



**INFORME DE SEGUIMIENTO A LA META CONSTRUCCIÓN  
DE 120 KM NUEVOS DE CICLORRUTAS  
(A 31 de diciembre de 2018)**

En cumplimiento del literal a, del artículo 8 del Acuerdo 24 de 1993

**Bogotá, D.C., mayo de 2019**



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

**Veedor Distrital**

Jaime Torres–Melo

**Viceveedor Distrital**

Daniel García Cañón

**Veedor Delegado para la Atención de Quejas y Reclamos**

Juan Carlos Rodríguez Arana

**Veedora Delegada para la Contratación**

Tatiana Mendoza Lara

**Veedor Delegado para la Eficiencia Administrativa y Presupuestal**

Jasson Cruz Villamil

**Veedor Delegado para la Participación y los Programas Especiales**

Diego Fernando Maldonado Castellanos

**Jefe Oficina Asesora de Planeación**

Jairo Edison Tirado Martínez

**Jefe Oficina Asesora Jurídica**

María José del Río Arias

**Equipo de Trabajo**

Miryan Yolanda Nope Aguirre



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

## Tabla de contenido

Introducción.....	4
1. Meta de 120 km de ciclorrutas en el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020.....	4
1.1. Contexto.....	4
1.2. Las ciclorrutas en el POT y en el Plan Maestro de Movilidad.....	6
1.3. Programación de la meta de Construir 120 km nuevos de ciclorrutas, en el SEGPLAN..	8
1.4. Financiación de la meta .....	8
2. Avance de la Meta en SEGPLAN.....	9
2.1. Ejecución física.....	9
2.2. Ejecución presupuestal .....	10
3. Ciclorrutas construidas.....	11
3.1. Ciclorrutas contratadas por el IDU.....	11
3.2. Ciclorrutas contratadas por la Secretaría Distrital de Movilidad .....	12
3.3. Ciclorrutas programadas a contratar durante 2019.....	13
4. Recomendaciones.....	14
Referencias.....	16
Anexos.....	18

## Lista de tablas

<i>Tabla 1.</i> Corredores y vías de la red principal .....	6
<i>Tabla 2.</i> Programación y reprogramación de la meta 120 km de ciclorrutas nuevos. ....	8
<i>Tabla 3.</i> Programación presupuestal de la meta 120 km de ciclorrutas nuevos.....	8
<i>Tabla 4.</i> Ejecución de la meta 120 km nuevos de ciclorruta, SDM - IDU .....	9
<i>Tabla 5.</i> Ejecución presupuestal de la meta 120 km nuevos de ciclorrutas .....	10
<i>Tabla 6.</i> Costo promedio km ciclorruta .....	11
<i>Tabla 7.</i> Ciclorrutas implementadas por la SDM.....	12

## Lista de figuras

<i>Figura 1.</i> Mapa de ciclorrutas a diciembre de 2018 .....	7
----------------------------------------------------------------	---



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

## Introducción

Garantizar la movilidad de las personas es una de las preocupaciones de los gobiernos de las ciudades. El aumento en el uso de vehículos privados, que genera mayor congestión en las vías y contaminación del aire, así como los grandes retos de las ciudades latinoamericanas para fortalecer sus sistemas de transporte público y reducir los tiempos de desplazamiento, ha hecho que las políticas de movilidad se fijen en medios alternativos de transporte ambientalmente sostenibles como la bicicleta.

Bogotá, desde finales de los noventa ha estado trabajando en este propósito; es así como la ciudad cuenta con 540 km de ciclorrutas y se proyecta incrementarlas a través de la construcción de proyectos que incluyen esta infraestructura como las troncales Carrera Séptima, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Carrera 68 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019a), entre otros.

Por esta razón y por la importancia que adquiere este modo de transporte en la democratización del espacio público y de la movilidad, al ser asequible a todos, la Veeduría Distrital decidió hacerle seguimiento a una de las metas del Plan Distrital de Desarrollo 2016 – 2020 “Bogotá Mejor para Todos” (PDD) que apunta a fortalecer y hacer sostenible el uso de la bicicleta en la ciudad como medio de transporte cotidiano, la de “Construir 120 km nuevos de ciclorrutas”.

El documento se basa, principalmente, en dos tipos de información: la consignada en el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo (SEGPLAN) y la enviada, a solicitud de la Veeduría Distrital, por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano (IDU) entidades responsables de la ejecución de la meta.

En cuanto a la estructura del informe, en la primera parte se presenta un contexto sobre la meta en el actual PDD, así como la propuesta del tema en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y en el Plan Maestro de Movilidad (PMM); asimismo, se muestra cuál fue la programación de la meta física y financieramente en el SEGPLAN. En la segunda parte se analizan los avances de esta meta por parte de las entidades responsables, tanto en su ejecución física como de recursos, de acuerdo con lo reportado en el SEGPLAN, con corte a 31 de diciembre de 2018. Enseguida, con base en la información radicada por el IDU y la SDM, se describen los kilómetros de ciclorrutas construidos o contratados entre el 2016 y el 2018, contrastando estos datos con los reportados en el SEGPLAN; así como los que se proyectan construir en el 2019. Por último, se realizan unas conclusiones y recomendaciones, que se esperan aporten a mejorar la gestión distrital.

