

te, del predio no construido y zonas de cesión, como se refleja en las escrituras públicas relacionadas en su escrito, las mismas que están en trámite de registro ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de la Zona Sur de Bogotá, D.C. No estando superada la etapa definitiva de transferencia de los activos, se hace imperioso culminar este trámite previo a entrar a la etapa final de terminación del proceso, la cual entre otras actuaciones requiere la consolidación de información financiera administrativa, así como, el cierre contable y redición comprobada de cuentas entre otras.

Así las cosas, el despacho procederá a conceder la prórroga solicitada, no sin antes evaluar el término requerido por este, encontrando que dados los antecedentes administrativos de este caso, se razona que el término solicitado es muy estrecho, en consideración que muchas de las actuaciones relacionadas con la escrituración y registro, no dependen exclusivamente de la gestión del liquidador, sino de circunstancias externas que a veces como ya ha acontecido rompen el cronograma elaborado por este. En tal sentido, se concederá una prórroga del proceso de liquidación forzosa administrativa hasta el 30 de noviembre de 2023.

En razón de ello, el numeral 2° del artículo 117 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero³, modificado por el artículo 23 de la Ley 510 de 1999, en concordancia con el artículo 9.1.3.6.1 del Decreto 2555 de 2010, establece:

“...2. Término de vigencia de la medida. La toma de posesión de la entidad se conservará hasta cuando que se declare terminada su existencia legal, salvo cuando se realice la entrega al liquidador designado en asamblea de accionistas.

Cuando se disponga la liquidación, la misma no podrá prolongarse por más de cuatro (4) años desde su inicio. Lo anterior sin perjuicio de que el Gobierno lo pueda prorrogar por resolución ejecutiva por un término mayor en razón del tamaño de la entidad y las condiciones de la liquidación.”

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. PRORROGAR el término del proceso de liquidación forzosa administrativa de los negocios, bienes y haberes de la Sociedad INVERSIONES y CONSTRUCCIONES AC y CE.U., identificada con NIT. No. 830.129.825-6, del 16 de junio de 2023 hasta el 30 de noviembre de 2023.

Artículo 2. NOTIFICAR el contenido de la presente resolución al Doctor CARLOS HUMBERTO HERNÁNDEZ NOPE, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 79.352.868 de Bogotá, en su calidad de Agente Liquidador de INVERSIONES y CONSTRUCCIONES AC y CE.U., de conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 3. ORDENAR al Agente Liquidador Doctor CARLOS HUMBERTO HERNÁNDEZ NOPE, dar aviso de la presente resolución a los acreedores de la Sociedad INVERSIONES y CONSTRUCCIONES AC y CEU, mediante su publicación en un lugar visible de la oficina de la intervenida.

Artículo 4. ORDENAR la publicación de la presente resolución por una sola vez en un diario de amplia circulación nacional y en el Registro Distrital.

Artículo 5. La presente resolución, rige a partir de la fecha de su expedición y contra ella, no procede recurso alguno de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Expedida en Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de junio de dos mil veintitrés (2023).

IVETH LORENA SOLANO QUINTERO

Subsecretaria de Inspección, Vigilancia y Control de
Vivienda
Secretaría Distrital de Hábitat

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD- SDM

RESOLUCIÓN N° 145168 (13 de junio de 2023)

*Por medio de la cual se adopta el anexo técnico
“Elementos de señalización horizontal y vertical en la
red de ciclorrutas de Bogotá”*

LA SECRETARÍA DE DESPACHO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM,

en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en los artículos 3 y 119 de la Ley 769 de 2002, los literales b, e i del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, los numerales 2 y 9 del artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018 y

³ Decreto 663 de 1993 Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

CONSIDERANDO:

Que el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia, establece que, *“es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. (...)”*.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* define la Ciclorruta en los siguientes términos *“Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva”*.

Que el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2 de Ley 1383 de 2010, establece como autoridad de Tránsito entre otros *“Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. (...)”*.

Que el párrafo primero del artículo 68 ídem, establece que *“(...) las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente (...)”*.

Que el artículo 94 ejusdem, establece entre otras normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos que estarán sujetos a las siguientes normas *“(...) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad”*.

Que el artículo 95 ejusdem, modificado por el artículo 9 de 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”*, establece entre otras normas específicas para bicicletas y triciclos, la relacionada con: *“1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo”*.

Que el párrafo 1 del artículo 115 de la Ley 769 de 2022 señala que: *“(...)Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. (...)”*.

Que el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, establece que: *“(...) La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por: (...) 10.*

La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas(...)”.

Que el artículo 6 ídem dispone que: *“La infraestructura del transporte en Colombia deberá tener en cuenta las normas de accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, así como el desarrollo urbano integral y sostenible.”*

Que el artículo 1 del Acuerdo Distrital 087 de 2003, *“Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el Distrito Capital”*; define los espacios alternativos y complementarios de Transporte, en el Distrito Capital, como: *“(...)las ciclorrutas, ciclo parqueaderos, ciclo puentes y todos aquellos espacios que permiten mejorar la movilidad urbana y que tienden a reducir la contaminación y la congestión vial en la ciudad (...)”*.

