

**Ciclovías temporales
Balance a Junio de 2022**

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

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

FELIPE ANDRÉS RAMÍREZ
Secretario Distrital de Movilidad

SUSANA MORALES
Subsecretaria de Política de la Movilidad (e)

NICOLÁS ADOLFO CORREAL
Subsecretario de Gestión de la Movilidad

DEYANIRA ÁVILA
Directora de Planeación de la Movilidad (e)

ÓSCAR MAURICIO VELÁSQUEZ BOBADILLA
Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

Julio 2022

CICLOVÍAS TEMPORALES BALANCE A JUNIO DE 2022	
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	FECHA: JULIO 2022

HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de páginas
0.0	Julio - 2022	N/A	69

APROBADO POR:	
APROBADO POR: VoBo OMVB 29/07/2022 Óscar Mauricio Velásquez Bobadilla Subdirector de la Bicicleta y el Peatón	PROYECTADO POR: VoBo JMNS 19/07/2022 Jeniffer María Niño Salazar Profesional Universitario – SBP
PROYECTADO POR: VoBo JDCF 19/07/2022 Jenniffer Daniela Cardozo Fajardo Contratista-SBP	

1 CONTENIDO

1	CONTENIDO	3
2	INTRODUCCIÓN.....	4
3	MARCO NORMATIVO.....	5
4	EVOLUCIÓN DE LA MEDIDA	8
5	SEGUIMIENTO CORREDORES EN OPERACIÓN	13
5.1	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	13
5.2	DESCRIPCIÓN DE LOS CORREDORES.....	16
5.2.1	CORREDORES CARRERA 7, CARRERA 9 Y CARRERA 11	16
5.2.2	CALLE 13 ENTRE ALAMEDA EL PORVENIR Y CARRERA 135	22
5.2.3	CARRERA 68 ENTRE AUTOPISTA SUR Y CALLE 53	27
5.2.4	AVENIDA SUBA	31
5.2.5	AVENIDA AMERICAS	36
5.2.6	CICLO-ALAMEDA MEDIO MILENIO (CMM)	38
5.2.7	CALLE 68 -72	42
5.2.8	PUENTES VEHICULARES DE LA AVENIDA CALLE 80	49
5.2.9	AVENIDA CARACAS.....	51
5.2.10	CALLE 13 ENTRE CARRERA 50 Y ALAMEDA EL PORVENIR	55
5.2.11	AUTOPISTA SUR.....	58
5.2.12	AV. PRIMERO DE MAYO.....	61
6	PROYECCIÓN DE LA RED DE CICLOVÍAS TEMPORALES	66
7	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	69

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)

- 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:

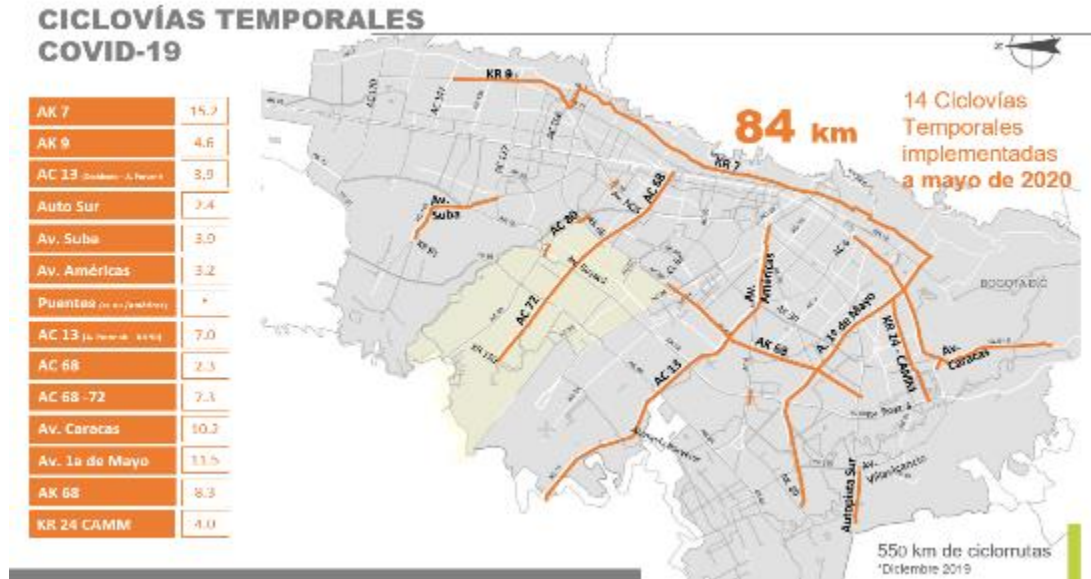
Tabla 1. Corredores de ciclovías temporales a mayo de 2020

	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 34.4 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
Total	34.4

* 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)	

Corredor	Long. (KM)
Av. Suba entre Av. Boyacá y CI 127	1.6
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 presenta la ciudad a partir de la entrada en funcionamiento de medidas de reactivación económica, los cuales dificultan la sostenibilidad de algunos corredores, y en pro de concentrar los esfuerzos operativos y logísticos para continuar con la medida bajo condiciones de operación y seguridad vial acordadas, al mes de diciembre de 2021 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 CI 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.
- 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 julio de 2022 la estrategia “ciclovías temporales”, cuenta con 6,8 km en los siguientes corredores:

Tabla 5. Corredores de ciclovías temporales junio 2022.

Corredor	Long. (Km)
AK 68 (CL 31 Sur - CL 1)	1.3

Corredor	Long. (Km)
AC 68 (Av. Caracas – KR 29B)	1.5
CAMM (KR 24 desde Boyacá - 1a de mayo)	4.0
Total	6.8

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 establecidos 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:

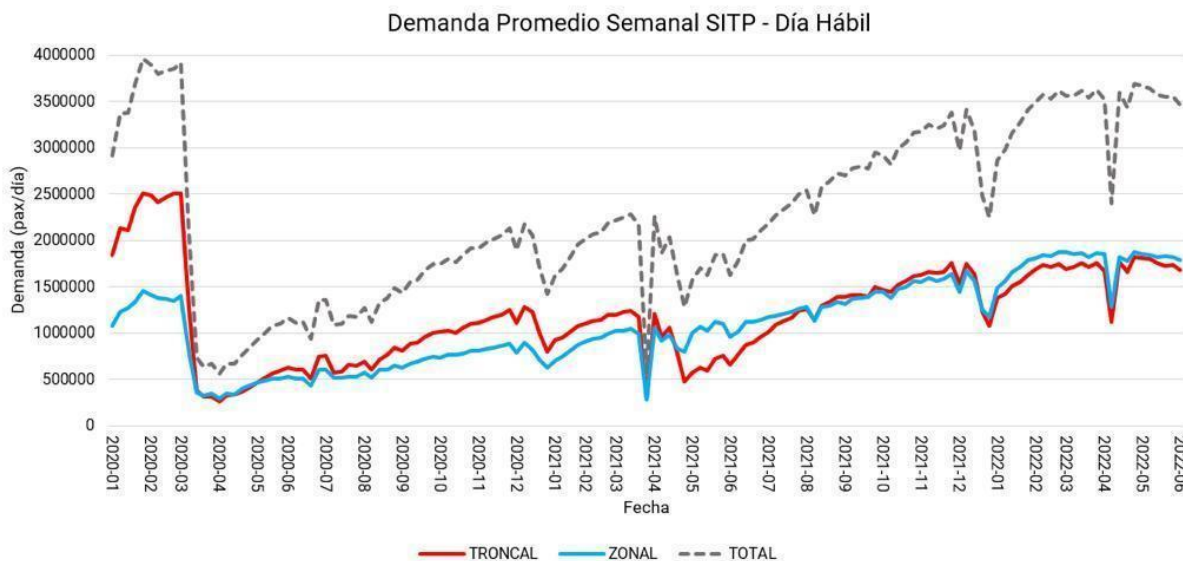
Tabla 6. Reporte de material ciclovías temporales a junio de 2022

Material	Conos	Maletines	Delineadores
Total Instalado	6465	4694	214
Hurtos	5990	3049	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 superó 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 algunos períodos recesivos.

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

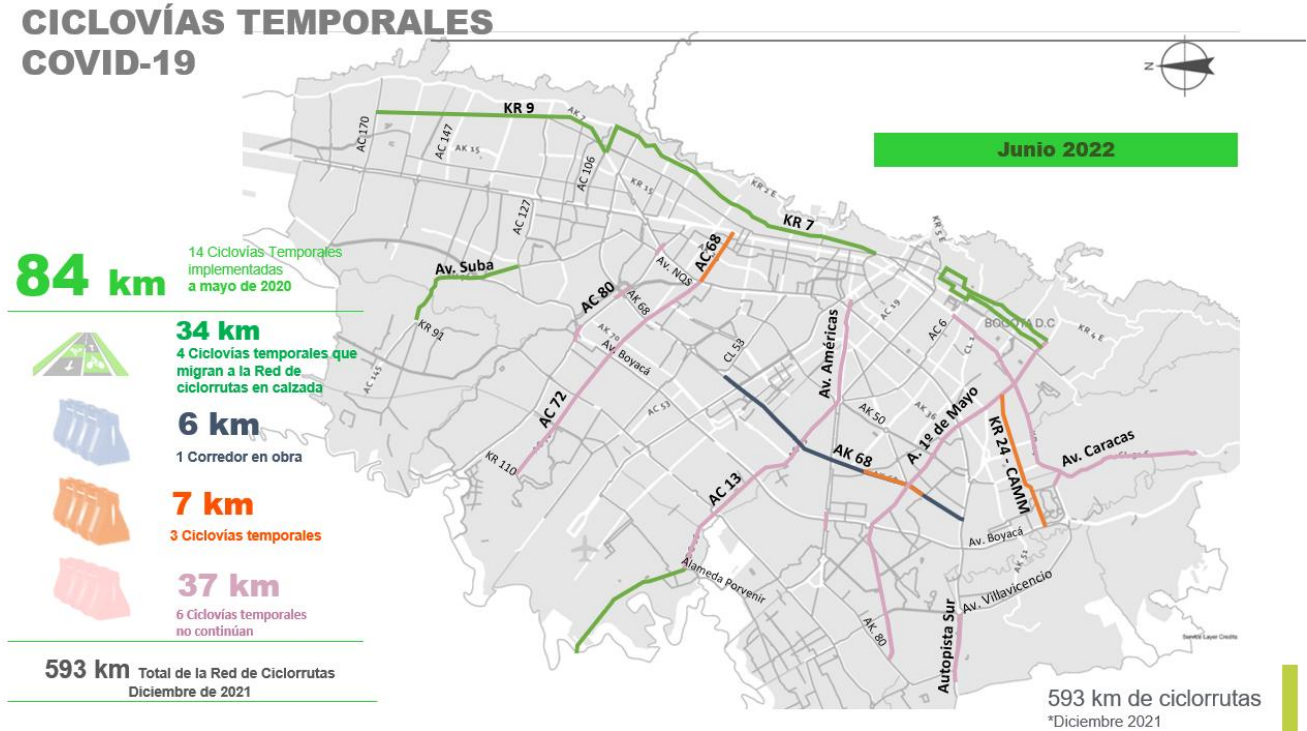


¹ Adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1885 de 2015

5 SEGUIMIENTO CORREDORES EN OPERACIÓN

Acorde a lo relacionado en el acápite anterior, a junio de 2022 se mantienen en operación 6.8 km de ciclovías temporales los cuales se presentan en la tabla 5, y en la siguiente figura.

Figura 4. Corredores de ciclovías temporales junio 2022.



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 atractividad, 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.

Atractividad: 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 atractividad 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 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.

² Adoptada mediante resolución 3258 de 2018 del Ministerio de Transporte

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 lo correspondiente al promedio de las velocidades del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre 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 / 2021)**			
Corredor inicial	* Volumen ciclista (Línea Base / 2022)*	Estado de la malla vial ciclista			Velocidad (km/hr) (2019 / 2022)***		
KR 68 entre Autopista Sur - KR 53**	2.857 / 8.318	Regular	10 / 9 1 / 1	18 / 8 5 / 1	32 / 30	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
Av. Suba entre KR 91 y AC 127	920 / 10.628	Bueno	9 / 7 0 / 0	0 / 4 0 / 0	41 / 42	Av. Boyacá, la Av. Calle 127 y Calle 129	-Corredor expedito para la circulación en bicicleta. -Composición vehicular ciclista (26%), alta respecto a otros modos de transporte en HMD.

Criterio	Atractividad	Comodidad	Seguridad		Motorizados	Conexión red de ciclorrutas	Consideraciones
			Lesionados y Fatalidades Ciclistas (2019 / 2022)**	Lesionados y Fatalidades Peatones (2019 / 2021)**			
CL 68 entre Av. Caracas y KR 110G	1.735 / 3.863	Regular	17 / 13 0 / 0	19 / 11 3 / 0	20 / 21	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.
Av. Américas entre KR 28 y KR 50	11.064 / 17.056	Regular	2 / 2 0 / 0	1 / 0 0 / 0	30 / 32	Carrera 50, Calle 13, Calle 6 y Av. NQS, da continuidad a la ciclorruta de la Av. Américas	-Corredor de conectividad estratégica en bicicleta, zona occidente y centro de la ciudad.
CAMM - KR 24 entre Av. Boyacá y Av. 1o de MAyo***	728 / 2.411	Regular	7 / 3 0 / 0	11 / 0 0 / 0	16 / 17	Ciclorruta parque el Tunal	-Alternativa de movilidad de las localidades Usme, Rafael Uribe Uribe y Tunjuelito. -Estudios y Diseños. Contratación Obra 2022.
CL 13 (KR 50 - Alameda Porvenir)	531 / 3497	Malo	5 / 10 1 / 1	10 / 8 2 / 3	31 / 27	Av. Cali, Cl 19A, Av. Boyacá, KR 50, Av. Calle 13, Calle 9.	Alta congestión vehicular, corredor logístico y de conectividad regional transporte público.
Puentes vehiculares de la AC 80	3.787 / 5081	Bueno	**	**	32 / 33		Seguridad vial (puntos de Conflicto)
Av. Caracas Portal Usme y CL 6	2.097 / 5.365	Malo	3 / 14 0 / 1	21 / 22 2 / 3	23 / 21	Parque el Tunal, Dg 31 Sur (Canal Albina), Canal Fucha (Cl 13 Sur), AC. 6.	Seguridad vial y ciudadana. Infraestructura insuficiente.
Av. Primero de Mayo entre KR 7 y Av. Agoberto Mejía	1.643 / 5.438	Regular	18 / 12 0 / 1	38 / 20 3 / 2	23 / 21	KR 10, Autopista Sur, KR 39, KR 50 (Bus-bici), KR 52, Av. Ferrocarril (TV 53), Av. Boyacá, KR 72C. KR 73, CL 40 Sur, CL 41 Sur, CL 43 Sur, AC 80.	Conflictos paraderos, congestión, comportamiento.
Autopista Sur	7.957 / 18.452	Regular	**	**	40 / 34	Av. Bosa y Av. Villavicencio	Deficiencia de infraestructura. No cuenta con espacio de circulación.

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

***Corresponde al promedio de la Velocidad del corredor del primer semestre 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 han hecho parte de la medida ciclovías temporales desde el inicio de la operación.

5.2.1 CORREDORES CARRERA 7, CARRERA 9 Y CARRERA 11

El corredor de ciclovía temporal de la Carrera 7 entre la Av. Primero de Mayo hasta la Calle 106, Calle 106 entre Carrera 7 y Carrera 11, Carrera 11 entre Calle 106 y Calle 127, y Carrera 9 entre Calle 127 y Calle 147, se consolidó el 25 de marzo de 2020.

La operación en este sector de la ciudad inició el 16 de marzo de 2020, donde el IDRD dispone de un corredor ciclista en la Carrera 7 entre la Calle 34 y la Calle 72, el 17 de marzo se amplía el corredor a la Carrera 7 entre la Av. Primero de Mayo y Calle 106, la Calle 106 entre la Carrera 7 y la Carrera 11, y la Carrera 11 - Carrera 9 entre la Calle 106 y la Calle 170.

Producto del seguimiento realizado al corredor de la Carrera 7, se estableció la viabilidad técnica de consolidar la franja de circulación exclusiva para ciclistas como ciclorruta en calzada donde la propuesta inicial (temporal) se establece en una oferta permanente a los ciclistas sobre el corredor desde septiembre de 2020.

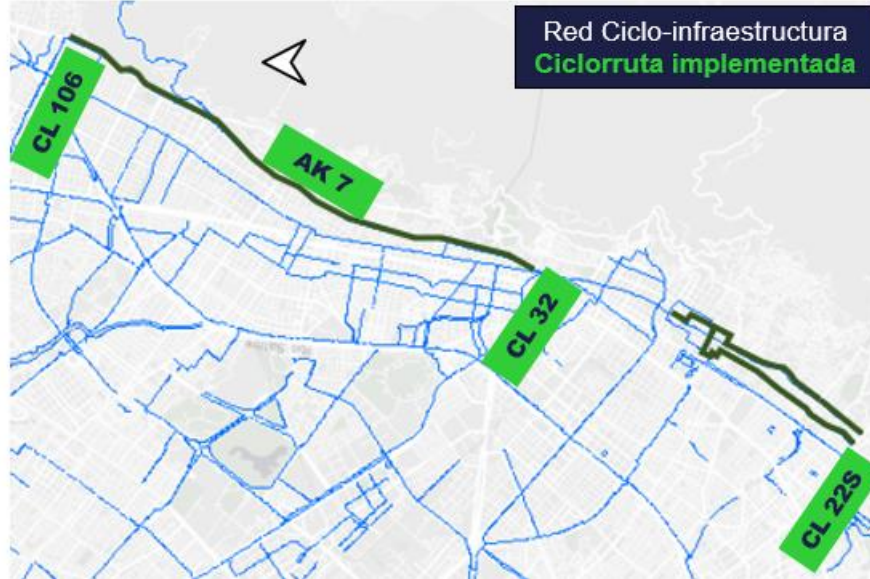
Para ello se adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, los cuales se reúnen en el “DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE 28 KM DE REDISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO VIAL PARA LA CICLORRUTAS EN CALZADA POR CONDICIONES DE MITIGACIÓN DE CONTAGIO POR COVID-19, (DPM - ET - 004 - 2020), el cual contiene la descripción y recomendaciones técnicas necesarias para garantizar una operación segura para todos los usuarios de la infraestructura vial.

