

**Ciclovías temporales
Balance a Diciembre de 2022**

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

AC 13 N.º. 37 - 35
Bogotá D.C., Colombia
www.movilidadbogota.gov.co

DEYANIRA ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

OSCAR JULIÁN GÓMEZ CORTÉS
Subsecretaria de Política de la Movilidad (e)

JHON ALEXANDER GONZÁLEZ MENDOZA
Subsecretario de Gestión de la Movilidad

CLAUDIA JANETH MERCADO VELANDIA
Directora de Planeación de la Movilidad (e)

ÓSCAR MAURICIO VELÁSQUEZ BOBADILLA
Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

Febrero 2023

CICLOVÍAS TEMPORALES BALANCE A DICIEMBRE DE 2022	
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	FECHA: FEBRERO 2023

HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de páginas
0.0	Febrero - 2023	N/A	31

APROBADO POR: VoBo OMVB 28/02/2023	PROYECTADO POR: VoBo JMNS 27022023
Óscar Mauricio Velásquez Bobadilla Subdirector de la Bicicleta y el Peatón	Jeniffer María Niño Salazar Profesional – SBP

1 CONTENIDO

1	CONTENIDO	3
2	INTRODUCCIÓN.....	4
3	MARCO NORMATIVO.....	5
4	EVOLUCIÓN DE LA MEDIDA	8
5	SEGUIMIENTO CORREDORES EN OPERACIÓN	14
5.1	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	14
5.2	DESCRIPCIÓN DE LOS CORREDORES.....	16
5.2.1	CARRERA 68 ENTRE AUTOPISTA SUR Y CALLE 53	16
5.2.2	CICLO-ALAMEDA MEDIO MILENIO (CAMM)	20
5.2.3	CALLE 68 -72	24
6	PROYECCIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS TEMPORALES	28
7	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	31

Los corredores de ciclovías temporales hacen parte de las medidas de contención de la propagación y prevención de contagio del COVID-19, orientadas al cumplimiento de la reglamentación nacional y distrital, entre ellas, la Resolución de 385 del 12 de marzo de 2020, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, “Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus”, y en las recomendaciones, orientadas a reducir aglomeraciones y regular la ocupación en el transporte público.

De esta manera, la Alcaldía de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte -IDRD amplió la oferta de ciclo infraestructura fortaleciendo la red de ciclorrutas existentes, que en su momento contaba con aproximadamente 550 kilómetros. Esta medida, llevada a cabo en conjunto con otras entidades del distrito, dispuso mediante una franja segregada, el tránsito exclusivo de ciclistas en corredores principales y sitios específicos de la malla vial. (Ver Figura 1).

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



Fuente: SDM - OACC

Esta estrategia implementada por fases ha tenido un constante seguimiento y evaluación con el fin de determinar las acciones de eventual reducción, permanencia o ampliación, en aras de proteger la seguridad vial de los actores más vulnerables en vía (peatones y ciclistas).

3 MARCO NORMATIVO

El marco normativo de la adopción de las ciclovías temporales se presenta detalladamente en los informes técnicos que se disponen en la página web de la SDM, en el siguiente enlace https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas.

A continuación, se lista el soporte normativo:

Nacional

- Constitución Política artículos No. 1, 2, 322 y 365
- Ley 105 de 1993, artículo 2º.
- Ley 336 de 1996, artículos 2, 3, 5 y 17.
- Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT), Ley 769 de 2002 (Artículos 2º y 6º)
- Ley 1083 de 2006, artículo 2.
- Ley 1811 de 2016, artículo 1º
- Resolución 3258 de 2018 del Ministerio Nacional de Transporte
- Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social, Artículo 2
- Decreto Nacional 749 del 28 de mayo de 2020

Distrital

- Acuerdo 257 de 2006, artículo 104.
 - El Decreto 319 de 2006, artículo 26.
 - Acuerdo 257 de 2006, artículos 104 y 108.
 - El Acuerdo 663 de 2017, artículo 1º
 - Decreto Distrital 672 de 2018, artículo 12, 14 y 17.
 - Resolución 0392 de 2020 de la Secretaría Distrital de Gobierno.
 - Resolución 0397 de 2020 de la Secretaría de Gobierno del Distrito Capital.
 - Decreto 081 de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá.
 - Decreto 087 de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá.
 - Decreto 090 de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá.
 - Decreto Distrital 121 de 2020.
 - La Resolución 129 de 2020 de la Secretaría Distrital de Movilidad.
 - Decreto Distrital 126 de 2020.
 - Decreto 192 de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá.
- El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 555 de 2021 indica:

“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)”

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

a. La implementación de la Ciclo-Alameda del Medio Milenio y la consolidación de una red de cicloalamedas con la cualificación de la existente Ciclo-Alameda del Porvenir, como ejes articuladores del transporte en bicicleta y otros modos de micromovilidad.

b. Más cicloparqueaderos de uso público y privado y fácilmente accesibles.

c. Cicloinfraestructura adicional a implementar en la ciudad.” (Subrayado fuera de texto)

A continuación se presenta la normatividad adicional de la medida.

- El Acuerdo Distrital 804 de 2021, en el Artículo 1 declara la bicicleta como medio de transporte prioritario en Bogotá D.C para la superación de la crisis producto del COVID-19 y el desarrollo de una ciudad sostenible en el largo plazo, con los siguientes objetivos:
 1. Promover y facilitar el distanciamiento físico, como medida para enfrentar el COVID-19.
 2. Prevenir la congestión del sistema de transporte público masivo.
 3. Facilitar la movilización segura de los ciudadanos en escenarios de post cuarentena, o de reactivación económica sectorial.
 4. Contribuir a la mejora de la calidad del aire de la ciudad.
 5. Fomentar la actividad física.
- Decreto 073 de 2021 “Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”, en su Artículo 1 indica: “La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional.” y en los párrafos que indica: “Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con Transmilenio S.A y demás entidades correspondientes, podrán planear e instalar nuevos tramos de ciclorrutas temporales o suspender los ya implementados. Así mismo realizarán el seguimiento y mantenimiento de los tramos existentes, promoviendo la movilidad en bicicleta en función de los objetivos de distanciamiento social. Parágrafo 2.- Los tramos que hagan parte de las ciclorrutas temporales podrán convertirse en ciclorrutas permanentes en calzada, mediante la redistribución del espacio público en vía a partir de los estudios técnicos que se adelanten por parte de la Administración Distrital. Por lo tanto, la Secretaría Distrital de Movilidad realizará el seguimiento trimestral a la operación de las ciclorrutas temporales con el fin de analizar su viabilidad como ciclorruta permanente o hasta cuando la Administración Distrital adelante un proyecto de infraestructura de transporte.”

- Decreto Nacional 655 de 2022 de 28 de abril de 2022, “*Por el cual se imparten Instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público, se decreta el aislamiento selectivo con distanciamiento individual responsable y la reactivación económica segura*” en el Artículo 1 indica “*El presente Decreto tiene por objeto regular la fase de Aislamiento Selectivo, Distanciamiento Individual Responsable y Reactivación Económica Segura, que regirá en la República de Colombia, en el marco de la emergencia Sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19*”, Artículo 2 “*Distanciamiento individual responsable. Todas las personas que permanezcan en el territorio nacional deberán cumplir con los protocolos de bioseguridad para la disminución de la propagación de la pandemia y la disminución del contagio en las actividades cotidianas expedidos por el Ministerio de Salud y Protección Social. Así mismo, deberán atender las instrucciones que para evitar la propagación del Coronavirus COVID -19, adopten o expidan los diferentes ministerios y entidades del orden nacional, cumpliendo las medidas de aislamiento selectivo y propendiendo por el autoaislamiento.*”, Artículo 11 “*El presente Decreto rige a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de mayo de 2022, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 30 de junio de 2022, y deroga los Decretos 1615 del 30 de noviembre de 2021 y 298 del 28 de febrero de 2022.*”
- Decreto Nacional 666 de 2022 de 28 de abril de 2022, “*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*” en el Artículo 1 indica “*Prorrogar hasta el 30 de junio de 2022 la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional, 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. ...*”

4 EVOLUCIÓN DE LA MEDIDA

En el marco de los eventos desencadenados por la pandemia (COVID-19), y dado que, la OMS recomienda 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, seleccionando y adaptando ciclo-infraestructura temporal en corredores estratégicos de la ciudad, atendiendo criterios de conexión de la ciudad-región, corredores con alta demanda de viajes en transporte público y a facilidades de conectividad con la red de ciclorrutas existentes, en el mes de mayo de 2020 se consolidó una red de ciclovías temporales de 84 km, los cuales se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 1. Corredores de ciclovías temporales a mayo de 2020

	Corredor	Long km	Configuración
25 de marzo 2020	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
27 de abril 2020	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 CL53	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
18 de mayo de 2020	Kr 24 entre Av. Boyacá y Av. Mayo (Piloto Cicloalameda Medio Milenio)	4.0	Bidireccional adosada al separador central, calzada occidental

* Se refiere a lugares específicos.

