

MEMORANDO SBP- OGS- 127334 DE -2020

PARA: ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE
Jefe Oficina Gestión Social

DE: DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

FECHA: 03 de septiembre de 2020

ASUNTO: Respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas
Localidad de Barrios Unidos

REFERENCIA: Memorando OGS 125427-2020

Respetada Ingeniera Adriana Iza:

En atención a la solicitud de enviar las respuestas a los requerimientos relacionados con el Sector Movilidad que se realizaron en las audiencias públicas de Rendición de Cuentas Locales en la Localidad de Barrios Unidos, y que son de la competencia de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, a continuación, se remiten dichas respuestas.

Preguntas de Diamarc contreroj

1. *“Una sugerencia que se ha comentado varias veces: las ciclorrutas son diferentes a las ciclovías. Las primeras son para desplazamientos largos al trabajo o a diligencias, que no requieren más de un metro de carril, por cada sentido. En las ciclovías se puede pasear y disfrutar de otra forma, pero no en una ciclorruta, pero el diseño de las primeras es como para ciclovía y aunque soy más biciusuario que conductor de vehículo, sugiero que esto debería sopesarse mejor, para no afectar tanto a los vehículos, y hacer más amable la convivencia entre unos y otros. Por otro lado, me desplazo en grandes recorridos, por varias ciclorrutas y uno se encuentra con discontinuidades absurdas, donde el cruce de una calle no es recto para la ciclorruta y uno tiene que hacer maromas, desviar sobre una cosa no señalada ni demarcada, porque se pierde la continuidad, aparte de que las rampas son altas y afectan las ruedas de las bicicletas. Los diseños son pésimos.”*

En relación a la primera parte, efectivamente, la Ciclovía y las ciclorrutas son dos términos diferentes, los cuales están definidos en la Ley 769 de 2002 o Código de Tránsito, en el artículo segundo DEFINICIONES.

En ese sentido, el legislativo estableció que Ciclovía es “Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones”, y Ciclorruta es “Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva”.

En términos prácticos, Ciclovía se refiere al evento que ocurre los domingos y los festivos entre las 7 am y las 2 pm, o la ciclovía nocturna que se establece en ocasiones especiales en la ciudad entre las 6:00 pm y las 12:00 am, y que es administrado por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD. Por otra parte, las ciclorrutas son infraestructura destinada para la circulación ciclista.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM, viene promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de infraestructura y campañas de seguridad vial, concordante con el incremento en el uso de la bicicleta en la ciudad. Una de sus líneas de intervención es proporcionar infraestructura de exclusividad ciclista, partiendo, en algunos casos, de la reorganización de las condiciones físicas y operativas de la malla vial de la ciudad como las ciclorrutas en calzada.

Con el desarrollo de los trazados de ciclorrutas en calzada se busca principalmente, brindar a los ciclistas conexiones que apunten a las trayectorias de sus viajes y unas condiciones de señalización adecuadas para ofrecer así una mayor seguridad en sus recorridos.

Igualmente, dentro del marco de política pública se propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el bien particular. Esto se realiza incrementando y priorizando el espacio público disponible para los ciclistas y peatones, cambiando el paradigma de que la viabilidad es sólo para los vehículos privados.

El Artículo 26 del PMM, adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, establece que:

“La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.”

Además, el Artículo 2, inciso D 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 Planes de Movilidad a:

“Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.” (Subrayado fuera de texto)

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 190 de 2004, establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 154 establece que: “*Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.*” Bajo esas premisas y de acuerdo a la Resolución 3258 de 2018 del Ministerio Nacional de Transporte “*Por el cual se adopta la guía de ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas*” en el capítulo 2 se describen los requisitos básicos de las redes de ciclorruta. Bajo esas premisas, los diseños de las ciclorrutas tienen cinco pilares de definición y diseño, que son:

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 ciclorred, sino también el tratamiento de las intersecciones sin las cuales ésta no existe. Tanto el trazado como el diseño deben minimizar las situaciones de riesgo real percibido con relación a otros vehículos y peatones (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011; Transport for London, 2014) y, también, ante posibles delitos, lo que supone contemplar la ciclorred desde la perspectiva de género y generación; desde la mirada de las mujeres y desde la mirada de la infancia y las personas mayores.

