



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SBP

202522314178161

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 27 de 2025

Señor(a)

ANÓNIMO

No Registra

No Registra

Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202561203716382

Respetado(a) señor(a):

Esta Entidad recibió comunicación por medio de la cual la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación de Mantenimiento Vial dio respuesta a su comunicado de Bogotá Te Escucha SDQS No. 5029492025 relacionado con su solicitud de información en donde menciona "...por favor me digan, una vía tan congestionada como lo es la carrera 79b sur, desde bomberos hasta inem de Kennedy, "nos cerraron" 2 carriles sin necesidad..."; y en el entendido que hace referencia a las intervenciones realizadas sobre el corredor de la carrera 79 entre calles 40C sur y 38C sur, al respecto, se da respuesta en los siguientes términos a partir de las competencias y funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

El Distrito Capital desarrolla sus políticas públicas a través de diversos instrumentos de planeación que permiten una gestión integral y eficiente de los recursos y las necesidades de la comunidad. Estos instrumentos son fundamentales para la formulación, implementación y evaluación de estrategias y acciones orientadas al desarrollo sostenible y al bienestar de los ciudadanos, fortaleciendo la caminata y el uso de la bicicleta como medios de transporte cotidiano, en concordancia con el incremento constante y permanente en el número de viajes que diariamente se realizan en la ciudad a pie y en bicicleta.

Por lo anterior, hoy en día se han establecido prioridades en el sistema de movilidad a nivel mundial con base en la "pirámide de la movilidad sostenible", señalando al peatón y al ciclista como los actores viales más importantes de dicho sistema, a partir de la premisa basada en su vulnerabilidad, es decir, la alta probabilidad de resultar lesionado o fallecido en un siniestro vial con cualquier actor vial que use un vehículo motorizado para su desplazamiento.

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

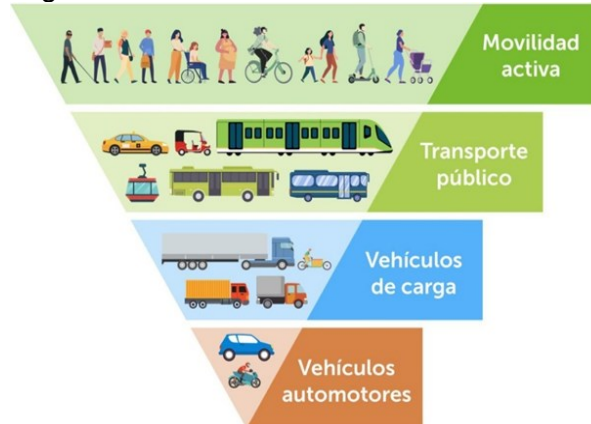
PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Figura 1. Pirámide de la movilidad sostenible



Fuente: SDM – Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura

Por lo tanto, con el desarrollo de los trazados de ciclorrutas se busca principalmente brindar a los ciclistas conexiones que satisfagan las necesidades de sus viajes en función en aspectos de conectividad, infraestructura, seguridad y confort entre otros aspectos, que responda al aumento significativo del uso de la bicicleta y que permita a través de una adecuada infraestructura facilitar su movilidad evitando riesgos viales asociados al uso compartido en corredores de la malla vial arterial.

Las intervenciones realizadas sobre el corredor de la carrera 79 entre calles 38C sur y 40C hace parte del proyecto **Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy**, el cual se desarrolla en el marco del convenio de cooperación internacional entre la Secretaría Distrital de Movilidad en representación del Distrito Capital y la Iniciativa **Bloomberg para la Ciclo-Infraestructura (BICI - por sus siglas en inglés)**, cuyo objetivo es *ayudar a las ciudades a diseñar calles que aumenten el uso de la bicicleta, revitalicen los barrios y promuevan la salud y el bienestar de sus comunidades*. Esta iniciativa es implementada en colaboración con la Iniciativa Global para el Diseño de Ciudades (GDCI) y dentro de los objetivos del proyecto se encuentran:

- i) *Re imaginar drásticamente la infraestructura para recuperar y reutilizar el espacio o crear nueva infraestructura que priorice a los ciclistas,*
- ii) *Crear redes completas que permitan a personas de todas las edades y habilidades andar en bicicleta de manera segura y conveniente,*
- iii) *Mostrar lo que es posible al llevar infraestructura para bicicletas de primer nivel a regiones que carecen de ella,*
- iv) *Experimentar con nuevos materiales, tecnología o métodos de implementación de manera que faciliten la construcción de redes ciclistas o alienten a más personas a usar la bicicleta.*

2

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



El área de intervención integral del proyecto, los corredores y zonas que hacen parte de este, así como el registro fotográfico de la intervención particular sobre la carrera 79 se muestran en las siguientes imágenes:

Imagen 1. Zona de influencia directa del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy



Corredor 1: Calle 38C Sur, entre Carrera 78K y Carrera 80.

