



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SDM - 56511 -2019

(Al contestar cite este número)

Bogotá D.C., 20 MAR 2019

Señora

MARIANA OSPINA DE M

Carrera 54 No 64 A - 45 Etapa 2 Torre 7 Apto 102

Correo electrónico: mayalet@hotmail.com

Ciudad

RECIBIDO
CORRESPONDENCIA

20 MAR 2019

SEDE CLL 13

Asunto: Inquietud – Rendición de Cuentas Sector Movilidad

Respetada señora Mariana:

En atención a la inquietud presentada relacionada con el tema del tránsito de los ciclistas en la Rendición de Cuentas Sector de Movilidad realizada el 26 de febrero de 2018 en la Biblioteca Virgilio Barco, la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, da respuesta en el marco de sus competencias.

“Respecto a la movilidad en las ciclas o bicicletas que en los puentes peatonales se bajen y caminen mientras cruzan el puente peatonal existan señales indicándoles tal ejercicio”.

La circulación de ciclistas se encuentra reglamentan en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito y Transporte – (modificada por la Ley 1383 de 2010 y la Ley 1811 de 2016), Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Policía). En lo relacionado con el tránsito en los puentes peatonales establece:

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

*La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.
(Subrayado fuera de texto)*

Teniendo en cuenta lo anterior, los ciclistas deben dar cumplimiento a la norma expuesta, en tal sentido, La SDM en el 2018 publicó el "Manual del Buen Ciclista", una guía con herramientas fundamentales que ayuda a los ciclistas a adquirir las habilidades necesarias para circular de forma segura en la ciudad y de manera responsable. Este manual incluye: Las 15 conductas del buen ciclista, normas del ciclista, ¿quién tiene la vía?, señales manuales y de tránsito, giros y sobrepaso a vehículos, puntos ciegos y situación con paraderos del SITP y líneas de atención a emergencias. Este manual ha sido divulgado en diferentes espacios de la ciudad, y en todas las campañas en vía se promueven las buenas conductas.

Así como se han intensificado las campañas pedagógicas y de sensibilización, también se ha intensificado el control por parte de la Policía de Tránsito hacia los ciclistas con el fin de mejorar los comportamientos en vía que van en contra de la seguridad vial, priorizando la utilización de elementos luminosos, reflectivos, el uso de la ciclo-infraestructura cuando la haya y la protección a los espacios peatonales.

Bogotá Mejor para Todos,

Deyanira Avila Moreno
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Revisó: Jhon Fernando Pesca Ballesteros – Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Proyectó: Andrés Felipe Vergara – Contratista Subdirección de la Bicicleta y el Peatón



RENDICIÓN DE CUENTAS-SECTOR MOVILIDAD

DPM

Formato para la formulación de preguntas en el marco del proceso de rendición de cuentas	
Lugar:	BIBLIOTECA VIRGILIO BARCO
Fecha:	26 DE FEBRERO DE 2019
Nombre Completo:	Natalia Ospina de M.
Organización o instancia de participación que representa	CONTROL SOCIAL, Verduria. CAL COPACOS, Bogotá D.C. B.D. 12
Correo Electrónico:	mayalei@hotmail.com
Número de Teléfono:	316 825 1327
Dirección para envío de correspondencia:	CRA 54 F64A 45 Et 2 T 7 apt 102

De manera clara, breve y concreta, escriba en este campo su(s) pregunta(s) propuesta(s), recomendación(es), observación(es) o sugerencia(s).

SOC

1. Respeto a la movilidad en las ciclas o bicicletas q' en los puentes peatonales se bajen y caen cuando cruzan el puente peatonal. existen señales indicandoles tal ejercicio

TRM

2. En los sist por favor los conductores no ignoren los paraderos y los recoger a los usuarios porque ellos es mas importante el recorrido con los buses solo, no tienen en cuenta el tiempo de espera de nosotros como usuarios

3. Con transmision ahora con tantas personas q' no transporta nos siguen con la pedagogia de la cultura emoladana el respeto dentro y en los paraderos para abordarlos



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SDM - SBP- 66242 -2019

(Al contestar cite este número)

