



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410016937111

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., diciembre 10 de 2024

Señor(a)

LUZ ANGÉLICA VIZCAÍNO SOLANO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

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

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 11-12-2024 10:58:58

2024ER29029 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA 1330 DE 2024 MOVILIDAD

OBS: ---

REF: Respuesta a la proposición 1330 -2024

Respetada Doctora Vizcaíno

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:

El Acuerdo Distrital 927 de 2024 que adopta el Plan de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” en su artículo 9 establece el propósito y las estrategias del objetivo estratégico “Bogotá confía en su bien-estar”, señalando expresamente:

“El camino hacia el bien-estar es un esfuerzo conjunto que requiere la corresponsabilidad de la ciudadanía, las familias, el sector privado, cooperativo comunitario y académico, las organizaciones de fe, la cooperación y el Estado. En este esfuerzo, Bogotá confía en el potencial económico, la cohesión social y la resiliencia de su territorio urbano y rural, en el que se cuente con una estructura funcional y del cuidado, soporte del territorio y garante del derecho a la ciudad. El logro de este objetivo implica trabajar en cuatro grandes frentes (...) El cuarto frente busca garantizar que en las UPL más deficitarias y con mayor prevalencia de personas vulnerables y pobres, la administración de manera articulada construya, restituya, mantenga y revitalice el espacio público, y garantice su goce, uso y aprovechamiento” (negrilla y subrayado fuera de texto)”.

8. ¿Cuál es el estado de cada una de las acciones adelantadas por su entidad?

En cumplimiento de dichas acciones, la Secretaría Distrital de Movilidad viene desarrollando distintas estrategias como lo son, la estrategia de Circuitos Peatonales, que tiene como objetivo consolidar el modelo y urbanismo de proximidad, definido para la ciudad a través del Plan de Ordenamiento Territorial, enfocado en la movilidad segura y accesible desde el planeamiento local. En este ejercicio se tienen identificadas zonas de interés peatonal en el marco de los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) definidos en las Unidades de

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0

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.



Planeamiento Local (UPL) que, por su dinámica social y de interacción institucional, se identifican como circuitos peatonales.

Esta estrategia, enfocada en los viajes peatonales para acceder a servicios y equipamientos del cuidado, busca facilitar este tipo de recorridos, brindando condiciones adecuadas, tanto en infraestructura como en la percepción de seguridad, para que las personas puedan desarrollarlos de manera más cómoda y acceder al Sistema del Cuidado. Esta metodología permitió identificar 116 zonas de interés peatonal en todo el ámbito urbano, donde se presenta alta concentración de peatones, proyectos integrales de proximidad PIP enmarcados en las UPL, Manzanas del Cuidado, entre otras variables.

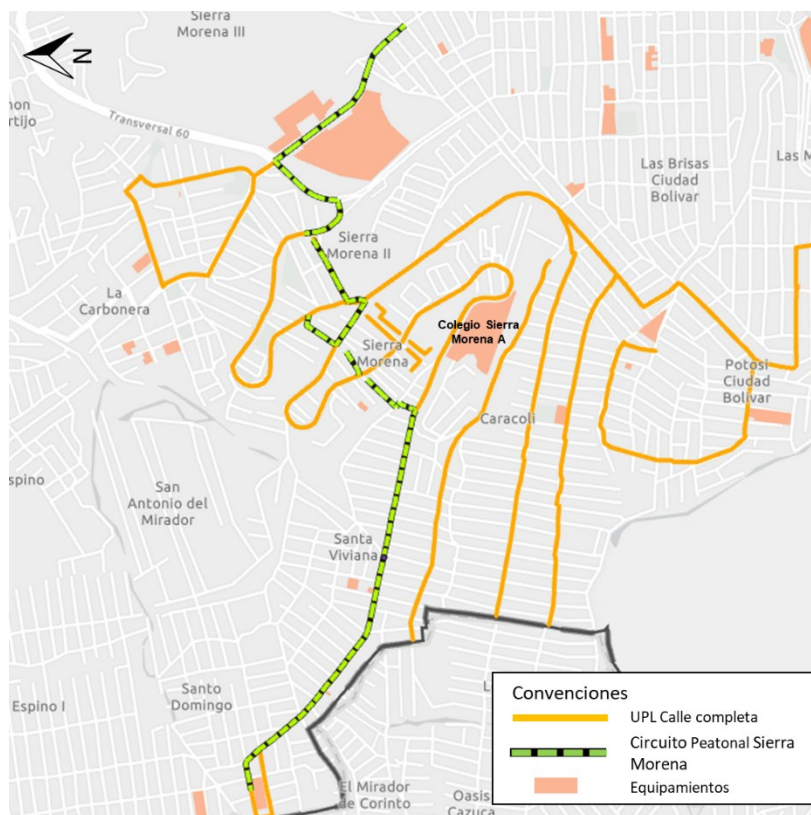
Del total, se clasificaron 7 zonas de interés peatonal de alta prioridad debido a las condiciones deficitarias del espacio público y el potencial de conectividad peatonal, correspondientes a las localidades de Ciudad Bolívar, Bosa, Suba, Barrios Unidos, Los Mártires, Rafael Uribe Uribe y Engativá.