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 ciclorred. La red debe propiciar rutas lo más directas posibles, en donde se reduzcan al mínimo los desvíos, es decir, la diferencia entre el recorrido a “vuelo de pájaro” y el realizado por la bicicleta. (CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011b; Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; Pettinga et al., 2009; Transport for London, 2014) La directividad se relaciona así con el tiempo empleado por las personas para sus recorridos en bicicleta y, por tanto, con la velocidad de los mismos, con la frecuencia de detenciones y el número de intersecciones.

Coherencia: Que presenta tres facetas complementarias. La primera es la necesidad de que la ciclorred 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. Ese tipo de esfuerzos puede ser minimizado a través del trazado y el diseño de las ciclorredes, en la selección de las rutas, la elección de las tipologías y el tratamiento de los detalles como las intersecciones, la relación con otros vehículos y peatones o la pavimentación.

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 ofrecen bajos niveles de contaminación acústica y atmosférica. Es el requisito más difuso en términos de medición y consenso (Pettinga et al., 2009). La distribución en el territorio de una red se completa con el recurso a la intermodalidad, es decir, con el trazado de los itinerarios apoyados en las estaciones y paradas del transporte colectivo, de manera que se multipliquen las oportunidades de recorrido y se fortalezca el sistema de modos de desplazamiento sostenibles.

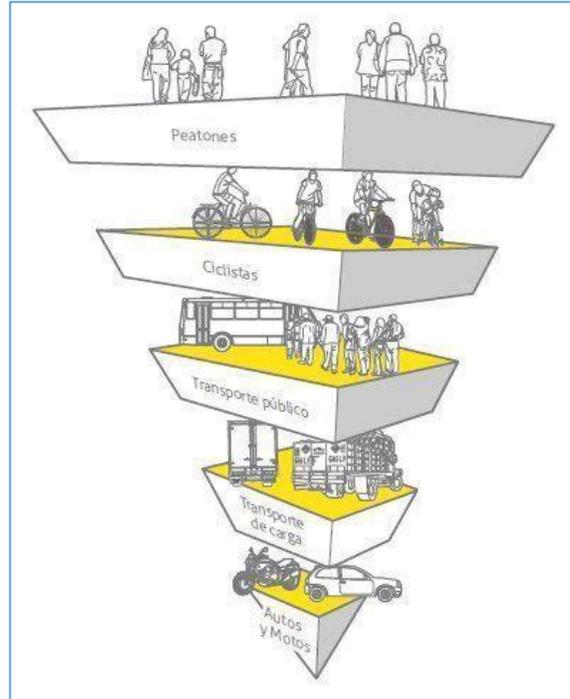
Mediante el Decreto 813 de 2017, el Plan de Seguridad Vial y el Plan de Seguridad Vial del Motociclista, que a 10 años se plantea la meta de reducir un 35% las víctimas graves y las muertes en la ciudad, es por esta razón que todas las acciones que la SDM pone en marcha relacionadas con infraestructura y señalización privilegian primordialmente la seguridad vial y la integridad de cada uno de los actores viales.

Con dicho Decreto, la ciudad adoptó la política 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.

La movilidad urbana ha sufrido cambios también con el pasar del tiempo; hoy en día se han establecido prioridades en el sistema de movilidad a nivel mundial mediante la “pirámide de la movilidad sostenible” señalando al peatón y al ciclista como los actores viales más importantes de dicho sistema, esto partiendo de la premisa basada en su vulnerabilidad; que no es más que la alta probabilidad de resultar lesionado o fallecido en un siniestro vial con cualquier actor vial que use un vehículo motorizado para su desplazamiento.

A continuación, se ilustra dicha pirámide:

Figura 1. Pirámide de la movilidad sostenible.



Fuente: <https://melillaconbici.com/2012/03/11/piramide-de-la-movilidad-2/>

De esta forma la Administración realiza esfuerzos tanto para ampliar la Red de Ciclorrutas de Bogotá, como para mejorar y corregir algunas deficiencias que existen. Para eso, se hace un trabajo coordinado donde participan varias entidades como el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, la Unidad de Mantenimiento Vial UMV, el Jardín Botánico, la Secretaría de Planeación y la Secretaría Distrital de Movilidad.

