

**MEMORANDO**

SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., julio 14 de 2021

PARA: **Adriana Ruth Iza Certuche**  
Jefe de Oficina Gestión Social

DE: Subdirector de la Bicicleta y el Peatón (e)

REFERENCIA: Respuesta al memorando 20213110138363

Estimada Adriana,

En atención al comunicado de la referencia, donde remiten la inquietud de la señora MARÍA FERNANDA PUNTES, donde indica "... CL 76 con KR 28B ciclorruta, nunca les dijeron a la comunidad, implementada de doble sentido generando accidentes...", la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), da respuesta a los interrogantes en el marco de sus competencias:

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

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

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

Además, el Artículo 2, inciso D de la Ley 1083 de 2006, "por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones", faculta a los Planes de Movilidad a:

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



**MEMORANDO**

SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

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

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 190 de 2004, establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 154 establece que: “Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.” Bajo esas premisas y de acuerdo la Resolución 3258 de 2018 de Ministerio Nacional de Transporte “Por el cual se adopta la guía de ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas”, en donde se define a la ciclorruta como vías reservadas exclusivamente para la circulación en bicicleta, segregadas físicamente del resto del tránsito. Las ciclorrutas pueden transcurrir al nivel de la calzada, al nivel del andén o a un nivel intermedio, pero siempre llevan algún tipo de segregación física. Pueden ser unidireccionales o servir para los dos sentidos circulatorios (bidireccionales).

Igualmente, en el capítulo 2 se describen los requisitos básicos de las redes de ciclorruta. Bajo esas premisas, los diseños de los andenes y las ciclorrutas tienen cinco pilares de definición y diseño, que son:

**Seguridad:** Se refiere tanto a la vial, como a la ciudadana, es decir, que tiene en cuenta no solo a los conflictos con otros vehículos o con peatones, sino también a los derivados de la criminalidad. En ambos casos, es importante atender tanto a la seguridad objetiva, medida por ejemplo a través de las cifras de siniestros o de delitos, como de la seguridad percibida, evaluable mediante técnicas de investigación social. En lo que atañe a la seguridad vial, es fundamental considerar no solo la calidad de la ciclo-infraestructura en los tramos de la ciclorred, sino también el tratamiento de las intersecciones sin las cuales ésta no existe. Tanto el trazado como el diseño deben minimizar las situaciones de riesgo real percibido con relación a otros vehículos y peatones (Ministerio de Vivienda y

2

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**MEMORANDO**

SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

Urbanismo, 2015; CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011; Transport for London, 2014) y, también, ante posibles delitos, lo que supone contemplar la ciclorred desde la perspectiva de género y generación; desde la mirada de las mujeres y desde la mirada de la infancia y las personas mayores.

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

**Coherencia:** Que presenta tres facetas complementarias. La primera es la necesidad de que la ciclorred sea apropiada a los perfiles de personas que la van a utilizar, es decir, que atienda a la mayor o menor vulnerabilidad o a la mayor o menor habilidad de las personas en el uso de la bicicleta. La segunda faceta es la que tiene que ver con la extensión de la red para atender los objetivos previstos y satisfacer una gama suficiente de orígenes y destinos de desplazamiento, incluyendo los que facilitan la combinación de la bicicleta con el transporte público. Y, por último, la red debe ser coherente en cuanto a ofrecer continuidad de las rutas, aclarando la conexión o relación lógica de unos tramos de vías con otros, sin interrupciones ni cambios de diseño incomprensibles para las personas que pedalean.

**Comodidad:** Se define como la reducción del esfuerzo físico y mental derivado de utilizar la bicicleta, pretende evitar la tensión permanente en la convivencia con los demás actores de la vía, las paradas, arranques y aceleraciones repetidas, las pendientes acusadas, las vibraciones o molestias causadas por el pavimento y los obstáculos que pueden surgir en el camino. Ese tipo de esfuerzos puede ser minimizado a través del trazado y el diseño de las ciclorredes, en la selección de las rutas, la elección de las tipologías y el tratamiento de los detalles como las intersecciones, la relación con otros vehículos y peatones o la pavimentación.