### **1. Meta de 120 km de ciclorrutas en el Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020**

#### **1.1. Contexto**

Del programa Mejor Movilidad para Todos, del PDD, se predica que contribuye al Pilar Democracia Urbana, porque: “mejora la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual y usuarios del transporte privado” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016, p. 226). Cabe mencionar que el pilar Democracia Urbana busca hacer realidad el disfrute del espacio público para todos los habitantes de la ciudad.

Una de las metas del programa Mejor Movilidad para Todos es la “Construcción de 120 km nuevos de ciclorruta”, la cual aporta a alcanzar la meta resultado de “Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta”, al ofrecer mayor infraestructura y con esto incentivar el uso de la bicicleta.

Del diagnóstico realizado para este programa se deduce que: a pesar de que el espacio público, del cual hacen parte las vías, se convierte en lugar de encuentro y es un factor que incide directamente en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, no está adecuado para el tránsito de los ciclistas, quienes enfrentan conflictos con otros usuarios como los peatones y los conductores de automóviles y motocicletas debido al diseño, mantenimiento y rehabilitación de vías y ciclorrutas, por esta razón los 440 km de ciclorrutas<sup>1</sup> no brindan seguridad a los biciusuarios pues presentan deterioro, ondulaciones y huecos. Adicionalmente, son escasos en términos per cápita (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016, p. 227).

Otra dificultad que revela el diagnóstico es que la red de ciclorrutas se encuentra inconclusa, no tiene continuidad ni conectividad. No obstante, los viajes en bicicleta representan el 4,5% del total de los 12.755.826 viajes diarios que se realizan en la ciudad, según la Encuesta de Movilidad (2015, p. 227).

Como estrategia para solucionar la situación se plantea, de una parte, generar nueva infraestructura con la construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas y, además, la conservación de 100 km de ciclorrutas. Adicionalmente, para incentivar el uso de este modo de transporte, al que se le reconocen las bondades ambientales, se propone aumentar el respeto y la seguridad en la movilidad, a través de acciones como la celebración de la semana de la bicicleta, la creación de la gerencia de la bicicleta, el apoyo a grupos promotores del uso de la bicicleta y la creación de bici parqueaderos, entre otras medidas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

Si bien es cierto, esta estrategia está en consonancia con la planteada por el Banco Interamericano de Desarrollo en el documento “Cómo impulsar el ciclismo urbano. Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe” (2017), en el que se reconoce que los gobiernos de América Latina han reaccionado positivamente al auge de la bicicleta, con la creación de infraestructura y la promoción de su uso; se debe tener en cuenta la reflexión que se hace con respecto a que “en muchos casos las políticas y medidas entusiastas han resultado ser poco coordinadas porque no han sido sostenibles e integradas debido a la débil capacidad institucional y ausencia sostenida de fuentes de financiamiento en el mediano plazo” (BID , 2017, p. 6).

---

<sup>1</sup> Cifra a 2015.



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

## 1.2. Las ciclorrutas en el POT y en el Plan Maestro de Movilidad

El POT vigente (Decreto 190 de 2004) contempla en el artículo 163, como uno de los objetivos del Sistema de Movilidad “articular e integrar de manera eficiente las ciclorrutas, las rutas de transporte público, las rutas troncales y el transporte regional y nacional” y en el artículo 164 establece que la red de ciclorrutas es uno de los componentes del subsistema vial y uno de los modos del subsistema de transporte.

Adicionalmente, los artículos 191 y 192 del POT, definen que el sistema de ciclorrutas, está conformado por cuatro redes: principal, secundaria, complementaria y la ambiental y recreativa, estas redes se encuentran funcionalmente integradas y cubren la mayor parte del territorio urbano y de expansión de la ciudad. La red principal se conforma por 12 corredores, la secundaria por siete, la complementaria por 10 y la ambiental y recreativa por uno, el del parque Simón Bolívar. En la tabla 1 se describen los corredores y vías de la red principal tal y como lo establece el artículo 192 del POT vigente.