De lo anterior, el pasado 11 de noviembre del año en curso se llevó a cabo la activación de uno de estos circuitos identificados en la UPL Arborizadora de la Localidad de Ciudad Bolívar, con motivo del Día Distrital del Peatón, donde además de actividades recreativas, pedagógicas y culturales, se realizó un piloto de seguridad vial en los puntos críticos para la movilidad peatonal y se realizó el registro de información cualitativa, con el fin de reconocer los recorridos que la comunidad debe hacer para acortar tiempo y distancias (a pesar del estado actual), de manera que se puedan identificar las acciones en el corto y mediano plazo que mejoren la accesibilidad y seguridad, aprovechando la situación de proximidad.

En la siguiente figura, se ilustra el circuito peatonal Sierra Morena UPL Arborizadora.

Figura 1. Circuito Peatonal Sierra Morena Upl Arborizadora





Fuente:SDM- SDP

Así como la estrategia de Barrios Vitales, enfocada en la transformación de entornos construidos, cuyo propósito es promover la recuperación y reactivación del espacio público, incentivar los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, reducir la accidentalidad y siniestros viales, mejorar la calidad del aire y aportar a la reactivación económica en distintos sectores de la ciudad, aportando así a la consolidación de la ciudad de proximidad en Bogotá.

Barrios Vitales se desarrolla en cuatro (4) fases. La fase I de diagnóstico y planeación, la fase II de intervenciones de urbanismo táctico, la fase III de intervenciones permanentes con obra civil, y la fase IV de seguimiento y evaluación al impacto de la estrategia. A la fecha se han implementado 4 Barrios Vitales en Fase II de urbanismo táctico; San Felipe (agosto 2022), Bosa Porvenir (septiembre 2023), San Cristóbal y Las Cruces (Diciembre 2023), y para este cuatrienio se espera implementar ocho (8) barrios más, y para lograr



llegar a un total 33 Barrios Vitales en la ciudad en 2035 en concordancia con las metas establecidas en el POT y en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Las intervenciones realizadas en los Barrios Vitales responden a la necesidad de generar una mayor accesibilidad a los equipamientos del barrio a través de la conectividad entre las ciclorrutas, el incremento del espacio para los peatones en las zonas donde se observa déficit, la priorización de los cruces peatonales tanto en intersecciones como a mitad de cuadra en aquellas calles que son muy extensas y la generación de zonas que responden a las dinámicas de estacionamiento en vía, carga y descarga que se observan en los barrios.

Para esto, se realizan modificaciones en los cambios de sentido viales y la circulación al interior del barrio, de forma que se pueda transformar y redistribuir el espacio de las calles a través de diseños artísticos con pintura sobre calzada, mejora en la señalización e instalación mobiliario urbano (materas, bancas, elementos segregadores) que permitan embellecer el barrio y a su vez, generar una mayor seguridad vial para todos los actores.