Fuente: SDM-SBP

Figura 2. Corredores de ciclovías temporales mayo de 2020



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

Ahora bien, producto del seguimiento realizado a los corredores, la SDM adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, para los corredores de la Carrera 7, Carrera 9, Carrera 11, Av. Suba, Calle 13, Calle 68 los cuales se consolidaron en el Documento Técnico de Soporte de redistribución del espacio vial para las ciclorrutas en calzada por condiciones de mitigación de contagio por Covid-19, los cuales se encuentran en la sección “Estudios técnicos de ciclorrutas” de la sección “Temas de impacto” en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, o en el siguiente link https://www.movilidadbogota.gov.co/web/content/estudios_tecnicos_de_ciclorrutas.

A partir de los documentos técnicos de soporte indicados, migraron 37.5 km de ciclorrutas temporales a ciclorrutas en calzada, los tramos intervenidos se listan en la siguiente tabla.

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

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

** En proceso de implementación.

Fuente: SDM-SBP

Cabe mencionar, que desde el inicio de la implementación de las “ciclovías temporales”, entre las dificultades presentadas, se encuentra el uso inadecuado del espacio público por parte de algunos usuarios de vehículos motorizados y la pérdida del material dispuesto para segregar los flujos de ciclistas por vandalismo y hurto, afectando su sostenibilidad en el tiempo.

Igualmente, este tipo de intervenciones necesitan de la corresponsabilidad ciudadana en aras del cuidado por los bienes que les pertenecen a todos, y que, al no contar con ese compromiso se ven afectados los actores viales más vulnerables de la vía.

En relación con lo anterior, para el funcionamiento de la estrategia en consideración, se ha requerido tanto de personal en vía como de material de segregación dispuesto por la SDM, así como por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte -IDRD, entidad que apoyó la operación de la estrategia en el marco de su presupuesto y funciones.

En cuanto a la evolución de esta medida en el tiempo, es importante señalar:

- En noviembre de 2020 se suspende la operación del corredor de la Av. Primero de Mayo a causa de la complejidad de la operación del corredor, entre estos, su extensión, la invasión constante al espacio destinado a la circulación ciclista y el hurto de los elementos de segregación temporal.
- Durante este mismo mes se revisó la operación del corredor de la Autopista Sur, donde se observó un bajo uso de la franja exclusiva por parte de los ciclistas y la incidencia en los carriles de circulación mixta.
- Teniendo en cuenta, los eventos de orden público sucedidos a partir de 28 abril de 2021, donde los elementos de segregación temporal (maletines) fueron quemados o vandalizados, convirtiéndose en un elemento usado en contra de su función primaria y que podía constituirse en un elemento de riesgo (en este enlace se presenta el comunicado emitido por la SDM https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/por_situacion_de_orden_publico_en_bogota_se_levantan_corredores_de_ciclovias_temporales_de), se procedió al resguardo de estos hasta tanto las condiciones de orden público permitieran su instalación de nuevo.

Sin embargo, y en pro de mantener la seguridad vial de los ciclistas que transitan por esta infraestructura, se dispuso de personal en los corredores informando lo sucedido con el material y brindando indicaciones de la forma correcta de circular ante esta eventualidad, en el sentido vehicular acorde con lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

Debido a la importancia de esta medida y al compromiso de la Administración con uno de los actores más vulnerables de la vía (ciclista), a partir del mes de junio de 2021, se iniciaron las actividades de restablecimiento de la medida de ciclovías temporales, en los corredores que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 3. Corredores de ciclovías temporales junio 2021.

Corredor	Long. (KM)
Av. Américas (KR 28 y KR 50)	3.1
AK 68 (Autopista Sur - CL 53)	7.7
AC 80 (3 pasos NQS, 68, Boyacá)	
Av. Suba entre Av. Boyacá y CI 127	1.6

Corredor	Long. (KM)
AC 68 (KR 19 - KR 72)	5.6
CAMM (KR 24 desde Boyacá - 1a de mayo)	4.0
Total	22.0

Fuente: SDM-SBP

- Posteriormente, se realizó la revisión de cada uno de los corredores de “ciclovías temporales”, para lo cual se tomaron en cuenta los cambios en los patrones de movilidad que viene presentando la ciudad a partir de la entrada en funcionamiento de medidas de reactivación económica, los cuales dificultan en algunos corredores la sostenibilidad en el tiempo, y en pro de concentrar los esfuerzos operativos y logísticos para continuar con la medida bajo condiciones de operación y seguridad vial acordes, al mes de diciembre se consolida la siguiente red:

Tabla 4. Corredores de ciclovías temporales diciembre 2021.

Corredor	Long. (Km)
Av. Américas (KR 28 y KR 50)	3.1
AK 68 (Autopista Sur - CL 53)	7.7
Av. Suba entre Av. Boyacá y Cl 127	1.6
AC 68 (Av. Caracas - Carrera 29)	1.6
CAMM (KR 24 desde Boyacá - 1a de mayo)	4.0
Total	18.0

Fuente: SDM-SBP

- A junio de 2022, dados los cambios en los patrones de movilidad que dificultan la sostenibilidad de la medida 37 km de “ciclovías temporales” se encuentran suspendidas en los corredores de la Autopista Sur, la Avenida 1° de Mayo, la Avenida Calle 13, la Avenida Caracas, la Avenida Calle 68, la Avenida Calle 80 y un sector la Avenida Calle 68-72, entre la Av. NQS y la KR 110G.
- A través del tiempo esta estrategia se ha soportado en normativa dispuesta conforme a la evolución de la declaratoria de emergencia, entre otras, el Decreto Distrital 073 de 2021 *“Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”* que en su Artículo 1 indica *“La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional.”*

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y la Resolución 666 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la cual se prorrogó hasta el 30 de junio de 2022 la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional, a diciembre de 2022 la estrategia “ciclovías temporales”, cuenta con 5.3 km en los siguientes corredores:

Tabla 5. Corredores de ciclovías temporales diciembre 2022.

Corredor	Long. (Km)
AK 68 (CL 31 Sur - CL 1)	1,3
CAMM (KR 24 desde Boyacá - 1a de mayo)	4,0
Total	5,3

Fuente: SDM-SBP

Respecto al material dispuesto para la segregación en vía, desde el inicio de la medida la SDM como el IDRD ubicaron dispositivos establecido Manual de Señalización Vial¹, entre estos, barreras plásticas tipo maletín y conos en los corredores donde se implementó la medida, el balance general de estos se presenta a continuación:

Tabla 6. Reporte de material ciclovías temporales a Diciembre 2022

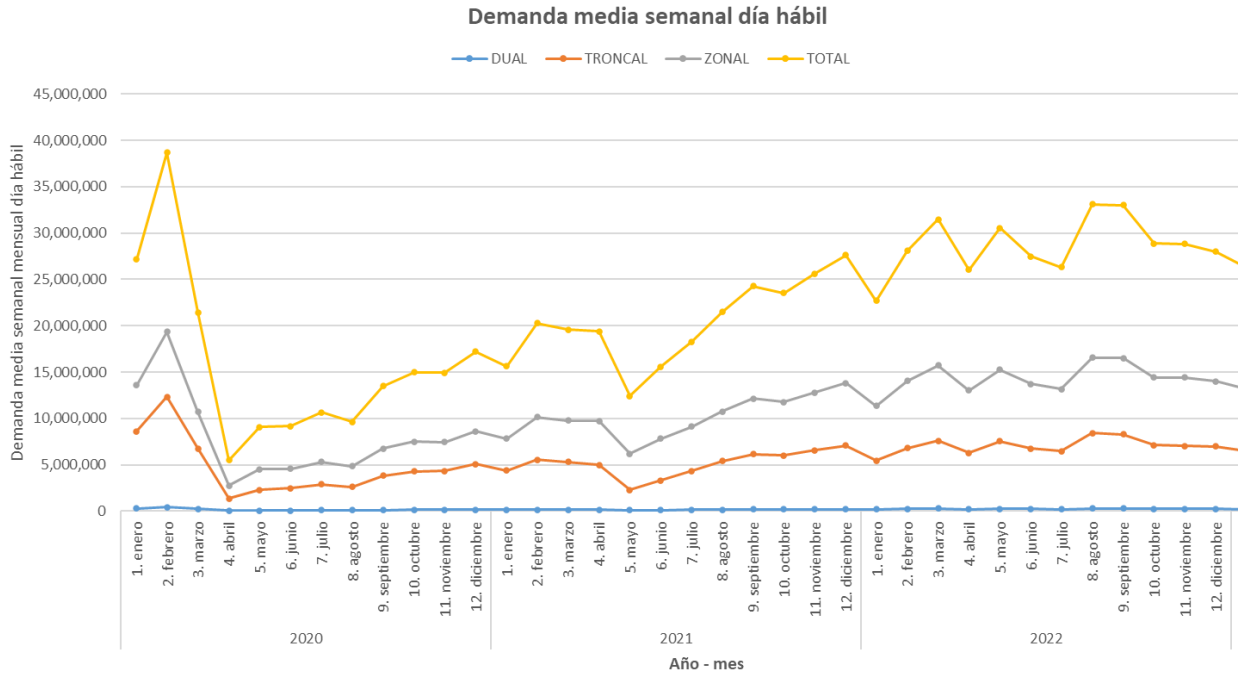
Material	Conos	Maletines	Delineadores
Total Instalado	6465	4694	214
Hurtos	5990	3145	170

Fuente: SDM-SBP, en base a reportes IDR y SGV-SDM

Por otra parte, en lo referente a la evolución en la demanda de transporte público en un día hábil, el zonal se encuentra cercano a los niveles de demanda previos a la entrada en vigencia de la cuarentena distrital a causa del COVID-19, en lo concerniente al troncal este aún se encuentra por debajo de la demanda media semanal y su tendencia ha sido creciente, con un periodo recesivo en el mes de mayo de 2021, donde los eventos del paro nacional afectaron el normal funcionamiento del sistema.