*Tabla 1. Corredores y vías de la red principal*

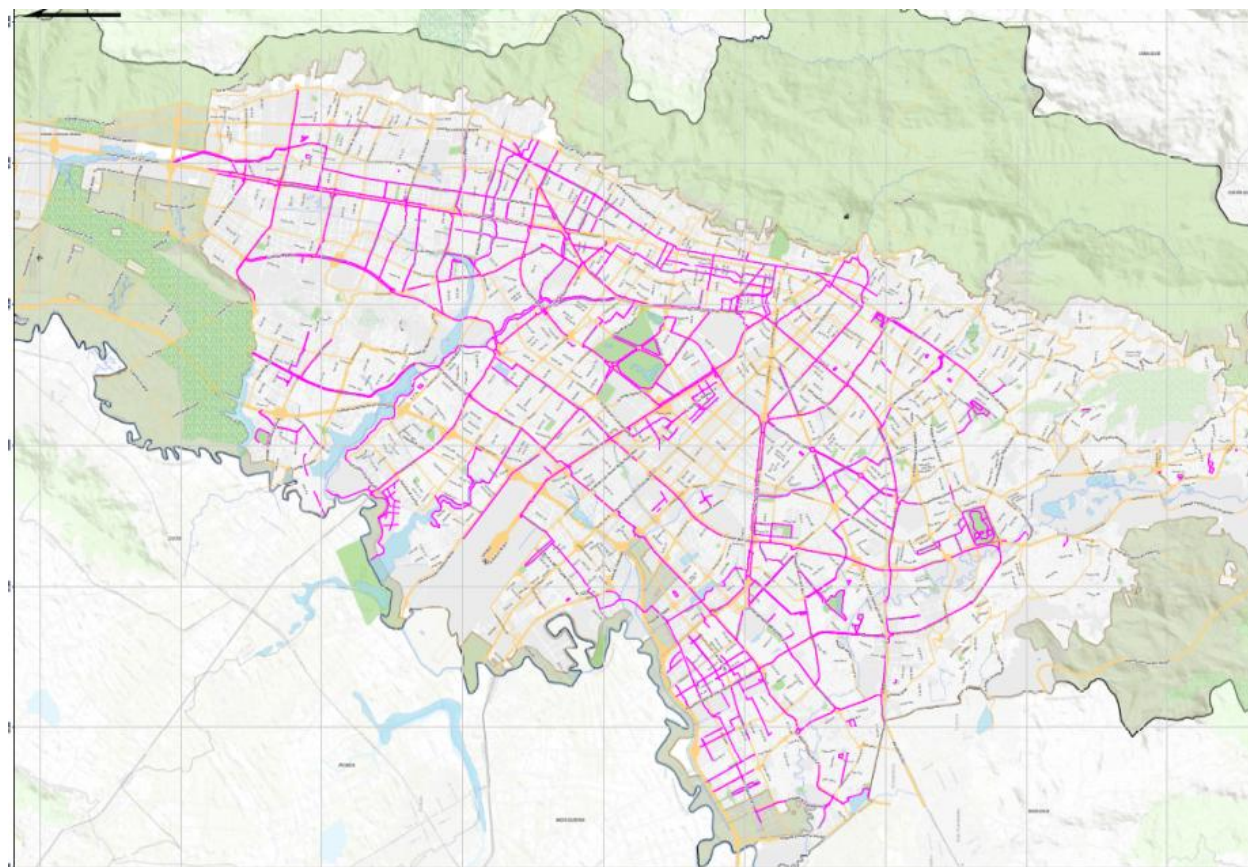
#	Corredor	Vías
1	Autopista Norte -Usme	Avenida Paseo de Los Libertadores, carrera 32, carrera 17, carrera 22, Avenida Caracas
2	Norte- Quito- Sur	Avenida Laureano Gómez, carrera 9, Avenida Ciudad de Quito, Avenida del Sur
3	Avenida Medellín, calle 80	Avenida Medellín, calle 80
4	Avenida Boyacá	Avenida Boyacá, Autopista al Llano, Calle 90 sur, calle 90 sur, calle 90 sur
5	Avenida de la Calleja, calle 127	Avenida de la Calleja, calle 127, Avenida Rodrigo Lara Bonilla, calle 127, Avenida El Rincón, calle 125 Avenida El Tabor, calle 131
6	Avenida Ciudad de Cali	Avenida Ciudad de Cali
7	Avenida José Celestino Mutis, calle 63	Avenida José Celestino Mutis, calle 63
8	Avenida Longitudinal de Occidente	Avenida Longitudinal de Occidente
9	Avenida Jorge E Gaitán, calle 26	Avenida Jorge E Gaitán, calle 26, calle 24, carrera 3
10	Avenida Américas	Avenida Manuel Cepeda Vargas, calle 6, Avenida Américas
11	Avenida Ferrocarril del Sur	Avenida Ferrocarril del Sur, Avenida Ciudad de Lima, calle 19
12	Avenida Centenario	Avenida Colon, calle 13 Avenida Jiménez, calle 13, Avenida Centenario, calle 13

*Fuente:* (Decreto 190, 2004, art 192)

De igual manera, en el Plan Maestro de Movilidad PMM, adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, se priorizan los proyectos viales de transporte público y de peatones y ciclistas, como transporte sostenible, al igual que la inversión en la construcción y mantenimiento de estos (Decreto 319 de 2006, art. 8). Asimismo, en los artículos 26 y 27 establece que la administración promocionará el transporte no motorizado y la estrategia de “optimización de la Red de Ciclorrutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público” para lograrlo.

En el siguiente mapa se observa la ubicación geográfica de las ciclorrutas en la ciudad, a diciembre de 2018, en el que se aprecia cómo estas conforman una red que cubre casi toda la ciudad. Aunque están pendientes algunos tramos de corredores tan importantes como la Autopista Norte – Usme, Norte- Quito Sur, Avenida José Celestino Mutis y Avenida Longitudinal de Occidente ALO, que hacen de los corredores de la red principal definida en el POT.

*Figura 1. Mapa de ciclorrutas a diciembre de 2018*



*Fuente: IDU 2019, anexo*

### 1.3. Programación de la meta de Construir 120 km nuevos de ciclorrutas, en el SEGPLAN

En el seguimiento a la ejecución del PDD, reportado en el SEGPLAN, por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), con corte a 31 de diciembre de 2018, se encuentra que esta meta será ejecutada por dos entidades: la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), entidad que construirá 45,8 km a partir de 2018 y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) que ejecutará 74,2 km. Se debe aclarar que en principio el IDU era el responsable de toda la meta (Secretaría Distrital de Planeación, 2019) como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 2. Programación y reprogramación de la meta 120 km de ciclorrutas nuevos.