La consultar del documento mencionado se puede realizar en la página web de la secretaría (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/>) y dirigirse a “Estudios técnicos de ciclorrutas - Temas de Impacto” o en el siguiente enlace:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2020-11-30/4_documento_tecnico_de_soporte_de_28_km_de_redistribucion_del_espacio_vial_para_la_ciclorrutas_por_covid_-_19_en_av._carrera_7_av._carrera_9_y_av._calle_13.pdf

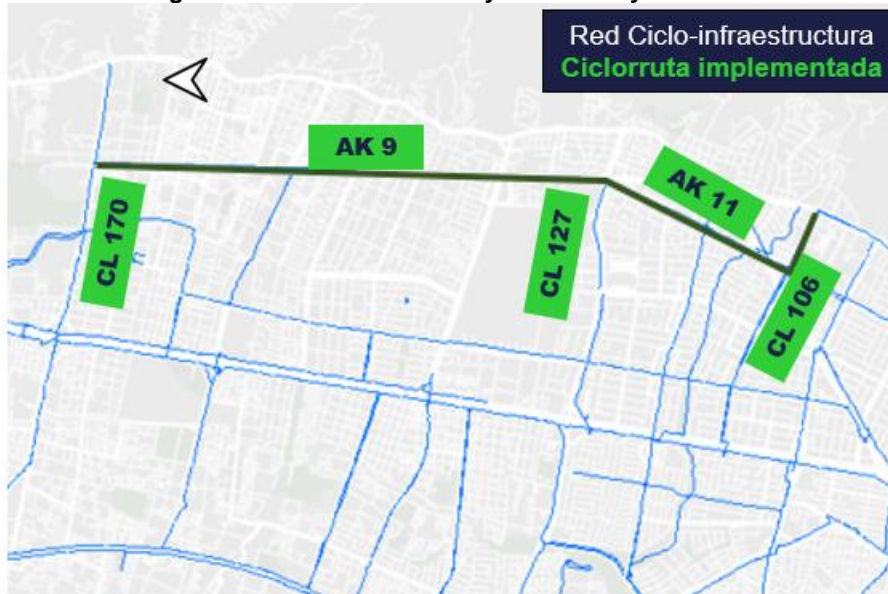
En las siguientes figuras se presenta la disposición de la ciclorruta implementada a partir del corredor de ciclovía temporal.

Figura 5. Ciclorruta Par vial Carrera 7 – 8 y Carrera 7 entre Calle 32 y Calle 106.



Fuente: SDM-SBP

Figura 6. Ciclorruta Calle 106 y Carrera 11 y Carrera 9.



Fuente: SDM-SBP

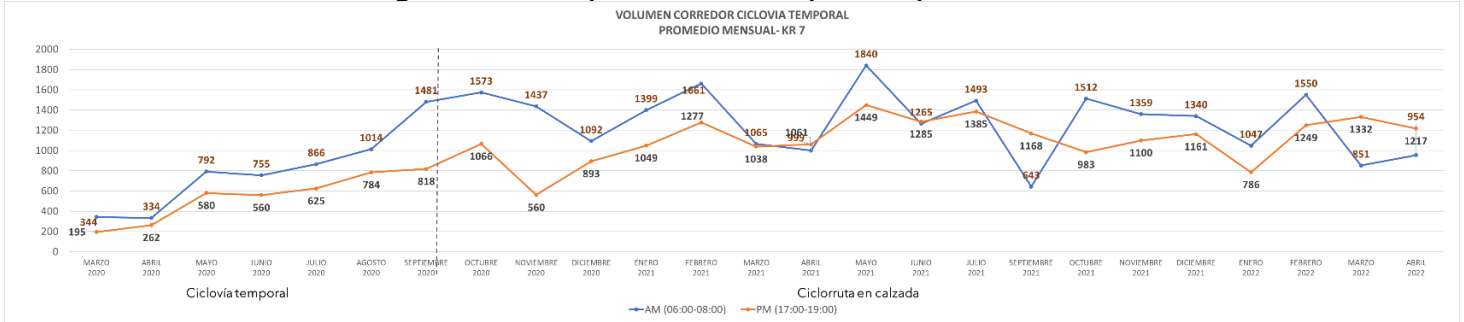
- **Volumen ciclista**

Se presentan volúmenes registrados en los periodos de máxima demanda para los periodos AM (6:00 a 8:00) y PM (17:00 a 19:00), en el punto de aforo en la Carrera 7 con Calle 72 y en la Carrera 9 con Calle 134.

Respecto al corredor de la Carrera 7, desde el inicio de la medida, en el mes de marzo de 2020, a la implementación de la ciclorruta en calzada (septiembre 2020), se evidencia un incremento de la circulación ciclista del 358% y del 446% en los periodos pico AM y PM respectivamente. Ahora,

respecto al mes de abril de 2022, se presenta un incremento del 178% y del 523% respecto al mes de inicio de la medida en los mismos periodos.

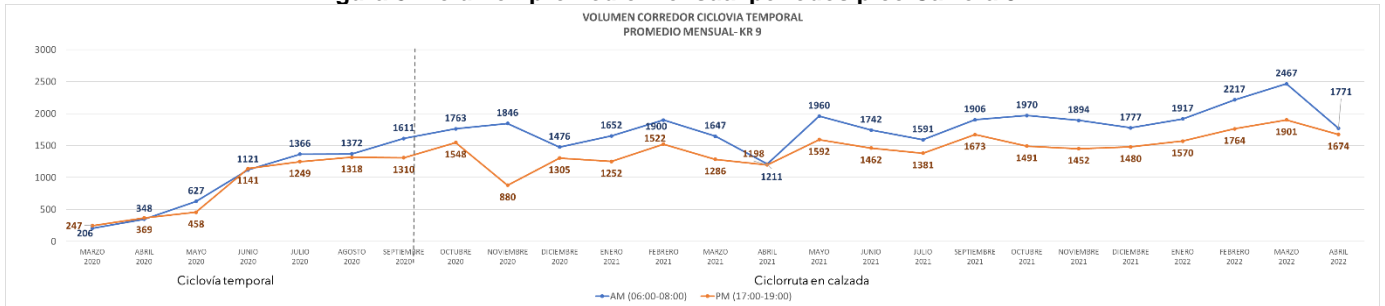
Figura 7. Volumen promedio mensual periodos pico Carrera 7



Fuente: SDM-SBP

Ahora bien, en el corredor de la Carrera 9, entre el inicio de la medida, en el mes de marzo de 2020, a la implementación de la ciclorruta en calzada (septiembre 2020), se presenta un incremento de la circulación ciclista del 757% y del 528% en el periodo pico AM y PM respectivamente. Ahora, respecto al mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 761% y del 579% respecto al mes de inicio de la medida en los mismos periodos.

Figura 8. Volumen promedio mensual periodos pico Carrera 9.



Fuente: SDM-SBP

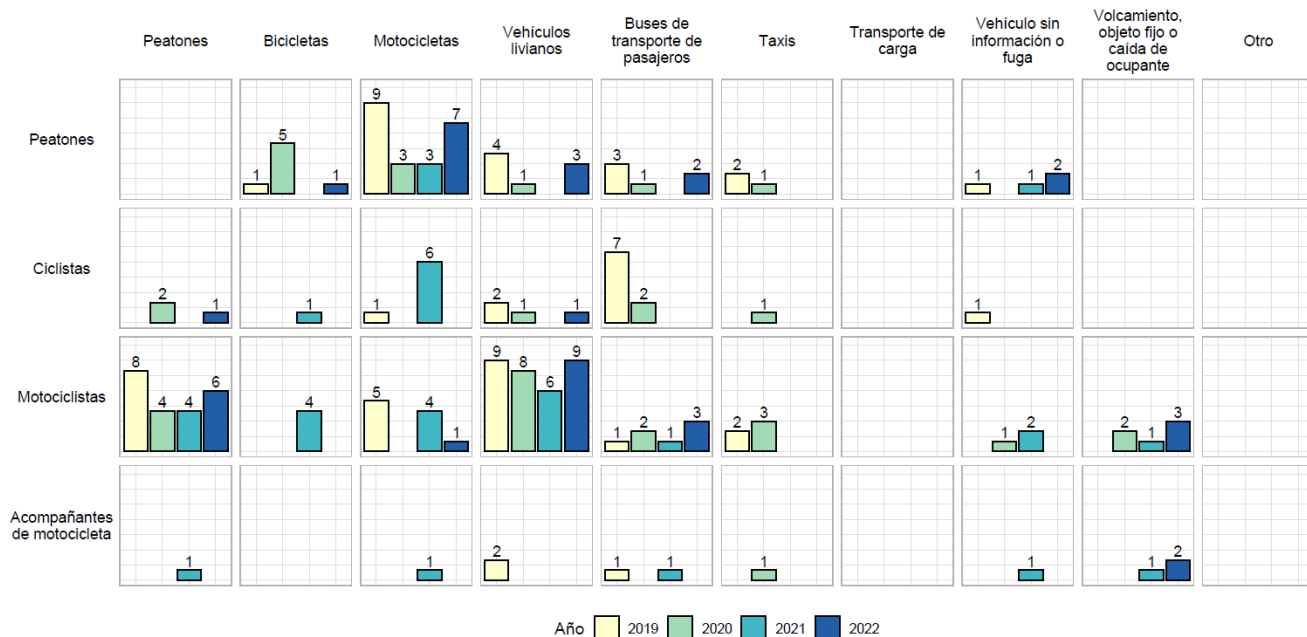
● **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

En el corredor de la Carrera 7 (Calle 32 hasta la Calle 116), respecto a los siniestros con heridos, se ve una disminución significativa de los siniestros que involucran los actores sobre los cuales se centra este análisis en el 2022 respecto al 2019. Sin embargo, se encuentra que las interacciones entre peatones y motociclistas aumentan en el 2022 respecto a los dos años anteriores.

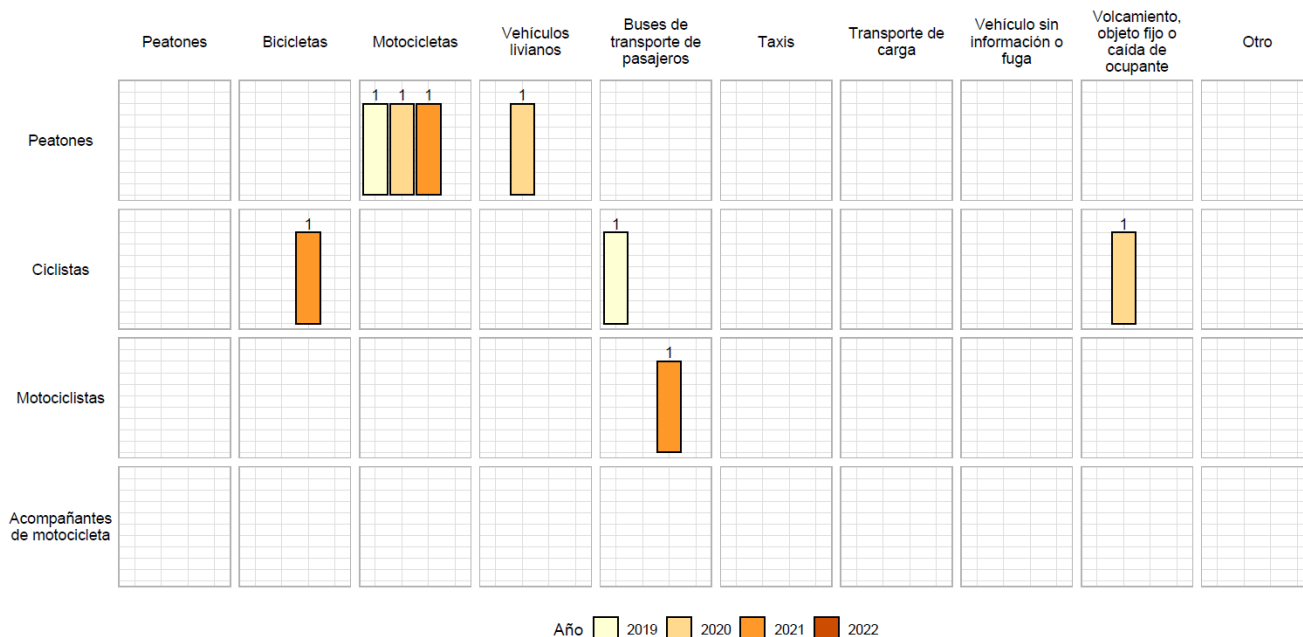
Figura 9. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Carrera 7 entre Calle 32 y Calle 116.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Para los siniestros con fallecidos, se evidencia un comportamiento favorable en el corredor, dado que el total de eventos para los actores que hacen parte de este análisis es nulo para el periodo del 2022.

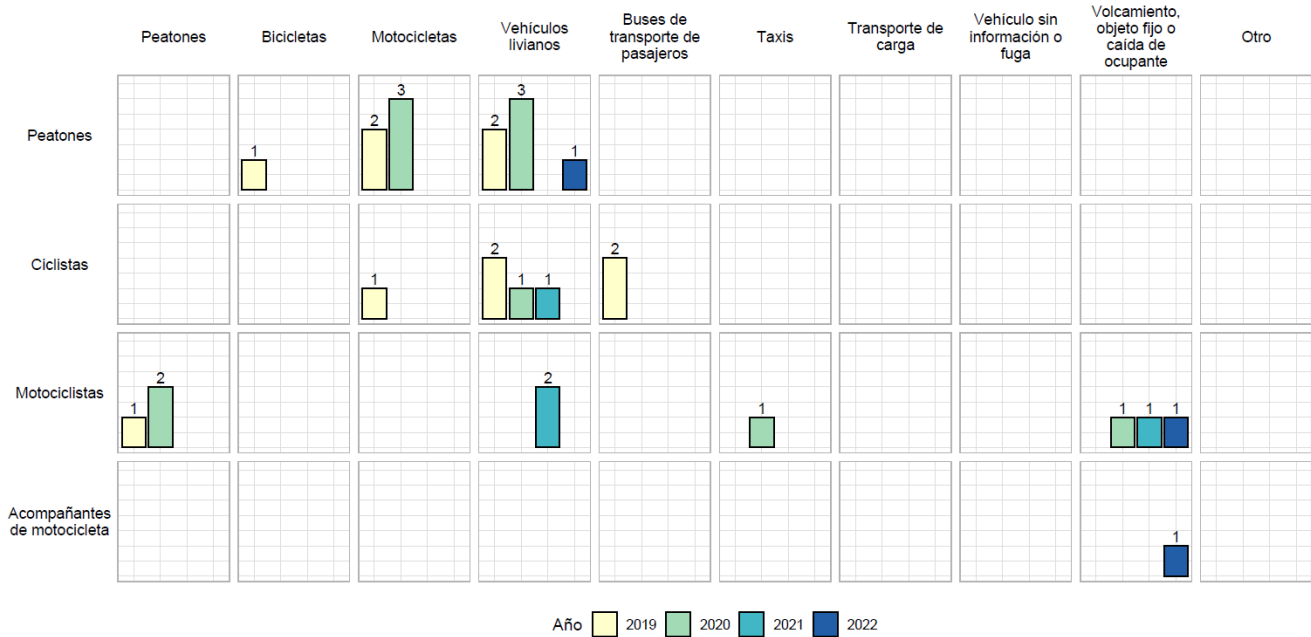
Figura 10. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Carrera 7 entre Calle 32 y Calle 116.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Para el corredor de la Carrera 9 y carrera 11 (Calle 106 hasta la Calle 147), se ve una disminución de en la totalidad de los siniestros con heridos en 2022.

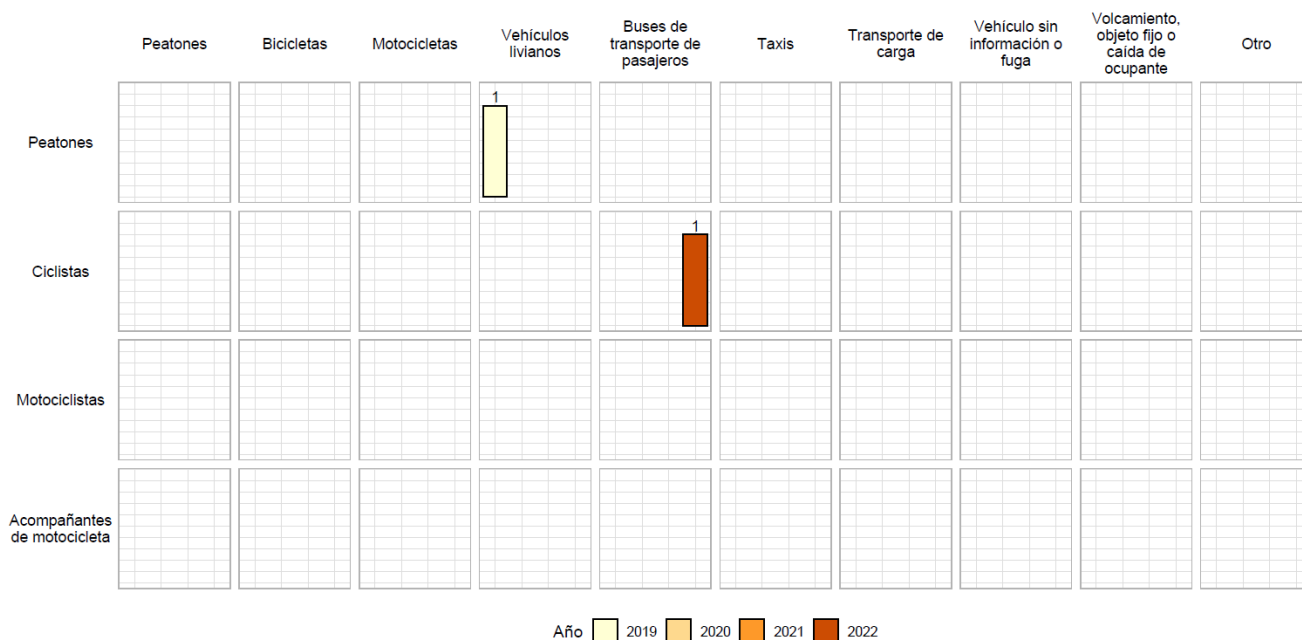
Figura 11. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Carrera 9 y Carrera 11 entre Calle 106 y Calle 147.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Respecto a los siniestros con fatalidades, en 2019 se presenta un peatón fallecido con interacción con vehículo liviano y en 2022 un ciclista fallecido con un bus de transporte de pasajeros.

Figura 12. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Carrera 9 y Carrera 11 entre Calle 106 y Calle 147..



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

● **Velocidad.**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba 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 7

Carrera 7	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Tramo Av. 1 de Mayo hasta la CL 106	28	26	3,8	4,1

Fuente. SDM - DIM

Tabla 9. Comparativo de velocidades en el corredor de la Carrera 11

Carrera 11	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Tramo CL 106 (AK 7 - AK 11)	30	25	1,2	1,4

Fuente. SDM - DIM

En las tablas anteriores, se identifica una disminución en la Velocidad entre 2 y 5 Km/h en el tramo, con un aumento en el tiempo de desplazamiento.

- **Hurtos Ciclistas**

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

Los registros se toman de acuerdo a una distancia máxima de 50 metros del eje de la ciclorruta temporal más cercana.

Tabla 10. Reporte hurtos ciclistas corredor Carrera 7 y 9

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AK 9 (CL 106 - AC 147)	24	26	15	10	75
CL 106 (AK 7 - AK 11)	3	2	14	6	25
KR 7 (CL 12B - CL 102)	70	57	64	29	220
KR 7 (CL 22 SUR - CL 12B)	8	50	40	3	101

Fuente. SDM – SBP en base a 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 indicador favorable, dado el aumento de viajes en bicicleta.

5.2.2 CALLE 13 ENTRE ALAMEDA EL PORVENIR Y CARRERA 135

El corredor de ciclovía temporal de la Calle 13 entre Alameda el Porvenir y la Carrera 135, se consolida el 25 de marzo de 2020, como se muestra en la siguiente figura.

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.

Figura 13. Ciclorruta Calle 13 entre Carrera 100 y Carrera 135.