Bogotá D.C., 29 MAR 2019

Señora

LAURA QUINTERO GALINDO

Calle 56 A No 50 – 43 Apto 408 Pablo VI

Correo electrónico: lalyqueen@gmail.com

Ciudad

Asunto: Inquietud – Rendición de Cuentas Sector Movilidad
Radicado SDM-OAPI-47022-2019

Respetada señora Laura:

En atención a la inquietud presentada relacionada con el tema de ciclo infraestructura en la Rendición de Cuentas Sector de Movilidad realizada el 26 de febrero de 2018 en la Biblioteca Virgilio Barco, la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, da respuesta en el marco de sus competencias.

1. *“No todas las vías donde se ha implementado la cicloruta quitando un carril, han mejorado. Por ejemplo la calle 76 y la carrera 18 o 19. Que criterios usan para intervenir estas vías y no otras? Que evaluaciones hacen para saber si funciona una cicloruta? Van a cambiar ciclorutas que no funcionan? En que fecha lo harán?”*

La demarcación de ciclorruta CL 76 y en las KR 17 y 18 de su requerimiento hacen parte del proyecto ID 188 – ciclorruta Par vial KR 16-19. Este proyecto está ubicado en el centro ampliado de la ciudad y su objetivo es brindar una oferta de infraestructura para bicicletas en una zona que es destino de miles de ciudadanos por las universidades, sitios de empleo y oferta dotacional que son atractores de viajes de la ciudad. A partir de la encuesta de movilidad de 2015, se estimó que cerca de 55.000 ciclistas recorren diariamente el área aledaña y se verán beneficiados con esta Ciclorruta. Se caracteriza principalmente por una ciclorruta que va en el sentido del tránsito, es una ciclorruta amplia y cuenta con espacio compartido en los semáforos. Estas y otras características hacen de esta ciclorruta una infraestructura muy cómoda, rápida y segura para los ciclistas que se movilizan por el corredor oriental de la ciudad.

Este proyecto cuenta con aproximadamente 14,5 km de trazado y está ubicado en las localidades de Teusaquillo, Barrios Unidos, Chapinero, Los Mártires y Santafé. Este proyecto se conecta con Ciclorrutas muy concurridas como la Av. NQS o la AC 80 y les dará conectividad a los ciclistas de localidades como Usaquén, Suba y Engativá. Por el costado sur de la Ciclorruta se facilita la conectividad con ciclorrutas hacia el centro de la ciudad como la AK 7, CL 36, AK 13 y la CL 24. En la zona central, cuenta con un ramal hacia Chapinero también en tipología de par vial, en la CL 64 y CL 66, brindándole a los ciclistas la oportunidad de conectar con la ciclorruta de la AK 11.



En cuanto a los criterios para la selección del trazado de la ciclorruta y correspondiente diseño, 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

La seguridad, que 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

La directividad, que 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

La coherencia, que presenta tres facetas complementarias. La primera es la necesidad de que la ciclo red 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

La comodidad, que 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

La 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.

Manteniendo los principios mencionados anteriormente, 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, además genera conectividad entre ciclorrutas como la KR 11, KR 19, AV. NQS, Av. Suba, Canal Río Negro, Canal Salitre, KR 13, CL 53, DG 39A, CL 36, CL 24, CL 26, KR 7, entre otras; (c) segura, ya que por su locación y empleando la señalización adecuada, reduce los conflictos asociados al estacionamiento en vía, y da un manejo adecuado a los paraderos del SITP, (d) cómoda al permitir un trayecto de baja pendiente, sin esfuerzos adicionales asociados a los ascensos y descensos de rampas, ni conflictos directos con ventas ambulantes, así como un ancho adecuado que permite el adelantamiento entre ciclistas y (e) atractiva ya que considerando el potencial de la zona del mejoramiento del espacio destinado 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.