¹ Adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015

Figura 3. Demanda media semanal transporte público en día hábil.

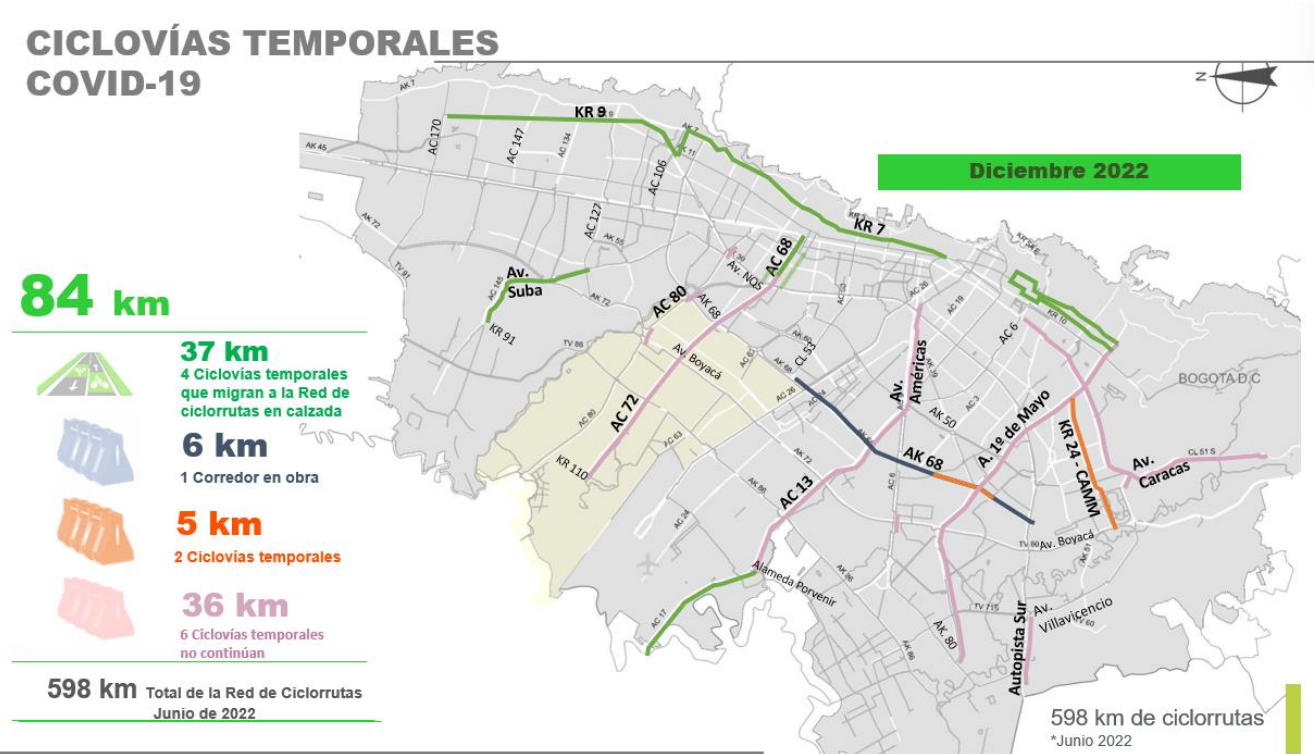


Fuente: SDM- DIM-Datos validaciones Transmilenio SA

5 SEGUIMIENTO CORREDORES EN OPERACIÓN

Acorde a lo relacionado en el acápite anterior, a diciembre de 2022 se mantienen en operación 5,3 km de ciclovías temporales los cuales se presentan en la tabla 5, y en la siguiente figura.

Figura 4. Corredores de ciclovías temporales diciembre 2022.



*La variación en las cifras reportadas se debe a la implementación de las ciclorrutas permanentes, la última actualización se realiza acorde al par-vial CL 66 - 68

Fuente: SDM-SBP

5.1 INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Los corredores de ciclovía temporal, se plantearon tomando en cuenta los cinco requisitos básicos consignados en la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas²; el seguimiento a los corredores de ciclovía temporal se realiza mediante variables cuantitativas y cualitativas que exponen la atraktividad, comodidad y seguridad del usuario. Así mismo se revisa el impacto de la medida en la circulación de los modos motorizados y su comportamiento por la implementación de este tipo de corredores. A continuación, se presenta una breve descripción de cada uno.

Atraktividad: Se refiere a las percepciones del ciclista respecto a si el recorrido es agradable durante su viaje y si las condiciones del entorno en temas paisajísticos y ambientales son amenos en su circulación. Para términos del seguimiento se ha medido la atraktividad a partir del *volumen ciclista*, donde se refleja la variación en los períodos pico AM y PM, de 6:00 a 8:00 y de 17:00 a 19:00 a partir de los aforos realizados

² Adoptada mediante resolución 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte

periódicamente (actualmente 2 veces al mes) por los contratos de Toma de información de volúmenes de tránsito, de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad – DIM.

Comodidad: De acuerdo con la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas “se define como la reducción del esfuerzo físico y mental derivado de utilizar la bicicleta”; para efectos del presente seguimiento, y dado que los corredores se plantean en vías arterias, se determina en términos cualitativos referentes al estado de la malla vial ciclista, en tres categorías:

Bueno: La superficie de rodadura a lo largo del corredor se encuentra en buenas condiciones, donde los daños que se presentan en el pavimento no afectan la circulación ciclista.

Regular: La superficie de rodadura a lo largo del corredor presenta buenas condiciones, a excepción de sectores específicos, los daños que se presentan en el pavimento afectan levemente la circulación ciclista.

Malo: La superficie de rodadura a lo largo del corredor presenta daños en el pavimento que afectan la circulación ciclista.

Seguridad: La Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas indica en términos de 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 el presente, respecto a este requisito se toman en cuenta los siniestros, hurtos de material y hurtos a ciclistas en los corredores.

Por otra parte, respecto a los modos motorizados se presenta el siguiente indicador mediante el cual se busca revisar el impacto de la medida en la circulación de estos vehículos:

Velocidad: Se revisa el comportamiento del corredor realizando una comparación de la velocidad en cada uno de ellos en un día típico previo a la medida, en los meses de Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre del 2019 y un día con las mismas condiciones en los meses de Julio, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre del 2022.

A continuación se presenta un resumen comparativo de indicadores que incluyen los criterios de Atractividad, Comodidad y seguridad, para cada uno de los corredores que han hecho parte de la medida; donde posteriormente en el capítulo 2.2. DESCRIPCIÓN DE LOS CORREDORES, se presenta la descripción de cada corredor junto con el comportamiento de los indicadores.

Tabla 7. Resumen indicadores corredores ciclovías temporales.

Criterio	Atractividad	Comodidad	Seguridad		Motorizados	Conexión red de ciclorrutas	Consideraciones
			Lesionados y Fatalidades Ciclistas (2019 / 2022)**	Lesionados y Fatalidades Peatones (2019 / 2022)**			
Corredor inicial	* Volumen ciclista (Línea Base / 2022)*	Estado de la malla vial ciclista					
KR 68 entre Autopista Sur - KR 53**	2.857 / 8318	Regular	13 / 8 1 / 0	11 / 14 5 / 2	30 / 24	Av. Calle 26, Calle 24, Av. Américas, Calle 1, Av. Ferrocarril, Calle 37 Sur, Autopista Sur.	- Este corredor permite la conectividad de las localidades con más viajes ciclistas (según EM 2019): Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar. -Obra Troncal Av Carrera 68. El PMT ha adoptado 1,4 km de 7,7 km de ciclovía temporal

CL 68 entre Av. Caracas y KR 110G	1.735 / 3.683	Regular	2 / 1 0 / 0	0 / 0 0 / 0	22 / 22	Par vial 16/19 (en la Kr 15 y en la KR 19), Carrera 58, Av. Cali, Diagonal 72 y Transversal 100G	-CL 68 entre la Av. Caracas y KR 29B, proyecto de ciclorruta Par Vial 66-68 -SDM. - Mediante DTS 008-2020, el cual se remitió al IDU.
CAMM - KR 24 entre Av. Boyacá y Av. 1o de Mayo***	728 / 2.411	Regular	4 / 2 0 / 0	4 / 2 1 / 0	16 / 16	Ciclorruta parque el Tunal	-Alternativa de movilidad de las localidades Usme, Rafael Uribe Uribe y Tunjuelito. -Estudios y Diseños. Contratación Obra 2022.

Fuente: SDM-SBP

*

**Corresponde al acumulado de siniestros del primer trimestre de los años 2019 y 2022 que implican fatalidades.

***Corresponde al promedio de la Velocidad del corredor del primer trimestre de los años 2019 y 2022.

5.2 DESCRIPCIÓN DE LOS CORREDORES

A continuación se presenta un análisis detallado de cada uno de los corredores que hicieron parte de la medida ciclovías temporales entre Julio y Diciembre de 2022.

5.2.1 CARRERA 68 ENTRE AUTOPISTA SUR Y CALLE 53

El corredor de ciclovía temporal de la Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y Calle 53, se consolida el 27 de abril de 2020, como un corredor ciclista bidireccional adosado al separador en la calzada rápida oriental, sentido sur-norte.

