirección de Contravenciones
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 21-05-2024
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 21-05-2024
John Alexander Torres - Subdirección de Señalización 20-05-2024

Proyectó: Juan Felipe Otalora Tovar -SCTT 17-05-2024
Monica Lizeth Riscanevo López - SCTT 16-05-2024
Yuly Alexandra Cubilos- OSV 17-05-2024
Cesar Manuel Mariño Avila - OSV 17-05-2024
Jennifer María Niño - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 17-05-2024
Andrés Felipe Vergara B.- Subdirección de Bicicleta y Peatón 22-05-2024
Francy Cruz Castro 17-05-2024
Maryury Alzate Betancur - DIM 17-05-2024
Juan Felipe Otalora- SCTT
Cristel Carolina Castiblanco - SS
Julio Cesar Arias Galindo -SGV17-05-2024

Danny Alexander Rappy - Abogado SC 17-05-2024
Compiló Paula Vargas -Despacho

32

*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"*

PA01-PR15-MD01 V3.0

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

202410005401451

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Anexos <https://drive.google.com/drive/folders/1-8A7n4s3mu94ASI05sbWjbmmzLUfh-il>

33

*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"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
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.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co