Año	Programación inicial SDM	Programación a 2018 SDM	Programación inicial IDU	Programación a 2018 IDU
2016	0	0	0	0
2017	0	0	9,10	24,00
2018	0	22,8	13,20	49,64
2019	0	19,2	89,55	1,00
2020	0	3,8	8,15	0,49
Total	0	45,8	120	74,20*

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en información de la SDP (2019, p. 259).

Nota: \*La suma da como resultado 75,13 km. Sin embargo, ese es el resultado publicado en el informe.

Las metas anuales fueron reprogramadas a partir del tercer año del Plan Distrital de Desarrollo PDD, incluyendo en su ejecución a la SDM, con quien se distribuyó la meta, como se señaló.

### 1.4. Financiación de la meta

Para la ejecución de esta meta se han asignado recursos que presentan variaciones en la programación presupuestal y que no siguen una tendencia clara, teniendo en cuenta que entre la vigencia 2016 y 2017 se presenta una diferencia en los recursos programados superior al 1.100%, mientras que en 2018 se vuelve a programar y se reduce el rubro asignado en 2017, lo que representa un incremento de 494% con respecto a 2016, cifra muy inferior a la reprogramada en 2017, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 3. Programación presupuestal de la meta 120 km de ciclorrutas nuevos  
(Cifras en millones de pesos corrientes)

Año	A diciembre de 2016	A diciembre de 2017	A diciembre de 2018
2016	\$ 2.225	\$ 2.225	\$ 2.225
2017	\$ 1.000	\$ 2.189	\$ 2.189
2018	\$ 0	\$ 36.000	\$ 6.100
2019	\$ 0	\$ 0	\$ 8.629
2020	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Total	\$ 3.225	\$ 40.414	\$ 19.143

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en información de la SDP (2019, p. 259).





Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

Lo anterior evidencia que existen debilidades en la planeación, tanto financiera como de las actividades necesarias para la ejecución de esta meta, ya que inicialmente se asignan \$3.225 millones para el cuatrienio, distribuidos en los dos primeros años, con los que se deberían construir los kilómetros de ciclorruta que se programan para entregar en su mayor parte en 2019, año en que se contemplaba culminar el 93% de la meta. Sin embargo, tanto la programación financiera como física presenta variaciones significativas que no se corresponden.

## 2. Avance de la Meta en SEGPLAN

Para precisar la anterior afirmación, a continuación, se muestra la ejecución tanto física como financiera reportada en el SEGPLAN, con corte a 31 de diciembre de 2018, así como el análisis de la información reportada tanto por el IDU como por la SDM sobre la ejecución de esta meta.

### 2.1. Ejecución física

Según el SEGPLAN, la SDM, construyó 22,8 km de ciclorrutas, lo que significa una ejecución del 100% de la meta programada para 2018 y del 49,7% de los 45,8 km proyectados para el resto del periodo del PDD.

Adicionalmente, el IDU, con corte a diciembre de 2018, ejecutó 68,62 km de los 74,20 programados para el cuatrienio, es decir el 92,48% de la meta. Sin embargo, es de aclarar que la suma de los kilómetros a construir anualmente no corresponde con lo reportado en el SEGPLAN, como se señaló arriba, por lo que si se toma el total real de kilómetros programados (75,13) el porcentaje se reduce a 91,3%.

Tabla 4. Ejecución de la meta 120 km nuevos de ciclorruta, SDM - IDU

Año	Reprogramación 2018 SDM	Ejecución SDM	% ejecución SDM	Reprogramación 2018 IDU	Ejecución IDU	% ejecución IDU
2016	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	24,00	23,07	96,10
2018	22,8	22,8	100	49,64	45,55	91,76
2019	19,2	0	0	1,00	0,00	0
2020	3,8	0	0	0,49	0	0
<b>Total</b>	<b>45,8</b>	<b>22,8</b>	<b>49,7</b>	<b>74,20</b>	<b>68,62</b>	<b>92,48*</b>

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en información de la SDP (2019, p. 259).

Nota: \*La suma de kilómetros programados es de 75,13 km, por lo que el porcentaje varía a 91,3%

En conclusión, a 31 de diciembre de 2018 según lo reportado en el SEGPLAN, las dos entidades han construido 91,42 km nuevos de ciclorrutas, en total, lo que representa el 76,18% de los 120 km programados como meta para el cuatrienio.



## 2.2. Ejecución presupuestal

Como se observa en la tabla 6 los recursos reprogramados anualmente se han ejecutado en un alto porcentaje, siendo el más bajo el de 2017, 80% de lo asignado, en las demás vigencias la ejecución fue del 100% de los recursos. Con respecto a lo programado para el cuatrienio, de los \$19.143 millones se han comprometido \$10.070 millones, es decir el 52,6%.

*Tabla 5. Ejecución presupuestal de la meta 120 km nuevos de ciclorrutas  
(Cifras en millones de pesos corrientes)*

<i>Año</i>	<i>Programado</i>	<i>Ejecutado</i>	<i>% ejecución</i>
2016	\$ 2.225	\$ 2.224	100%
2017	\$ 2.189	\$ 1.746	80%
2018	\$ 6.100	\$ 6.100	100%
2019	\$ 8.629	\$ 0	0%
2020	\$ 0	\$ 0	0%
<i>Total</i>	\$ 19.143	\$ 10.070	52,6%

*Fuente:* elaborada por la Veeduría Distrital, con base en información de la SDP (2019, p. 259).