2. *“Existen tramos exitosos en diseño de ciclo ruta, como los de la calle 76 a calle 80, sobre la carrera 24, pero al pasar la calle 80 al norte, se va al traste todo lo bueno que habían hecho. Como conductor vehicular y de bicicleta, no entiendo cómo hacen una ciclorruta de doble sentido, por una vía vehicular de un solo sentido, cuando la podrían dividir y hacer de un metro de ancha (suficiente) y en las calzadas, conservando el mismo sentido de la vía, utilizando ese metro enunciado, pero conservando la dirección vial. Vieran el riesgo de andar por ciclo rutas de sentido contrario al flujo vehicular. Es una odisea y un total riesgo. No se entiende esa ingeniería. Lo mismo que se ha discutido de la ciclorruta de la calle 76, de doble sentido, en vía de uno solo, cuando podrían dejarla en sentido oriente occidente, como la vía y hacer la de sentido occidente-oriente,*

en la calle 74, con un metro de ancha cada una. No se necesita más y eso alivia la convivencia con los vehículos.

- 3. Por el contrario, la afectación es mayor, en el sentido norte sur, al invadir casi todo un carril con la ciclorruta por la carrera 24, de la 80 hacia el norte, cuando bien podría hacer una afectación menor en ambas calzadas, tal como está de la 80 al sur, por la misma 24. Y esto se hace es por la seguridad de los biciusuarios, no por la afectación de carriles. Absurdo que se basen en afectación y no en riesgo Un argumento muy pobre”*

La planeación de las ciclorrutas implica resolver varios asuntos que no siempre resultan tan evidentes. Por ejemplo, se debe considerar el volumen vehicular, el espacio disponible, rutas y paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, el aforo de ciclistas, la conectividad con otras ciclorrutas, evitar intervenir o instalar semáforos, que la ciclorruta que se planea sea coherente, directa y genere conexión con otras ciclorrutas.

En el caso de la ciclorruta de la AK 24 entre CL 76 y AC 80, correspondió a un proyecto para ese tramo en mención, producto de este estudio se dio viabilidad a la ciclorruta bidireccional en la calzada occidental adosada al separador central en la AK 24 entre AC 80 y CL 87, y ciclorruta unidireccional en calzada adosada al separador central en la AK 24 entre CL 87 y Av. NQS.

Posteriormente, cuando se realiza la planeación de la ciclorruta denominada Par Vial de la KR 16-19, se dio uso al tramo de la AK 24 entre CL 76 y AC 80 para conectar estas ciclorrutas (Par vial 16-19 con la ciclorruta de la AC 80 y con la Av. NQS).

- 4. “Igual con los casi 3 metros de carril, invadidos con la ciclorruta de la calle 76, de doble sentido, que pone es en más riesgo a los biciusuarios (la uso casi todos los días), al aparecernos de sorpresa y en contra vía, a los vehículos que circulan por las carreras que atraviesan esa ciclorruta. Deberían dejarla en un solo sentido y de un metro, hacia el occidente, mientras la de occidente oriente, hacerla por la calle 74, en el mismo sentido de la circulación vehicular. Eso reduciría los riesgos de atropellamientos.”*

Acorde con lo expresado en los puntos anteriores, los estudios de las ciclorrutas se realizan acorde a la normatividad vigente, en pro de generar condiciones de circulación segura para todos los actores viales, es así como la Factibilidad de la ciclorruta denominada Par Vial 16-19 indica: *“la Ciclorruta Par Vial KR 16 – 19 es; (a) coherente, porque mantiene los principios de diseño urbano donde la vía se distribuye de tal forma que los modos más rápidos se dejan al lado izquierdo del corredor y se resuelven los puntos de conflicto dándole prioridad a los modos más vulnerables; (b) directa, ya que es la ruta más corta del sector para realizar un viaje en bicicleta haciendo uso de la malla vial intermedia; (c) segura, ya que por su locación y empleando la señalización adecuada, reduce los conflictos asociados al estacionamiento en vía, y da un manejo a los paraderos del SITP; (d) cómoda al permitir un trayecto de baja pendiente, sin esfuerzos adicionales asociado a los ascensos y descensos de rampas, ni conflictos directos con ventas ambulantes; y (e) atractiva ya que considerando el potencial de la zona del*

mejoramiento del espacio destinando a los modos no motorizados, en conjunto con una zona comercial creciente y el paso por algunos parques del sector generan un ambiente agradable y un mejoramiento en la calidad de vida”

5. *“No estamos criminalizando la bicicleta, porque soy biciusuario, pero tampoco criminalicen ustedes a los vehículos. No impongan con estudios no consensuados con la comunidad y con los mismos biciusuarios*
6. *Participar es una cosa muy diferente a decidir y parece que nuestras sugerencias no se tienen en cuenta. Hemos comentado esta problemática de las ciclorrutas muy anchas y en contra vía, sin incidencia o cambio alguno. El Dr Bocarejo por ejemplo, dio una justificación muy pobre, al decir que tenían que hacer esas ciclo rutas de doble sentido en vías de un solo sentido, por falta de presupuesto, argumento este muy pobre e improcedente, para un funcionario de su talla. El doble sentido es aceptable en andenes, pero nunca en calzadas o carriles de un solo sentido, por favor. Sentido común.”*