Bogotá Mejor para Todos,


Deyanira Ávila Moreno
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Revisó: Jhon Fernando Pesca Ballesteros – Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Proyectó: Santiago Linares Ramírez – Contratista Subdirección de la Bicicleta y el Peatón



RENDICIÓN DE CUENTAS-SECTOR MOVILIDAD

SDM-DPM

Formato para la formulación de preguntas en el marco del proceso de rendición de cuentas	
Lugar:	BIBLIOTECA VIRGILIO BARCO
Fecha:	26 DE FEBRERO DE 2019
Nombre Completo:	Laura Quintero Grahdo
Organización o instancia de participación que representa	
Correo Electrónico:	lalyqueen@gmail.com
Número de Teléfono:	
Dirección para envío de correspondencia:	Calle 50A # 50-43 Apto 408 Fable U1

De manera clara, breve y concreta, escriba en este campo su(s) pregunta(s) propuesta(s), recomendación(es), observación(es) o sugerencia(s).

1. No todas las vías donde se ha implementado la cicloruta quitando un carril, han mejorado por ejemplo la calle 36 y la carrera 18 o 19. Que criterios usan para interveir estas vías y no otras? Que evaluaciones han en para saber si funcionan una cicloruta? Van a cambiar ciclorutas que no funcionan? En que fecha lo harán?
2. El secretario de movilidad presentó unas cifras del taxi inteligente pero este no se ha implementado realmente en su totalidad. entre otras cosas por que Mintranas parte debe pronunciarse y dar vía libre. Realmente en que momento se va a implementar en su totalidad?
3. Que medidas concretas ha tomado la SDM para luchar contra el transporte ilegal de Cabify, Uber, Bezt etc? Es un hecho que estas empresas contribuyen al empeoramiento de la movilidad ya q. s mas carros particulares están circulando en las vías. Para que fecha van a terminar con este problema tan serio?

11/2/19



BOGOTÁ D.C.

Jhon Fernando Pesca <fpesca@movilidadbogota.gov.co>

Oficio SDM-OAPI-47022-2019

20 de marzo de 2019, 10:34
Freddy Mauricio Sarmiento Castañeda <msarmiento@movilidadbogota.gov.co>
Para: María Carolina Leconte Plata <mleconte@movilidadbogota.gov.co>, Claudia Janeth Mercado Velandía <mercado@movilidadbogota.gov.co>, Ingrid Joanna Portilla Galindo <iportilla@movilidadbogota.gov.co>, Ana Milena Gómez Guzmán <amgomez@movilidadbogota.gov.co>, María Alejandra Pardo Baquero <mpardo@movilidadbogota.gov.co>, Ruth Dary Borrero Gomez <rborrero@movilidadbogota.gov.co>, Jhon Fernando Pesca <fpesca@movilidadbogota.gov.co>, Julieth Rojas Belancour <jrojas@movilidadbogota.gov.co>

Buenos días,

Escribo con el fin de recordarle que en la rendición de cuentas - Sector Movilidad están pendientes por responder las siguientes solicitudes que envié mediante correo electrónico el pasado 11 de marzo, en el oficio SDM 47022, adjunto las respuestas dadas por la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón para que las personas que consoliden los oficios de salida tengan la información.
En resumen las solicitudes son:

- Solicitud Pierre Baillet
Tema taxis y tarifas de taxis.
Medidas tomadas sobre Uber y Cabify
Cable
Pendiente de responder
- Solicitud Laura Quintero Galindo
Tema bicicletas (atendido, se adjunta el texto de la respuesta para quien consolide con los temas que faltan)
Taxis
Medidas tomadas sobre Uber y Cabify
Pendiente de responder
- Solicitud Mariana Ospina
Terna bicicletas (atendido mediante oficio 56511)

Solicitud Luis Gómez Gonzalez
Tema Zonas de estacionamientos
Pendiente de responder

Por favor enviar copia del oficio de respuesta para poder remitirla a la Oficina Asesora de Planeación Institucional que son los que están requiriendo la respuesta.

Muchas gracias,

[El texto cuando está oculto]

3 archivos adjuntos

- SDM 56511-03202019063228.pdf
115K
- SDM_XXXX_RENDICION DE CUENTAS_SDM.docx
117K
- SDM_OAPI-47022-2019.pdf
1178K