Fuente: SDM-SBP

Producto del seguimiento realizado al corredor de la Calle 13, se estableció la viabilidad de mantener una ciclo-infraestructura para el tránsito de ciclistas sobre este importante corredor. El proyecto de implementación de infraestructura para ciclistas en el corredor de la Calle 13, se desarrolla en distintas temporalidades y se ejecuta de acuerdo con las posibilidades de intervención de cada una de sus etapas; lo que ha permitido atender la demanda de ciclistas de manera segura. A continuación, se describe el proceso:

- 1. Adecuación de ciclorruta en calzada temporal al borde del separador en la calzada norte:** Luego del seguimiento y los análisis técnicos de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, consolidados en el Documento Técnico de Soporte de redistribución del espacio vial realizado para este corredor (https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2020-11-30/4_documento_tecnico_de_soporte_de_28_km_de_redistribucion_del_espacio_vial_para_la_ciclorrutas_por_covid_-_19_en_av._carrera_7_av._carrera_9_y_av._calle_13.pdf), se adelantaron actividades preliminares (adquisición de elementos, procesos de instalación de segregación, señalización). Se utilizaron New Jerseys como elementos segregadores, esto teniendo en cuenta que son elementos diseñados para contener vehículos de grandes dimensiones en caso de pérdida de control por parte de los conductores. Esta condición opera desde la última semana de noviembre de 2020 hasta agosto de 2021 donde se finalizaron las obras de adecuación de la franja ciclo peatonal por parte de la UMV y la señalización vial complementaria, como actividades previas a la entrada en operación de la franja ciclo peatonal.
- 2. Adecuación franja de priorización de modos de transporte sostenible (bicicleta y peatón) adyacente al costado sur:** Finalmente y teniendo en cuenta que el análisis de volúmenes del corredor, donde se evidencia que la relación Volumen/Capacidad se encontraba al límite, se desarrollan de manera paralela a la implementación de las medidas de gestión de la demanda, y con el concurso de varias entidades distritales, la viabilidad para la adecuación de un corredor

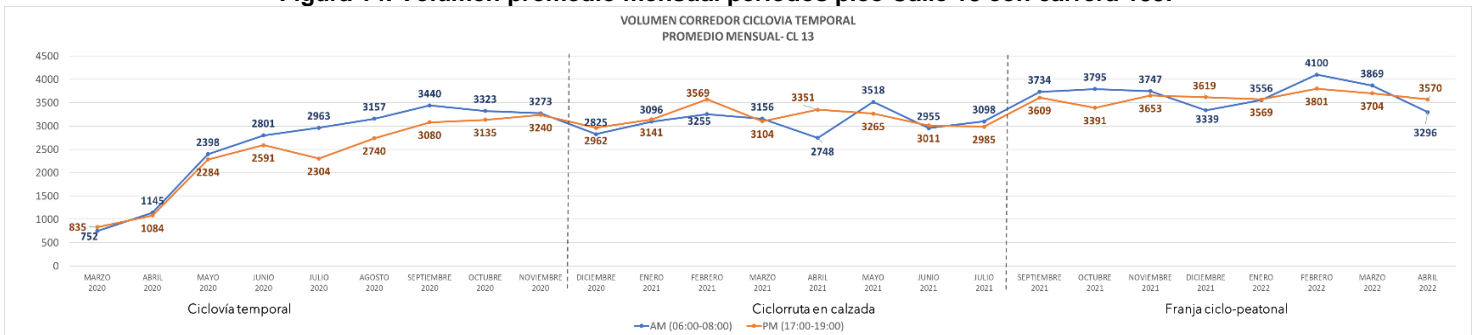
para uso de ciclistas y peatones adyacente a la calzada en el costado sur. Esta intervención contempla la adecuación de una ciclorruta en pavimento flexible, que cuenta con condiciones de seguridad y comodidad adecuadas para los usuarios vulnerables y permite restablecer la capacidad habitual de la calzada norte del corredor (a tres carriles vehiculares). Esta adecuación, de acuerdo con la información mencionada en las diferentes mesas de trabajo debería permanecer hasta el momento de intervención definitiva del proyecto integral del borde occidental y ampliación del corredor de la Avenida Calle 13, del cual el IDU adelanta el proceso de viabilidad a partir de los resultados e informes recibidos en el marco del contrato de consultoría IDU-1475-2017.

Es preciso resaltar que la adecuación de la franja ciclo-peatonal en el corredor no solo contempló la adecuación de la infraestructura, sino que también se ejecutaron actividades complementarias (urbanismo, iluminación, arborización), que permitieron desarrollar un proyecto integral en el corredor de la calle 13.

- **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 Calle 13 con Carrera 135. Entre el inicio de la medida, en el mes de marzo de 2020, a la implementación de la ciclorruta en calzada (noviembre de 2020), se presenta un incremento de la circulación ciclista del 335% y del 288% en el periodo pico am y pm respectivamente. Ahora, respecto al mes de abril del 2022, donde ya se cuenta con la franja ciclo-peatonal, se presenta un incremento del 338% y del 327% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente. Se observa una estabilización del volumen ciclista.

Figura 14. Volumen promedio mensual periodos pico Calle 13 con carrera 135.



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

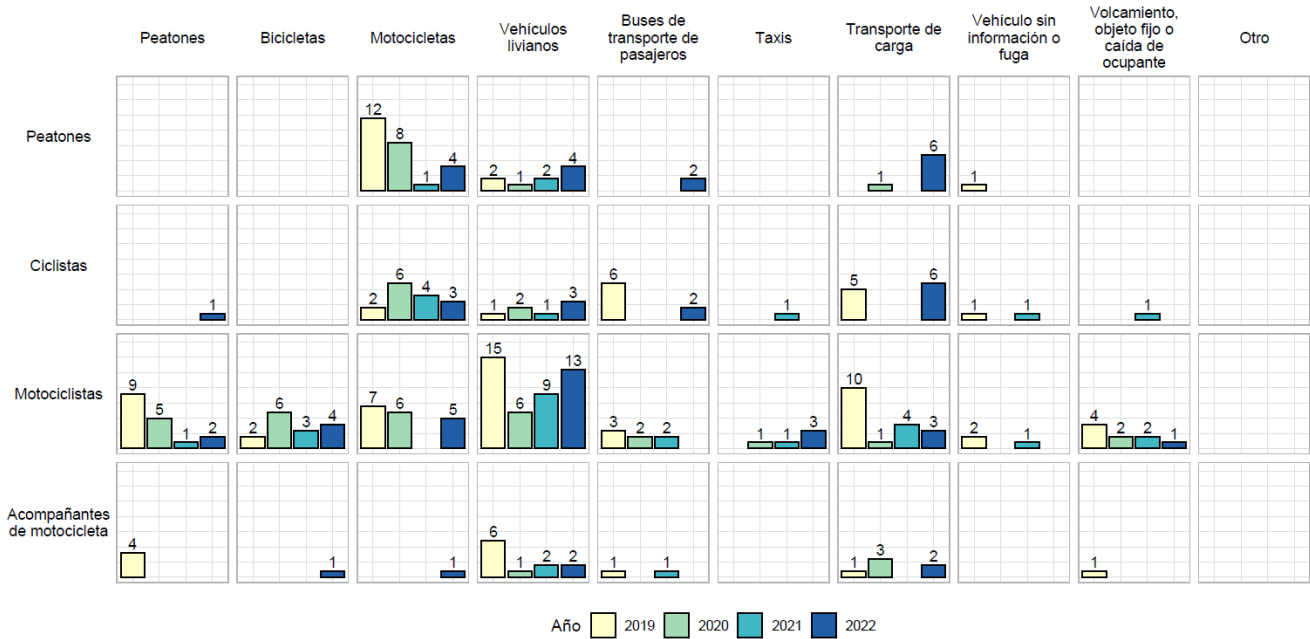
- **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Calle 13 entre Kr 50 y Carrera 135, se ve una disminución en los eventos que involucran motociclistas, en cuanto a los ciclistas en el 2022 se presenta un incremento de eventos con vehículos de transporte de carga, igualmente las interacciones de los peatones con vehículos de transporte de carga.

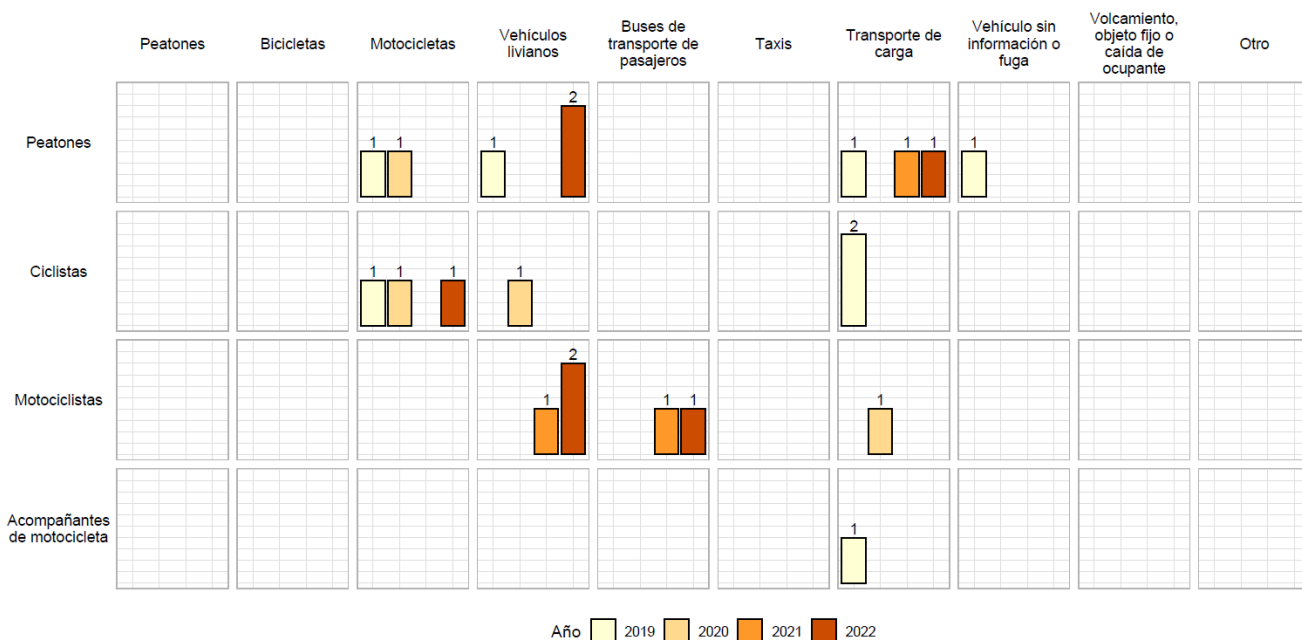
Figura 15. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Calle 13 entre Carrera 50 y Carrera 135.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, los siniestros con fallecidos, se evidencia un comportamiento favorable para los ciclistas en 2022, sin embargo, se presenta un evento con motociclistas; en cuanto a los peatones se presentan dos siniestros con fatalidad con vehículos livianos.

Figura 16. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Calle 13 entre Carrera 50 y Carrera 135.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

● **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 11. Comparativo de velocidades en el corredor de la Calle 13 entre Carrera 100 y Carrera 135.

Calle 13	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Calle 13 - tramos Carrera 100 - Carrera 135	31	27	10,1	10,4

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica una reducción de 3 Km/h en la velocidad del tramo, con un aumento leve en el tiempo de desplazamiento, para este corredor la franja de circulación ciclista no genera afectaciones sobre las calzadas de circulación vehicular.

5.2.3 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 17. Ciclovía temporal Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y CL 53.



Fuente: SDM-SBP

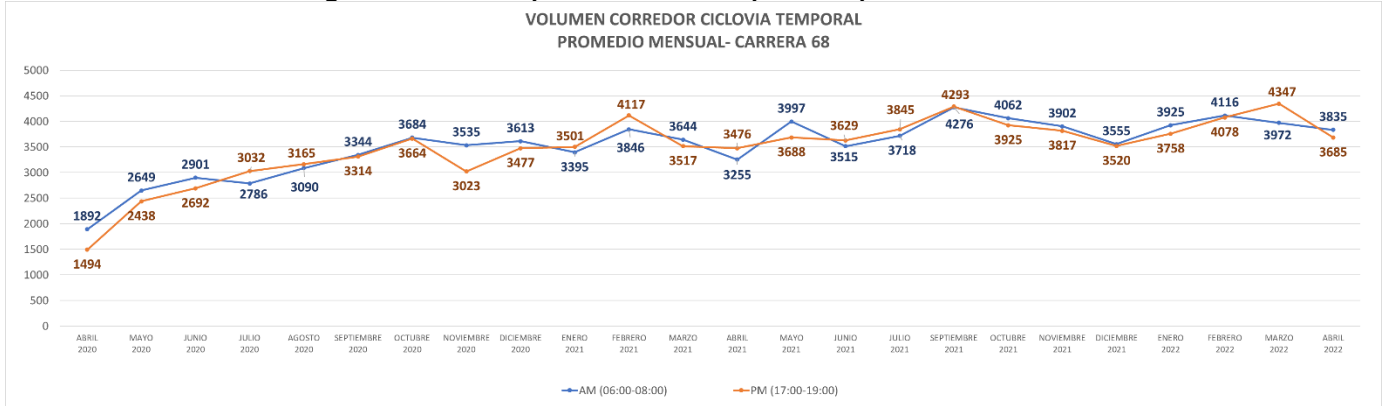
Ahora bien, a partir del contrato IDU 1345-2017 se tienen los estudios y diseños para la adecuación al sistema Transmilenio de la Troncal Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur, para la ejecución de este proyecto el IDU suscribió 9 contratos para la intervención. Cuatro (4) de estos grupos acogen el tramo donde se encuentra la ciclovía temporal y por tanto la medida debe encontrarse dentro de los Planes de Manejo de Tránsito.

A junio del 2022 se encuentra a cargo de la SDM el tramo de la Av. Carrera 68 desde la calle 1 hasta la CL 31 Sur.

- **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 Río 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 18. Volumen promedio mensual periodos pico carrera 68.



● **Siniestros**

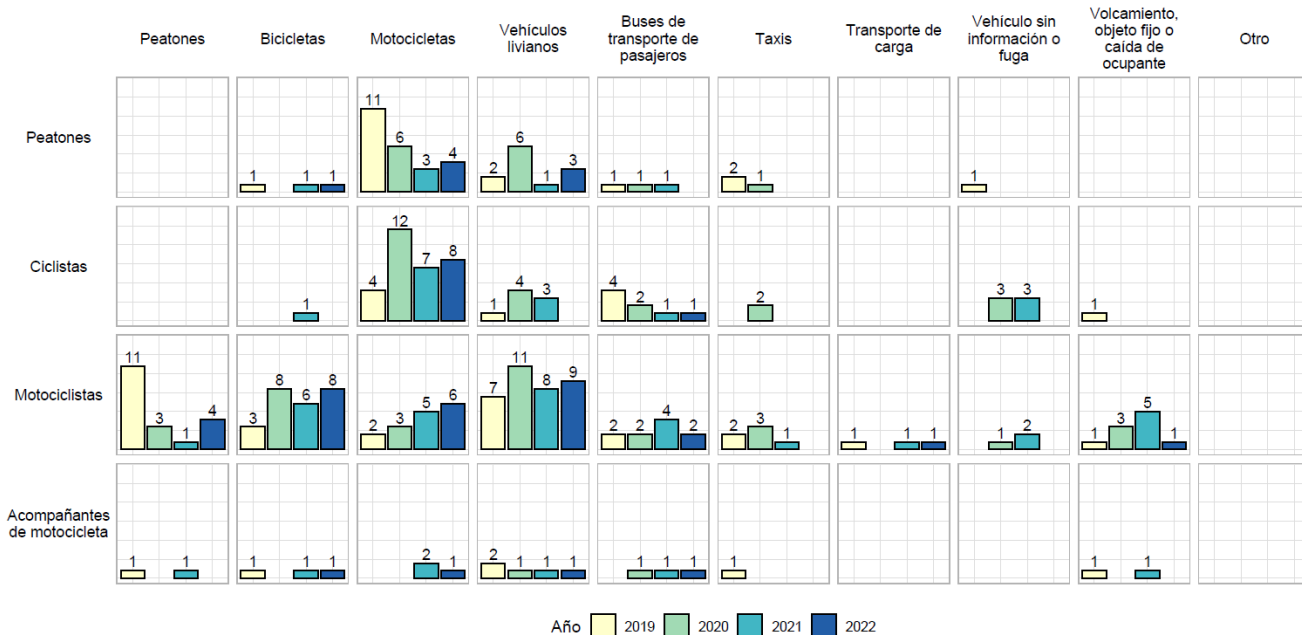
Con el propósito de identificar la afectación en términos de seguridad vial en el corredor a partir de la inclusión dentro de la medida ciclovías temporales, se realiza el análisis de la afectación sobre los actores más vulnerables, entre los que se encuentran los no motorizados, peatones y ciclistas, 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 enero a junio 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 vehículos livianos, transporte público, motos y carga, en el 2022 se presentan menos eventos que en 2020.

Los motociclistas son los que mayores eventos presentan en el periodo de análisis, respecto a los ciclistas la mayor ocurrencia de eventos se da con motociclistas.

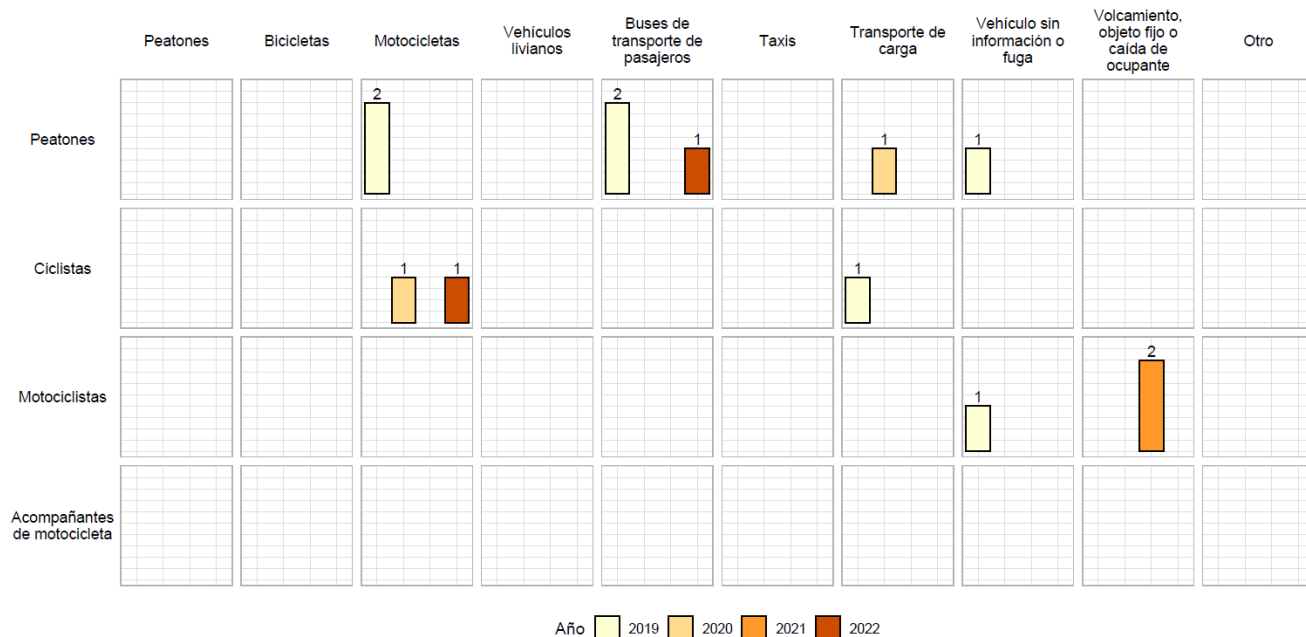
Figura 19. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y Calle 53.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos en el periodo del 2022 se encuentra una fatalidad de peatón con bus de transporte de pasajeros y una de ciclista con motociclista.