Corredor 2: Carrera 78M, entre Calle 38C Sur y Calle 36 Sur.

Corredor 3: La Carrera 79 entre Calle 38C sur y Calle 40C Sur.

Corredor 4: Calle 40C sur entre Carrera 79 y Carrera 80.

Zona 1: Tom Adams: Entre la calle 38C Sur entre carrera 79 y carrera 80, la carrera 79 entre calles 38C Sur y 40C Sur, la calle 40C Sur entre carreras 79 y 80, y la carrera 80 entre calles 38 C Sur y 40C Sur.

Zona 2: Colegio Emaús: Entre la calle 38C Sur entre carrera 78K y carrera 79, la carrera 79 entre calle 38C Sur y calle 40C Sur, la calle 40C Sur entre carrera 79 y carrera 78N, la carrera 78N entre calle 40C Sur y transversal 78 M Bis, la calle 41A Sur entre transversal



78 M Bis y transversal 78K, la transversal 78K entre calle 41A Sur y calle 41 Sur, y la carrera 78K entre calle 38C Sur y transversal 78K.

El objetivo de esta intervención es reconfigurar el espacio vial para mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables, como peatones y ciclistas, en particular, las niñas y los niños de los colegios Tom Adams, Inem De Kennedy, Colegio Emaús, Colegio Ateniense, Colegio San Rafael, Colegio Pablo VI, así como la población que hace uso de los diferentes equipamientos de salud como la UPA Bomberos, Centro médico CAFAM y sus alrededores, así mismo ofrecer a los residentes de la zona un entorno peatonal más seguro y accesible.

La justificación técnica para la instalación de elementos de urbanismo táctico como taches, delineadores y separadores en el marco de un proyecto de señalización en Colombia se sustenta en el Manual de Señalización Vial de Colombia (MSV), el cual establece las normas para la regulación del tránsito y la seguridad vial, siendo de obligatorio cumplimiento. La implementación de estos dispositivos responde al principio de seguridad de los usuarios, priorizando la protección de los usuarios vulnerables, es decir, peatones y ciclistas. Su función primordial se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial y el Plan de Desarrollo Distrital, que buscan proteger la vida y mitigar riesgos en puntos críticos de siniestralidad.

La instalación de los elementos de segregación y de urbanismos táctico en el sector, responden a la propuesta de diseño orientada de las necesidades de proteger la circulación de los modos no motorizados en su nueva infraestructura, para lo cual se implementó, para el caso de la carrera 79 entre calles 38C sur y 40C sur, una franja central de segregación a manera de chicana que permite garantizar el sobrepaso de vehículos motorizados en las zonas de paraderos de transporte público, instalación de bandas en agregado pétreo, hitos, bordillos, tachones, entre otros, ubicados según diseño con el objetivo de permitir la permeabilidad peatonal (cruces transversales) y facilitar cruces controlados, de acuerdo con las dinámicas de movilidad peatonal previamente identificadas en la zona. La función principal de esta segregación es delimitar y pacificar el flujo vehicular con el fin de restringir la circulación longitudinal por estas zonas y reducir el riesgo de invasión del carril contrario, en especial durante maniobras como giros o adelantamientos no permitidos. Adicionalmente, estos dispositivos contribuyen a la pacificación del tránsito, al inducir una conducción más cuidadosa y con menor velocidad.



Tabla 3. Registro fotográfico KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur.

 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>	 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>
<p>Foto 1. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>	<p>Foto 2. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>
 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>	 <p>miércoles, 17 de septiembre de 2025 Kennedy Bogotá</p>
<p>Foto 3. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>	<p>Foto 4. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.</p>



Foto 5. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 6. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.



Foto 7. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 8. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.

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



Foto 9. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.



Foto 10. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte



Foto 11. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Sur.



