

MEMORANDO SBP- 156558 DE -2020

PARA: **ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE**
Jefe Oficina Gestión Social

DE: **VÍCTOR ALONSO GUERRERO RINCÓN**
Subdirector de la Bicicleta y el Peatón (E)

FECHA: **14 de Octubre de 2020**

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

REFERENCIA: Memorando OGS 148155-2020

Respetada Ingeniera Adriana Iza:

En atención a la solicitud de enviar la respuesta al requerimiento “*Quiero saber sobre los planes y proyectos de los ciclocarriles segregados. Veo que aún les seguimos dando mucha importancia al carro, pero no se ha hablado de los espacios o de los carriles que pronto se planean para que motivemos más a la gente al uso de la bicicleta*”, realizada por el Señor Diego Martínez, desde las competencias de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, se indica:

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 la Resolución 3258 de 2018 de 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 los andenes y 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 ofrezcan 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.

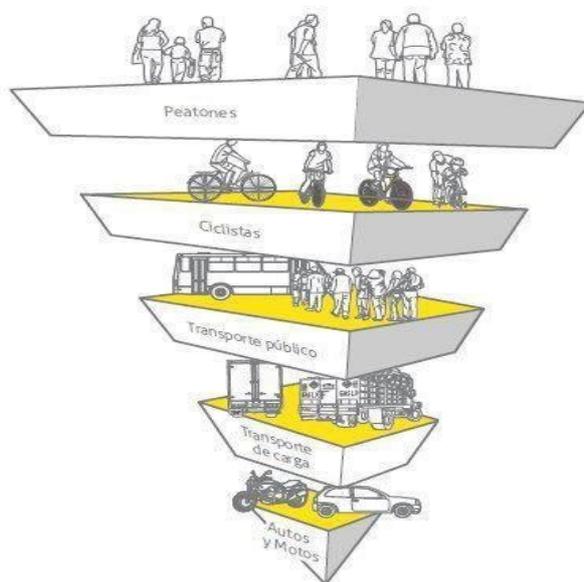
Mediante el Decreto 813 de 2017 el Plan de Seguridad Vial y el Plan de Seguridad Vial del Motociclista, que a 10 años se plantea la meta de reducir un 35% las víctimas graves y las muertes en la ciudad. Por esto, todas las acciones que la SDM pone en marcha relacionadas con infraestructura y señalización 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/>

Ahora bien, Bogotá necesita una red de Ciclorrutas que aporte como característica primordial, el permitir viajes largos y continuos desde todos los sectores de la ciudad. Dado lo anterior, para fijar la visión de expansión de la red y la consolidación de una red principal, es importante resaltar que ésta ha de desarrollarse a través de nuevas rutas, utilizando los espacios viales de las principales vías de la ciudad y facilitando conexiones directas para los viajes sur-norte y oriente-occidente que se dan en la ciudad, formulando nuevas rutas en áreas donde la densidad de la red es baja y el uso de la bicicleta se nota considerablemente, de esta forma se realiza la siguiente planeación para la implementación de ciclorrutas en el periodo 2020-2024.

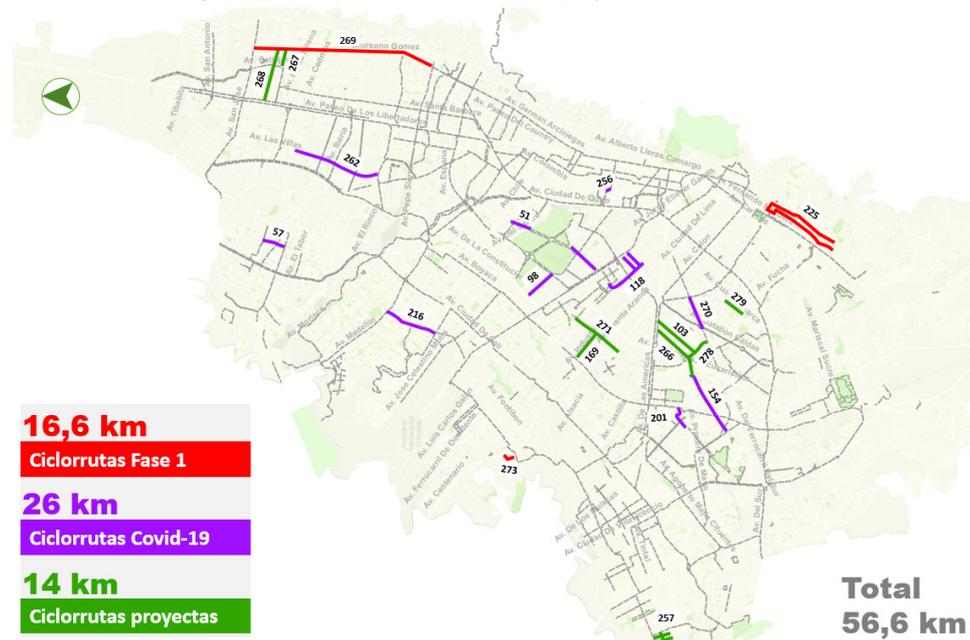
Tabla 1 Ciclorrutas proyectadas 2020-2024