Es de señalar que para 2020 no se asignan recursos, aunque se programa construir 4,29 km de ciclorrutas, otro aspecto que llama la atención es la diferencia entre el costo promedio de km de ciclorruta construido en cada vigencia. En 2016 se ejecutaron \$2.224 millones pero no se reportó la construcción de ningún km de ciclorruta, aunque en 2017 se registró la construcción de 23,07, lo que supone que las ciclorrutas se entregaron en 2017, por lo que se suman los recursos invertidos en los dos años, lo que da como resultado un costo de \$172 millones por km, este valor se redujo ostensiblemente en 2018, fue de \$89 millones por km, casi la mitad, pero en 2019 se estima construir 20,20 km de ciclorruta con \$8.629 millones, lo que arroja que el km cuesta \$427 millones, valor muy por encima del promedio.

**Tabla 6. Costo promedio km ciclorruta**  
(Cifras en millones de pesos corrientes)

Año	Recursos ejecutados	Kilómetros construidos	Costo promedio Km
2016	\$ 2.224	0	
2017	\$ 1.746	23,07	\$ 172
2018	\$ 6.100	68,35	\$ 89
2019*	\$ 8.629	20,20	\$ 427
2020	\$ 0	4,29	
<i>Total</i>	\$ 18.699	115,91	\$ 161

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en información de la SDP (2019, pp 258 – 259)

Nota: \*En esta vigencia se toman las cifras proyectadas, en las demás las ejecutadas.

### 3. Ciclorrutas construidas

Con el propósito de tener claridad con respecto al número de kilómetros de ciclorrutas construidos en esta administración, la Veeduría Distrital solicitó a la SDM y al IDU información sobre los contratos realizados para esta actividad, así como la cantidad de kilómetros contratados, ejecutados, valor, plazo y estado de ejecución. Así como los kilómetros programados a ser contratados durante la presente vigencia. A continuación, se presenta el análisis de la información reportada por cada entidad.

#### 3.1. Ciclorrutas contratadas por el IDU

Según la información remitida por el IDU, durante el 2016 la entidad no realizó contratos para este tipo de obra. Entre 2017 y 2018 se suscribieron 14 contratos, siete en cada vigencia, como se observa en el Anexo A (IDU, 2019). Es de mencionar que estos contratos no tienen como objeto la construcción de ciclorrutas o bici carriles<sup>2</sup> sino, en su mayoría (12) la construcción de vías que contemplan la construcción de ciclorrutas o bici carriles; al igual que los relacionados con redes peatonales (2).

Lo anterior obedece a la *Estrategia de Vías y Calles Completas*, implementada por el IDU que propende por la calle como un espacio de inclusión para todos los habitantes de la ciudad sin ningún tipo de discriminación: edad, sexo, estrato, entre otros; como respuesta a la propuesta del PDD que plantea que:

Las vías deben ser completas en cuanto a andenes, mobiliario urbano (bancas, canecas de basura, bolardos, paraderos, tótems informativos), señalización vertical y horizontal, señalética, acceso al comercio, al transporte público masivo, a los taxis, a los parques, a las viviendas, con diseño universal e instrumentos urbanísticos flexibles para permitir la

<sup>2</sup> De acuerdo con la guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas, la construcción de una ciclorruta, a diferencia de un bici-carril, implica intervenciones físicas permanentes o cambios de altura



inversión privada en infraestructura de equipamientos para la ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016, p. 231).

Concretando, las calles completas se definen como “vías diseñadas para que las personas de todas las edades y habilidades puedan convivir y transitar de una forma segura, accesible y eficiente. Éstas se logran mediante la redistribución del espacio” (MAPASIN, 2018).

Retomando la información suministrada por el IDU, se deduce que a través de los contratos suscritos en 2017 se construirán 10,26 km de infraestructura para el tránsito de bicicletas, de los cuales 8,09 km corresponden a ciclorrutas y 2,17 a bici carriles; con los contratos celebrados en 2018 se construirán 11,7 km de ciclorrutas. En total en las dos vigencias se construirán 21.96 km de infraestructura para el tránsito de bicicletas, de los cuales 19,79 corresponden a ciclorrutas y 2,17 a bici carriles. Estas cifras son similares a las entregadas por el IDU a la Veeduría Distrital, a mediados de 2018, dentro de la Investigación sumaria sobre el cumplimiento de esta meta: “de esos 120 km ya se han ejecutado 22,9 km” (Veeduría Distrital, 2018, p. 4)

Sin embargo, esta información no concuerda con la consignada para las vigencias 2017 y 2018, en el reporte SEGPLAN, documento público, en el que el IDU relaciona la ejecución de 23,07 km de ciclorrutas nuevas en 2017 y de 45,55 km en 2018.