Foto 12. Panorámica KR 79 entre CL 38C Sur y 40C Sur, vista al Norte.

Fuente: Elaboración propia.

Entre la señalización implementada en el corredor de la carrera 79, se tiene la siguiente:

- Demarcación de resaltos parabólicos, carriles y flechas direccionales.
- Reductores de velocidad tipo resalto parabólico.
- Tachas reflectivas, Pasos peatonales, Hitos, Achurado en agregado pétreo.
- Bordillo traspasable y bordillo no traspasable.
- Pictogramas de “Solo bicicletas”.



- Señalización vertical SP-25A: Ubicación de resalto, SRB-02: Ceda el paso, SP-46A/SR-28: Proximidad de cruce peatonal/Prohibido parquear, SI-08: Paradero de buses, SR-08: Prohibido girar a la derecha, SR-06: Prohibido girar a la izquierda, SP-47A/SP-25: Proximidad a cruce escolar/Proximidad de resalto, SRC-05/Plaqueta: Prioridad peatón/Prioridad peatón, SP-47A/SR-28: Proximidad a cruce escolar/Prohibido parquear, SP-25/SR-30: Proximidad de resalto/Velocidad máxima permitida (30 Km/h).

De igual manera, se indica que la señalización previamente mencionada se encuentra en condiciones adecuadas y cumple la función de informar, prevenir y reglamentar la operación vial, tal como se evidencia en el registro fotográfico.

Es importante mencionar que la definición de los proyectos de ciclo-infraestructura, obedece al resultado de análisis sobre aspectos técnicos de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial, basados en criterios como:

Seguridad: *Se refiere tanto a la vial, como a la ciudadana, es decir, que tiene en cuenta no solo a los conflictos con otros vehículos o con peatones, sino también a los derivados de la criminalidad. En ambos casos, es importante atender tanto a la seguridad objetiva, medida por ejemplo a través de las cifras de siniestros o de delitos, como de la seguridad percibida, evaluable mediante técnicas de investigación social. En lo que atañe a la seguridad vial, es fundamental considerar no solo la calidad de la ciclo-infraestructura en los tramos de la cicloded, sino también el tratamiento de las intersecciones sin las cuales ésta no existe.*

Directividad: *Se entiende como la búsqueda de los caminos más cortos y directos entre los diferentes orígenes y destinos de desplazamiento que debe facilitar la cicloded. La red debe proporcionar rutas lo más directas posibles, en donde se reduzcan al mínimo los desvíos.*

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

Comodidad: *Se define como la reducción del esfuerzo físico y mental derivado de utilizar la bicicleta, pretende evitar la tensión permanente en la convivencia con los demás actores*



de la vía, las paradas, arranques y aceleraciones repetidas, las pendientes acusadas, las vibraciones o molestias causadas por el pavimento y los obstáculos que pueden surgir en el camino.

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

El proceso de análisis que se ha venido adelantado por la entidad ha desarrollado múltiples análisis desde los componentes técnicos de tránsito, transporte y seguridad vial, con la participación de las áreas técnicas que apoyan los distintos procesos de la entidad, desplegado capacidad técnica y social de todos equipos para el acompañamiento de las actividades de planeación que ha requerido el proyecto en Kennedy.

De otra parte, estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Universidad Johns Hopkins (JHU) para la ciudad de Bogotá evidencian la incidencia de la velocidad en la siniestralidad vial. Dichos estudios demuestran que gestionar la velocidad límite de 60 km/h a 50 km/h puede reducir hasta en un 45% las víctimas fatales; mientras que disminuirla de 40 km/h a 30 km/h puede lograr una reducción de hasta el 62%. Por esta razón, se recomienda no establecer velocidades máximas reglamentarias superiores a 50 km/h en entornos urbanos, ni mayores a 30 km/h en aquellos entornos urbanos o rurales con alta interacción entre actores viales.

En lo que respecta a cifras de siniestralidad, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 2 de octubre de 2025 realiza consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, en donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves ocurridos en el polígono delimitado al norte por la calle 38C sur, al sur por la calle 40C sur, al oriente por la carrera 78K y al occidente por la Avenida Carrera 80 correspondiente al proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 20 de agosto de 2025 junto con los actores viales asociados a dichos eventos, obteniendo los resultados que se detallan a continuación.



Tabla 1. Siniestros graves ocurridos en el polígono de intervención del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy, discriminando por gravedad y clase del siniestro.