3

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**MEMORANDO**

SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

**Atractividad:** Se define como el conjunto de percepciones del ciclista que hacen que le resulte amable y estimulante el uso de la ciclorred. Para ello, se deben aprovechar los recursos paisajísticos y ambientales que ofrece el entorno y proponer recorridos que ofrezcan bajos niveles de contaminación acústica y atmosférica. Es el requisito más difuso en términos de medición y consenso (Pettinga et al., 2009). La distribución en el territorio de una red se completa con el recurso a la intermodalidad, es decir, con el trazado de los itinerarios apoyados en las estaciones y paradas del transporte colectivo, de manera que se multipliquen las oportunidades de recorrido y se fortalezca el sistema de modos de desplazamiento sostenibles.

Manteniendo los principios mencionados anteriormente, el tramo de ciclorruta de la CL 76 entre Av. NQS y KR 20C hace parte del proyecto ciclorruta Par Vial KR 16 – 19 es: (a) coherente, porque mantiene los principios de diseño urbano donde la vía se distribuye de tal forma que los modos más rápidos se dejan al lado izquierdo del corredor y se resuelven los puntos de conflicto dándole prioridad a los modos más vulnerables; (b) directa, ya que es la ruta más corta del sector para realizar un viaje en bicicleta haciendo uso de la malla vial intermedia, además generara conectividad entre ciclorrutas como la KR 11, KR 19, AV. NQS, Av. Suba, Canal Río Negro, Canal Salitre, KR 13, CL 53, DG 39A, CL 36, CL 24, CL 26, KR 7; (c) segura, ya que por su locación y empleando la señalización adecuada, reduce los conflictos asociados al estacionamiento en vía, y da un manejo adecuado a los paraderos del SITP, (d) cómoda al permitir un trayecto de baja pendiente, sin esfuerzos adicionales asociados a los ascensos y descensos de rampas, ni conflictos directos con ventas ambulantes, así como un ancho adecuado que permite el adelantamiento entre ciclistas y (e) atractiva ya que considerando el potencial de la zona del mejoramiento del espacio destinado a los modos no motorizados, en conjunto con una zona comercial creciente y el paso por algunos parques del sector generan un ambiente agradable y un mejoramiento en la calidad de vida.

De esta forma la ciudad hace esfuerzos por optimizar el espacio vial, e inducir a que los viajes que se realizan en vehículo particular migren a modos de transporte más sostenibles que contribuyen en hacer eficiente el uso del espacio vial, como

4

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**MEMORANDO**

SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

es el transporte público masivo, el uso de la bicicleta, o los viajes a pie. Además, el proyecto final busca implementar mecanismos de pacificación del tránsito, lo que hará que estas vías se vuelvan más seguras para quienes habitan en el sector, y para quienes se movilizan desde y hacia las localidades de Usaquén, Suba, Engativá, Barrios Unidos, Teusaquillo, Fontibón, Puente Aranda, Los Mártires, Santa Fe y La Candelaria. En ese orden de ideas, la ciclorruta Par Vial KR 16-19, busca incentivar el uso de la bicicleta dándole un espacio de seguridad a las personas que transitan en bicicleta y que son más vulnerables, esto sin quitarle espacio al peatón.

Respecto a “... *nunca les dijeron a la comunidad...*”, se informa que desde finales de mayo de 2017, a lo largo de junio y en lo corrido de julio del mismo año, la Secretaría Distrital de Movilidad llevo a cabo un proceso de socialización de la ciclorruta par vial KR 16-19, CL 64-66. Esto se llevó a través de la divulgación a través de volantes por parte de los gestores locales y orientadores de las localidades de Teusaquillo y de Barrios Unidos, y a través de encuentros comunales.