### 3.2. Ciclorrutas contratadas por la Secretaría Distrital de Movilidad

La SDM en su respuesta relaciona las ciclorrutas en calzada implementadas mediante contratos de las vigencias 2016 a 2018. Sin embargo, no hace mención al número de contrato ni al valor del mismo, a continuación, se resume la información entregada:

*Tabla 7. Ciclorrutas implementadas por la SDM*

<i>Año</i>	<i>Localidad</i>	<i>Ciclorrutas implementadas</i>	<i>Tipología</i>	<i>Km</i>
<b>2016</b>	Chapinero	KR 11 (CI 82 a AC 100)	Ciclorruta en calzada	2,2
<b>2017</b>	Usaquén	KR 11 (CI 100 a CI 116) ,	Ciclorruta en calzada	1,1
<b>2017</b>	Santa fe	AK 7 (CL 24 a CL27)	Ciclorruta en calzada	0,5
<b>2017</b>	Teusaquillo	KR 16 (CI 36 a CI 64)	Ciclorruta en calzada	4,2
<b>2017</b>	Chapinero	Vía a la Calera (CL 85 al Peaje)	Carril ciclo preferente	7,2
<b>2018</b>	Teusaquillo	KR 16/19 (Tramo Centro)	Ciclorruta en calzada	3,4
<b>2018</b>	Suba / Engativá	Av. Ciudad de Cali x AC 80	Ciclorruta en calzada	0,3



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

<i>Año</i>	<i>Localidad</i>	<i>Ciclorrutas implementadas</i>	<i>Tipología</i>	<i>Km</i>
2018	Usaquén	KR 11 (Puente sobre AK 9a.)	Ciclorruta en calzada	0,4
2018	Teusaquillo	AC 26 (AK 50 a KR 37)	Ciclo banda en andén	2,6
2018	Kennedy / Puente Aranda	La "M" (CL 39B KR 68L, CI 34 S, DG 34 Sur)*	Carril ciclo preferente	2,7
<b>Total km implementados</b>				24,6

*Fuente:* Elaborado por la Veeduría Distrital con base en Secretaría Distrital de Movilidad (2019b, pp. 1-3)

Adicionalmente, la SDM relaciona tres ciclorrutas contratadas en 2019, en las localidades de Barrios Unidos (AK 24 entre AC 80 y Av. NQS), Teusaquillo (CL 37 y 39 entre KR 16 y AC 26) y Fontibón (Alameda Provenir Occidente), con una extensión de 0,9; 1,7 y 1,1 km, respectivamente, las cuales se encuentran en implementación (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019b). Como se puede observar, la información allegada por la SDM, tampoco coincide con la reportada en el SEGPLAN, en donde se indica que se construyeron 22,8 km en 2018, en los años anteriores no se reporta a esta meta por esta entidad.

### **3.3. Ciclorrutas programadas a contratar durante 2019**

Para la presente vigencia el IDU tiene programado el mantenimiento de 17,01 km de ciclorrutas, de acuerdo con los recursos asignados al proyecto de inversión 1061 “Infraestructura para peatones y bicicletas”, con lo que se espera ejecutar un 17% de la meta de “Conservar 100 km de ciclorrutas”. Sin embargo, no se menciona meta para la construcción de ciclorrutas aunque se espera incrementar la red a través de proyectos estratégicos, como los contemplados en el acuerdo 724 de 2018.

Por su parte, la SDM relacionó 21 ciclorrutas en calzada priorizadas para la vigencia 2019, que suman 33,5 km nuevos a contratar en el segundo semestre, aunque advierte que la ejecución de estas obras se encuentran sujetas a “la disponibilidad y programación de recursos e implementación en todas las áreas” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019b, p. 6).

Teniendo en cuenta el dato reportado en el SEGPLAN, a diciembre de 2018 se han construido 91,42 km de ciclorrutas y que la Secretaría Distrital de Movilidad espera contratar la construcción de 33,5 km en 2019, se podría afirmar que se cumpliría y sobre pasaría esta meta. Sin embargo, como se desprende del análisis de la información reportada por las entidades responsables de la meta, los kilómetros de ciclorrutas contratados suman 50,26 km, los que sumados a los que se esperan contratar en la presente vigencia (33,5) no alcanzarían la meta propuesta de 120 km.

En consecuencia, no existe certeza de que esta administración deje construidos los kilómetros de ciclorrutas con los que se comprometió, pues proyectos como la Troncal por la Carrera Séptima, la extensión Caracas (Molinos - Usme), aún están en proceso de contratación. Situación similar se presenta con los proyectos contemplados en el Acuerdo 724 de 2018, por el cual se financiarán



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

algunas obras con recursos de valorización, los cuales se espera recaudar al finalizar la presente vigencia, por lo que se concluye que estas obras no se contratarán ni iniciarán en esta administración.