Gravedad - Clase	2021	2022	2023	2024	2025*
Con Heridos	42	30	32	31	17
Atropello	13	6	2	5	3
Caída de ocupante	2	5	3	0	3
Choque	26	18	26	26	11
Otro	0	1	1	0	0
Volcamiento	1	0	0	0	0
Con Muertos	0	0	1	2	0
Atropello	0	0	0	1	0
Caída de ocupante	0	0	0	0	0
Choque	0	0	1	1	0
Total	42	30	33	33	17

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 2/10/2025 – Fecha de corte: 20/08/2025* Datos de fallecidos a 30 días

Tabla 2. Actores viales involucrados en siniestros graves ocurridos en el polígono de intervención del proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy entre el 1 de enero de 2021 y el 20 de agosto de 2025, discriminados por estado y condición

Estado - Condición	2021	2022	2023	2024	2025*
Lesionado	60	48	56	64	27
Ciclista	10	3	10	6	4
Conductor	4	6	8	7	2
Motociclista	26	24	28	35	12
Pasajero	6	8	8	6	6
Peatón	14	7	2	10	3
Iliso	31	20	21	20	15
Ciclista	0	1	1	1	0
Conductor	29	16	18	19	15
Motociclista	2	3	2	0	0
Fallecido	0	0	1	2	0
Ciclista	0	0	1	0	0
Motociclista	0	0	0	1	0
Pasajero	0	0	0	0	0
Peatón	0	0	0	1	0
Sin identificar	4	1	0	0	0
Conductor	3	1	0	0	0
Motociclista	1	0	0	0	0
Total	95	69	78	86	42

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 2/10/2025 – Fecha de corte: 20/08/2025*

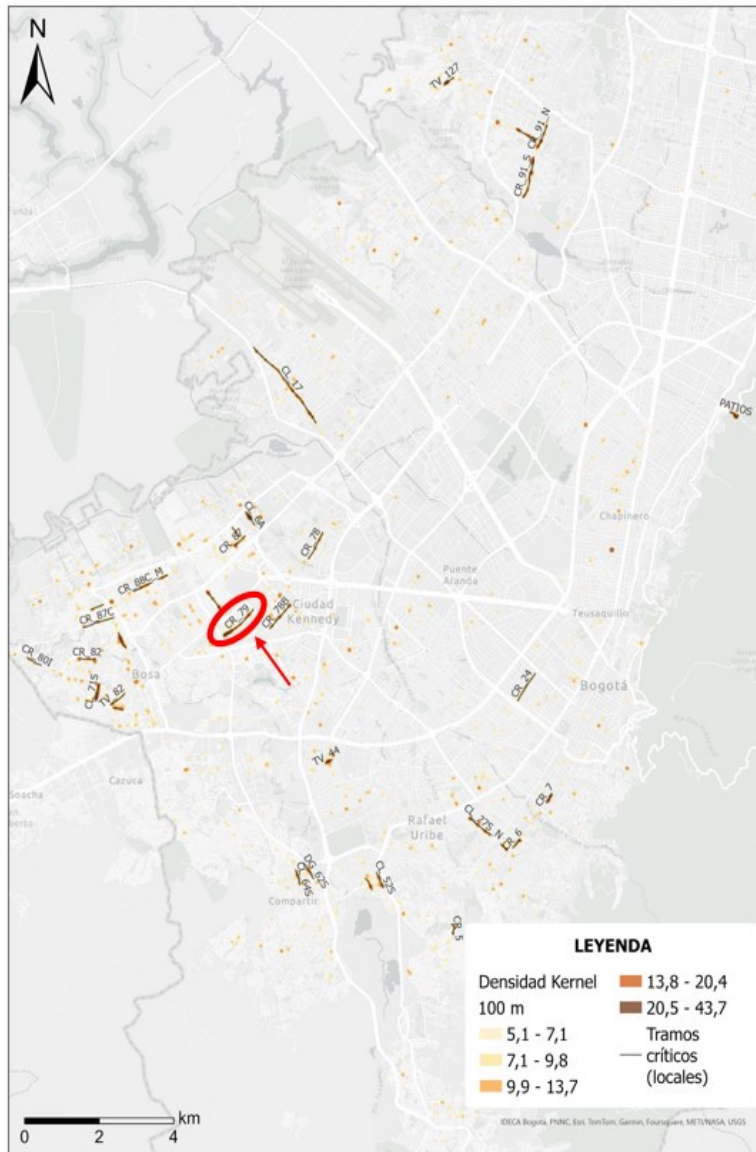
Datos de fallecidos a 30 días

La Carrera 79, entre la Av. Villavicencio y la Calle 38C Sur, fue identificada como un tramo crítico a nivel ciudad por concentrar altas densidades de víctimas vulnerables —peatones,