Figura 5. Ciclovía temporal Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y CL 53.



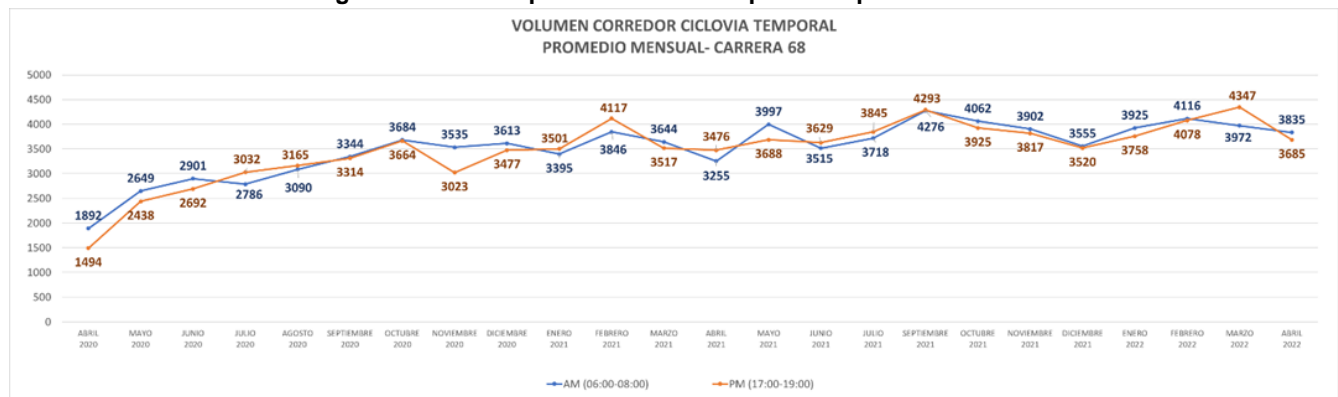
Fuente: SDM-SBP

Ahora bien, a partir del contrato IDU 1345-2017 se tienen los estudios y diseños para la adecuación al sistema Transmilenio de la Troncal Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur, para la ejecución de este proyecto el IDU suscribió 9 contratos para la intervención. Cuatro (4) de estos grupos acogen el tramo donde se encuentra la ciclovia temporal, y debe contemplar la medida dentro de los Planes de Manejo de Tránsito dentro de los sectores en intervención, dado lo anterior, a cargo de la SDM entre julio y diciembre de 2022 se encuentran 1,3 km en la AK 68 entre CL 31 Sur y CL 1.

● **Volumen Ciclista**

En el presente informe se presenta el seguimiento al volumen promedio mensual para los periodos de máxima demanda am (6:00 a 8:00) y pm (17:00 a 19:00), en la Carrera 68 con Rio Fucha. Entre el inicio de la medida, en el mes de abril de 2020 y el mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 103% y del 147% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 8. Volumen promedio mensual periodos pico carrera 68.



Fuente: SDM-SBP

● **Siniestros**

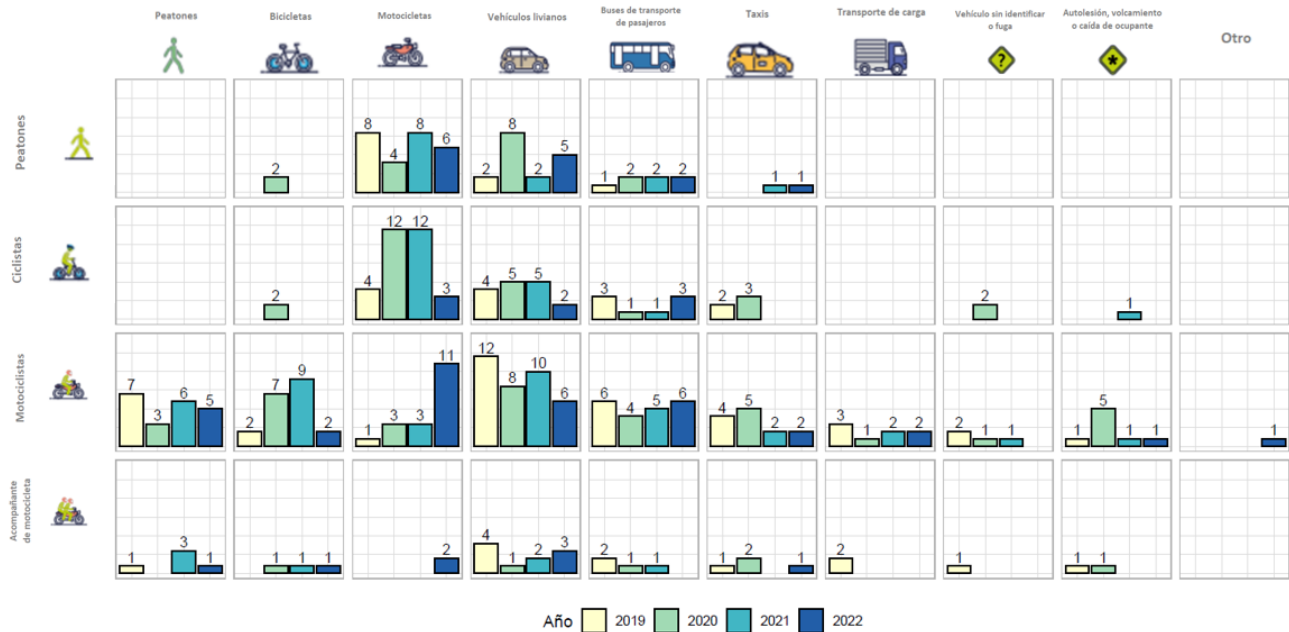
Con el propósito de identificar la afectación en términos de seguridad vial en el corredor a partir de la inclusión dentro de la medida ciclovías temporales, se realiza el análisis de la afectación sobre los actores más vulnerables, entre los que se encuentran los no motorizados, peatones y ciclistas, y los motociclistas; estos actores suelen ser los que mayores afectaciones presentan en la ocurrencia de un siniestro dado que el impacto lo recibe el cuerpo.

A continuación, se presentan las matrices de siniestros con lesionados y con fatalidades, que incluyen los eventos registrados entre paramento y paramento en el corredor principal, para los meses de julio a diciembre de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Carrera 68, se observa que los peatones han presentado una variabilidad en los indicadores de siniestros a lo largo del periodo en revisión, donde se ven interacciones entre peatones y motos, vehículos livianos, transporte público y motos.

Ahora bien, con referencia a los ciclistas, se evidencia una interacción con las motocicletas, las cuales se ha observado tienden a invadir el espacio destinado a la circulación ciclista.

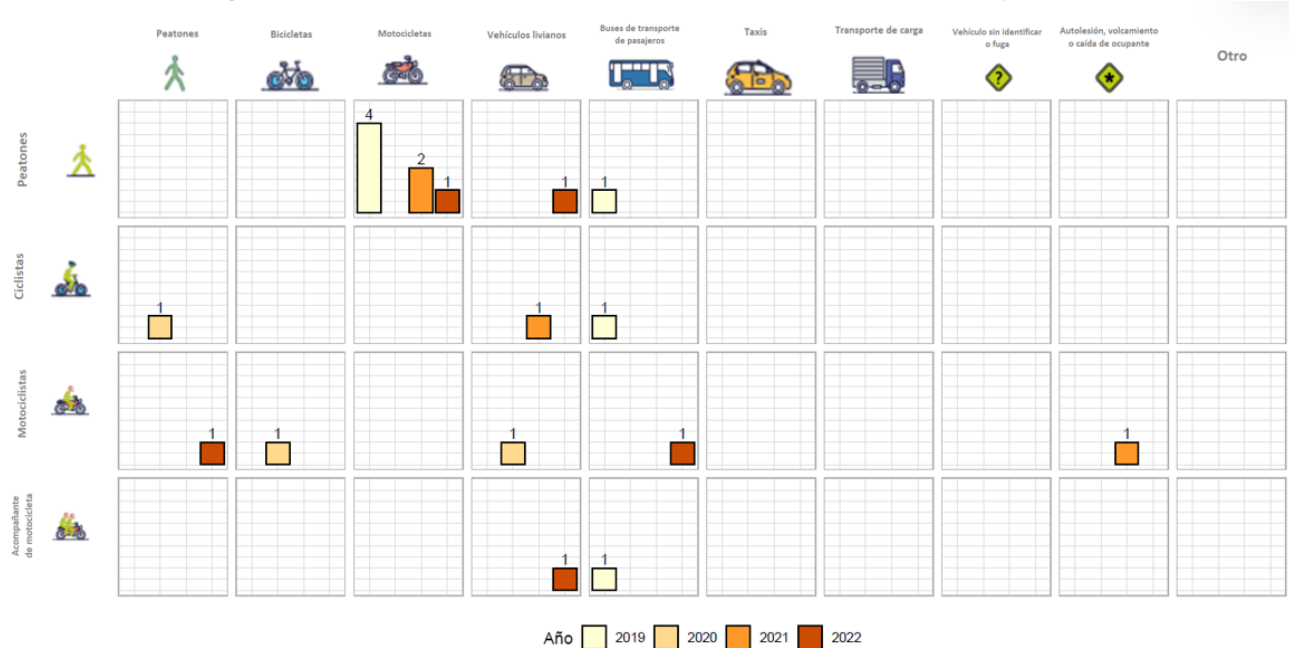
Figura 7. Matriz de Siniestros Actores viales Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y CL 53.