ID SDM	Nombre de Ciclorruta	Longitud (m)	Localidad
51	KR 60 entre CL 26 y 53 - CL 64 y CL 68	3.400	Teusaquillo
57	Carrera 99b entre CL 139 y CL 148	748	Suba
98	CL 64C entre AK 68 y AK 70	1.800	Engativá
118	CL 22 entre KR 40 y CL 22 ^a	5.379	Teusaquillo
154	KR 69 entre CL 40S y CL 8 Sur	4.778	Kennedy
169	CL 19 entre Av. Boyacá y KR 68D	1.980	Kennedy
201	KR 73 y CL 2 A SUR entre (TV 72N y AK 72)	900	Engativá
216	AK 96 entre CL 80 y CL 66 ^a	2.100	San Cristóbal
225	KR 7 entre CL 20 Sur y CL 6	6.260	Suba
254	AV. de las Américas x AK 68 (calzada sur)	560	Puente Aranda

ID SDM	Nombre de Ciclorruta	Longitud (m)	Localidad
256	CL 53B KR 24 & KR 23 CL 53B y CL 53	230	Teusaquillo
257	Campo Verde	2.860	Bosa
261	KR 70 entre CL 80 y Av. Suba	3.720	Suba
262	KR 58 entre CL 127 y CL 152	5.744	Suba
266	KR 69 entre CL 8 y Av. Américas	1.900	Puente Aranda
267	CL 161 entre KR 15 y KR 9	610	Usaquén
268	CL 163A entre Auto Norte y KR 9	1.760	Usaquén
269	KR 9 entre AC 116 y AC 170	9.770	Fontibón
270	TV 42 entre CL 6 y KR 50	990	Puente Aranda
271	KR 68B entre CL 13 y CL 23	1.700	Fontibón
273	Zona franca - DG 15 - KR 106 - CL 13	600	Fontibón
277	AC 56 Sur entre KR 32 y KR 29 ^a	180	Tunjuelito
278	CL 2 entre TV 53 y KR 60	790	Puente Aranda
279	KR 36 entre CL 8 Sur y CL 6	790	Puente Aranda
		56.546	

Fuente: Elaboración propia SDM – SBP

Figura 2. Localización de ciclorrutas proyectadas 2020-2024



Fuente: Elaboración propia SDM – SBP

Ahora bien, como medida de mitigación para minimizar la propagación del virus, se desplegaron una serie de medidas que permitan minimizar las aglomeraciones en los sistemas de transporte y mejorar la calidad de viajes que se realizan en modos sostenibles -principalmente la bicicleta, por lo anterior, se fortalece la red de 551 kilómetros¹ de cicloinfraestructura con una red de ciclovías temporales (tramos de calzada completa o carriles segregados), que se implementa por fases y se realiza un constante seguimiento y evaluación con el fin de determinar las acciones de eventual reducción, permanencia o ampliación. Sumado a lo anterior, otras razones para implementar esta medida obedecen a la alta incidencia de infecciones en vías aéreas y pulmones por la mala calidad del aire².

Por lo anterior, desde el pasado 16 de marzo de 2020, la Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) y articulados con TRANSMILENIO S.A., Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia (SDSCJ) y Policía Nacional, ha venido implementando carriles para la circulación de ciclistas denominados “Ciclovías Temporales”.

A la fecha la ciudad ha incrementado su oferta en 84 km de ciclovías, las cuales complementan la red de ciclorrutas de más de 551 kilómetros³ con que cuenta la Ciudad.

A continuación se relacionan las ciclovías temporales.

Tabla 2. Corredores de ciclovías temporales

FECHA DE IMPLEMENTACIÓN	GRUPO	CORREDOR	LONGITUD (km)	LOCALIDAD
25-mar	35 Km	AK 7 desde la Av. 1 de Mayo hasta la CL 106, CL 106 desde AK 7 hasta AK 11	15,2	San Cristóbal, Chapinero, Candelaria, Santa Fe, Usaquén
		AK 9 desde la CL 106 hasta la CL 147	4,6	Usaquén
		Av. Centenario (AC. 13) desde la Alameda El Porvenir hasta el Río Bogotá	4	Fontibón
		Autopista Sur	1,9	Bosa, Ciudad

¹ A fecha de corte de 31 diciembre de 2019.

² En Bogotá tenemos triple amenaza de enfermedad respiratoria aguda: 1. Temporada invernal, 2. Alta contaminación del aire y 3. Coronavirus. Tenemos que mitigar las tres y evitar que colapse el sistema de urgencias y hospitalario.