ciclistas y motociclistas— en los últimos cuatro años. Entre 2021 y 2024, en este tramo se registraron 3 personas fallecidas y 162 lesionadas en estos modos de transporte.

Figura 6. Identificación de ubicaciones críticas en vías no arteriales de Bogotá.



Fuente: OSV con datos de SIGAT, 2025



Este tramo de la Carrera 79 ha registrado en promedio cuatro menores de edad lesionados por siniestros viales cada año. Sin embargo, entre enero y julio de 2025 (antes de la intervención) se reportaron cinco casos, lo que evidencia un aumento en la siniestralidad de niños y adolescentes frente a los años anteriores, reforzando la necesidad de priorizar intervenciones que protejan a los usuarios más jóvenes.

Sumado a lo anterior, a continuación, se relaciona el marco normativo más relevante relacionado con la distribución del espacio público y priorización de los modos sostenibles de transporte:

- ❖ La Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT) y se dictan otras disposiciones”: indica lo siguiente:

“ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:(...) Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

(...) Artículo 6°. Organismos de tránsito. Parágrafo 3° (...) Los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.”

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

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

- ❖ Por otra parte, en los artículos 104 y 108 del Acuerdo 257 de 2006 se establece:

“Artículo 104. Misión del Sector Movilidad. El Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

(...) Artículo 108. a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento



de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte. b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.”

- ❖ En el Artículo 1 de la Ley 1811 de 2016 se señala:

(...) “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”.

- ❖ Por su parte, el Artículo 1 del Acuerdo 663 de 2017 dice:

“(...) 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.

- ❖ La Resolución 3258 de 2018 "Por la cual se adopta la Guía de Ciclo—Infraestructura para Ciudades Colombianas" capítulo “2.1.2 Intervenciones temporales”.
- ❖ El Decreto Distrital 555 de 2021 adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial “Bogotá reverdece 2022–2035”, el cual prioriza dentro de las políticas de ordenamiento territorial la construcción de cicloinfraestructura, como se observa a continuación:

“Artículo 3: Políticas de largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital: (...) 2. Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada. Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital.” (Subrayado fuera de texto original).

“Artículo 103. Principios rectores del ordenamiento en el componente urbano. Los principios rectores del ordenamiento territorial de Bogotá, definidos en el componente general, se

13

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



concretan en estrategias, proyectos y medidas normativas que, en el suelo urbano, apuntan a los siguientes objetivos:

(...) 4. *Impulsar, aún más, el uso de la bicicleta, generando mejores condiciones (facilidad de uso, continuidad, seguridad vial y seguridad en general) para su adopción, como medio de transporte, por mujeres, personas mayores, niños y niñas*

- ❖ El CONPES Distrital 015 de 2021 por el cual se adoptó la “Política Pública de la Bicicleta 2021-2039”, que tiene como objetivo general “Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta” el cual se busca desarrollar a través del cumplimiento de cinco objetivos específicos que son:

“Más seguridad personal” con el que se busca optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.

“Mayor seguridad vial” pretende proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.

“Más y mejores viajes en bicicleta” desarrolla acciones en pro de mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.

“Más bici para todas y todos” con el que se quiere fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.

- ❖ El Decreto Distrital 494 de 2023 adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, que a 10 años se plantea la meta de reducir un 50% las víctimas graves y las muertes en la ciudad. Por esto, todas las acciones que la SDM pone en marcha relacionadas con infraestructura y señalización que privilegian la seguridad vial y la integridad de cada actor vial.

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

- ❖ El Decreto Distrital 497 de 2023 “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, establece:



ARTÍCULO 8. Objetivos Sectoriales de Movilidad Sostenible y Segura. Los objetivos sectoriales de movilidad sostenible y segura del presente Plan son los siguientes:

1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo Regional a lo Local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 Regiotram, 22 Corredores Verdes de alta y media capacidad, 7 Cables Aéreos, 499 km de Cicloinfraestructura nuevos y a su vez en la escala Local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

(...)