#### **4. Recomendaciones**

1. La meta del PDD Bogotá Mejor para Todos de “Construir 120 km nuevos de ciclorrutas presenta inconsistencias entre la información reportada en el SEGPLAN y la reportada por las entidades responsables de su ejecución, el IDU y la Secretaría Distrital de Movilidad. Estas entidades deben revisar la información reportada y aclarar cuáles proyectos se están ejecutando con recursos del PDD actual y cuáles con recursos de planes anteriores, de tal forma que se cumpla con el principio de calidad de la información, especialmente, en lo referente a la objetividad y veracidad de la misma.
2. A partir de la acción anterior, se debe establecer la ejecución real de la meta “Construir 120 km nuevos de ciclorrutas” y tomar las medidas necesarias para ejecutarla en su totalidad.
3. A pesar de que han transcurrido más de 15 años desde la aprobación del POT vigente aún se encuentran tramos de los corredores de ciclorrutas de las vías de la red principal sin ejecutar. Teniendo en cuenta la discusión alrededor de la actualización del POT se deben incluir temas que promuevan una movilidad sostenible, como la estrategia de Vías y Calles Completas, que garantiza espacios para todos los actores viales, en especial los más vulnerables: peatones y ciclistas.
4. Si bien la actual administración ha avanzado en temas que posicionan la bicicleta como medio de transporte cotidiano, el garantizar una infraestructura adecuada, segura y articulada es fundamental para la sostenibilidad del auge del uso de la bicicleta, por lo que se recomienda avanzar en este propósito.
5. Aunado a lo anterior y teniendo en cuenta el informe “Cómo impulsar el ciclismo urbano. Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe” se debe tener en cuenta que la planeación a largo plazo es fundamental para garantizar la sostenibilidad y consolidación de la bicicleta como medio cotidiano de transporte urbano, ésta se debe plasmar en un plan maestro, que contemple el fortalecimiento institucional, estrategias de financiación que involucren diferentes estamentos, alianzas para el fortalecimiento de relaciones con socios estratégicos y la articulación del plan con otros instrumentos de planeación urbana, sin descuidar el potencial de la participación ciudadana, tanto en la planeación como en ejecución y evaluación (BID , 2017).



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

6. La Administración debe realizar acciones tendientes a garantizar la integridad de los biciusuarios, así como a disminuir la inseguridad en la ciudad y las distancias de desplazamiento, factores que desincentivan el uso de la bicicleta por parte de los funcionarios y demás ciudadanos; como se desprende del informe “Seguimiento al cumplimiento de los Acuerdos Distritales de iniciativa del Concejo de Bogotá” entre enero de 2016 y mayo de 2018, realizado por la Veeduría Distrital. Frente al tema, se observaron los acuerdos 660 de 2016 “Por medio del cual se establece el Programa Institucional ‘Al Trabajo en Bici’” y 668 de 2017 “Por medio del cual se crea el programa ‘Parquea tu Bici’, se institucionaliza la semana de la bicicleta y el día del peatón en el Distrito y se dictan otras disposiciones”. Otro reto encontrado son las limitaciones presupuestales y las fallas de coordinación que restringen la capacidad de acción de las entidades (Veeduría Distrital, 2019, p. 20). Por lo que se deben establecer estrategias efectivas de coordinación tanto sectorial como inter sectorial que aporten a la meta de aumentar los kilómetros recorridos en bicicleta en la ciudad.



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

## Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (22 de junio de 2004). *Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003. POT* [Decreto 190 de 2004]. Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935&dt=S>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). *Plan Distrital de Desarrollo 2016 - 2020 Bogotá Mejor para Todos* (Vol. 1). Bogotá: Consorcio Buenos y Creativos S.A.S- Multi-impresos S.A.S.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (15 de agosto de 2006). *Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad* [Decreto 319 de 2006]. Recuperado el 20 de marzo de 2019, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21066>
- Banco Interamericano de Desarrollo BID. (2017). *Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe*. Obtenido de BID Mejorando vidas: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/13970/como-impulsar-el-ciclismo-urbano-recomendaciones-para-las-instituciones-de>
- Instituto de Desarrollo Urbano IDU (7 de marzo de 2019). Respuesta a solicitud de información 2019300001710 de Veeduría Distrital, radicado 20192200019222. Bogotá.
- MAPASIN. (16 de abril de 2018). *Qué son las Calles completas*. Obtenido de <https://mapasin.org/2018/04/16/que-son-las-calles-completas/>
- Ministerio de Transporte. (15 de Mayo de 2019). *Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas*. Recuperado de [https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad\\_sostenible\\_guia\\_de\\_ciclo-infraestructura\\_para\\_ciudades\\_colombianas/](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad_sostenible_guia_de_ciclo-infraestructura_para_ciudades_colombianas/)
- SECOP I. (marzo de 2019). *Detalle del Proceso Número: IDU-LP-SGI-007-2017*. Obtenido de <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-1-176464>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (21 de marzo de 2019a). *Nueva ciclorruta en glorieta de la Calle 100 con Carrera 15*. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/node/99>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (15 de marzo de 2019b). Radicado 20192200022412. Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación. (21 de febrero de 2019). *Seguimiento a los Compromisos del Plan de Desarrollo Bogotá Mejor para Todos. Informe Gerencias de programa*.





Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

Recuperado el 15 de agosto de 2018, de [http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/03\\_gerenciaprogramas\\_20181231\\_0.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/03_gerenciaprogramas_20181231_0.pdf)

Veeduría Distrital. (2018). *Auto de cierre de Investigación Sumaria sobre el cumplimiento en la construcción de 120 km de ciclorrutas programadas, y avances en el Sistema de Registro Voluntario de Marcación de Bicicletas*. Recuperado de [http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202018/Inv%20Sum\\_cumplimiento%20120%20km%20ciclorrutas%20%20Sistema%20Registro%20Voluntario%20de%20Marcacion%20de%20Bicicletas%20\(2018-06E\)%20VF%20\(23%20jul%202018\)\(1\).pdf](http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202018/Inv%20Sum_cumplimiento%20120%20km%20ciclorrutas%20%20Sistema%20Registro%20Voluntario%20de%20Marcacion%20de%20Bicicletas%20(2018-06E)%20VF%20(23%20jul%202018)(1).pdf)

