

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

FECHA: Bogotá D.C., septiembre 05 de 2022

PARA: **Diana Constanza Barreto Serrada**  
Jefe de Oficina Gestión Social

DE: Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

REFERENCIA: Respuesta al memorandos 202214000195183

Respetada Diana:

En respuesta a la comunicación del asunto, en lo relacionado con el proceso de Rendición de Cuentas en la Localidad de Rafael Uribe, la Subdirección de Bicicleta y el Peatón (SBP), brinda respuesta en los siguientes términos conforme a sus competencias:

- 1. Carmen Rosa Martínez. ¿Qué pasa con la cicloruta de la Carrera 24? Donde se están presentando muchas problemáticas, el carril es muy reducido, las motocicletas se toman dicho espacio, tenemos colegios cerca y la pasada es un caos, se presenta mucha inseguridad, ¿qué solución tienen a esta problemática?**

La intervención realizada en el sector de interés hace parte de proyectos en los cuales se desarrollaron una serie de 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<sup>1</sup>.

De esta manera, se amplió la oferta de ciclo infraestructura existente mediante la estrategia denominada “ciclovías temporales” que fortalecieron la red de

<sup>1</sup> Organización Mundial para la Salud -OMS

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

ciclorrutas existentes, que en su momento constaba de 551 kilómetros<sup>2</sup>. 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.

Este corredor surge a partir del proyecto de la Ciclo-Alameda Medio Milenio, el cual 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, se estima que su trayecto se encuentra entre la intersección de la calle 108 con carrera 53 y la calle 56 Sur a la altura de la Avenida Boyacá junto al parque el Tunal.

Por lo tanto, se prevé que la medida en este tramo de la Carrera 24 se mantenga en estado temporal, hasta que el Instituto de Desarrollo Urbano desarrolle las actividades de estudios y diseños e implemente el corredor definitivo en esta zona.

Ahora bien, 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.

Respecto al control, regulación y cumplimiento de las normas de tránsito en el tramo indicado, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, ha venido programando y ejecutando diferentes actividades sancionatorias y pedagógicas, las cuales se han llevado a cabo en coordinación con la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, resultado de ellas se ha logrado la imposición de 2.574 órdenes de comparendo a todos los actores viales durante el año 2022, a continuación se presenta la distribución espacial de las mismas, evidenciando gran concentración de infracciones en el tramo que comprende la carrera 24 entre calles 27 sur y 31 sur.

---

<sup>2</sup> A fecha de corte de 31 de diciembre de 2019.

# MEMORANDO



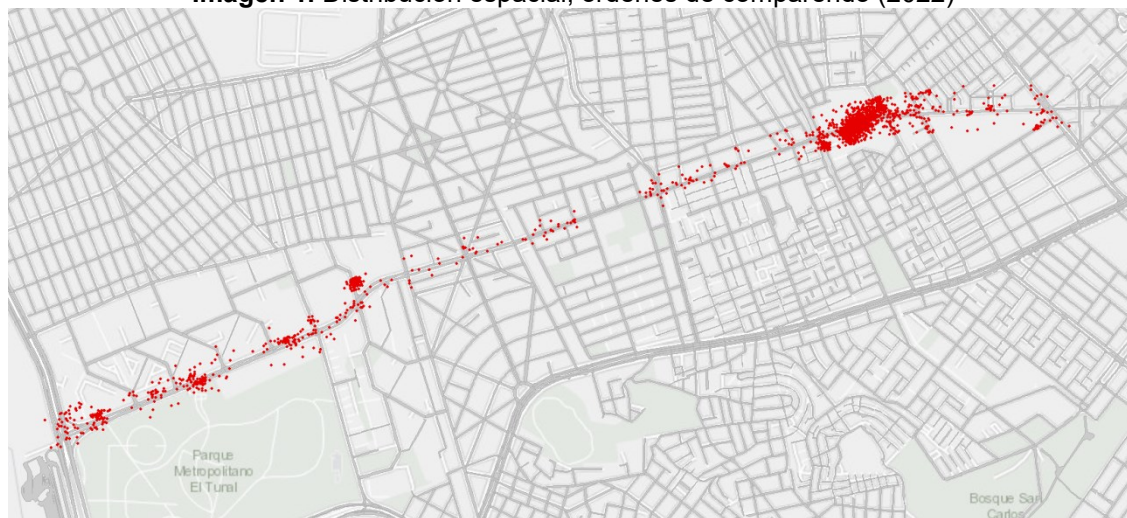
SBP

20222300220523

Información Pública

Al responder cite este número

**Imagen 1.** Distribución espacial, órdenes de comparendo (2022)



**Fuente:** SCTT, con base en QLIK, con corte a domingo 21 de agosto.

**Tabla 2.** Distribución de comparendos por tipo de infracción.

Infracción	Conducta	Cantidad
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica	313
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código	310
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código	271
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	187
H03	El conductor pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicadas o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades	157
OTRAS		1.336
<b>TOTAL</b>		<b>2.574</b>

**Fuente:** QLIK, con corte a domingo 21 de agosto.

3

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

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

Del total de comparendos registrados, el 40% corresponde a vehículo tipo motocicleta, el 37% a vehículos particulares, el 18% a peatones y ciclistas, y cierran con un 4% los vehículos pesados como camiones y buses.