Figura 20. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y Calle 53.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba 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 Carrera 68.

Avenida Carrera 68	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Tramo Autosur - Calle 53	32	30	15,4	16.5

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica una disminución de 2 Km/h de la velocidad en el tramo con un aumento de un minuto en el tiempo de desplazamiento.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde el año 2019 a la fecha de corte del presente informe (Junio 2022). 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 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 13. Reporte hurtos ciclistas corredor Carrera 68.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AK 68 (AUT SUR - AC 53)	49	98	67	32	246

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**

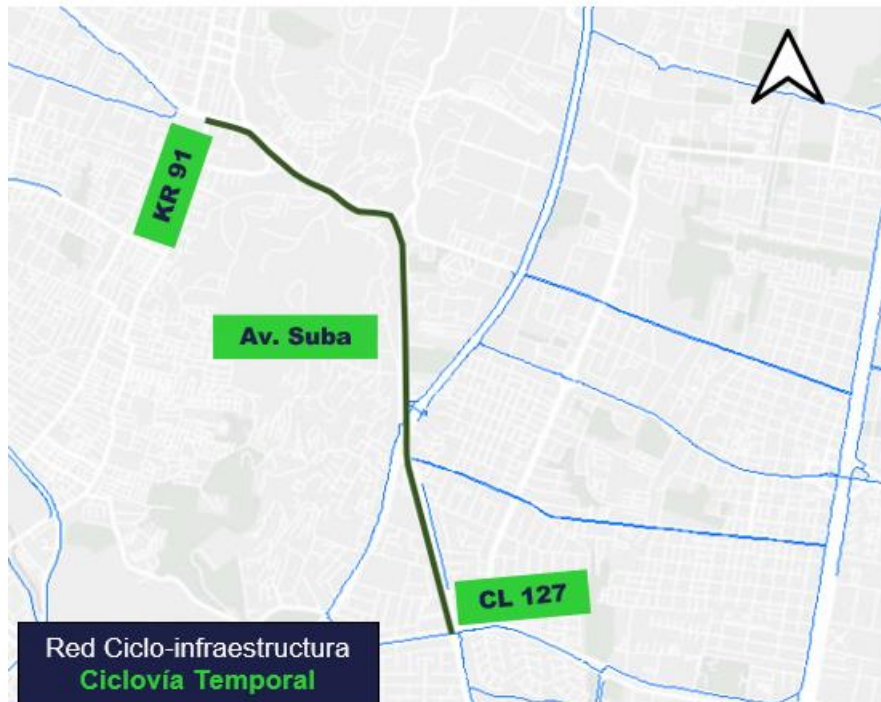
Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2021 al mes de abril de 2022, en la Carrera 68 se presenta la pérdida de 341 elementos segregadores tipo maletín, representando el 69% de los elementos dispuestos en el corredor, 496 entre los instalados inicialmente y el refuerzo realizado.

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.

5.2.4 AVENIDA SUBA

El corredor de ciclovía temporal de la Av. Suba entre Calle 127 y Carrera 91, se consolida el 25 de marzo de 2020, como un corredor ciclista bidireccional adosado al andén en el costado suroccidental. A mediados del mes de mayo, se cambia la configuración del espacio de circulación ciclista, como unidireccional adosado al andén.

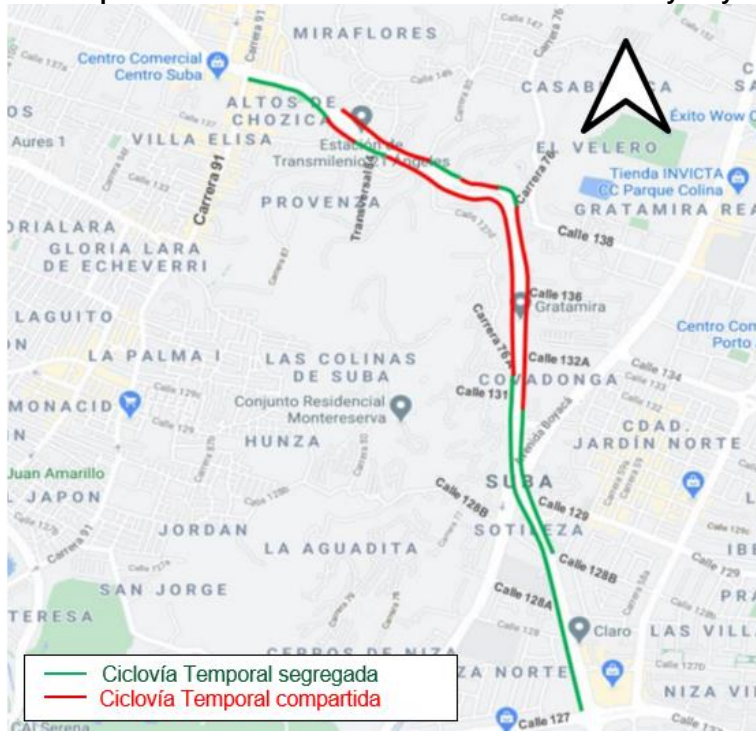
Figura 21. Corredor Av. Suba.



Fuente: SDM - SBP

Ahora bien, dadas las aperturas graduales que ha presentado la ciudad, la importancia de este corredor como eje estructurante de transporte público, y la discontinuidad en el perfil vial, el cual cuenta con sectores con dos (2) y tres (3) carriles para el tráfico mixto. A partir del jueves 10 de diciembre del 2020 y hasta el inicio de los evento del paro nacional, con la finalidad de mantener la disponibilidad de dos (2) carriles para la circulación del tránsito mixto, en las zonas con esta configuración del perfil vial se genera una franja de circulación compartida con prioridad ciclista, donde se dispuso del acompañamiento temporal de personal de grupo Guía con paletas, al igual que pendones informando a los conductores de los vehículos automotores que es una zona compartida.

Figura 22. Operación corredor Av. Suba entre diciembre 2020 y mayo 2021.



Fuente: SDM - SGV

Producto del seguimiento realizado, se estableció la viabilidad de mantener una ciclo-infraestructura para el tránsito de ciclistas sobre este importante corredor, a partir de una implementación como ciclorruta en calzada que consolida la propuesta inicial (temporal) en una oferta a los ciclistas sobre el corredor, la cual se encuentra en proceso de implementación.

Para ello se adelantó la evaluación de los componentes de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial, los cuales se consolidaron en el “DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE 8,2 KM DE REDISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO VIAL PARA LA CICLORRUTAS EN CALZADA POR CONDICIONES DE MITIGACIÓN DE CONTAGIO POR COVID-19, (DPM - ET - 007 - 2020), el cual contiene la descripción y recomendaciones técnicas necesarias para garantizar una operación segura para todos los usuarios de la infraestructura vial.

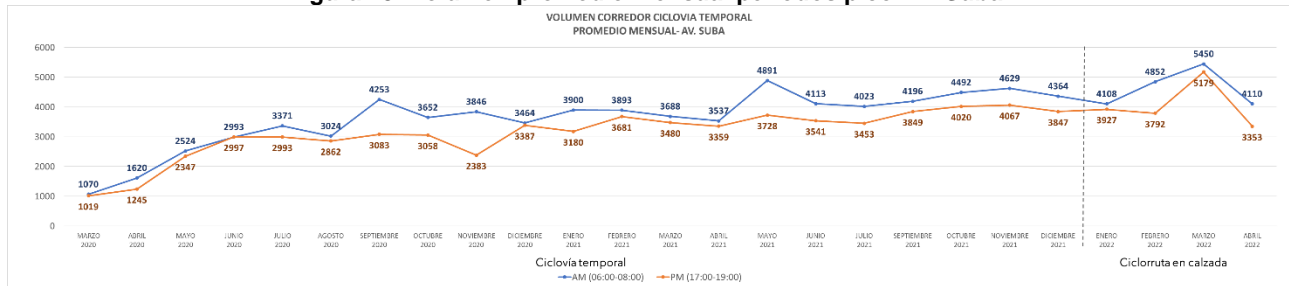
Para consultar el documento mencionado se puede realizar en la página web de la secretaría (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/>) y dirigirse a “Temas de Impacto - Estudios técnicos de ciclorrutas” o en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2020-11-30/6_documento_tecnico_de_soporte_de_8.2_km_de_redistribucion_del_espacio_vial_para_ciclorrutas_en_calzada_por_condiciones_de_mitigacion_de_contagio_por_covid_19_av_suba_y_autopista_sur.pdf

Ahora bien, la definición de los diseños de señalización de este sector ha tomado en cuenta las condiciones de movilidad, donde la propuesta de ciclorruta ha presentado algunas modificaciones atendiendo las características de la zona, en beneficio de la convivencia de los diferentes modos y de los habitantes del sector.

- **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 Av. Suba a la altura del Puente de la Virgen. Entre el inicio de la medida, en el mes de marzo de 2020 y el mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 284% y del 229% en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 23. Volumen promedio mensual periodos pico Av. Suba.



Fuente: SDM - SBP

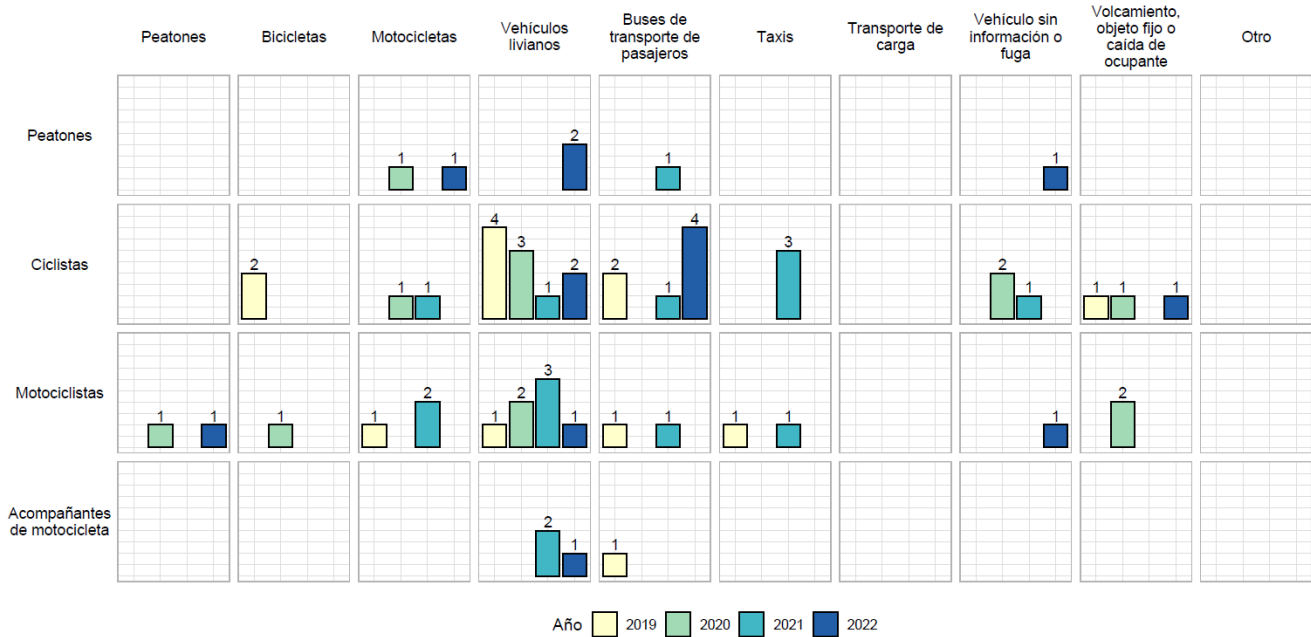
- **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Av. Suba entre Calle 127 y Carrera 91, se observa un comportamiento variable, en cuanto a los siniestros ciclistas en 2022 se presenta una disminución con vehículos livianos y un aumento con buses de transporte de pasajeros.

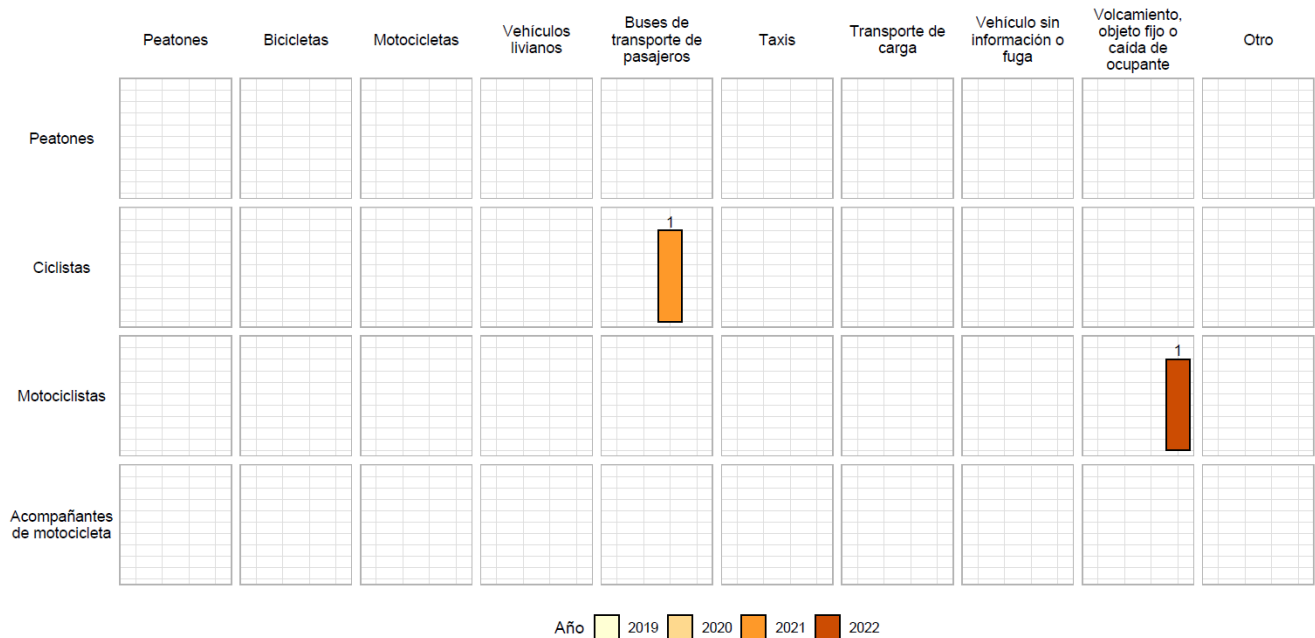
Figura 24. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Suba entre Calle 127 y Carrera 91.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos se presenta un evento en 2021 entre ciclista y bus de transporte de pasajeros y en 2022 un motociclista con volcamiento u choque con objeto fijo.

Figura 25. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Suba entre Calle 127 y Carrera 91.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 14. Comparativo de velocidades en el corredor de la Av. Suba.

Avenida Suba	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Tramo Av. Carrera 91 - Calle 127	41	42	5,4	5,3

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica un aumento de la Velocidad de 1 Km/h en el tramo con una leve disminución en el tiempo de desplazamiento.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde el año 2019 a la fecha de corte del presente informe (junio 2022). 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 15. Reporte hurtos ciclistas corredor Av. Suba.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AV SUBA (AC 127 - KR 91)	19	43	30	19	111

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 una buena muestra, dado los viajes en bicicleta que se registran.

- **Hurtos de Material**

Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2020 al mes de junio de 2022, en la Av. Suba se presenta la pérdida de 91 elementos segregadores tipo maletín, representando el 46% de los elementos dispuestos en el corredor, 197 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.

5.2.5 AVENIDA AMERICAS

El corredor de ciclovía temporal de la Av. Américas entre Carrera 28 y Carrera 50, se consolida el 25 de marzo de 2020, como un corredor ciclista bidireccional adosado al separador calzada norte, y sobre el puente de la Av. Américas con Av. Boyacá unidireccional adosado a los bordes externos.

Figura 26. Corredor Av. Américas



Fuente: SDM - SBP

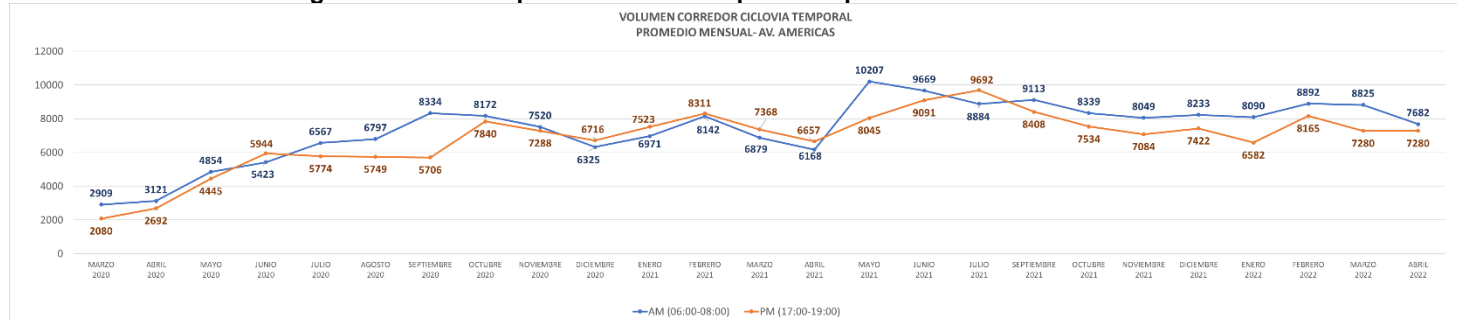
La operación en este sector de la ciudad inicia el 16 de marzo de 2020, donde se dispone de un corredor ciclista en la Av. Américas entre Av. Ciudad de Cali y Calle 34, para posteriormente y de acuerdo con las evaluaciones realizadas consolidarse como el corredor descrito en el párrafo anterior.

En este tramo la operación del corredor ciclista fue afectada por la reapertura en las actividades de la ciudad, además del constante hurto de material, y las actividades de conservación que inició el IDU en el primer trimestre del 2022 y que continúan a la fecha del presente informe. Dificultando su continuidad en el tiempo, lo que conllevó a la suspensión de este en abril de 2022.

- **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 Av. Américas con Av. Boyacá. Entre el inicio de la medida, en el mes de marzo de 2020 y el mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 164% y del 290% en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 27. Volumen promedio mensual periodos pico Av. Américas.