³ A fecha de corte de 31 diciembre de 2019.

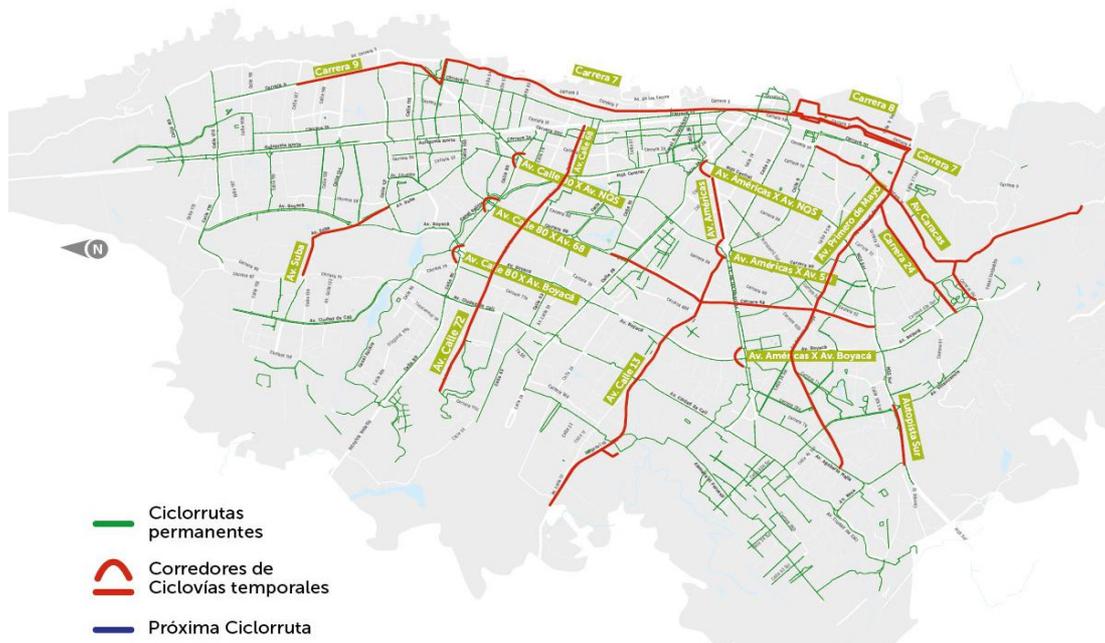
FECHA DE IMPLEMENTACIÓN	GRUPO	CORREDOR	LONGITUD (km)	LOCALIDAD	
27 de abril	45 Km	entre el CAI Bosa y la Av. Villavicencio		Bolívar	
		Av. Américas desde la av. NQS hasta la KR 50	3,1	Puente Aranda, Teusaquillo	
		Av. Suba desde la KR 91 hasta la AC 127 ¹	3,7	Suba	
		3 puentes vehiculares de la AC 80.		Barrios Unidos, Engativá	
			Av. Centenario (CL 13), desde la KR 50 hasta la Alameda Porvenir	6,8	Fontibón
			Av. Caracas entre Portal Usme y la CL 6	10,4	Usme, Tunjuelito, Santa Fe, Rafael Uribe Uribe, Los Mártires, Antonio Nariño
			Av. Villavicencio desde el Parque Tunal a DG 48 Sur	0,5	Tunjuelito
			Av. Primero de Mayo desde la KR 7 hasta la Av. Agoberto Mejía	11,5	Antonio Nariño, Kennedy, Puente Aranda, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal
			KR 68 desde Autopista Sur hasta la CL53	8,2	Engativá, Fontibón, Teusaquillo, Puente Aranda, Kennedy, Tunjuelito
			CL 68 desde la Av. Caracas hasta la KR	9,5	Barrios Unidos y Engativá

FECHA DE IMPLEMENTACIÓN	GRUPO	CORREDOR	LONGITUD (km)	LOCALIDAD
18-may	4 Km	110G Kr 24 entre Av. Boyacá y Av. Mayo (Piloto Cicloalameda Medio Milenio)	4	Rafael Uribe Uribe y Tunjuelito

Fuente: Elaboración propia SDM – SBP

La imagen a continuación muestra los corredores que se han habilitado para las ciclorrutas:

Figura 3. Ciclovías pilotos por Covid-19



Fuente: Elaboración propia SDM - SBP

Agradezco la atención a la presente,



VÍCTOR ALONSO GUERRERO RINCÓN
Subdirector de la Bicicleta y el Peatón (E)

Reviso: John Alexander Sánchez – Profesional Especializado- SBP
Proyectó: Jeniffer María Niño -Profesional Universitario – SBP (VoBo Jmmino 09/10/2020)