La red de ciclorrutas de la ciudad y los estudios que realiza la SDM, se encuentran acorde a la *Guía de ciclo infraestructura para ciudades colombianas*, en ella se presentan diversas tipologías de ciclorrutas, que contemplan tanto los trazados en andén como en calzada, acorde a las condiciones propias del sector a intervenir.

Igualmente, la planeación y ejecución de este tipo de proyectos cuenta de diferentes áreas de la SDM, quienes participan activamente en la evaluación de los corredores sobre los cuales se plantean este tipo de proyectos, lo que permite considerar diferentes puntos de vista, replantear los proyectos en pro del sistema vial.

Así mismo, en este proceso se realiza la socialización con la comunidad, acudiendo tanto a la Junta de Acción Local JAL como a las Alcaldías Locales, donde se ejerce retroalimentación a los proyectos y se estudian las recomendaciones de la ciudadanía.

7. *“... Les quiero es dejar la sugerencia de hacer unas mesas de trabajo con propietarios residentes, con biciusuarios y con conductores, para armonizar las ciclorrutas de la localidad y hacer los cambios, de acuerdo a los consensos a los que podemos llegar.”*

Conforme a su sugerencia, lo invitamos a ser parte del desarrollo del Decreto Distrital 495 de 2019 *"Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta"*, y que tienen como objetivo ser órganos asesores y consultivos de la administración Distrital y local respectivamente, con relación a la política pública de la bicicleta, así como el seguimiento de estrategias, planes, proyectos y programas que se desarrollen en la ciudad relacionados con el uso de la bicicleta.

Pregunta Juan Pablo Porras

“Sería bueno q se hiciera un recorrido por las ciclorrutas de la calle 76 y Cra 29 para poder ver en campo la situación de dichas ciclorrutas, agradezco me informaran para poder hacer el acompañamiento.”

La Secretaría Distrital de Movilidad -SDM, viene promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de infraestructura y campañas de seguridad vial, concordante con el incremento en el uso de la bicicleta en la ciudad. Una de sus líneas de intervención es proporcionar infraestructura de exclusividad ciclista, partiendo, en algunos casos, de la reorganización de las condiciones físicas y operativas de la malla vial de la ciudad como las ciclorrutas en calzada.

Con el desarrollo de los trazados de ciclorrutas en calzada se busca principalmente, brindar a los ciclistas conexiones que apunten a las trayectorias de sus viajes y unas condiciones de señalización adecuadas para ofrecer así una mayor seguridad en sus recorridos.

Igualmente, dentro del marco de política pública se propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el bien particular. Esto se realiza incrementando y priorizando el espacio público disponible para los ciclistas y peatones, cambiando el paradigma de que la viabilidad es sólo para los vehículos privados.

El Artículo 26 del PMM, adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, establece que:

“La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.”

Además, el Artículo 2, inciso D 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 Planes de Movilidad a:

“Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.” (Subrayado fuera de texto)

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 190 de 2004, establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 154 establece que: “Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público

colectivo.” Bajo esas premisas y de acuerdo a la Resolución 3258 de 2018 del Ministerio Nacional de Transporte “*Por el cual se adopta la guía de ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas*” en el capítulo 2 se describen los requisitos básicos de las redes de ciclorruta. Bajo esas premisas, los diseños de las ciclorrutas tienen cinco pilares de definición y diseño, que son:

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 ciclorred, sino también el tratamiento de las intersecciones sin las cuales ésta no existe. Tanto el trazado como el diseño deben minimizar las situaciones de riesgo real percibido con relación a otros vehículos y peatones (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011; Transport for London, 2014) y, también, ante posibles delitos, lo que supone contemplar la ciclorred desde la perspectiva de género y generación; desde la mirada de las mujeres y desde la mirada de la infancia y las personas mayores.

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 ciclorred. La red debe propiciar rutas lo más directas posibles, en donde se reduzcan al mínimo los desvíos, es decir, la diferencia entre el recorrido a “vuelo de pájaro” y el realizado por la bicicleta. (CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011b; Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; Pettinga et al., 2009; Transport for London, 2014) La directividad se relaciona así con el tiempo empleado por las personas para sus recorridos en bicicleta y, por tanto, con la velocidad de los mismos, con la frecuencia de detenciones y el número de intersecciones.