Fuente: SDM - SBP

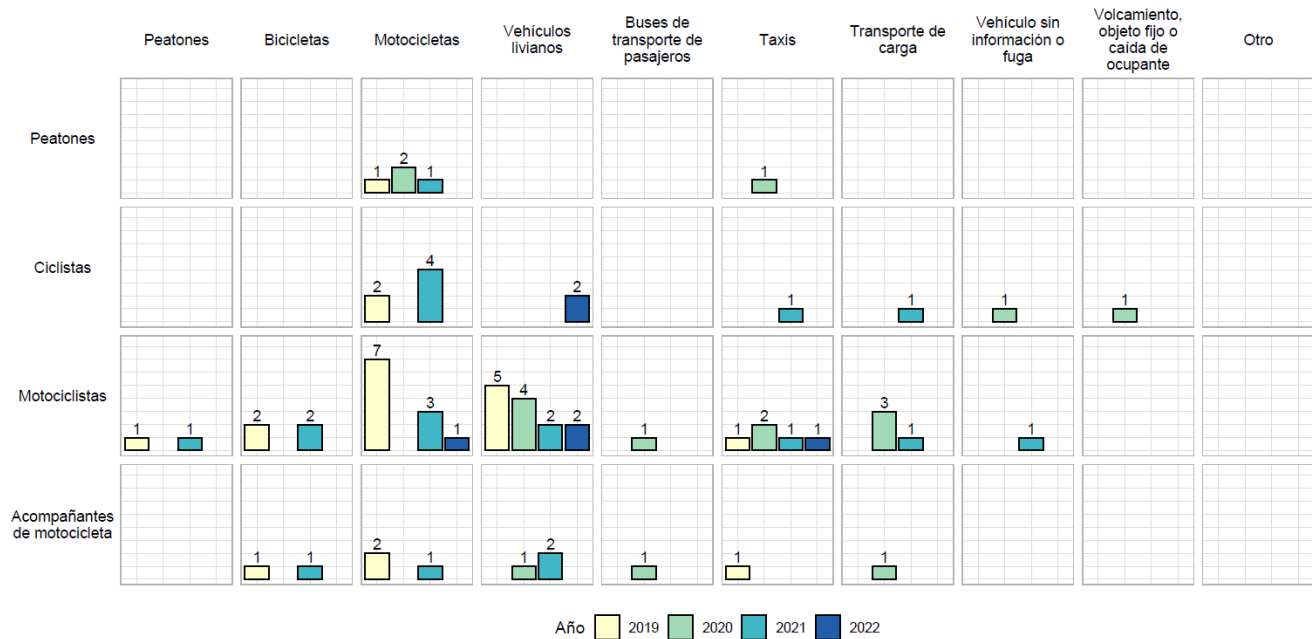
● **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Av. Américas entre Carrera 28 y Carrera 50, se ve una disminución significativa de los siniestros que involucran los actores sobre los cuales se centra este análisis. Sin embargo, se encuentra que las interacciones entre ciclista y automóviles livianos aumentan en el 2022.

Figura 28. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Américas entre Carrera 28 y Carrera 50.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

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

● **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del

primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 16. Comparativo de velocidades en el corredor de la Av. Américas.

Avenida Américas	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Tramo Tv. 28 y Carrera 50	30	32	6,3	5,9

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica un aumento en la Velocidad de 2 Km/h en el tramo con una leve disminución en el tiempo de desplazamiento.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde al año 2019 a la fecha de corte del presente informe (abril 2022). Los datos presentados a continuación corresponden se basan en datos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO)⁶.

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 17. Reporte hurtos ciclistas corredor Av. Américas.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AV AMERICAS (TV 28 - AK 50)	5	18	10	4	37

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

- **Hurtos de Material**

Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2021 a abril del 2022, en la Av. Américas se presenta la pérdida de los 267 elementos segregadores tipo maletín dispuestos en el corredor, entre los instalados inicialmente y el refuerzo realizado.

5.2.6 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.

⁶ 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.

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 29. Corredor Carrera 24 – CAMM.

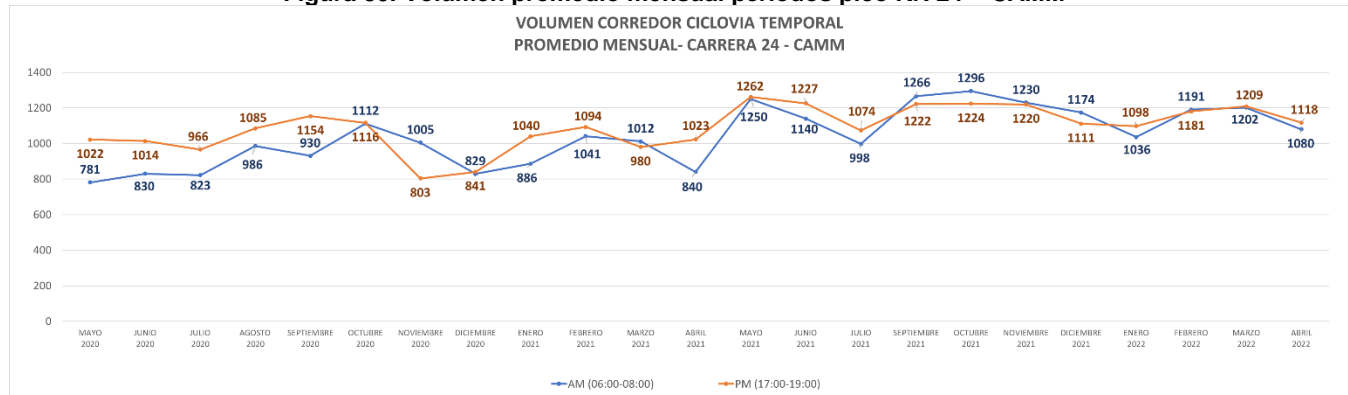


Fuente: SDM - SBP

● **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 30. Volumen promedio mensual periodos pico KR 24 – CAMM



Fuente: SDM - SBP

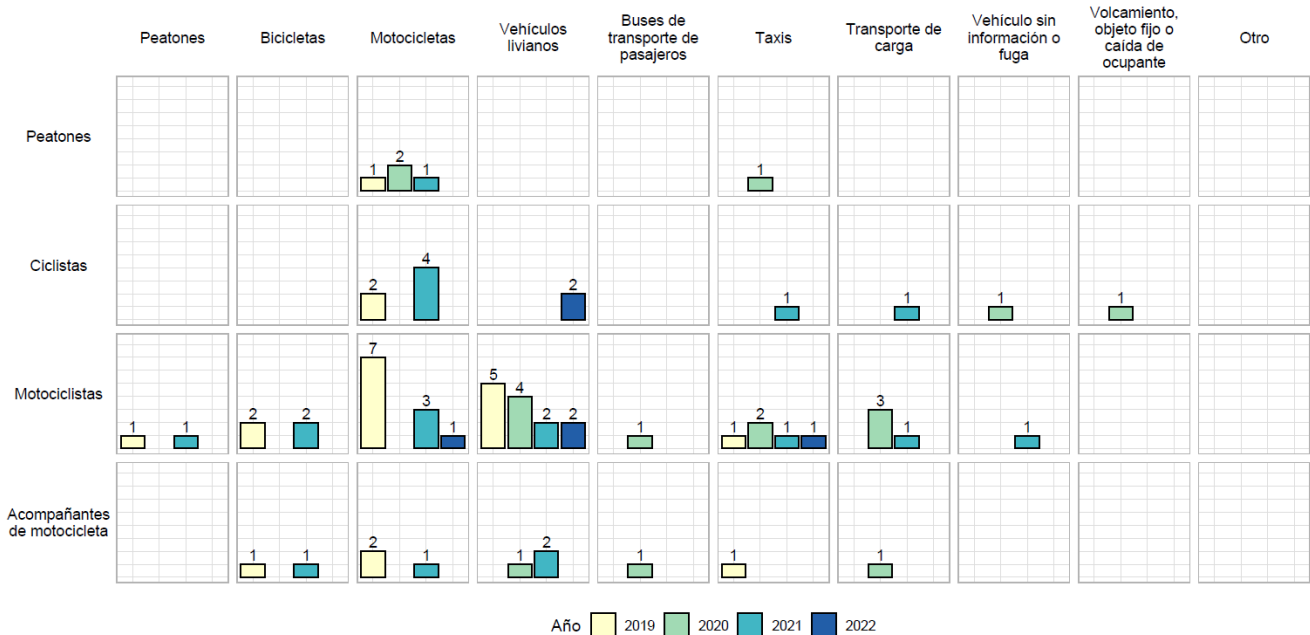
• **Siniestros**

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 enero a junio 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 significativa de los siniestros que involucran los actores sobre los cuales se centra este análisis. Sin embargo, se encuentran dos interacciones entre ciclista y vehículo liviano en 2022.

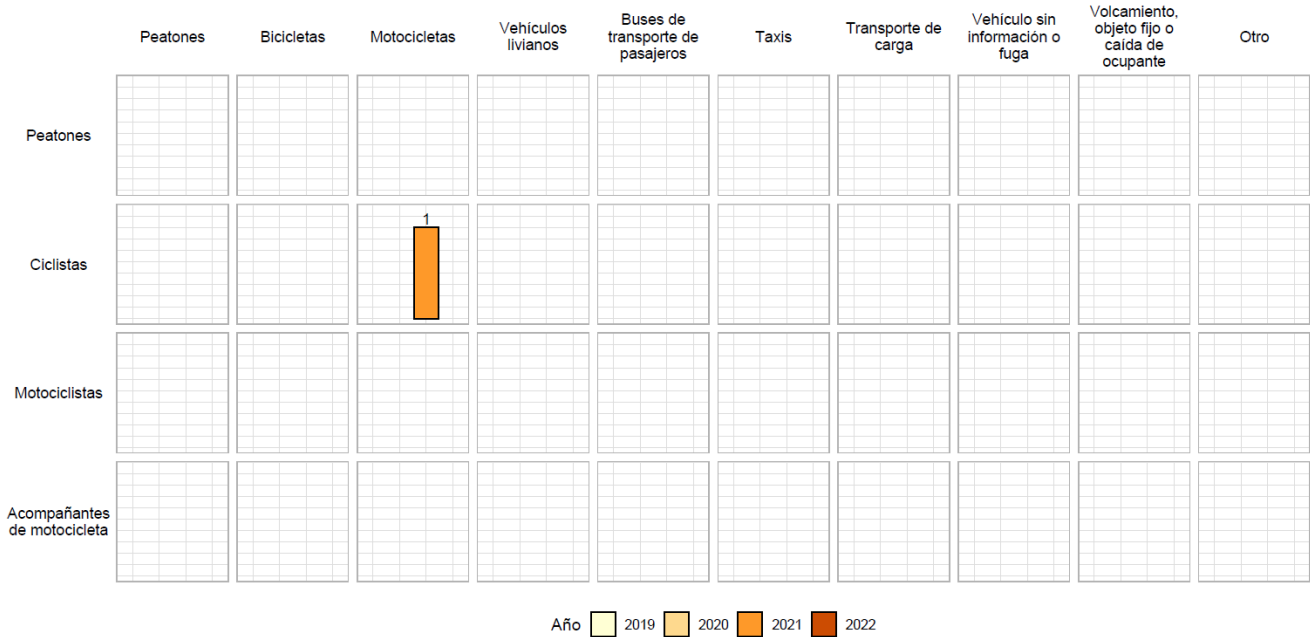
Figura 31. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Carrera 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos el comportamiento general del corredor es favorable, excepto por evento entre peatones y motocicleta en 2021.

Figura 32. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Carrera 24 entre Av. Boyacá y Av. Primero de Mayo.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

● **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 18. Comparativo de velocidades en el corredor de la Carrera 24 - CAMM.

Carrera 24	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Tramo Av. Boyacá y Av. 1 de Mayo	16,00	17,00	11,1	10,4

Fuente: SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica un aumento en la velocidad de 1 Km/h en el tramo con una disminución leve en el tiempo de desplazamiento.

- **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)⁷.

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 19. Reporte hurtos ciclistas corredor Carrera 24 - CAMM.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
KR 24 (AV BOYACA – AV 1 DE MAYO)	19	32	21	9	81

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 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 2021 al mes de abril del 2022, en la Carrera 24 - CAMM se presenta la pérdida de 172 elementos segregadores tipo maletín, representando el 61% de los elementos dispuestos en el corredor, 280 entre los que se encontraban en el corredor y el refuerzo realizado.

5.2.7 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.

⁷ 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.

Figura 33. Corredor Calle 68-72.



Fuente: SDM - SBP

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 “Temas de impacto - Estudios técnicos de ciclorrutas” en la página web de la SDM o en el enlace https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2020-11-30/5_documento_tecnico_de_soporte_de_37_km_de_redistribucion_del_espacio_vial_para_ciclorrutas_en_calzada_por_condiciones_de_mitigacion_de_contagio_por_covid_-_19._par_vial_av._calle_68-66.pdf.

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)

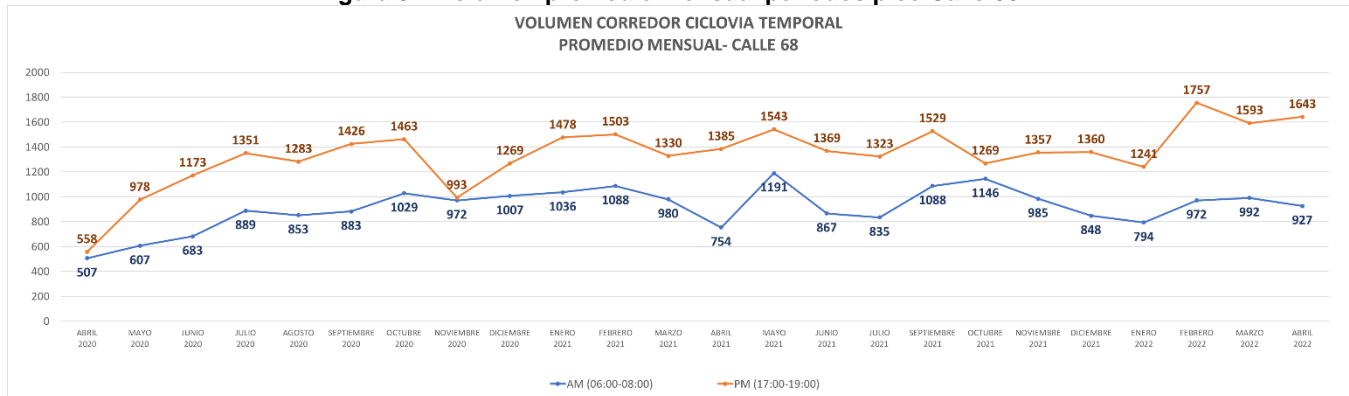
Igualmente, el Decreto Nacional 655 de 2022 indica que la vigencia de las medidas adoptadas por la pandemia por COVID-19 culminaron el 30 de junio de 2022, aunado a la afectación del corredor en los índices de movilidad de la Calle 68-72, especialmente a los usuarios de transporte público, que en la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

- **Volumen Ciclista**

En el presente informe se presentan el seguimiento al volumen ciclista en la Calle 68 con Carrera 54 y en la Calle 72 con Carrera 77A, en las siguientes gráficas 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.

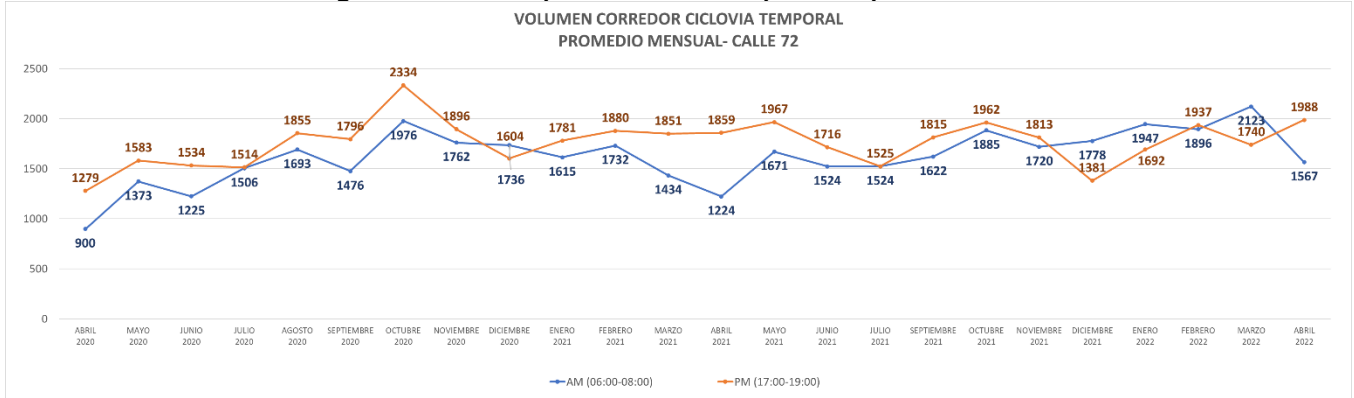
Figura 34. Volumen promedio mensual periodos pico Calle 68.



Fuente: SDM - SBP

Ahora bien, respecto a la calle 72, entre el inicio de la medida, en el mes de marzo de 2020, al mes de abril del 2022, se presenta un incremento del 74% y del 55% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 35. Volumen promedio mensual periodos pico Calle 72.



Fuente: SDM - SBP

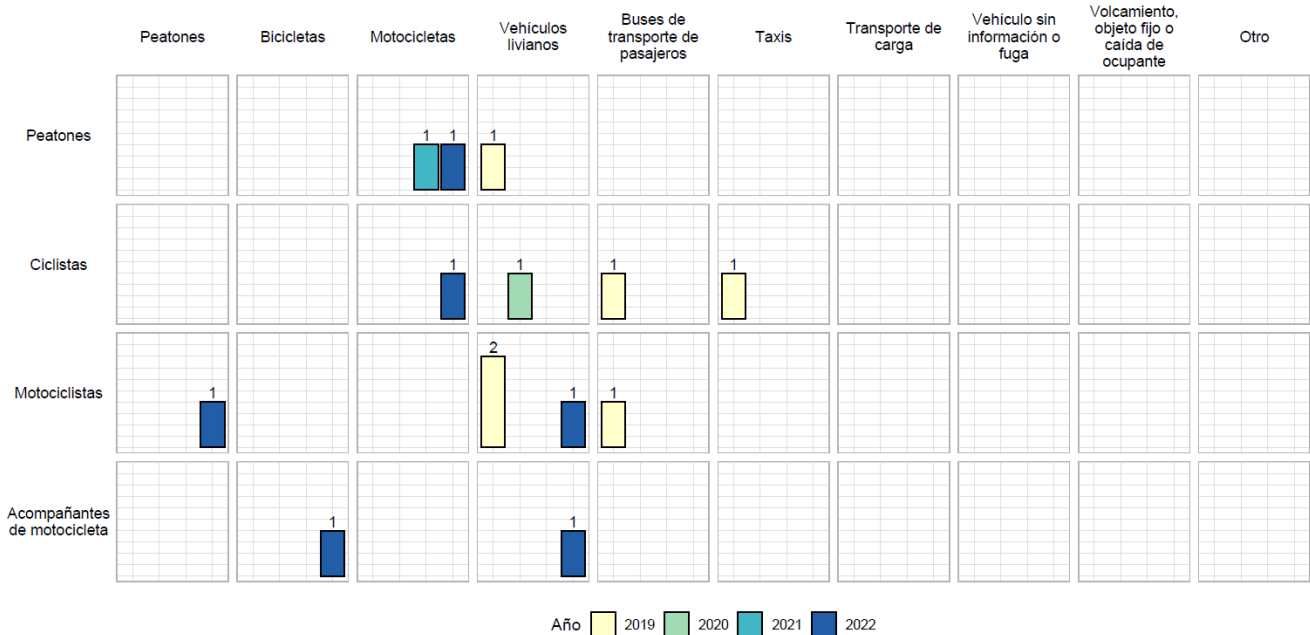
- **Siniestros**

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 enero a junio 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, se encuentra un comportamiento favorable, con un evento en 2022 entre peatón y motocicleta, uno entre motocicleta y peatón, uno entre motocicleta y vehículo liviano, dos de acompañantes de motocicleta tanto con bicicleta, como con vehículo liviano.