Finalmente, los Proyectos estratégicos peatonales son implementaciones que transforman el espacio público con el objetivo de disminuir el riesgo y la probabilidad de siniestros viales. En este sentido, se ha determinado que dichas condiciones pueden mejorarse mediante la revitalización de espacios en la calzada que están siendo utilizados de manera inapropiada o se encuentran en desuso. Para lograrlo, se llevan a cabo intervenciones rápidas, de bajo costo y de alto impacto, a través de estrategias de Urbanismo Táctico.

Desde el 2019 la SDM ha realizado 13 proyectos bajo los anteriores lineamientos, en los sectores de Barrio inglés, Galerías, la gaitana, verbenal, patio bonito, Colombia, Unilago, Teusaquillo, Acevedo Tejada, San Fernando, san Pedro, Bochica y museo Nacional.

18. ¿Que UPL fueron seleccionadas para cumplir con lo establecido en el artículo en cuestión, para adelantar las intervenciones, cuáles fueron los criterios para seleccionarlas y qué evidencia sustenta la selección?

Desde la Secretaría Distrital de Movilidad, para el caso se las estrategia de Circuitos Peadonales ha llevado a cabo diversas actividades que acompañan el ejercicio de identificación de los Circuitos, lo cual ha permitido establecer zonas de interés peatonal en el ámbito urbano de todas las Localidades bajo la siguiente ruta de análisis:

Figura 2. Ruta para la identificación de circuitos peatonales



Fuente:SDM- Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

En la actualidad, se encuentra en la etapa de cualificación con el fin de establecer los circuitos específicos en las UPL con mayores necesidades de conectividad peatonal a través del espacio público para la movilidad. Una vez culminada, se continuará con la etapa planeamiento, en la cual se identificarán las acciones de intervención para mejorar el espacio público con enfoque peatonal.

Respecto a la estrategia de Barrios Vitales, esta cuenta con dos etapas: La etapa de selección y la etapa de implementación. Frente a la primera etapa, es importante mencionar que la selección de un Barrio Vital es el resultado del análisis multicriterio de diferentes variables asociadas a las necesidades y oportunidades de intervención del espacio público en la escala de proximidad (local). Este análisis se desarrolla en tres fases:

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



1. Análisis jerárquico
2. Elección de zonas potenciales
3. Delimitación preliminar.

En este proceso se elabora el análisis y evaluación de 16 criterios técnicos cuantitativos y cualitativos asociados a los 4 ejes estratégicos que componen un Barrio Vital, y su armonización con los proyectos de la escala de proximidad propuestos. A partir de este análisis, se preseleccionaron 33 sectores con potencial de ser transformados en Barrios Vitales al 2035, y en armonización con las metas establecidas en el POT y en el PMSS.

Estos sectores son:

Tabla 1. Listado de Barrios Vitales preseleccionados

Sector	UPL	Estado Actual
San Felipe	Barrios Unidos	Implementado en fase II
Bosa – Porvenir	Porvenir	Implementado en fase II
Las Cruces	Centro Histórico	Implementado en fase II
San Cristóbal	San Cristóbal	Implementado en Fase II
Chapinero	Chapinero	Diagnóstico Fase I
Teusaquillo	Teusaquillo	Diagnóstico Fase I
Villa Elisa	Rincón de Suba	Pre Delimitado
San Antonio Noroccidental	Toberín	Pre Delimitado
Batan	Niza	Pre Delimitado
Tibabuyes	Suba	Pre Delimitado
Ciudadela Colsubsidio	Engativá	Pre Delimitado
Patio Bonito	Patio Bonito	Pre Delimitado
Sabana de Tibabuyes	Tibabuyes	Pre Delimitado
Bosa	Bosa	Pre Delimitado
Tunal Oriental	Tunjuelito	Pre Delimitado
Ferrocarril	Fontibón	Pre Delimitado
Los Alamos	Tabora	Pre Delimitado
Galán	Puente Aranda	Pre Delimitado
Las Margaritas	Edén	Pre Delimitado
Provienda Occidental	Kennedy	Pre Delimitado
San Antonio	Restrepo	Pre Delimitado
El Carmen Fontibón	Fontibón	Pre Delimitado