En este proceso participó personal de la Dirección de Servicio al Ciudadano a través de los gestores locales y orientadores dando cumplimiento al plan institucional de participación, la antigua Dirección de Transporte e Infraestructura, ahora Dirección de Planeación para la Movilidad, a través de los técnicos a cargo del proyecto de la actual SBP y la anterior Dirección de Control y Vigilancia, actual Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, a través del grupo guía.

La socialización a través de volantes se realizó a lo largo del trazado, en viviendas y lugares de comercio, así como a transeúntes del sector. Las reuniones se realizaron con líderes políticos, comunales y sociales de las localidades y de los barrios por donde está trazada la ciclorruta, como lo fueron Alcaldes Locales, JAL de ambas localidades, líderes de Juntas de Acción Comunal, e invitación de dichos líderes a socialización de la reunión con sus comunidades.

5

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**MEMORANDO**

SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

También se hizo presentación del proyecto a líderes de la bicicleta en Teusaquillo a través del Consejo Local de la Bicicleta y en Barrios Unidos con el colectivo Ruta 12. Así mismo, se han realizado reuniones con universidades del sector, quienes han agradecido y apoyado el proyecto, dado que contribuye a mejorar su entorno, la logística del acceso a sus campus, y porque es una manera para generar buenos hábitos en su comunidad.

**Tabla 1. Reuniones de Socialización de la ciclorruta**

Fecha	Reunión	Lugar
30/05/2017	Encuentro ciudadano población Teusaquillo- Barrios Unidos	Universidad Católica, sede Claustro
10/06/2017	Junta acciones comunal	CL 72 # 62-81 Centro Local
12/06/2017	AsoJuntas Teusaquillo	KR 16A no 30- 42
13/06/2017	Presidente de Asojuntas y comunidad	CL 66a # 51 20
14/06/2017	JAC Palermo	TV 16a no 45f-16
20/06/2017	Consejo Local de la Bicicleta de Teusaquillo	JAL Teusaquillo
22/06/2017	Colectivo Ruta 12 y vecinos de Barrios Unidos	Alcaldía Local Barrios Unidos
23/06/2017	Comunidad Universidad los Libertadores	Universidad Libertadores
10/07/2017	Socialización en Universidad Católica jornada diurna y nocturna	Universidad Católica
11/07/2017	Socialización en Universidad Católica jornada diurna y nocturna	Universidad Católica
18/07/2017	Líderes de Universidades de Teusaquillo y Barrios Unidos	CL 42a No 16- 18
18/07/2017	Vecinos y comerciantes de Barrio Baquero	Universidad Libertadores

Fuente: Elaboración Propia – SBP - SDM

Por otro lado, la Secretaría a utilizado sus redes sociales para divulgar el proyecto. De manera similar, varios medios de comunicación han sacado notas en noticieros, programas en radio y en medios impresos, en los que se refieren a la ciclorruta del par vial de la KR 16-19, CL 64-66.

En la página Web de la secretaria de movilidad, se encuentra el comunicado al cual puede acceder en el siguiente link,

6

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

## MEMORANDO



SBP

**20212230146743**

Información Pública

Al responder cite este número

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/as%C3%AD%20avanzan%20los%20trabajos%20de%20extensi%C3%B3n%20de%20la%20cicloruta%20par%20vial%20carrera%2016%2019%20trazado%20norte>, el cual se encuentra fechado el día 15 de febrero de 2019.

Cordialmente,



**Victor Alonso Guerrero Rincon**

Subdirector de la Bicicleta y el Peatón (e)

Firma mecánica generada en 14-07-2021 09:31 PM

cc Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez - Subdirección de Señalización

Revisó: John A. Sánchez F – profesional especializado – SBP (VoBo en ORFEO)

Elaboró: Jeniffer María Niño Salazar-Subdirección De La Bicicleta Y El Peatón

7

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.