Fuente: SDM – SBP a partir de datos suministrados por la DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos en el periodo del 2020 se presentaron la mayor cantidad de eventos donde se encuentra involucrados peatones. En cuanto a ciclistas se presentó un evento en 2019, 2020 y 2021.

Figura 8. Fallecidos Actores viales Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y CL 53.



Fuente: SDM – SBP a partir de datos suministrados por la DIM

- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del mes de septiembre para el año 2019 y 2022, lo anterior debido a que, en el mes de septiembre, la medida ya se encuentra estable dentro del comportamiento normal del corredor.

A continuación, se muestra la evolución, acorde a lo descrito anteriormente:

Tabla 8. Comparativo de velocidades en el corredor de la Carrera 68.

Avenida Carrera 68	Km/h		
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Velocidad 2022
Tramo Autosur - Calle 53	30	29	24

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica una leve disminución de la velocidad en el tramo.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde el año 2019 a la fecha de corte del presente informe (diciembre 2022). Los datos presentados a continuación corresponden se basan en datos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO)³.

Los registros se toman de acuerdo con una distancia máxima de 50 metros del eje de la ciclorruta temporal más cercana y para los puentes en un radio máximo de 100 metros del centro del puente.

Tabla 9. Reporte hurtos ciclistas corredor Carrera 68.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AK 68 (AUT SUR - AC 53)	49	94	78	68	289

Fuente. Cálculos propios con información del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO).

Se ha visto una disminución en el hurto de las bicicletas, para lo que lleva del presente año, lo anterior es un buen indicador, dado el aumento de viajes en bicicletas.

- **Hurtos de Material Segregador**

Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2020 al mes de septiembre, en la Carrera 68 se presenta la pérdida de 166 elementos segregadores tipo maletín, representando el 67% de los elementos dispuestos en el corredor, 249 entre los instalados inicialmente y el refuerzo realizado.

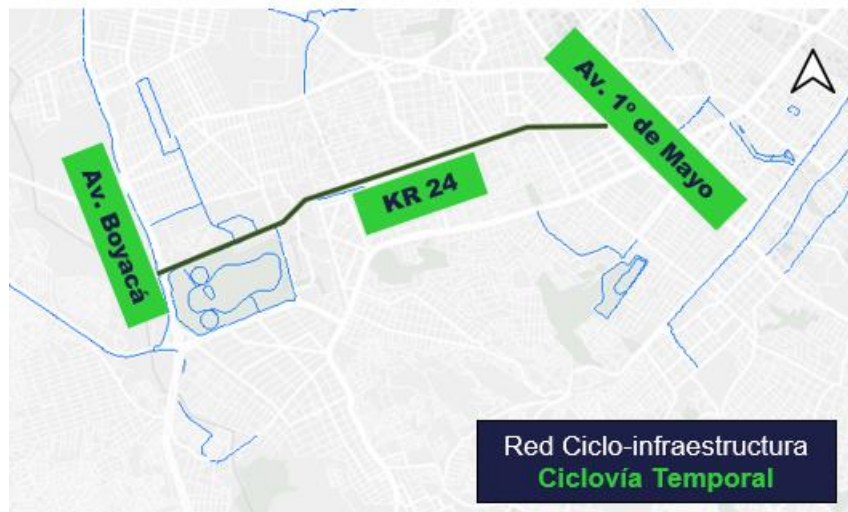
³ La Información extraída es del día 01/09/2021. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

5.2.2 CICLO-ALAMEDA MEDIO MILENIO (CAMM)

El corredor de ciclovía temporal de la Carrera 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo, se consolida el 18 de mayo de 2020, como un corredor ciclista bidireccional adosado al separador calzada occidental.

Este surge como parte del proyecto de la Ciclo-Alameda Medio Milenio, a partir del cual se contempla los conceptos de una vía rápida, directa y ambiental para bicicletas con las anexidades derivadas de un diseño de perfil completo (aceras, ciclorruta, franja de paisajismo, separadores, calzadas, y todo aquello lo que compone el espacio público del perfil vial), es decir, de paramento a paramento iniciando en la intersección de la calle 108 con carrera 53 y finalizando en la calle 56 Sur a la altura de la Avenida Boyacá junto al parque el Tunal.

Figura 9. Corredor Carrera 24 – CAMM.

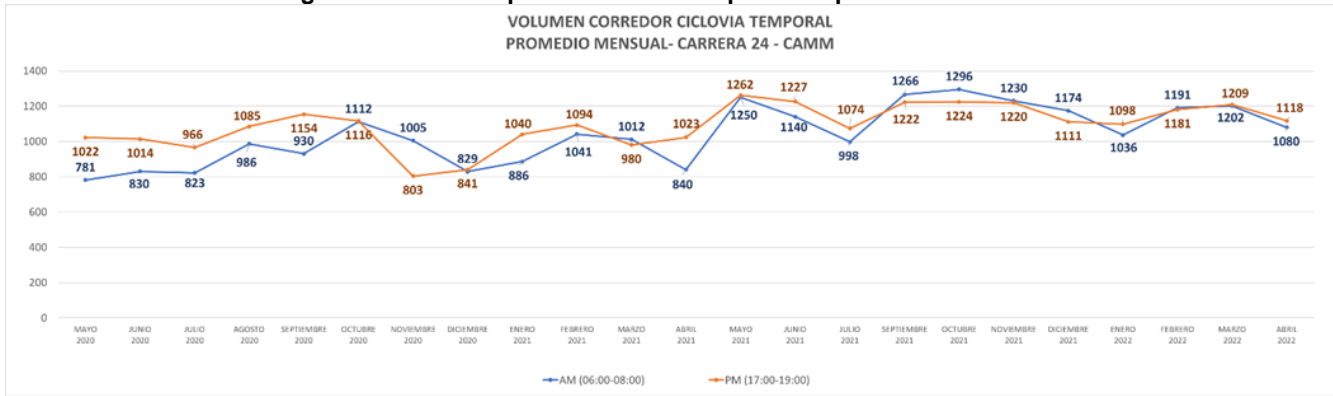


Fuente: SDM - SBP

- **VOLUMEN DE CICLISTAS**

En el presente informe se presenta el seguimiento al volumen promedio mensual para los periodos de máxima demanda am (6:00 a 8:00) y pm (17:00 a 19:00), en la carrera 24 con calle 27 sur. Entre el inicio de la medida, en el mes de mayo de 2020 y el mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 38% y del 9% en los periodos am y pm respectivamente. Se observa una estabilización del volumen ciclista.

Figura 10. Volumen promedio mensual periodos pico KR 24 – CMM



Fuente: SDM - SBP

- **Siniestros**

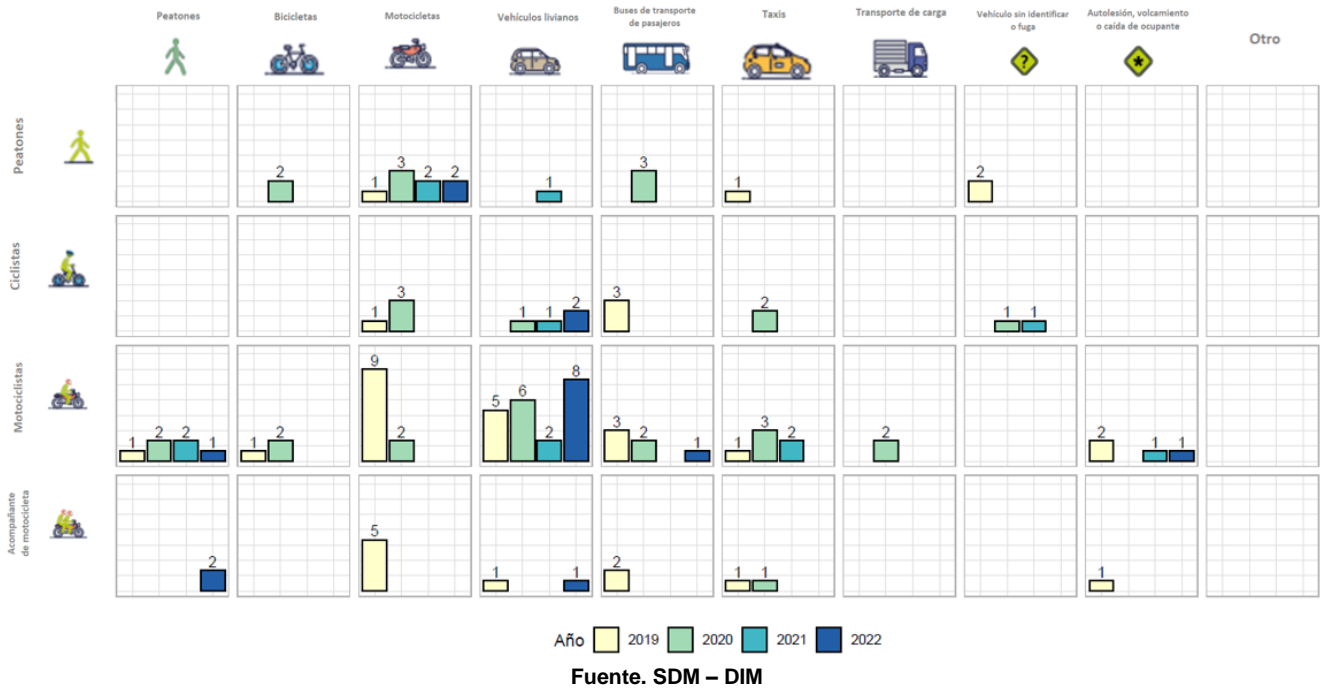
Con el propósito de identificar la afectación en términos de seguridad vial en el corredor a partir de la inclusión dentro de la medida ciclovías temporales, se realiza el análisis de la afectación sobre los actores más vulnerables, entre los que se encuentran los no motorizados, peatones y ciclistas, y los motociclistas; estos actores suelen ser los que mayores afectaciones presentan en la ocurrencia de un siniestro dado que el impacto lo recibe el cuerpo.

