

MEMORANDO SBP- 139494-2020

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

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

**FECHA:** 17 de septiembre de 2020

**Asunto:** Respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas Localidad de Fontibón

**Referencia:** Memorando OGS-135164-2020

Respetada Ingeniera Adriana Iza:

En atención a la solicitud de enviar las respuestas a los requerimientos relacionados con el Sector Movilidad que se realizaron en las audiencias públicas de Rendición de Cuentas Locales en la Localidad de Fontibón, y que son de la competencia de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, a continuación, se remiten dichas respuestas.

**Pregunta Álvaro Hernando Toquica Bravo:**

*“Las entidades de gobierno deberían tener parqueadero de bicicletas. Quizá una norma que los invite a hacerlo”.*

Respuesta:

La Ley 1811 de 2016, *“por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”*, en su artículo 6 *“Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos”* establece lo siguiente:

*“En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.”*

En concordancia con lo anterior, las entidades del Distrito han venido realizando modificaciones en la infraestructura de sus parqueaderos con el fin de generar espacios cómodos y atractivos para el parqueo de las bicicletas, esto, incluso antes de la Ley 1811 de 2016. A continuación, se explicarán tres estrategias que se han utilizado para cumplir con lo ordenado por la Ley.

En primer lugar, desde 2016 la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) ha venido implementando una estrategia de certificación de los cicloparqueaderos a través de la estrategia de Sellos de Calidad, la cual tiene por objetivo promover la oferta de cicloparqueaderos y mejorar las condiciones de seguridad mediante una escala que valora el servicio y la infraestructura en dos niveles de calidad:

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195



Plata y Oro. En ese sentido, de las 77 entidades públicas del Distrito, 50 entidades cumplen con el número mínimo de cicloparqueaderos.

Esto corresponde a una oferta de 7509 cicloparqueaderos. La SDM ha otorgado certificación 16 sedes de entidades del Distrito cuyos cicloparqueaderos cumplen con los mejores estándares de calidad. Las entidades que han obtenido el reconocimiento son las siguientes:

Idipron
Idiger
Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos UAESP
Secretaría de Desarrollo Económico - Plaza de los Artesanos
Idipron CL 63
Idipron UPI Santa Lucía
Secretaría Distrital de Salud
Secretaría Distrital de Hábitat
Secretaría Distrital de Movilidad
Orquesta Filarmónica de Bogotá
Idipron UPI Bosa
Idipron UPI Conservatorio Javier de Nicolás
Terminal de Transportes Salitre
Idipron UPI Perdomo
Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

Por otro lado, la SDM estableció a través del Decreto 037 de 2019 “*Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones*”.

Los PIMS son planes que deben presentar las Entidades Públicas para evidenciar la manera en que van a promover la movilidad sostenible, entre esas, el uso de la bicicleta. Por eso, como parte de eso, las entidades incluyen en sus planes la instalación y adecuación de los cicloparqueaderos, como una estrategia para promover que sus trabajadores utilicen la bicicleta. Son varias las entidades que, a través de este mecanismo, han solicitado acompañamiento para la adecuación de un buen cicloparqueadero.

Por último, y de manera más coyuntural y en el contexto de la pandemia del COVID-19, el Distrito ha establecido que se debe aumentar la oferta de cicloparqueaderos en entidades, esto como una estrategia para promover el uso de la bicicleta como una manera para evitar el contacto físico y las aglomeraciones. Es así como, por ejemplo, el Decreto Distrital 126 de 2020, en el artículo 6 establece que “*Con el ánimo de incentivar la utilización de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible, los estacionamientos públicos y privados deberán, durante el estado de calamidad decretado en el Distrito Capital, aumentar sus cupos para el estacionamiento de bicicletas como mínimo en un veinte por ciento (20%), brindando las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de las bicicletas.*”

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 364 9400  
 www.movilidadbogota.gov.co  
 Información: Línea 195

**Pregunta Alba Lucía Borda G:**

*“Vemos mucho empoderamiento para los usuarios de la bicicleta, pero qué hay de los peatones que muchas veces nos sentimos amenazados y los semáforos no son para ellos.”*

Respuesta:

Los comportamientos de las personas en Colombia, en términos de tránsito y transporte, están regulados por el Congreso de la República a través de la Ley 769 de 2002 (CNTT). Los artículos 94 y 95 son específicos para el uso de la bicicleta, y el artículo 131 en su literal A, se encuentran establecidos los comparendos a los ciclistas.