Figura 36. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Calle 68 entre Av. Caracas y Carrera 54.

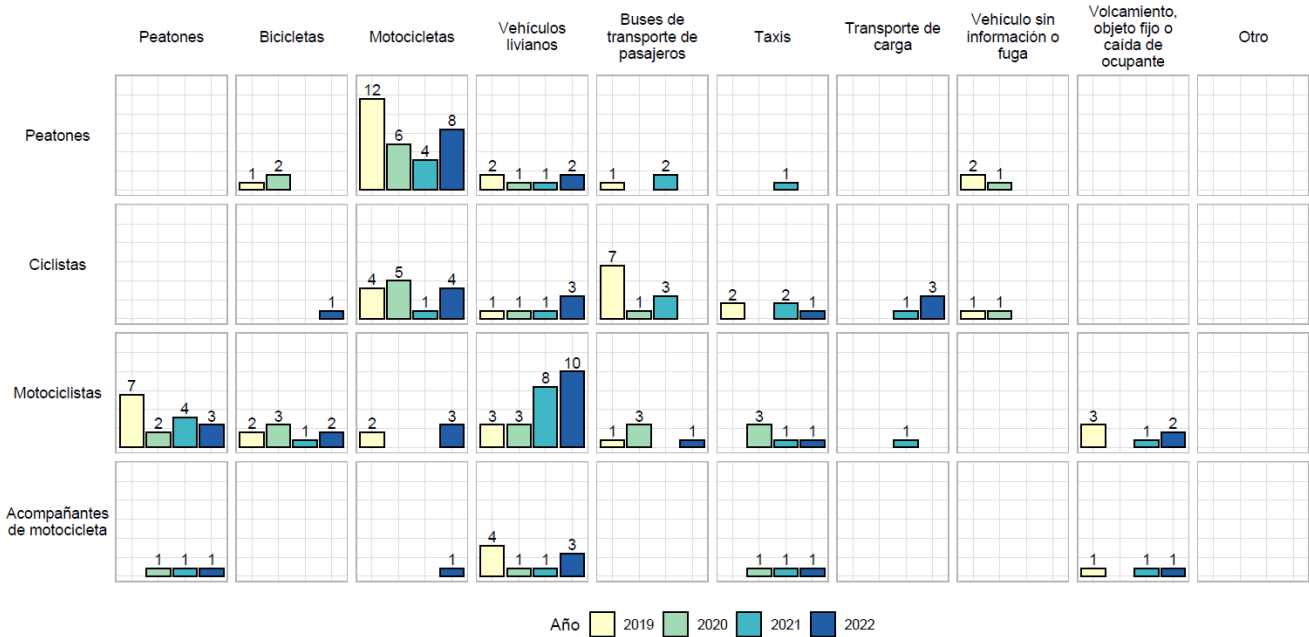


Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM; Fecha de Consulta: 2022-10-03

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

Ahora bien, respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Calle 68 entre Carrera 54 y Carrera 110G, se encuentra que los peatones presentan menos siniestros en el 2022 respecto al 2019, en cuanto a ciclistas se presenta un comportamiento similar. Para el periodo 2022 los motociclistas presentan una mayor cifra en eventos con vehículos livianos.

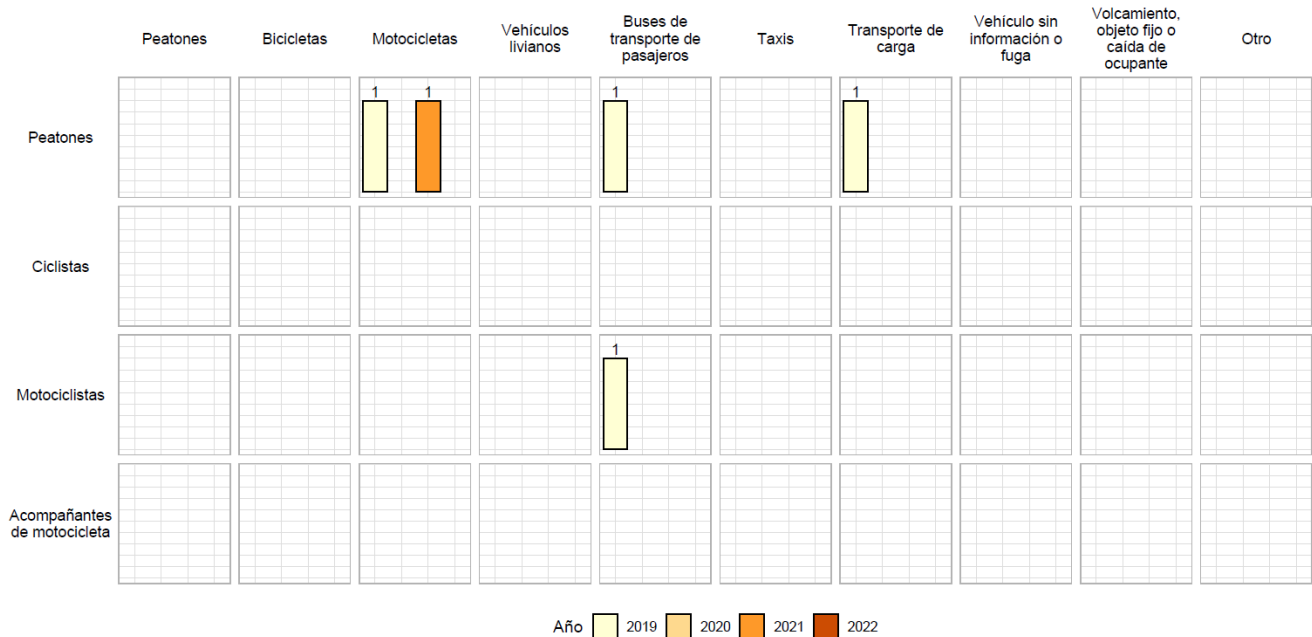
Figura 37. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Calle 68 y Calle 72 entre Carrera 54 y Carrera 110G.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos el comportamiento general del corredor es favorable en 2022.

Figura 38. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Calle 68 y Calle 72 entre Carrera 54 y Carrera 110G.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 20. Comparativo de velocidades en el corredor de la Calle 68-72.

Avenida Calle 68	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Tiempo 2019	Tiempo 2021
Tramo Av. Caracas - Carrera 110G	20	21	20,1	18,4

Fuente: SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica un aumento en la velocidad de 1 Km/h en el tramo con un incremento de un poco más de 2 minutos en el desplazamiento.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde al año 2019 a la fecha de corte del presente informe (junio 2022). Los datos presentados a continuación se basan en datos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO)⁸.

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 21. Reporte hurtos ciclistas corredor Calle 68-72.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AC 68 Y AC 72 (AV CARACAS - KR 110G)	66	113	58	24	261

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

En el 2021 se observa una disminución cercana al 50% en el hurto de bicicletas respecto al 2020, respecto al 2022 se aprecia una tendencia similar al año anterior.

⁸ 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.

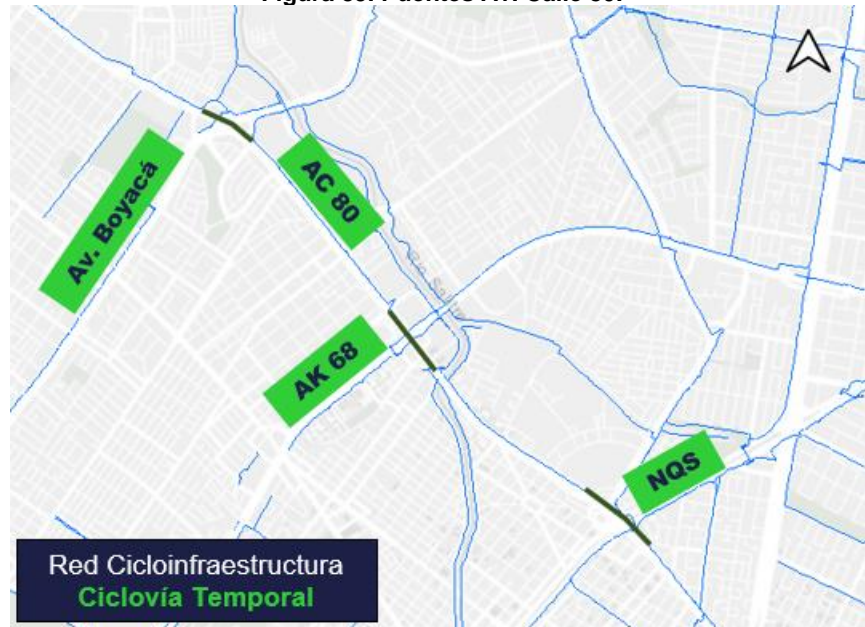
- **Hurtos de Material**

Desde que se retomaron los corredores de CVT, el 08 de junio de 2021 a junio de 2022, en la calle 68-72 se presenta la pérdida de 156 elementos segregadores tipo maletín, representando el 38% de los elementos dispuestos en el corredor, 405 entre los instalados inicialmente y el refuerzo realizado.

5.2.8 PUENTES VEHICULARES DE LA AVENIDA CALLE 80

Los puentes vehiculares de la Av. Calle 80 con NQS, Av. Carrera 68 y Av. Boyacá se consolidan el 25 de marzo de 2020, como tramos de conexión de la ciclorruta de este corredor sobre los puentes, donde la circulación ciclista es bidireccional adosada al costado norte de las calzadas norte de estos tramos.

Figura 39. Puentes Av. Calle 80.



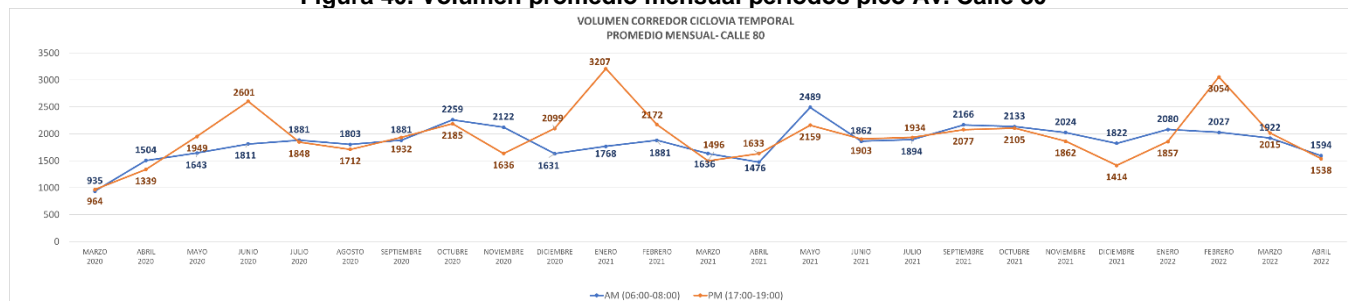
Fuente: SDM - SBP

La operación en este sector de la ciudad inicia el 16 de marzo de 2020, donde se dispone de un corredor ciclista en la Av. Calle 80 entre la carrera 24 y la Av. Ciudad de Cali, para posteriormente y dado que cuenta con ciclorruta bidireccional en andén al costado norte y de acuerdo con las evaluaciones realizadas consolidarse como el corredor descrito en el párrafo anterior.

En este tramo la operación del corredor ciclista fue afectada por la reapertura en las actividades de la ciudad, además del constante hurto de material, haciendo inviable su continuidad en el tiempo, lo que conlleva a la suspensión del mismo en octubre de 2021.

- **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 Av. calle 80 con Av. Boyacá. Entre el inicio de la medida, en el mes de abril de 2020 y el mes de abril de 2022, se presenta un incremento del 71% y del 60% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 40. Volumen promedio mensual periodos pico Av. Calle 80

Fuente: SDM - SBP

- **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 2021, 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 22. Comparativo de velocidades en el corredor de la Calle 80.

Calle 80	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
Puentes vehiculares	32	33	17,9	17,3

Fuente: SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica un aumento en la velocidad de 1 Km/h en el tramo con una leve disminución en el desplazamiento.

- **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)⁹.

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 23. Reporte hurtos ciclistas corredor Calle 80.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
PUENTE AC 80 - AK 30	23	10	15	8	56
PUENTE AC 80 - AK 68	11	15	17	2	45
PUENTE AC 80 - AV BOYACA	14	14	13	2	43

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

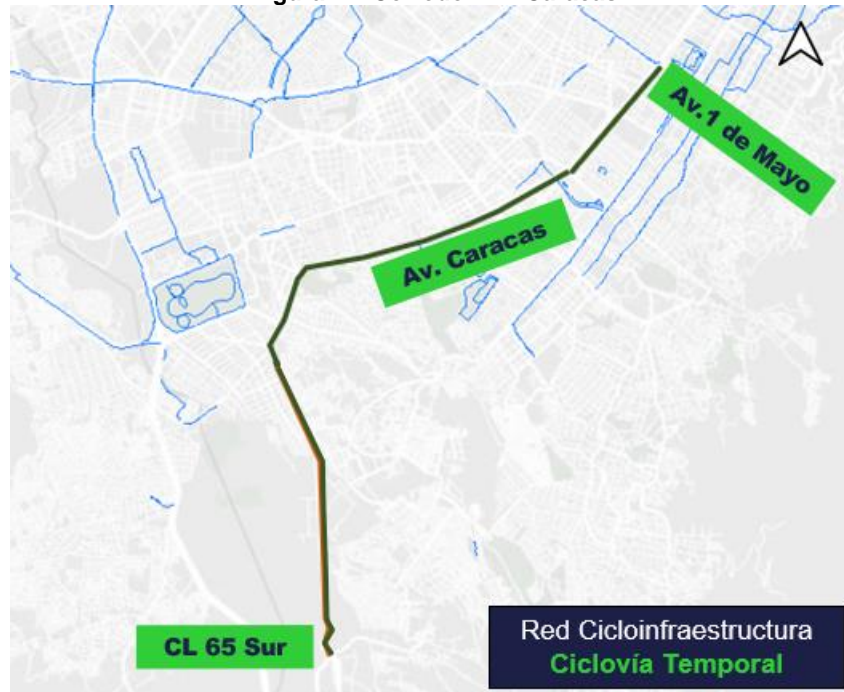
⁹ La Información extraída es del día 01/09/2021. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

La cantidad de bicicletas hurtadas en los años 2019, 2020 y 2021 son similares en estos tramos, en 2022 se presenta una tendencia a la disminución.

5.2.9 AVENIDA CARACAS

El corredor de la Av. Caracas entre Av. Calle 6 y Portal Usme, Av. Villavicencio entre Diagonal 48 Sur y Parque el Tunal se consolidan el 27 de abril de 2020. El funcionamiento del corredor ciclista sobre la Av. Caracas es unidireccional adosado al andén y sobre la Av. Villavicencio es bidireccional adosado al andén del costado norte.

Figura 41. Corredor Av. Caracas



Fuente: SDM - SBP

Una vez se restablecieron los corredores de ciclovía temporal suspendidos en el marco del Paro Nacional, en junio de 2021, y dadas la continuidad de algunos puntos de manifestaciones, las condiciones de operación y la afectación anterior por la pérdida de material segregador en el sector, se mantiene en revisión la operación del corredor, sin segregación.

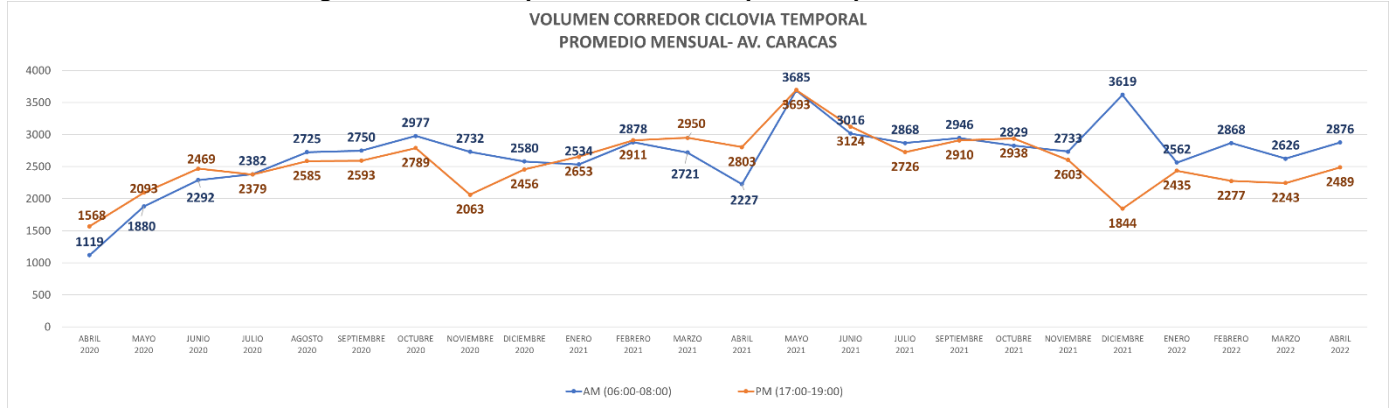
Por otra parte, es importante mencionar que en el tramo comprendido entre la estación Molinos (Carrera 9) y el Portal Usme (Calle 65 Sur) se encuentra en ejecución el contrato IDU 1601 de 2019 cuyo objeto es “CONSTRUCCIÓN DE LA EXTENSIÓN TRONCAL CARACAS TRAMO 1 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”, donde el diseño contempla la construcción de una ciclorruta bidireccional en andén.

- **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 Av. Caracas con carrera 9 (Estación

Molinos). Entre el inicio de la medida, en el mes de abril de 2020 y el mes de mayo de 2021 se presenta un incremento del 230% y del 136% en los periodos am y pm respectivamente, ahora bien, respecto a junio de 2022, se presenta un incremento del 157% y del 59% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 42. Volumen promedio mensual periodos pico Av. Caracas



Fuente: SDM – SBP

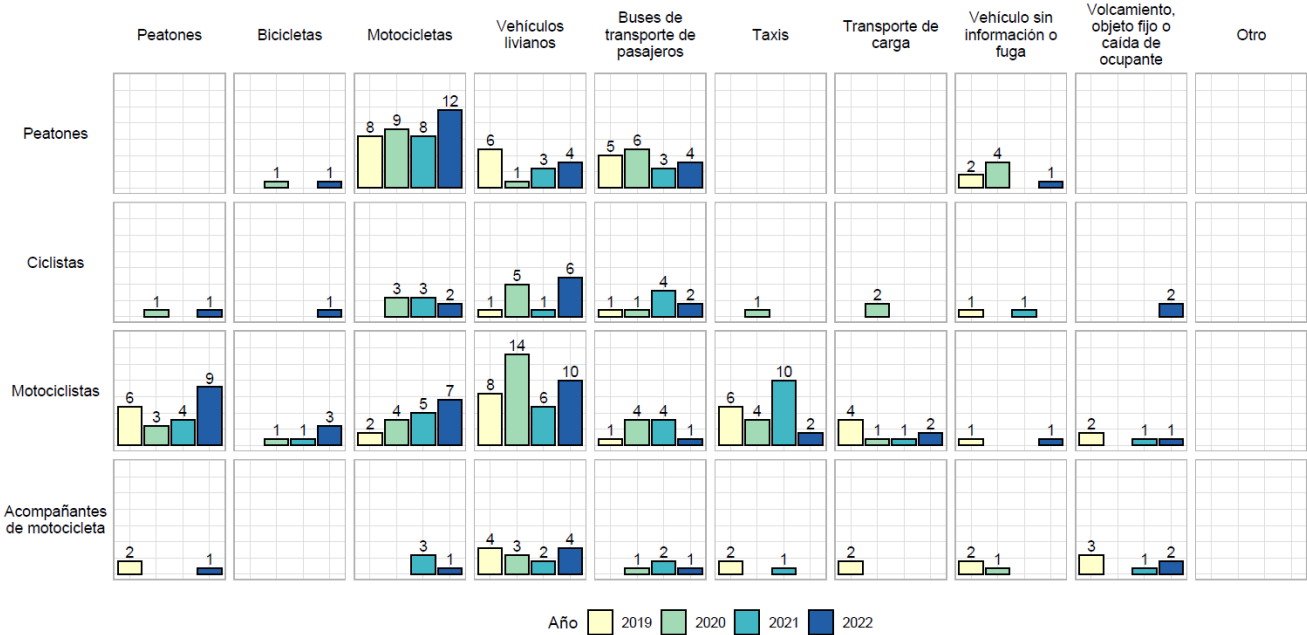
● **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Av. Caracas entre Portal Usme y Calle 6, se encuentra que es un corredor con una sección vial estrecha, con frecuentes problemas de hurtos de rejillas y tapas de alcantarillas, que repercuten en la seguridad vial del corredor, de esta forma se observa que en los periodos de análisis se evidencien diferentes interacciones entre los actores viales, donde se encuentra que los que presentan mayor participación en los eventos son los motociclistas.