A continuación, se presentan las matrices de siniestros con lesionados y con fatalidades, que incluyen los eventos registrados entre paramento y paramento en el corredor principal, para los meses de julio a diciembre de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Carrera 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo, se ve una disminución de los siniestros que involucran peatones y ciclistas. Se encuentra que en el 2020 se presentan la mayor interacción de peatones tanto con motocicletas y vehículos de transporte público.

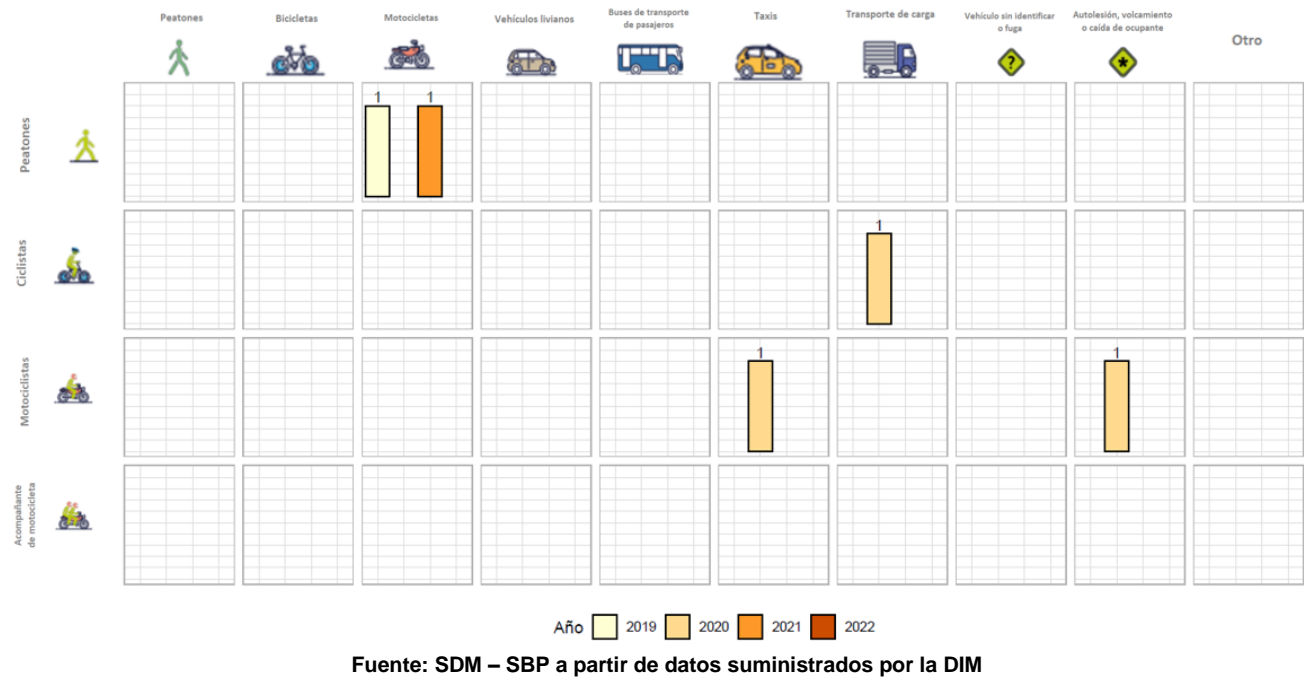
Con respecto a los ciclistas, en el 2022 se presentan dos interacciones con vehículos livianos.

Figura 11. Matriz de Siniestros Actores viales Carrera 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo.



Por otra parte, en los siniestros con fallecidos el comportamiento general del corredor es favorable para el periodo en análisis del 2022, en los años anteriores se presentan eventos con peatones ciclistas y motociclistas.

Figura 12. Fallecidos Actores viales Carrera 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo.



- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía temporal se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del mes de septiembre para el año 2019 y 2022, lo anterior debido a que, en el mes de septiembre, la medida ya se encuentra estable dentro del comportamiento normal del corredor.

A continuación, se muestra la evolución, acorde a lo descrito anteriormente:

Tabla 10. Comparativo de velocidades en el corredor de la Carrera 24 - CAMM.

Carrera 24	Km/h		
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Velocidad 2022
Tramo Av. Boyacá y Av. 1 de Mayo	16,00	15,00	16,00

Fuente: SDM - DIM

En la tabla anterior, se observa que la velocidad del corredor en los periodos analizados no presenta alteraciones.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde al año 2019 a la fecha de corte del presente informe (septiembre 2021). Los datos presentados a continuación corresponden se basan en datos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO)⁴.

Los registros se toman de acuerdo a una distancia máxima de 50 metros del eje de la ciclorruta temporal más cercana y para los puentes en un radio máximo de 100 metros del centro del puente.

Tabla 11. Reporte hurtos ciclistas corredor Carrera 24 - CAMM.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
KR 24 (AV BOYACA – AV 1 DE MAYO)	18	32	20	17	87

Fuente: Cálculos propios con información del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO).

Se ha visto una disminución en el hurto de las bicicletas, lo anterior es un indicador favorable, dado el aumento de viajes en bicicleta.

- **Hurtos de Material**

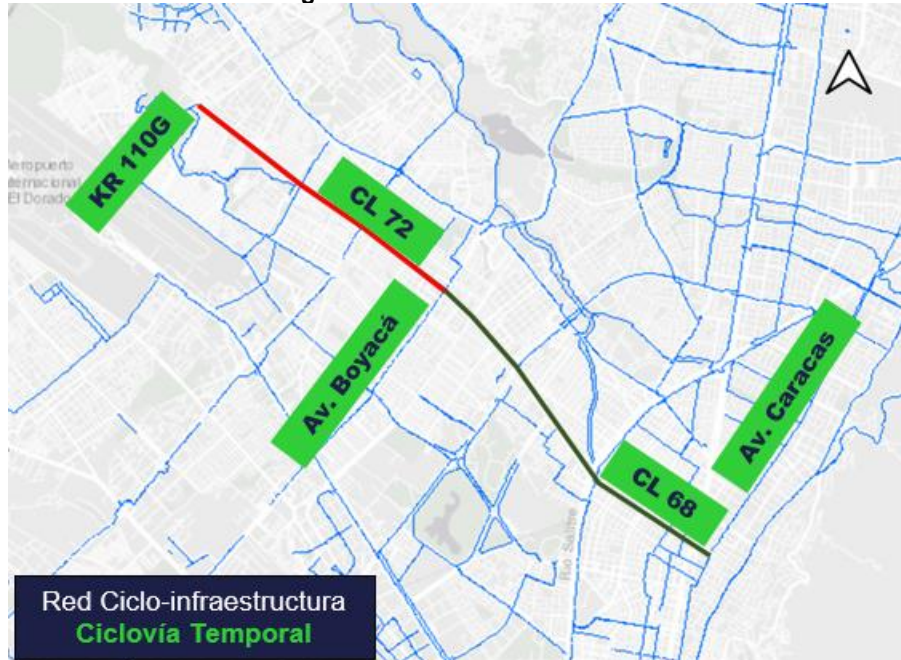
Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2020 al mes de septiembre, en la Carrera 24 - CAMM se presenta la pérdida de 95// elementos segregadores tipo maletín, representando el 61% de los elementos dispuestos en el corredor, 156 entre los que se encontraban en el corredor y el refuerzo realizado.

⁴ La Información extraída es del día 01/09/2021. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

5.2.3 CALLE 68 -72

El corredor de ciclovía temporal de la Calle 68 – Calle 72 entre Av. Caracas y Carrera 110G, se consolida el 27 de abril de 2020, como un corredor ciclista bidireccional adosado al andén del costado sur entre la Av. Caracas y la Carrera 53, a partir de allí hasta el extremo occidental del trazado se configura de forma unidireccional adosada al separador.

Figura 13. Corredor Calle 68-72.



Una vez se restablecieron los corredores de ciclovía temporal, en junio de 2021, y dadas la continuidad de algunos puntos de manifestaciones, el corredor retoma su operación con elementos segregadores hasta la Av. Boyacá.

Producto del seguimiento realizado al corredor de la Calle 68 entre Av. Caracas y Carrera 29B, se estableció la viabilidad técnica de consolidar la franja de circulación exclusiva para ciclistas como ciclorruta en calzada en el sentido de circulación vehicular por la Calle 66 y la Calle 68 entre la Av. Caracas y la Carrera 29B que consolida la propuesta inicial (temporal) en una oferta a los ciclistas sobre el corredor. Este estudio se encuentra también publicado en “Estudios técnicos de ciclorrutas” de la sección “Temas de impacto” en la página web de la SDM, cuya implementación se realiza en diciembre de 2022.