Veeduría Distrital. (2019). *Seguimiento a Acuerdos Distritales de iniciativa del Concejo de Bogotá*. Bogotá. Recuperado de [http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones2019/Seguimiento%20a%20Acuerdos%20Distritales%20de%20iniciativa%20del%20Concejo%20de%20Bogota%20\(enero%202016%20-%20mayo%202018\)%20\(04%20abr%202019\)%20VF.pdf](http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones2019/Seguimiento%20a%20Acuerdos%20Distritales%20de%20iniciativa%20del%20Concejo%20de%20Bogota%20(enero%202016%20-%20mayo%202018)%20(04%20abr%202019)%20VF.pdf)



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

## Anexos

### Anexo A. Contratos IDU 2016 – 2018 que contemplan la construcción de ciclorrutas

<i>Número de contrato</i>	<i>Objeto</i>	<i>Km ejecutados</i>	<i>Km contratados</i>	<i>Tipo de intervención</i>
IDU-1543-2017	Construcción de la Avenida San Antonio (calle 183) desde la Avenida Boyacá (Av. Cra. 72) hasta la Cra. 54D, Acuerdo 523 de 2013 de valorización en la ciudad de Bogotá, D.C.	0,81	1,23	Bici carril
IDU-1550-2017	Construcción de la Avenida la Sirena (Ac 153) desde la Avenida Laureano Gómez (Ak 9) hasta la Avenida Santa Bárbara (Ak 19) Acuerdo 523 de 2013 de valorización en la ciudad de Bogotá, D.C.	0,04	1,34	Ciclorruta
IDU-1397-2017	Actualización, complementación, ajustes de estudios y diseños y/o estudios y diseños y construcción de la Av. José Celestino Mutis (Ac 63) desde la Transversal 129 Bis A (Carrera 114) hasta Carrera 122, en Bogotá, D.C.		1,3	Ciclorruta
IDU-1555-2017	Complementación y/o actualización y/o ajustes de los estudios y diseños al sistema Transmilenio y construcción de la Avenida Boyacá (Ak 72) desde la Avenida San José (Ac 170) hasta la Avenida San Antonio (Ac 183), en Bogotá, D.C. fase 1		2,6	Ciclorruta
IDU-1551-2017	Ajustes y/o actualización y/o complementación a los estudios y diseños y construcción de la Avenida Laureano Gómez (Ak 9) desde Av. San José (Ac 170) hasta la Calle 193, Acuerdo 646 de 2016 en la ciudad de Bogotá, D.C.		2,3	Ciclorruta
IDU-1521-2017	Ajustes, complementación, actualización, estudios, diseño y construcción a precio unitario fijo con monto agotable de la red peatonal zona rosa en Bogotá.		0,55	Ciclorruta
IDU-1561-2017 0,94	Estudios y diseños y construcción de la red peatonal Sabana, grupo 1. Barrios la Sabana, Voto Nacional, la Pepita, la Estanzuela y Santa Inés. En la ciudad de Bogotá, D.C.		0,94	Bici carril
IDU-1550-2018	Construcción de la Avenida el Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91 y de la intersección Avenida el Rincón por Avenida Boyacá y obras complementarias, en Bogotá, D.C.		2,1	Ciclorruta
IDU-1541-2018	Construcción de la intersección a desnivel de la Avenida Ciudad de Cali (Ak 86) por la Avenida Ferrocarril de Accidente (Ac 22), y obras complementarias en la Localidad de Fontibón en Bogotá, D.C.		0,54	Ciclorruta



Informe de seguimiento a la meta construcción de 120 km nuevos de ciclorrutas. A 31 de diciembre de 2018.

<i>Número de contrato</i>	<i>Objeto</i>	<i>Km ejecutados</i>	<i>Km contratados</i>	<i>Tipo de intervención</i>
IDU-1543-2018	Construcción de la Avenida Tintal, desde la Avenida Bosa hasta la Avenida Manuel Cepeda Vargas y obras complementarias, en Bogotá, D.C. grupo No. 1		2,65	Ciclorruta
IDU-1540-2018	Construcción de la Avenida Tintal desde la Avenida Manuel Cepeda Vargas hasta la Avenida Alsacia y la Avenida Alsacia desde la Avenida Tintal hasta la Avenida Ciudad de Cali y obras complementarias, en Bogotá D.C. grupo 2.		2,75	Ciclorruta
IDU-1539-2018	Construcción de la Avenida Alsacia desde la Avenida Ciudad de Cali hasta la Transversal 71 b y obras complementarias. En Bogotá, D.C. -grupo 3.		0,9	Ciclorruta
IDU-1531-2018	Construcción de la Avenida Alsacia desde la Transversal 71 B hasta la avenida la Constitución y la Avenida Constitución desde la Avenida Alsacia hasta la Avenida Centenario y obras complementarias, en Bogotá D.C. grupo 4		1,9	Ciclorruta
IDU-1533-2018	Construcción de la Avenida Tintal, Avenida Alsacia, Avenida Constitución, Avenida Bosa y obras complementarias, en Bogotá, D.C. grupo no. 5		1,4	Ciclorruta
	Total km contratados		21,96	