De lo establecido en las normas anteriormente mencionados, el legislador acordó que los usuarios de la bicicleta tienen unos derechos y unos deberes. En relación a su comentario, hay varios deberes acordados por el legislador, que vale la pena destacar ya que regulan la relación que puede darse entre el usuario de la bicicleta con el peatón.

Por ejemplo, el Artículo 94 establece que “(...) los conductores de bicicletas (...) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones (...) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad (...)”. Posteriormente, el artículo 131, que corresponde a “Multas”, en el literal A se asignan las infracciones de ciclistas, como la de “(...) A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones. A.5. No respetar las señales de tránsito (...)”.

Lo anterior muestra que los comportamientos a los que usted hace referencia están explícitamente mencionados por la Ley, y que además están configurados como infracción.

Con el fin de generar buenos comportamiento de los ciclistas y de demás actores viales, la SDM realiza diversas acciones pedagógicas y de control. De manera particular, con los ciclistas, se hacen campañas permanentes en vía para promover buenos comportamientos. La Secretaría cuenta con varias estrategias que se realizan de manera periódica y en diferentes puntos de la ciudad para tener el mayor alcance posible.

**Pregunta Mayra Velasco:**

*“Es del sector zona franca. Tenemos un problema de la ciclovia que viene por toda la diagonal 15, coge toda la 104 y la 106 y va a dar tanto ingreso como de salida a la zona franca. Desafortunadamente, en el semáforo en la cra. 104 con cl 15, pero como la calle 15 quedó mitad ciclovia y la otra mitad vehicular, el trancón es terrible. La ciclovia quedó muy mal diseñada, no se contó con la comunidad. Vengan después de las 10 am y después del mediodía. En el sector empresarial deberían ayudar porque de allá son la mayoría de los usuarios de ciclovia, más campañas de pedagogía.”*

Respuesta:

La ciclorruta en calzada implementada en la zona franca juega un rol fundamental para la conexión y continuidad de la red de ciclorrutas de la ciudad. Antes de su implementación, la ciclorruta de la Alameda el Porvenir terminaba en la AC 13 en su costado sur, en un punto muerto. Por el otro lado, la ciclorruta que atraviesa la Localidad de Fontibón, iniciaba en la AC 13 a la altura de la KR 104. Es decir, había una discontinuidad de ambas ciclorrutas por cerca de 400 metros.

Dada la situación, y teniendo en cuenta que ambas ciclorrutas generan un corredor de más de 25 kilómetros que va, incluso, desde el Municipio de Soacha hasta la AC 26, atravesando las localidades de Bosa, Kennedy y Fontibón, siendo un corredor con un alto flujo de ciclistas, la SDM evaluó cómo generar la mejor conexión, por lo anterior se decidió realizar la implementación utilizando la DG 15A Sur y la KR 104, generando una redistribución del espacio vial para la implementación de la ciclorruta en calzada.

En el mapa a continuación, se muestra cómo quedó la red de ciclorrutas en la zona, siendo de color azul las ciclorrutas existentes.



Elaboración SDM-SBP

Cordialmente,

**DEYANIRA ÁVILA MORENO**  
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Revisó: John Sánchez – Profesional Especializado- SBP (VoBo en Email JASF – 17/09/2020)  
Proyectó: Andrés Felipe Vergara B.-Contratista- SBP(VoBo en Email AFBV – 16/09/2020)