De otra parte, la Calle 72 se proyecta como parte del trazado de la Segunda Línea del Metro de Bogotá, la cual cuenta con estudios de prefactibilidad, donde se define el trazado de 16 km, (calle 72, la Av. Ciudad de Cali y la ALO, hasta la calle 145).

Es así como, la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) suscribieron un contrato interadministrativo para realizar la estructuración integral del proyecto de construcción de la Línea 2 del metro de Bogotá, el cual se encuentra en ejecución.

Ahora bien, los resultados obtenidos por las herramientas de modelación evidencian que la ciclovía temporal ocasiona importantes afectaciones a la movilidad, particularmente a los usuarios de Transporte Público, por consiguiente la Administración Distrital suspende la continuidad de esta medida en el corredor, conforme a lo establecido en el Decreto 073 de 2021 “Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”, que en su Artículo 1 indica: “La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional.”, y en el Parágrafo 1 menciona “... La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con Transmilenio S.A y demás entidades correspondientes, podrán planear e instalar nuevos tramos de ciclorrutas temporales o **suspender los ya implementados...**” (negrilla fuera del texto)

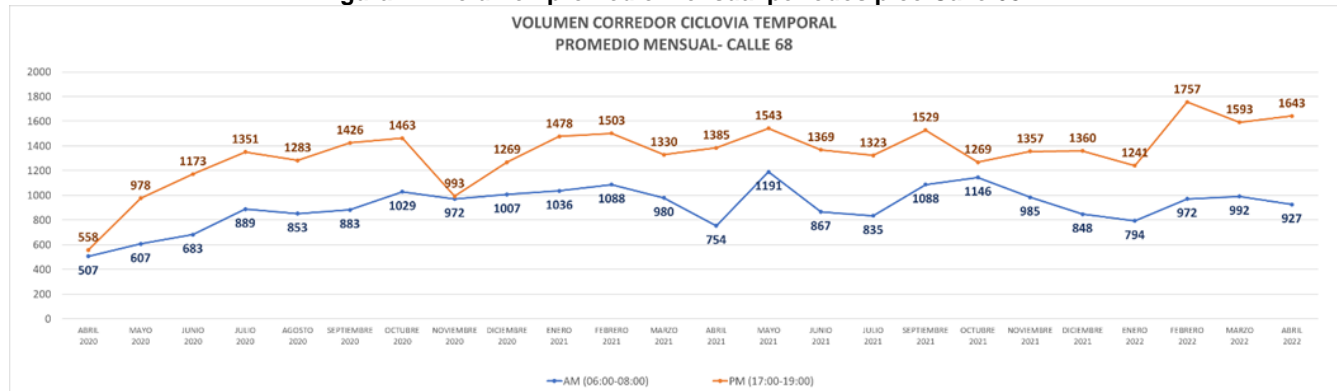
Igualmente, el Decreto Nacional 655 de 2022 indica que la vigencia de las medidas adoptadas por la pandemia por COVID-19 culminaron el 30 de junio de 2022, aunado a la afectación del corredor en los índices de movilidad de la Calle 68-72, especialmente a los usuarios de transporte público, que en la hora de máxima demanda (17:00 a 18:00) ascienden a 8200, se culminan las acciones de retiro de los elementos segregadores en los primeros días del mes de julio de 2022.

- **Volumen Ciclista**

En el presente informe se presenta el seguimiento al volumen ciclista en la Calle 68 con Carrera 54, en la siguiente gráfica se presenta el volumen promedio mensual para los periodos de máxima demanda am (6:00 a 8:00) y pm (17:00 a 19:00).

Respecto al seguimiento realizado en la Calle 68, entre el inicio de la medida, en el mes de abril de 2020, al mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 83% y del 194% en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 14. Volumen promedio mensual periodos pico Calle 68.



.Fuente: SDM - SBP

- **Siniestros**

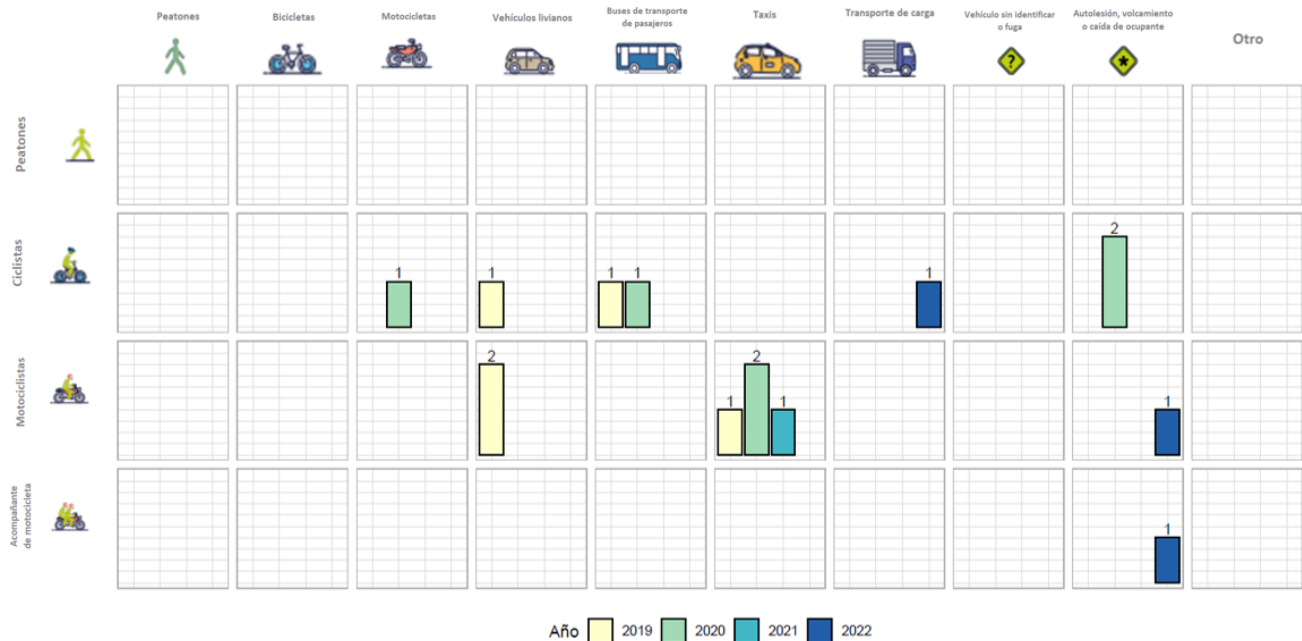
Con el propósito de identificar la afectación en términos de seguridad vial en el corredor a partir de la inclusión dentro de la medida ciclovías temporales, se realiza el análisis de la afectación sobre los actores más vulnerables, entre los que se encuentran los no motorizados, peatones y ciclistas, y los

motociclistas; estos actores suelen ser los que mayores afectaciones presentan en la ocurrencia de un siniestro dado que el impacto lo recibe el cuerpo.

A continuación, se presentan las matrices de siniestros con lesionados y con fatalidades, que incluyen los eventos registrados entre paramento y paramento en el corredor principal, para los meses de julio a diciembre de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Calle 68 entre Av. Caracas y Carrera 54, en el periodo de análisis para 2022 se presenta un evento con motociclista, uno con acompañante de motociclista, y uno entre ciclista y vehículo de transporte de carga.

Figura 15. Matriz de Siniestros con Heridos Calle 68 entre Av. Caracas y Carrera 54.



Fuente: SDM – SBP a partir de datos suministrados por la DIM

Por otra parte, para los periodos de análisis en este tramo no se presentan siniestros con fallecidos.

● **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía temporal se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del mes de septiembre para el año 2019 y 2022, lo anterior debido a que, en el mes de septiembre, la medida ya se encuentra estable dentro del comportamiento normal del corredor.

A continuación, se muestra la evolución, acorde a lo descrito anteriormente:

Tabla 12. Comparativo de velocidades en el corredor de la Calle 68-72.

Avenida Calle 68	Km/h		
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Velocidad 2022
Tramo Av. Caracas - Carrera 110G	22	24	22

Fuente: SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica un aumento en la velocidad del tramo no ha presentado mayores diferencias en el periodo de tiempo analizado.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde al año 2019 a la fecha de corte del presente informe (septiembre 2021). Los datos presentados a continuación corresponden se basan en datos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO)⁵.

Los registros se toman de acuerdo a una distancia máxima de 50 metros del eje de la ciclorruta temporal más cercana y para los puentes en un radio máximo de 100 metros del centro del puente.

Tabla 13. Reporte hurtos ciclistas corredor Calle 68.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AC 68 Y AC 72 (AV CARACAS - KR 110G)	58	107	61	68	294

Fuente. Cálculos propios con información del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO).

Respecto al 2020 en 2021 y 2022 se presenta una disminución representativa en el hurto de bicicletas.

- **Hurtos de Material**

Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2020 al mes de septiembre, en la calle 68-72 se presenta la pérdida de 70 elementos segregadores tipo maletín, representando el 32% de los elementos dispuestos en el corredor, 220 entre los instalados inicialmente y el refuerzo realizado.