Coherencia: Que presenta tres facetas complementarias. La primera es la necesidad de que la ciclorred 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. Ese tipo de esfuerzos puede ser minimizado a través del trazado y el diseño de las ciclorredes, en

la selección de las rutas, la elección de las tipologías y el tratamiento de los detalles como las intersecciones, la relación con otros vehículos y peatones o la pavimentación.

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 ofrecen bajos niveles de contaminación acústica y atmosférica. Es el requisito más difuso en términos de medición y consenso (Pettinga et al., 2009). La distribución en el territorio de una red se completa con el recurso a la intermodalidad, es decir, con el trazado de los itinerarios apoyados en las estaciones y paradas del transporte colectivo, de manera que se multipliquen las oportunidades de recorrido y se fortalezca el sistema de modos de desplazamiento sostenibles.

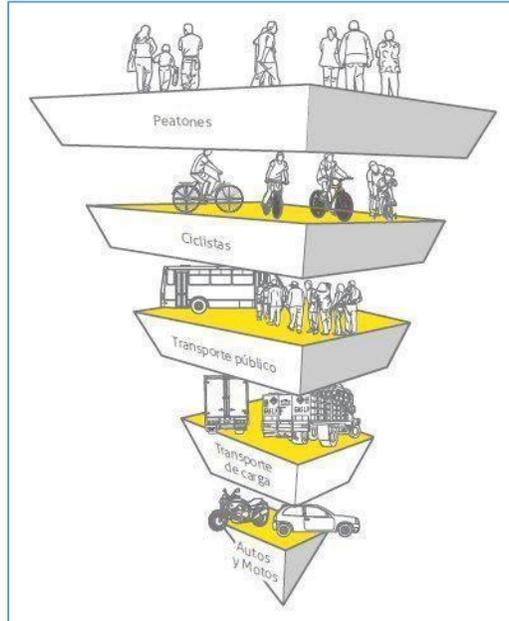
Mediante el Decreto 813 de 2017 el Plan de Seguridad Vial y el Plan de Seguridad Vial del Motociclista, que a 10 años se plantea la meta de reducir un 35% las víctimas graves y las muertes en la ciudad, por esto, todas las acciones que la SDM pone en marcha relacionadas con infraestructura y señalización privilegian primordialmente la seguridad vial y la integridad de cada uno de los actores viales.

Con dicho Decreto, la ciudad adoptó la política 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.

La movilidad urbana ha sufrido cambios también con el pasar del tiempo; hoy en día se han establecido prioridades en el sistema de movilidad a nivel mundial mediante la “pirámide de la movilidad sostenible” señalando al peatón y al ciclista como los actores viales más importantes de dicho sistema, esto partiendo de la premisa basada en su vulnerabilidad; que no es más que la alta probabilidad de resultar lesionado o fallecido en un siniestro vial con cualquier actor vial que use un vehículo motorizado para su desplazamiento.

A continuación, se ilustra dicha pirámide:

Figura 1. Pirámide de la movilidad sostenible.



Fuente: <https://melillaconbici.com/2012/03/11/piramide-de-la-movilidad-2/>

Dentro de las actividades preliminares para la factibilidad de una ciclorruta, el equipo técnico de la SBP - SDM realiza visita al corredor donde se propone el proyecto, con la finalidad de verificar las condiciones existentes, tanto físicas como operativas, y se realiza un primer diagnóstico donde se revisan las oportunidades de mejoramiento en las condiciones de seguridad vial y los retos que conlleva el implantar la ciclo infraestructura.

Finalmente, lo invitamos a ser parte del desarrollo del Decreto Distrital 495 de 2019 "*Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta*", y que tienen como objetivo ser órganos asesores y consultivos de la administración Distrital y local respectivamente, con relación a la política pública de la bicicleta, así como el seguimiento de estrategias, planes, proyectos y programas que se desarrollen en la ciudad relacionados con el uso de la bicicleta.

Cordialmente,



DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO

Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Revisó: John A. Sánchez F – Profesional Especializado- SBP (VoBo en Email JASF – 03/09/2020)

Proyectó: Jeniffer María Niño -Profesional Universitario – SBP (VoBo en Email JMN - 03/09/2020)

Andrés Felipe Vergara B.- Contratista- SBP (VoBo en Email AFVB – 28/08/2020)