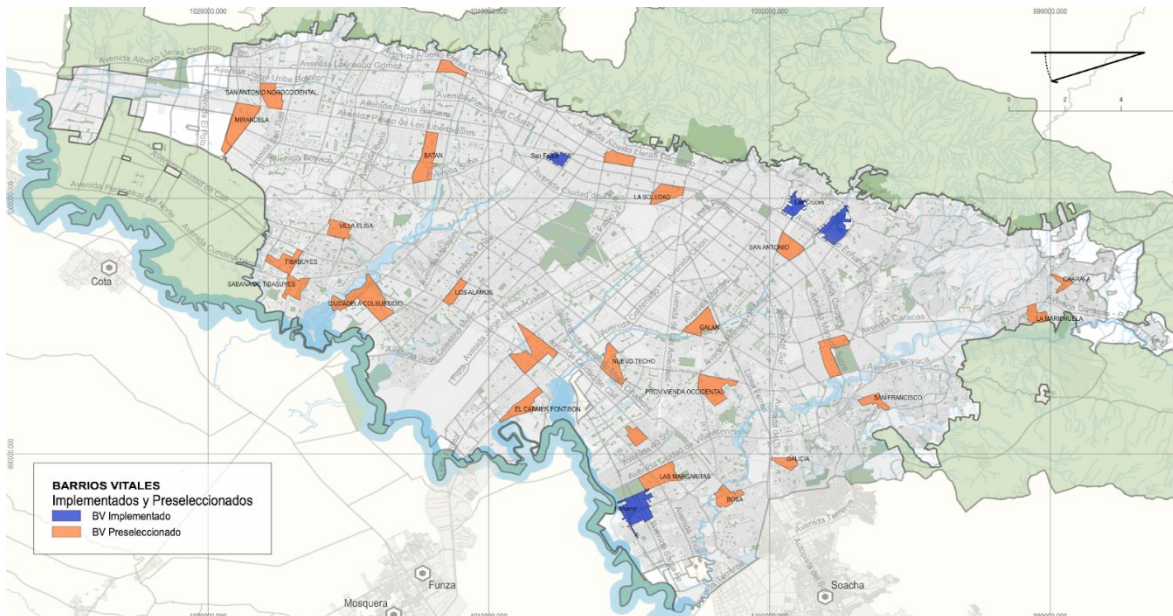


Nuevo Techo	Tintal	Pre Delimitado
Charalá	Usme	Pre Delimitado
Mirandela	Britalia	Pre Delimitado
Lucero del sur	Lucero	Pre Delimitado
La Marichuela	Rafael Uribe Uribe	Pre Delimitado
Galicia	Arborizadora	Pre Delimitado
Santa Bárbara Oriental	Usaquén	Pre Delimitado
Nazareth	Sumapaz	Pre Delimitado
Torca	Torca	Pre Delimitado
Cerros Orientales	Cerros Orientales	Pre Delimitado
Cuenca del Tunjuelo	Cuenta del Tunjuelo	Pre Delimitado

Fuente: SDM- Dirección de Planeación de la Movilidad

En el siguiente mapa se indica la ubicación preliminar de los sectores arriba mencionados:

Figura 3. Mapa de Barrios Vitales preseleccionados



Fuente: SDM- Dirección de Planeación de la Movilidad



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410016937111

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Es importante mencionar que esta pre selección y delimitación es preliminar y puede ser ajustada de acuerdo al análisis técnico específico y a las necesidades que puedan surgir en los procesos de ciudad, en concordancia con lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 118 del POT, así como con las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital.

No siendo otro el objeto de su petición quedamos atentos y dispuestos a atender cualquier inquietud o solicitud que surja de su parte.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 05-12-2024

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 05-12-2024

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 05-12-2024

Elaboró: Andrés Felipe Salazar Valencia - Subdirección de la Bicicleta y Peatón 05-12-2024

Francy Cruz Castro - Subdirección de la Bicicleta y Peatón 04-12-2024

Juan Gabriel Sepúlveda -Dirección de Planeación de la Movilidad 06-12-2024

Compiló Paula Vargas - Despacho