Es importante recalcar que se continuarán realizando actividades de control integral con el ánimo de mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial de los residentes del sector, sin embargo vale la pena indicar que las mismas se ejecutarán de conformidad con la disponibilidad de capacidad técnica y operativa.

- 2. Luis Eduardo Bello Burgos. La cicloruta de la Carrera 24 que va desde la Avenida 1° de Mayo hasta la 44 Sur, se presenta mucho accidente en horas pico, ¿qué solución podrían dar para esta cuestión que está sucediendo?, ya que por el mismo carril van hacia el sur y hacia el norte y hasta las motos no respetan.**

La intervención realizada en el sector de interés hace parte de proyectos en los cuales se desarrollaron una serie de 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<sup>3</sup>.

De esta manera, se amplió la oferta de ciclo infraestructura existente mediante la estrategia denominada “ciclovías temporales” que fortalecieron la red de ciclorutas existentes, que en su momento constaba de 551 kilómetros<sup>4</sup>. 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.

<sup>3</sup> Organización Mundial para la Salud -OMS

<sup>4</sup> A fecha de corte de 31 de diciembre de 2019.

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

Este corredor surge a partir del proyecto de la Ciclo-Alameda Medio Milenio, el cual 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, se estima que su trayecto se encuentra entre la intersección de la calle 108 con carrera 53 y la calle 56 Sur a la altura de la Avenida Boyacá junto al parque el Tunal.

Por lo tanto, se prevé que la medida en este tramo de la Carrera 24 se mantenga en estado temporal, hasta que el Instituto de Desarrollo Urbano desarrolle las actividades de estudios y diseños e implemente el corredor definitivo en esta zona.

Ahora bien, 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.

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.

Por otra parte, con referencia a “...los accidentes en horas pico...” A continuación se remite un consolidado de los siniestros con ciclistas que se presentaron en el corredor desde el año 2019 a 2022, en el periodo del 1 de enero al 31 de julio, donde se evidencia que para el año 2022 se presentó 1 siniestro con herido en el corredor.

5

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

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

**Tabla 1. Comparativo de siniestros con ciclistas involucrados para el periodo acumulado de enero a julio de los años 2019 a 2022.**

ESTADO	2019	2020	2021	2022	Total
HERIDO	2	4	4	1	11
ILESO		1			1
MUERTO			1		1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>13</b>

Fuente: SIGAT - Fecha de Consulta 22/08/2022

Ahora bien, con el propósito de mejorar los puntos críticos que se van evidenciando en las “ciclovías temporales” producto de su operación, la SDM permanentemente adelanta las acciones correspondientes en el marco de sus competencias, es así como para el caso específico del sector de interés, está priorizada la instalación de material adicional de segregación una vez se cuente con disponibilidad del mismo.

Así mismo, respecto al control, regulación y cumplimiento de las normas de tránsito en el tramo indicado, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, ha venido programando y ejecutando diferentes actividades sancionatorias y pedagógicas, las cuales se han llevado a cabo en coordinación con la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, resultado de ellas se ha logrado la imposición de 2.574 órdenes de comparendo a todos los actores viales durante el año 2022, a continuación se presenta la distribución espacial de las mismas, evidenciando gran concentración de infracciones en el tramo que comprende la carrera 24 entre calles 27 sur y 31 sur.