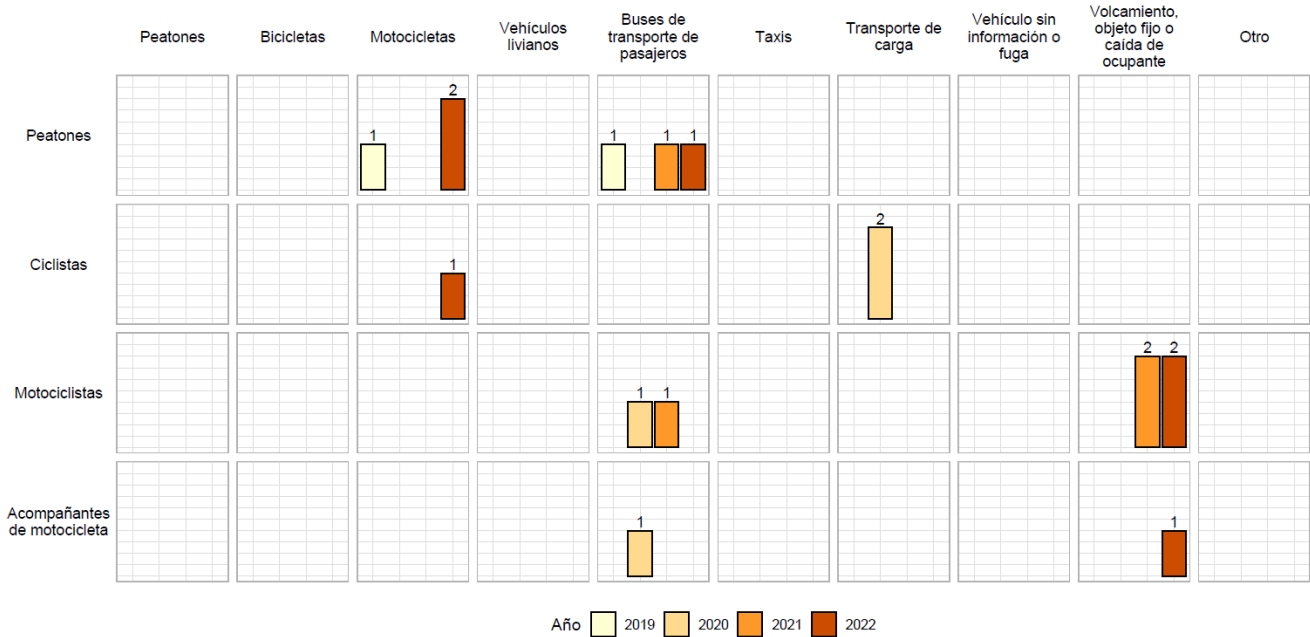
Figura 43. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Caracas entre Portal de Usme y Calle 6.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos se presentan 7 eventos en el 2022, en la mayoría de estos se encuentran involucrados motociclistas, los actores más afectados son los peatones.

Figura 44. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Caracas entre Portal de Usme y Calle 6



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 24. Comparativo de velocidades en el corredor de la Av. Caracas.

Av. Caracas	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
	23	21	25,9	28,4

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica una disminución en la Velocidad de 2 Km/h en el tramo con un aumento de aproximadamente 2 minutos en el desplazamiento, lo anterior teniendo en cuenta que para esta fecha ya no se contaba con el corredor de circulación ciclista segregado con maletines no obstante la velocidad disminuyó.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde el 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)¹⁰.

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 25. Reporte hurtos ciclistas corredor Av. Caracas

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AV CARACAS (PORTAL USME - AC 6)	23	46	37	18	124

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

Se presenta una disminución en el hurto de bicicletas en el corredor.

¹⁰ 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.

5.2.10 CALLE 13 ENTRE CARRERA 50 Y ALAMEDA EL PORVENIR

El corredor de la Calle 13 entre Carrera 50 y Alameda el Porvenir, se consolida el 27 de abril de 2020. El funcionamiento del corredor ciclista es bidireccional adosado al andén del costado sur.

Figura 45. Corredor Calle 13 entre Carrera 50 y Alameda el Porvenir



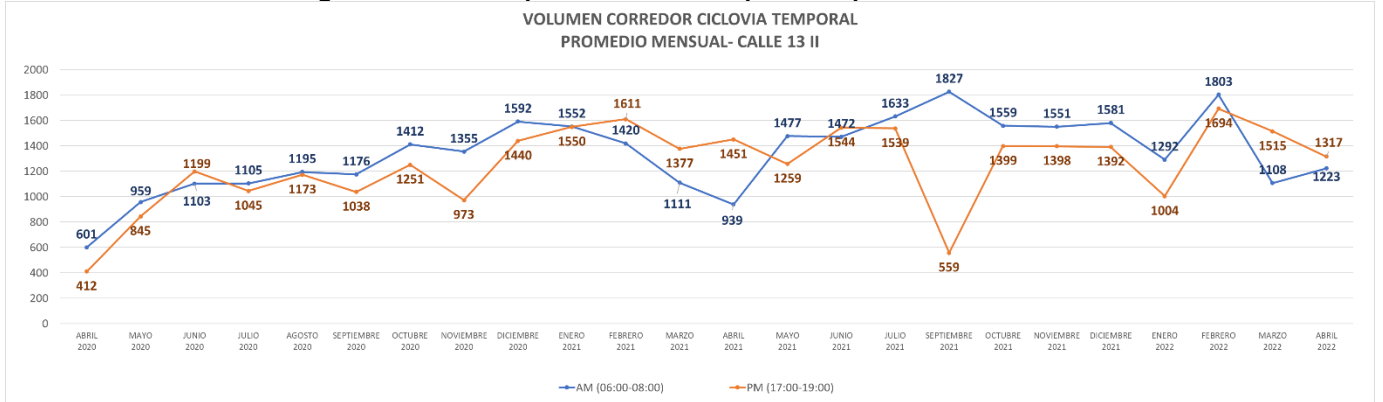
Fuente: SDM - SBP

Este es un corredor cuya regulación en la operación ciclista es compleja, dado el funcionamiento como corredor logístico de carga de este sector de la ciudad, la configuración del corredor dificulta la conectividad y seguridad ciclista, especialmente en los pasos a desnivel. Estas condiciones, junto con el hurto de material inducen a que la operación del corredor a partir de junio de 2021 se mantenga en revisión.

- **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 Av. Calle 13 con Carrera 68D. Entre el inicio de la medida, en el mes de abril de 2020 y el mes de mayo de 2021 se presenta un incremento del 109% y del 206% en los periodos am y pm respectivamente, ahora bien, respecto a abril de 2022, se presenta un incremento del 103 y del 220% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 46. Volumen promedio mensual periodos pico Av. Calle 13



Fuente: SDM - SBP

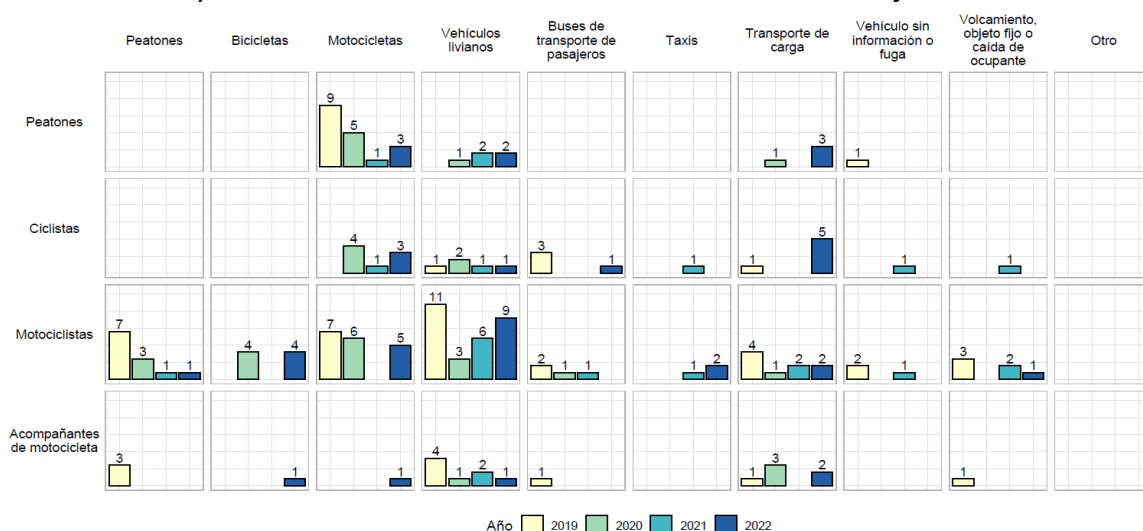
● **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Calle 13 entre Carrera 50 y Carrera 100, se presenta una disminución de los eventos en 2022 respecto a 2019, se evidencia que las motos se encuentran involucradas en la mayoría de los siniestros.

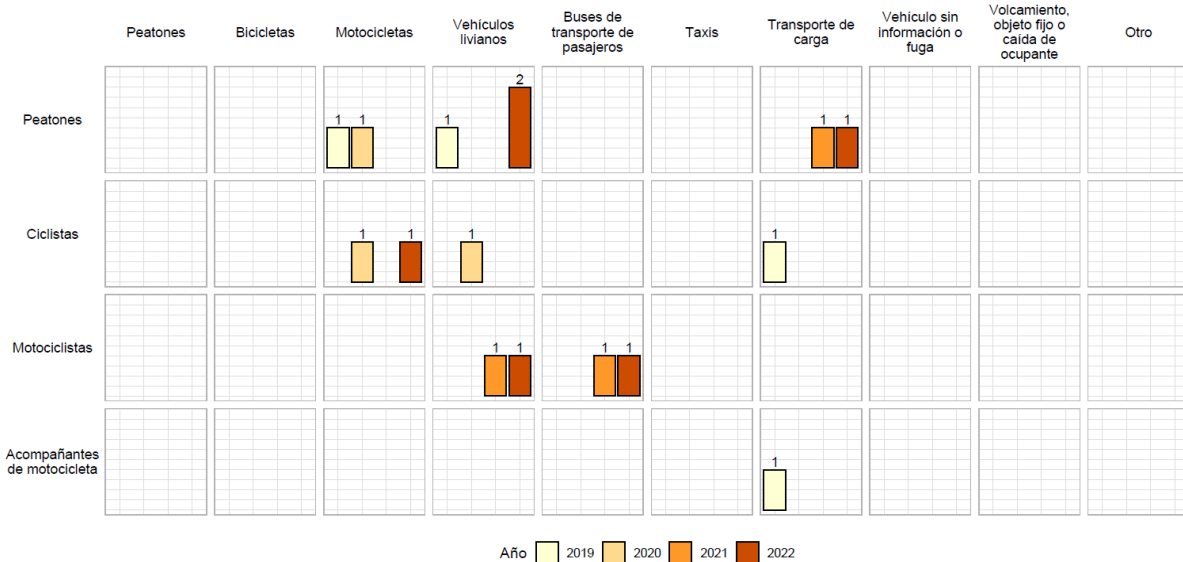
Figura 47. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Calle 13 entre Carrera 50 y Carrera 100.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, se presentan 6 siniestros con fallecidos en el 2022, 3 de estos involucran a peatones con vehículos livianos y con transporte de carga, 1 ciclista con motocicleta y 2 motociclistas uno con vehículo liviano y otro con bus de transporte de pasajeros.

Figura 48. Cantidad de víctimas fallecidas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Calle 13 entre Carrera 50 y Carrera 100.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM; Fecha de Consulta: 2022-10-03

● **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 26. Comparativo de velocidades en el corredor de la Av. Caracas.

Calle 13	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2022	Tiempo 2019	Tiempo 2022
	31	27	18,2	16

Fuente. SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica una disminución en la Velocidad de aproximadamente 4 Km/h en el tramo con una disminución de 2 minutos en el desplazamiento lo anterior teniendo en cuenta que para esta fecha el corredor se encuentra en revisión.

- **Hurtos Ciclistas**

A continuación, se describen los hurtos a bicicletas desde el año 2019 a la fecha de corte del presente informe (septiembre 2021). Los datos presentados a continuación se basan en datos del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO)¹¹.

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 27. Reporte hurtos ciclistas corredor Calle 13 entre Carrera 100 y Carrera 135.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AV CENTENARIO (KR 100 - KR 135)	20	46	34	4	104

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

Se evidencia que, sobre el tramo, para lo que lleva corrido, se encuentra una disminución respecto a los hurtos del año anterior.

5.2.11 AUTOPISTA SUR

El corredor de la Autopista Sur entre CAI de Bosa y la Av. Villavicencio, se consolida el 25 de marzo de 2020. El funcionamiento del corredor ciclista es Unidireccional adosado al andén sentido Soacha – Bogotá.

Figura 49. Corredor Autopista Sur.



Fuente: SDM - SBP

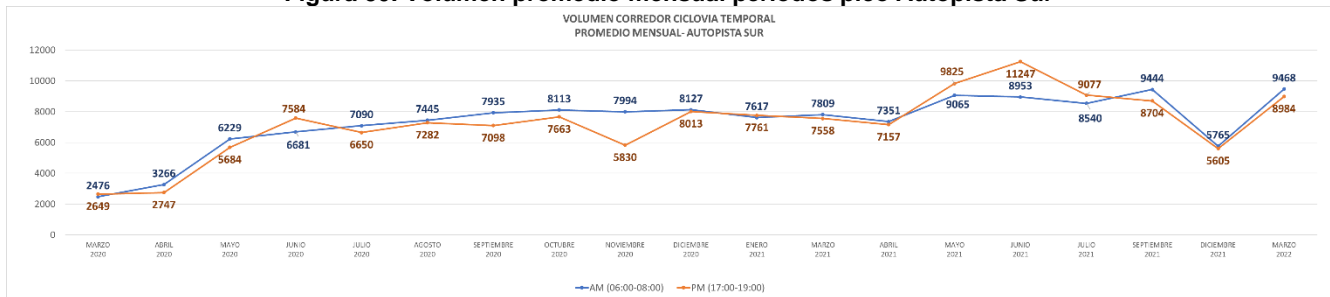
¹¹ La Información extraída es del día 01/09/2021. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

Debido a las condiciones de operación del corredor, la operación del mismo entra en revisión a partir de noviembre del 2020, los detalles se encuentran en el “Informe ejecutivo Autopista Sur” que se puede consultar en <https://drive.google.com/drive/search?q=autopista%20sur>

- **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 Autopista Sur con Calle 65 Sur. Entre el inicio de la medida, en el mes de marzo y el mes de noviembre de 2020 se presenta un incremento del 223% y del 120% en los periodos am y pm respectivamente, ahora bien, respecto a marzo de 2022, se presenta un incremento del 282% y del 239% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 50. Volumen promedio mensual periodos pico Autopista Sur



Fuente: SDM - SBP

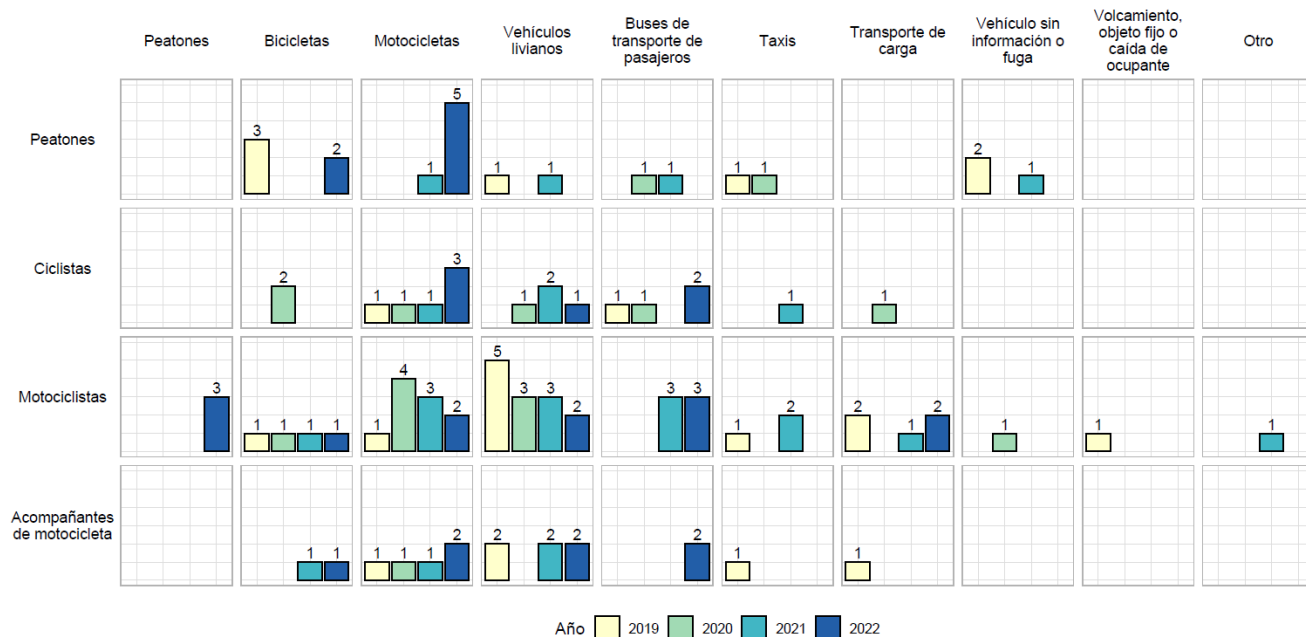
- **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Autopista Sur, se debe tomar en cuenta que esta vía conecta al municipio de Soacha con Bogotá, con quien se tiene una gran interacción en los sistemas de actividades, por lo que se presentan altos volúmenes vehiculares, dentro de los que se cuenta igualmente con buses de transporte intermunicipal. Ahora bien, en 2022 se presenta un incremento de los accidentes de peatones y ciclistas con motocicletas. Los motociclistas están involucrados en la mayor cantidad de eventos del periodo en análisis.