⁵ La Información extraída es del día 01/09/2021. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

6 PROYECCIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS TEMPORALES

Desde el inicio de la implementación de las “ciclovías temporales”, se han presentado dificultades, entre las que se encuentra el uso inadecuado del espacio público por parte de algunos usuarios de vehículos motorizados y la pérdida del material dispuesto para segregar los flujos de ciclistas por vandalismo y hurto, afectando su sostenibilidad en el tiempo.

Es importante mencionar que, este tipo de intervenciones necesitan de la corresponsabilidad ciudadana en aras del cuidado por los bienes que les pertenecen a todos, y que, al no contar con ese compromiso se ven afectados los actores viales más vulnerables de la vía.

En relación con lo anterior, y como se ha mencionado, para el funcionamiento de la estrategia, se ha requerido tanto de personal en vía como de material de segregación dispuesto por la SDM, así como por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte -IDRD, entidad que apoyó la operación de la estrategia en el marco de su presupuesto y funciones.

A través del tiempo esta estrategia se ha soportado en normativa dispuesta conforme a la evolución de la declaratoria de emergencia, entre otras, el Decreto Distrital 073 de 2021 “*Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*” que en su Artículo 1 indica “*La Administración Distrital dará continuidad al plan de las denominadas Ciclorrutas Temporales de que trata el Decreto Distrital 126 de 2020 hasta la finalización de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional.*”

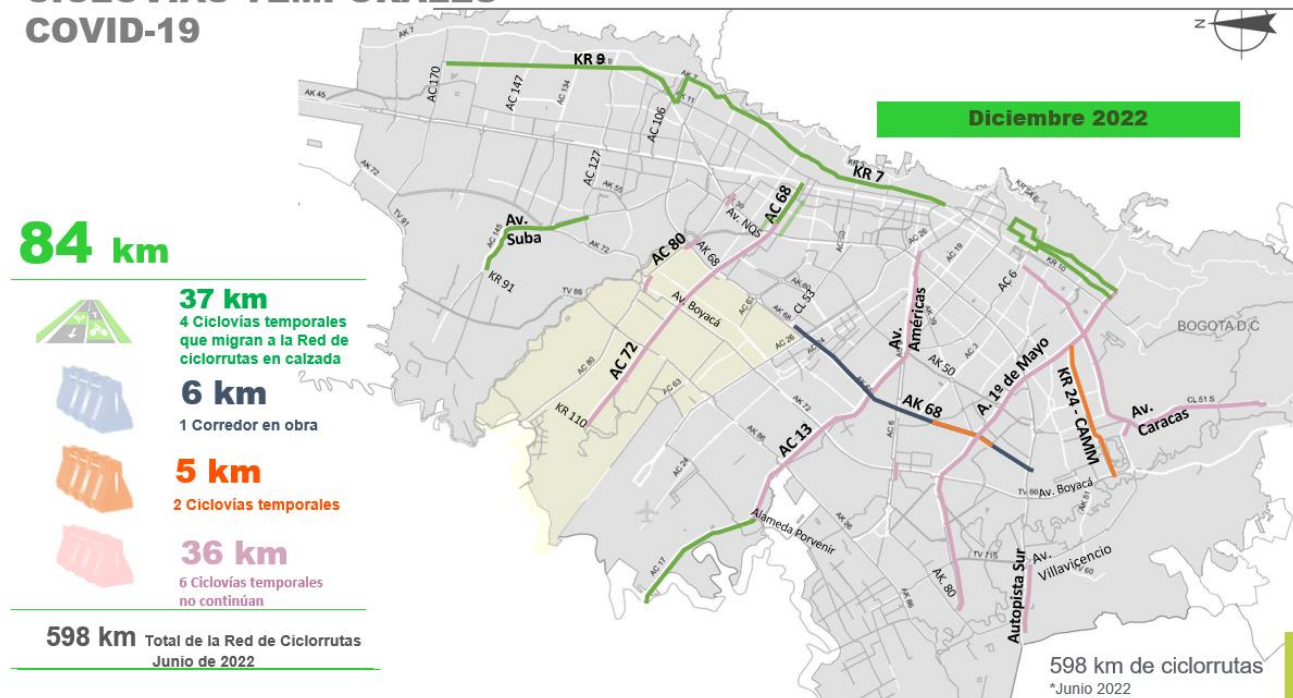
Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y la Resolución 666 de 2022 del Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la cual se prorrogó hasta el 30 de junio de 2022 la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional, a partir del 31 de diciembre de 2022 la estrategia “ciclovías temporales”, cuenta con 5,3 km en los siguientes corredores:

Tabla 14. Corredores de ciclovías temporales diciembre 2022.

Corredor	Long. (Km)
AK 68 (CL 31 Sur - CL 1)	1.3
CAMM (KR 24 desde Boyacá - 1a de mayo)	4.0
Total	5.3

Fuente: SDM-SBP

A continuación se ilustra la proyección de los 84 km de ciclovías temporales, indicando la localización de los 5,3 km que continúan en operación, 37,5 km que han migrado a ciclorrutas temporales y los 36 suspendidos.

Figura 16. Corredores de ciclovías temporales diciembre 2022
CICLOVÍAS TEMPORALES COVID-19


*La variación en las cifras reportadas se debe a la implementación de las ciclorrutas permanentes, la última actualización se realiza acorde al par-vial CL 66 - 68

Fuente: SDM – SBP

Durante el mes de diciembre se implementó como ciclorruta en calzada el corredor denominado par Vial CI 66 – 68, ingresando este tramo a la red permanente de la ciudad.

A continuación, se presentan los corredores que cuentan con un proyecto de ciclorruta a corto o mediano plazo a cargo del IDU o de la SDM.

Tabla 15. Proyección Intervención Corredores Ciclovías Temporales.

Tramos	Responsable	Ciclovía Temporal (KM)
Av. Carrera 68 entre Autosur y AC 53 - Troncal	IDU 1345-2017 - Estudios y Diseños Ctos IDU 345 a 353 de 2020 -Construcción	8.2
Av. Américas entre NQS y KR 50 (3.1 km)	IDU 1110-2016 – Estudios y Diseños Evaluación de corredor ciclista a cargo de la SDM	3.1
KR 24 – CAMM entre Av. Boyacá y Av 1o de Mayo	IDU 1573-2020 – Estudios y Diseños	4

Fuente: SDM – SBP

La Av. Américas entre NQS y KR 50 cuenta con estudios y diseños, los cuales fueron realizados mediante el contrato IDU 1110-2016. Igualmente, el corredor ciclista se encuentra en evaluación por parte de la SDM y su materialización depende del estudio de viabilidad y del cronograma y presupuesto de obra.

7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Los corredores incluidos en la medida de ciclovías temporales presentan incrementos en la circulación ciclista en los periodos de máxima demanda entre el 9% y el 194% entre los meses de inicio de la medida y el mes de abril de 2022, iniciando una tendencia a estabilizarse. Esto es reflejo de la importancia de la ciclo-infraestructura en estas vías de la ciudad.
- De forma general, y de acuerdo con las cifras de siniestralidad registradas se evidencia que la medida ha favorecido la reducción de los siniestros viales especialmente los que afectan los modos no motorizados en los corredores en los que se ha aplicado. Dado que en el 2022 se disminuyeron las medias de aislamiento por COVID – 19, modificando los comportamientos de la ciudadanía, en algunos corredores se presenta mayor cantidad de siniestros.
- Durante el presente periodo y producto del seguimiento realizado al corredor de la Calle 68 entre Av. Caracas y Carrera 29B, se estableció la viabilidad técnica de consolidar la franja de circulación exclusiva para ciclistas como ciclorruta en calzada en el sentido de circulación vehicular por la Calle 66 y la Calle 68 entre la Av. Caracas y la Carrera 29B que consolida la propuesta inicial (temporal) en una oferta a los ciclistas sobre el corredor, que integra aproximadamente 3.1 km a la red de ciclo infraestructura de la ciudad.
- De los 84 km que se consolidaron como ciclovías temporales en junio del 2020, a diciembre de 2022 la ciudad cuenta con un corredor acogido por los planes de manejo de tránsito de la Troncal Avenida 68, 5.3 km en operación, 37.5 km como ciclorrutas y 36 km en revisión. Se prevé que los corredores que se encuentran en operación se mantengan hasta la implementación o definición de los mismos vinculados a proyectos de ciclo-infraestructura a cargo del IDU o la SDM.
- En lo referente a la circulación de ciclistas en los corredores suspendidos, se debe tener en cuenta las condiciones establecidas en la Ley 762 de 2002 o Código Nacional de Tránsito y Transporte – CNT, donde se define a la bicicleta como “*Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales*”, en los artículos 94, 95 60 y 68, y las modificaciones realizadas por la Ley 1811 de 2016 “Ley Pro Bici”.
- Tomando en cuenta que se evidencia una variabilidad en la siniestralidad vial de los corredores, especialmente donde se involucra a los ciclistas, es pertinente realizar el monitoreo permanente a los corredores mediante las herramientas que dispone la SDM entre los que se encuentra el “*Tablero de Corredores y CVT*”
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJjoiODBhYzA1MzctMTBiYS00ZTYyLWI2NjctMDNiYWYxNmQ3ZWU0liwidCI6IjFjMTg4ZWY2LTIiOGYtNGQ5My04YjhjLWM4Njg4ZWFiYTAYiIsImMiOiR9&pageName=ReportSection>, con el fin de evaluar medidas en el caso que se requieran.