4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.”

- ❖ El Decreto Distrital 263 de 2023, por el cual se adopta el Manual de espacio Público, el cual es un instrumento técnico y detallado que establece la normativa a aplicar para el diseño, intervención, construcción, modificación, recuperación y reparación de los elementos que hacen parte del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro y del espacio público para la movilidad que hace parte del Sistema de Movilidad, en el suelo urbano y rural del Distrito Capital. Este manual tiene como propósito brindar al diseñador un catálogo de elementos que se asocian bajo una metodología integral para la formulación de proyectos de espacio público desde las primeras etapas de diseño.

Conforme a lo expuesto, existe un fundamento constitucional y legal claro, que conmina a las entidades del Distrito a aunar esfuerzos para mejorar las condiciones de circulación para los peatones y ciclistas de la ciudad, y cuyos proyectos de infraestructura son resultado de los distintos instrumentos de planificación que dispone la ciudad, la reglamentación adoptada y múltiples análisis técnicos.

De este modo, este proyecto pretende tejer una identidad en el sector de influencia de la intervención a partir de las dinámicas del sector y los programas orientados a la movilidad sostenible con especial énfasis a las niñas, niños y adolescentes de los centros educativos que hacen parte de los programas de Al Colegio en Bici, Ciempiés, Bici Parceros, que son acompañados en sus recorridos en sus viajes desde y hacia el colegio, permitiendo desplazamientos atractivos, cómodos, coherentes, directos y seguros.

Así mismo, el área de influencia del proyecto se caracteriza por la presencia de una cantidad significativa de instituciones educativas, tanto oficiales como no oficiales. Esto evidencia su vocación estudiantil, abarcando diversos grupos etarios. Estas instituciones disponen de infraestructuras de distintas magnitudes, adaptadas a las necesidades específicas de la población estudiantil.



En este sector, se concentran más de **7 centros educativos** con más de **12.000 estudiantes**, entre ellos niñas, niños y adolescentes que se desplazan en sus bicicletas y caminando para llegar a estudiar. El proyecto planea una red de ciclo-infraestructura en torno a la seguridad vial para más de **150 caminantes del programa Ciempiés y 250 ciclistas del programa Al Colegio En Bici**, en su mayoría niñas, niños y adolescentes, beneficiarios de los programas y quienes participaron en la generación de identidad para su entorno escolar a partir de la visión que tienen de una movilidad segura.

De esta manera, la redistribución del perfil vial para el transporte motorizado y la oferta de nuevos carriles para el transporte en bicicleta y otros vehículos de transporte no motorizado hace parte de múltiples estrategias de pacificación vial que permiten mejorar las condiciones de seguridad vial a partir de la reducción de velocidad y la protección de los usuarios más vulnerables en su tránsito o paso sobre este corredor de la carrera 79.

Finalmente, es importante mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad implementa este tipo de proyectos de movilidad como resultado de los distintos instrumentos de planificación que dispone la ciudad, la reglamentación adoptada y múltiples análisis técnicos con el propósito de ofrecer una mejor calidad de los viajes a pie y en bicicleta, consolidándose así, como un referente internacional en la implementación de políticas públicas orientadas a la promoción del uso y disfrute de la bicicleta.

Cordialmente,



Diana Carolina Duran Forero

Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Firma mecánica generada en 27-10-2025 05:26 AM

Cc Unidad Administrativa Especial De Rehabilitación Y Mantenimiento Vial -- Calle 26 N° 69 – 76 Edificio Elemento Torre Aire Piso 3 CP: Ventanillaelectronica@umv.gov.co, Notificacionesjudiciales@umv.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc Karla Tathyanna Marín Ospina Alcaldesa Local De Kennedy -- Transversal 78k 41 A 04 Sur CP:
Cdi.kennedy@gobiernobogota.gov.co-110851(BOGOTA-D.C.)
cc Adriana Marcela Neira Medina - Subdirección de Transporte Público
cc Franci Andrea Gutierrez Velandia - Subdirección de Señalización
cc Jose Segundo Lopez Valderrama - Oficina de Seguridad Vial
cc Juan David Villamarin García - Oficina de Gestión Social

Elaboró: Víctor Alonso Guerrero Rincon-Subdirección De La Bicicleta Y El Peatón