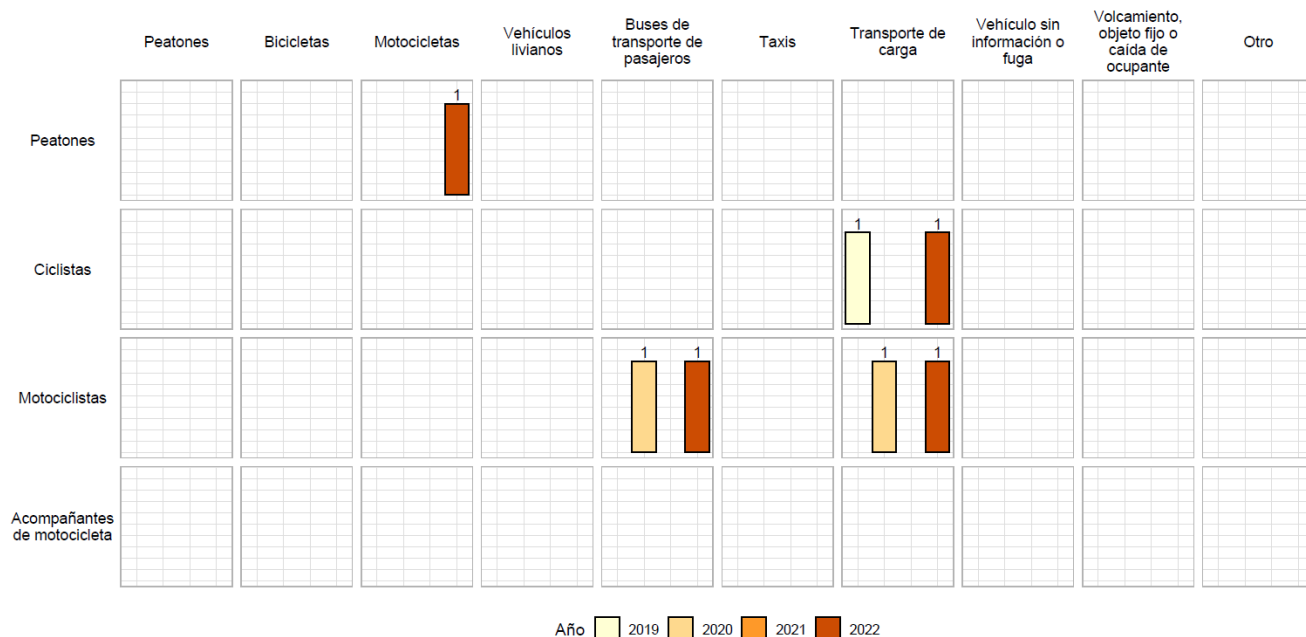
Figura 51. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Autopista Sur entre Carrera 71 y Carrera 76A.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos, para el periodo de 2022 se presentan 4 fatalidades, en las cuales se encuentran involucrados peatones, ciclistas, motociclistas con motocicletas, buses de transporte de pasajeros y transporte de carga.

Figura 52. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Autopista Sur entre Carrera 71 y Carrera 76A.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

- **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 28. Comparativo de velocidades en el corredor de la Autopista Sur.

Autopista Sur	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Tiempo 2019	Tiempo 2021
	40	34	2,9	3,4

Fuente: SDM – DIM

En la tabla anterior, se identifica una disminución en la velocidad de 6 Km/h en el tramo con un aumento en el tiempo de desplazamiento lo anterior teniendo en cuenta que para esta fecha el espacio de circulación ciclista en el corredor se encuentra en revisión. No obstante se identifica que independiente de que ya no exista la ciclovía Temporal, existe

- **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)¹².

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 29. Reporte hurtos ciclistas corredor Autopista Sur.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AUT. SUR (AV C. DE VILLAVICENCIO - CL 63 SUR)	12	13	11	4	40

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

No se evidencia una marcada diferencia entre los años en revisión.

5.2.12 AV. PRIMERO DE MAYO

El corredor de la Av. Primero de Mayo entre Carrera 7 y Av. Agoberto Mejía, se consolida el 27 de abril de 2020 como un corredor ciclista unidireccional adosado a los andenes.

¹² 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.

Figura 53. Corredor Av. Primero de Mayo.



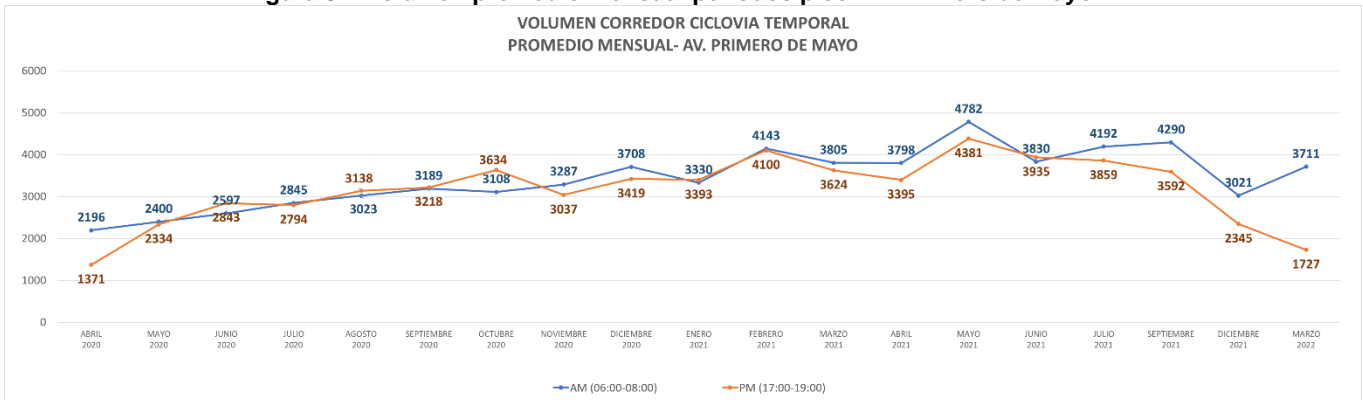
Fuente: SDM - SBP

La operación de este corredor era efectuada por el IDRD, quienes luego de una evaluación al material segregador y a las condiciones de operación en el mes de noviembre de 2020 remiten un oficio a la SDM suspendiendo la operación del mismo.

● **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 Av. Primero de Mayo con Calle 40 Sur. Entre el inicio de la medida, en el mes de abril y el mes de noviembre de 2020 se presenta un incremento del 38% y del 122% en los periodos am y pm respectivamente, ahora bien, respecto a marzo de 2022, se presenta un incremento del 69% y del 26% respecto al mes de inicio de la medida en los periodos am y pm respectivamente.

Figura 54. Volumen promedio mensual periodos pico Av. Primero de Mayo



Fuente: SDM - SBP

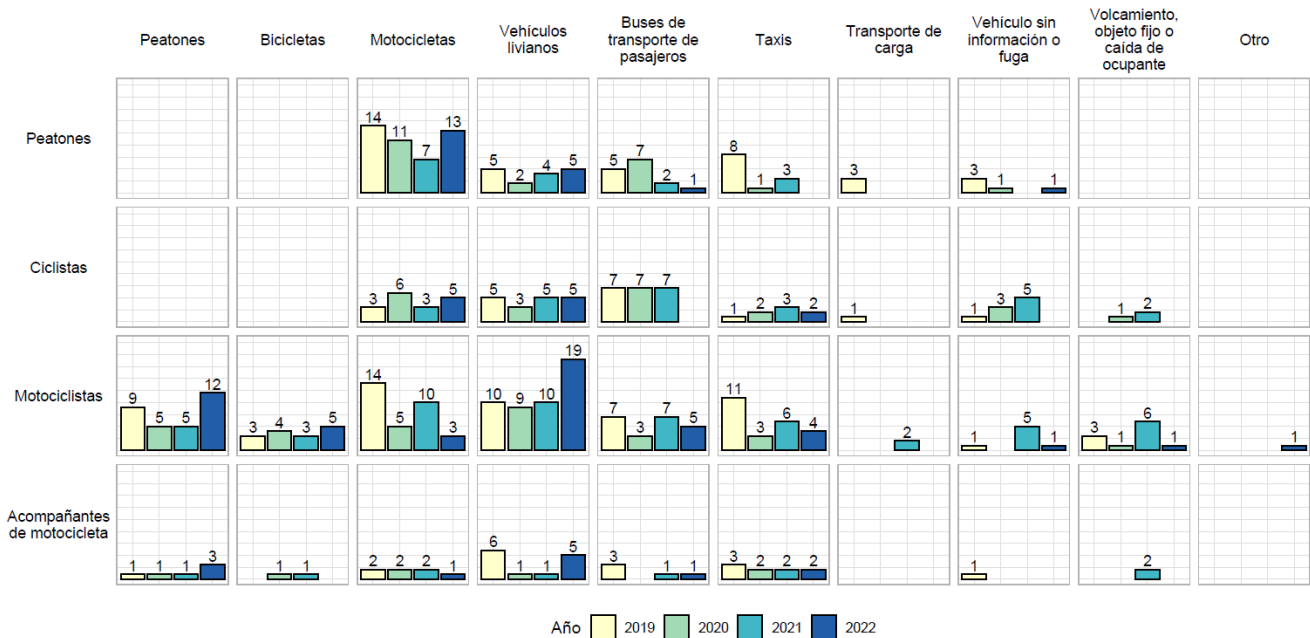
• **Siniestros**

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 enero a junio de los años 2019, 2020, 2021 y 2022.

Respecto a los siniestros con heridos en el corredor de la Av. Primero de Mayo, se observa que los motociclistas se encuentran involucrados en la mayor parte de los eventos. En 2022 se presenta incremento en los siniestros que involucran motociclistas y vehículos livianos.

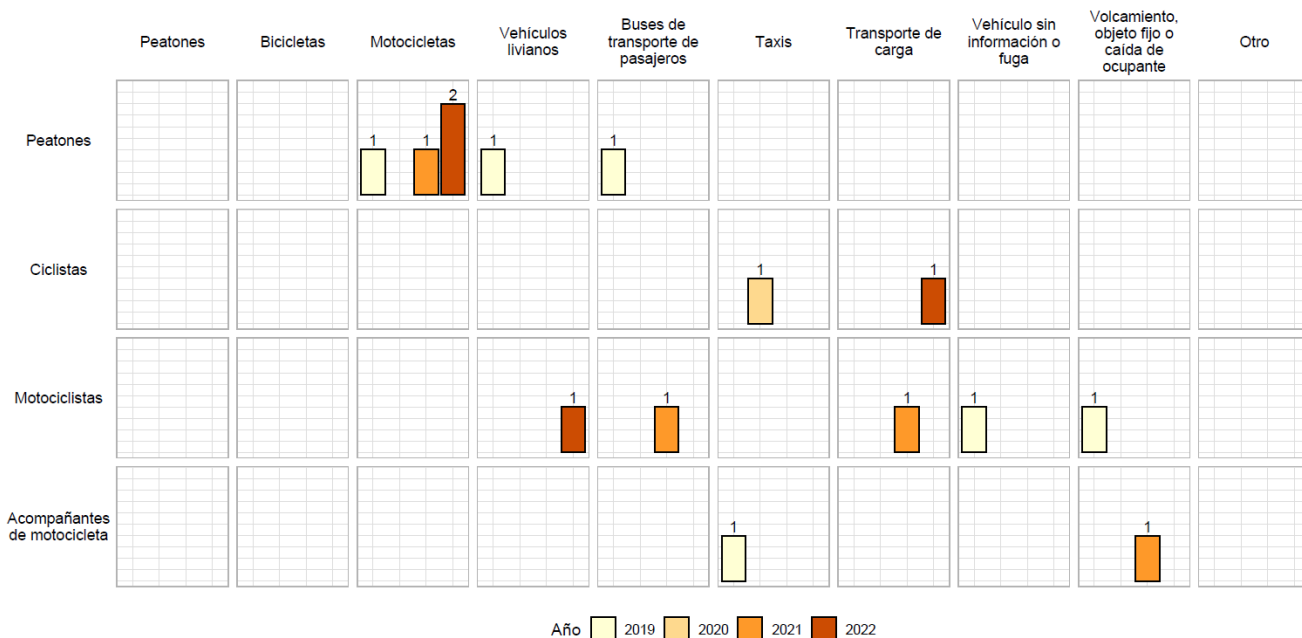
Figura 55. Cantidad de víctimas lesionadas. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Primero de Mayo entre Carrera 7 y Av. Agoberto Mejía.



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

Por otra parte, en los siniestros con fallecidos, para el periodo de 2022 se presentan 4 siniestros, 2 de peatones con motocicletas, uno de bicicleta con transporte de carga y uno de motociclista con vehículo liviano.

Figura 56. Cantidad de víctimas fatales. Según su condición por actor vial involucrado en el siniestro (Matriz de colisión). Primer semestre 2019 a 2022. Av. Primero de Mayo entre Carrera 7 y Av. Agoberto Mejía



Fuente: SIGAT, Elaboración: SDM – DIM

● **Velocidad**

Con el propósito de realizar el seguimiento a la medida de la ciclovía Temporal – ciclorruta permanente se realiza el comparativo del promedio de las velocidades de un día típico (martes) del primer semestre del 2019 y un día con las mismas condiciones en el primer semestre del 2022. Lo anterior para conocer, qué tanto ha variado la velocidad del corredor en el semestre del 2019, una vez se implementó la Ciclovía temporal y su comportamiento en el 2022.

En el primer semestre (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo y Junio) la medida de la Ciclovía Temporal (posteriormente definitiva) ya se encontraba estable dentro del comportamiento normal del corredor.

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

Tabla 30. Comparativo de velocidades en el corredor de la Av. Primero de Mayo.

Av. Primero de Mayo	Km/h		Minutos	
	Velocidad 2019	Velocidad 2021	Tiempo 2019	Tiempo 2021
	23	21	8,2	9,0

Fuente: SDM - DIM

En la tabla anterior, se identifica una disminución en la velocidad de 2 Km/h en el tramo con un aumento en el tiempo de desplazamiento, lo anterior teniendo en cuenta que para esta fecha ya no se contaba con el corredor. Por consiguiente, independiente de que exista la ciclovía Temporal, la dinámica del sector ha hecho que la velocidad disminuya.

- **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)¹³.

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 31. Reporte hurtos ciclistas corredor Av. Primero de Mayo.

CORREDOR	2019	2020	2021	2022	TOTAL
AV 1 DE MAYO (KR 6 - KR 80)	41	107	59	27	189

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

Se observa una disminución en el hurto de las bicicletas en los años 2021 y 2022 respecto al 2020.

¹³ 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 de junio de 2022 la estrategia “ciclovías temporales”, cuenta con 6,8 km en los siguientes corredores:

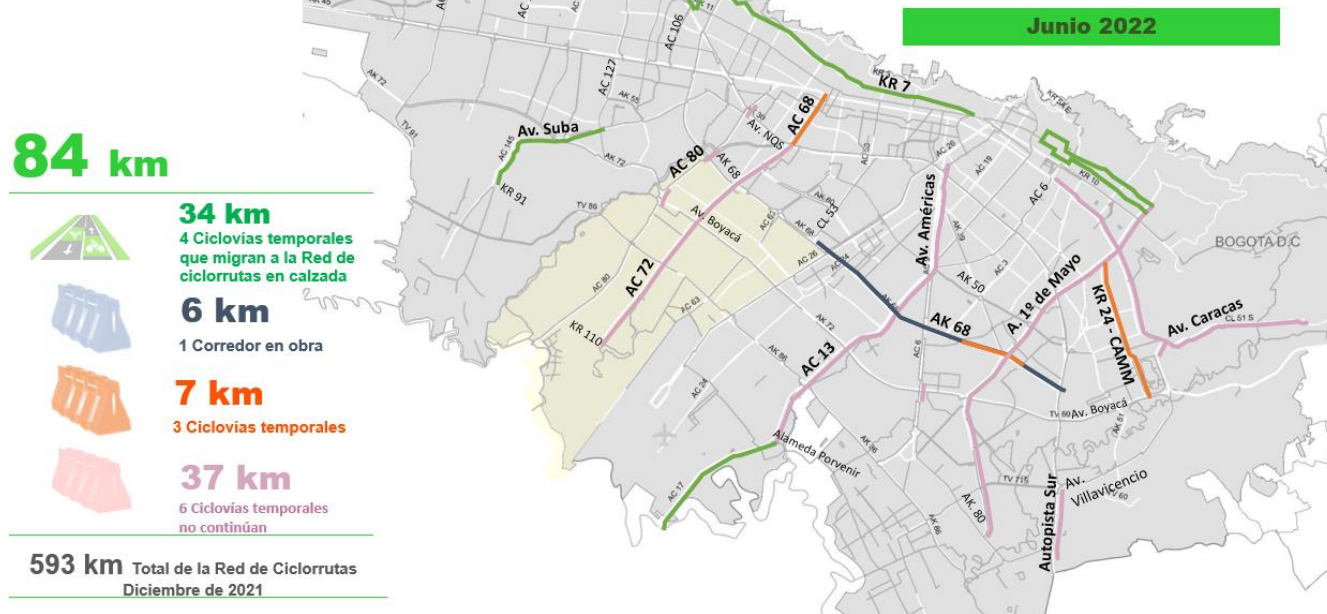
Tabla 32. Corredores de ciclovías temporales junio 2022.

Corredor	Long. (Km)
AK 68 (CL 31 Sur - CL 1)	1.3
AC 68 (Av. Caracas – KR 29B)	1.5
CAMM (KR 24 desde Boyacá - 1a de mayo)	4.0
Total	6.8

Fuente: SDM-SBP

A continuación se ilustra la proyección de los 84 km de ciclovías temporales, indicando la localización de los 6,8 km que continúan en operación, 34 km que han migrado a ciclorrutas temporales y los 37 suspendidos.

Figura 57. Red de ciclovías temporales junio 2022



Fuente: SDM – SBP

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 33. 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
Par vial Av. Cl. 68-66 entre Av. Caracas y KR 29B	Se requiere intervención del separador localizado en la Calle 68 con Carrera 29, apoyo por parte de la UMV. Implementación del corredor ciclista por la SDM	1.5
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 – CMM entre Av. Boyacá y Av 1o de Mayo	IDU 1573-2020 – Estudios y Diseños	4

Fuente: SDM – SBP

Se prevé la implementación del corredor de ciclorruta Par vial Av. CL 68-66 entre Av. Caracas y KR 29B en el segundo semestre del 2022.

Por otra parte, 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 96% y el 773% entre los meses de inicio de la medida y el mes de abril del 2022. Esto es reflejo de la importancia de la ciclo-infraestructura en estas vías de la ciudad.
- Se encuentra que el comportamiento del volumen ciclista en los corredores incluidos en la medida de ciclovías temporales se ha estabilizado, incluso en el corredor de la Av. Primero de Mayo se observa un decrecimiento en el volumen ciclista en abril de 2022 respecto al mes de mayo del 2021.
- 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.
- De los 84 km que se consolidaron como ciclovías temporales en junio del 2020, a junio de 2022 la ciudad cuenta con 6,8 km en operación, 34 km como ciclorrutas y 37 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.
- Las acciones tomadas respecto a los corredores se generan 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...”*. Ahora bien, 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.
- 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=eyJrIjoia0DBhYzA1MzctMTBiYS00ZTYyLWI2NjctMDNiYWYxNmQ3ZWU0IiwidCI6IjFjMTg4ZWY2LTIiOjYtNGQ5My04YjhjLWw4Njg4ZWFiYTAYiIsImMiOiR9&pageName=ReportSection>, con el fin de evaluar medidas en el caso que se requieran.