

MEMORANDO SBP - 178569 DE -2020

PARA: ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE
Jefe Oficina Gestión Social

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

ASUNTO: Respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas, Localidad de San Cristóbal.

REFERENCIA: Memorando OGS 168350-2020

Respetada Adriana:

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 San Cristóbal, y que son de la competencia de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, a continuación, se remiten dichas respuestas.

Preguntas de Gloria Patricia Gómez

“Los bicicarriles están mejor estructurados hacia el norte y no hacia el sur ¿por qué? Cuáles son los proyectos.”

La implementación de ciclorrutas se sustenta en:

El Plan Maestro de Movilidad – Decreto 319 de 2006 que indica:

“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

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 ciclorrutas. 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.

El desarrollo de la red de ciclorrutas de la ciudad se ha estado marcado en las zonas de la ciudad cuya topografía favorece los desplazamientos en este modo de transporte, dado que las mismas generan menor esfuerzo físico a los ciclistas. Por otra parte, y dado que en las últimas décadas el desarrollo de la ciudad se encuentra en el marco de una planeación urbanística, la cual contempla una serie de requerimientos en la infraestructura vial, entre estos las ciclorrutas.

Por otra parte, actualmente desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, se está liderando el estudio del corredor de la Calle 11 Sur entre Carrera 10 Este y Carrera 10, como se observa en la siguiente figura.

Figura 1. Trazado ciclorruta CL 11 Sur, en estudio



Fuente: SDM – SBP

Como parte de la meta del Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, la SDM aporta 56 km de ciclorrutas en calzada a la Meta 66 del Propósito 4 “Construir 280 km de cicloinfraestructura de la ciudad”, los cuales se presentan a continuación

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 22A	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 66a	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
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 29A	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

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.

Las ciclorrutas desarrolladas por la SDM se enmarcan en los principios mencionados anteriormente, por lo tanto, se revisarán las condiciones de la malla vial de las UPZ 50 “La Gloria” y 51 “Los Libertadores”.

Pregunta María Angélica Montoya

“Nosotros necesitamos demarcación de bicicletas arriba en Altos de Boquerón que es un punto donde se está generando mucha afluencia de ciclistas. Allí también necesitamos una ciclo-infraestructura.”

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.

Las ciclorrutas desarrolladas por la SDM se enmarcan en los principios mencionados anteriormente, por tanto se entrará a revisar las condiciones de la malla vial. Ahora bien, igualmente mediante oficio SDM-SBP- 178568-2020 se da traslado de esta solicitud al IDRD, para que en el marco de sus competencias identifiquen si se trata de un corredor deportivo o recreativo que requiera gestión por parte de esta entidad.

Pregunta John López

“La mayoría de la localidad está ubicada sobre los cerros, ¿qué soluciones a nivel vial para las bicicletas van a ofrecer? ¿Se podrían movilizar muchos más en bicicleta, pero la gente que está en San Blas por ejemplo y tiene que subir a Juan Rey? Imposible.”

La implementación de ciclorrutas se sustenta en:

El Plan Maestro de Movilidad – Decreto 319 de 2006 que indica:

“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

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.

Las ciclorrutas desarrolladas por la SDM se enmarcan en los principios mencionados anteriormente, y como bien usted lo menciona *“la mayoría de la localidad está ubicada sobre los cerros”* lo cual dificulta los desplazamientos en este modo de transporte, dado que transitar por estas vías genera un esfuerzo físico que hace que este tipo de infraestructura no sea atractivo, por tanto se entrará a revisar las condiciones de la malla vial para definir corredores donde sea factible la implantación de una ciclorruta.

Agradezco la atención a la presente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Deyanira Ávila Moreno". The signature is fluid and cursive, with the first letter "D" being particularly large and stylized.

DEYANIRA ÁVILA MORENO

Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Anexo: Oficio SDM-SBP-178568-2020 en un (1) folio

Reviso: John Sánchez – Profesional Especializado- SBP (VoBo en email JASF – 06/11/2020)

Proyectó: Jennifer María Niño -Profesional Universitario – SBP (VoBo en email JMNINO - 06/11/2020)