**Imagen 1. Distribución espacial, órdenes de comparendo (2022)**

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

6

# MEMORANDO

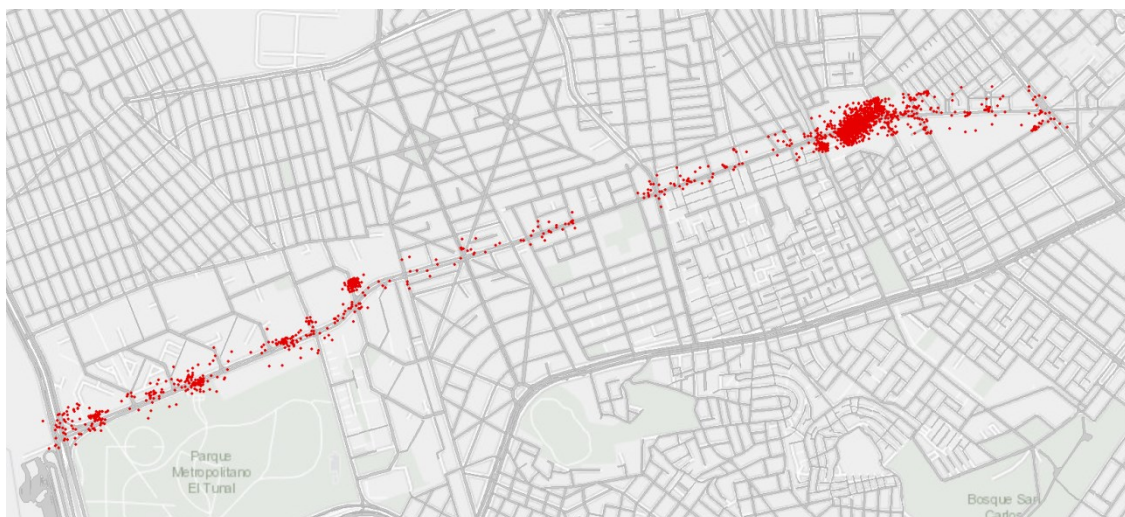


SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número



**Fuente:** SCTT, con base en QLIK, con corte a domingo 21 de agosto.

**Tabla 2.** Distribución de comparendos por tipo de infracción.

Infracción	Conducta	Cantidad
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica	313
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código	310
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código	271
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	187
H03	El conductor pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicadas o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades	157
OTRAS		1.336
<b>TOTAL</b>		<b>2.574</b>

**Fuente:** QLIK, con corte a domingo 21 de agosto.

7

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

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

Del total de comparendos registrados, el 40% corresponde a vehículo tipo motocicleta, el 37% a vehículos particulares, el 18% a peatones y ciclistas, y cierran con un 4% los vehículos pesados como camiones y buses.

Es importante recalcar que se continuarán realizando actividades de control integral con el ánimo de mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial de los residentes del sector, sin embargo vale la pena indicar que las mismas se ejecutarán de conformidad con la disponibilidad de capacidad técnica y operativa.

Finalmente, en lo que se restablecen las condiciones de segregación temporal en el corredor, se debe tomar en cuenta que el Código Nacional de Tránsito y Transporte – CNT define la bicicleta como un *“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 concordancia con el CNT la Ley 1811 de 2016 indica: *“Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Debe transitar ocupando un carril, ... 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.”* E igualmente indica que *“Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.”*

Igualmente, el CNT en su artículo 94 define *“Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.”*

**3. Mariela Chaparro. ¿Qué pasa con la cicloruta de la Carrera 24?, de doble vía, donde se han aumentado los conflictos entre usuarios y usuarias, por lo reducido del espacio para el tránsito y afluencia de biciusuarios.**

La intervención realizada en el sector de interés hace parte de proyectos en los cuales se desarrollaron una serie de 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*

8

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



**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

*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<sup>5</sup>.*

De esta manera, se amplió la oferta de ciclo infraestructura existente mediante la estrategia denominada “ciclovías temporales” que fortalecieron la red de ciclorrutas existentes, que en su momento constaba de 551 kilómetros<sup>6</sup>. 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.

Este corredor surge a partir del proyecto de la Ciclo-Alameda Medio Milenio, el cual 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, se estima que su trayecto se encuentra entre la intersección de la calle 108 con carrera 53 y la calle 56 Sur a la altura de la Avenida Boyacá junto al parque el Tunal.

Por lo tanto, se prevé que la medida en este tramo de la Carrera 24 se mantenga en estado temporal, hasta que el Instituto de Desarrollo Urbano desarrolle las actividades de estudios y diseños e implemente el corredor definitivo en esta zona.

Ahora bien, 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.

---

<sup>5</sup> Organización Mundial para la Salud -OMS

<sup>6</sup> A fecha de corte de 31 de diciembre de 2019.

**MEMORANDO**

SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

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.

Ahora bien, con el propósito de mejorar los puntos críticos que se van evidenciando en las “ciclovías temporales” producto de su operación, la SDM permanentemente adelanta las acciones correspondientes en el marco de sus competencias, es así como para el caso específico del sector de interés, está priorizada la instalación de material adicional de segregación una vez se cuente con disponibilidad del mismo.

Finalmente, en lo que se restablecen las condiciones de segregación temporal en el corredor, se debe tomar en cuenta que el Código Nacional de Tránsito y Transporte – CNT define la bicicleta como un “*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 concordancia con el CNT la Ley 1811 de 2016 indica: “*Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Debe transitar ocupando un carril, ... 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.*” E igualmente indica que “*Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.*”

Igualmente, el CNT en su artículo 94 define “*Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.*”

10

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

## MEMORANDO



SBP

**20222300220523**

Información Pública

Al responder cite este número

La SDM agradece su interés por la movilidad de Bogotá y su aporte para la promoción de la bicicleta, así mismo espera haber atendido el requerimiento y ante cualquier información o aclaración adicional queda a su disposición.

Cordialmente,



**Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla**

Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

Firma mecánica generada en 05-09-2022 06:36 AM

cc Jack David Hurtado Casquete - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
cc Alimar Benítez Molina - Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Revisó: John A. Sánchez – Profesional especializado – SBP (VoBo en ORFEO)  
Elaboró: Jenniffer Daniela Cardozo Fajardo-Subdirección De La Bicicleta Y El Peatón