Que a su vez el párrafo primero del artículo 4 ídem, relativo a la *“Conectividad del Sistema de Ciclorrutas, Cicloparqueaderos Y Ciclopuentes”*, establece que *“Para la red de ciclorrutas existente adicionalmente, se tendrá que ejecutar una adecuada señalización horizontal y vertical.”*.

Que en concordancia con lo anterior, el artículo 36 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 señala que los sectores *Administrativos de Coordinación (...) tienen por objeto la coordinación y articulación de las grandes áreas especializadas de la gestión Distrital (...)”*

Que el artículo 104 ídem, indica como misión del Sector Movilidad *“(...) garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte (...)”*.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 107 ejusdem, el Sector Movilidad está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, como entidades adscritas, así como la Empresa de Transporte del Tercer Milenio -Transmilenio S.A., Empresa Metro de Bogotá S.A. y Terminal de Transporte S.A., como entidades vinculadas. Sumado a ello, a través del artículo 91 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 se autorizó la creación

de la Operadora Distrital de Transporte, sociedad por acciones adscrita al sector movilidad.

Que a su vez, el literal i) del artículo 108 del citado acuerdo, establece como función de la Secretaría Distrital de Movilidad la de *“Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital”*.

Que el Acuerdo Distrital 761 de 2020 *“Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”*, establece como Propósito 4 Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, que busca *“La promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses y a la red de ciclorrutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región”*.

Que el Decreto Distrital 672 de 2018, *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”*, modificado por el Decreto 392 de 2021 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”* señala que la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, ejercerá las funciones de planificación, seguridad, regulación y control, las cuales deberán realizarse con criterios unificados de tránsito y transporte, de planeación e infraestructura vial y de transporte.

Que los numerales, 4 y 9 del artículo 19 del Decreto 672 de 2018, modificado por el art. 4, Decreto Distrital 392 de 2021, establecen entre otras funciones a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, las relacionadas con: *“ 4. Definir lineamientos para la implementación de la señalización y semaforización en la ciudad, así como para la aprobación y seguimiento a los planes de manejo de tránsito. (...) 9. Hacer seguimiento a la implementación de las políticas, programas, proyectos y planes relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital.”*

Que los numerales 4, 5, 6, 7, 8, del artículo 20 ídem, establecen entre otras las competencias de la Dirección de Ingeniería de Tránsito *“(…), 4. Adelantar las acciones requeridas en relación con los elementos y dispositivos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales en el cumplimiento de las funciones de la Secretaría Distrital*

de Movilidad, en coordinación con los organismos y entidades pertinentes, 5. Dirigir y coordinar el desarrollo de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la señalización de la ciudad, así como los demás elementos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales, 6. Dar lineamientos para la implementación y mantenimiento de los elementos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales en la ciudad, en coordinación con las dependencias competentes en la Entidad, 7. Verificar el cumplimiento de las especificaciones técnicas y oportunidad de los elementos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales en la ciudad, 8. Realizar el seguimiento a la implementación de los elementos que propendan por la seguridad vial en la Ciudad, relacionados con señalización o planes de manejo de tránsito, ”

Que los numerales 1, 2, 3, 7, 9, del artículo 21 ídem, establecen entre otras, las competencias de la Subdirección de Señalización *“1. Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la señalización de la ciudad, así como los demás elementos y dispositivos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales, 2. Elaborar los diseños de señalización integrales, que permitan reglamentar, prevenir e informar sobre las condiciones adecuadas de movilización de los diferentes actores viales, 3. Implementar de manera integral los elementos y dispositivos para mejorar la seguridad vial y de la gestión del tránsito de los segmentos viales, de conformidad con la normativa vigente, 7. Realizar el seguimiento al cumplimiento de las especificaciones técnicas y oportunidad de los elementos y dispositivos que propendan por la seguridad vial, prevención y accesibilidad de los actores viales en la ciudad, en coordinación con las instancias competentes, 9. Atender los requerimientos relacionados con la señalización de la ciudad.”*

Que el Ministerio de Transporte, adoptó el Manual de Señalización Vial mediante la Resolución No. 0001885 de 2015 *“Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia-”*, que *“tiene como objetivo ser una norma de aplicación nacional y guía técnica que ofrezca las herramientas necesarias a las autoridades de tránsito y a los profesionales de la ingeniería vial, para el uso correcto de los diferentes dispositivos de regulación del tránsito, para los diseños y la ejecución de los proyectos de señalización y para el mantenimiento de los dispositivos durante la operación de las vías”*.

Que el mencionado Manual en su capítulo 6 relacionado con *“Señalización de Ciclorrutas (...)”*, define

entre otros, símbolos, colores, diseños, dimensiones que debe contener la señalización vertical y horizontal a implementar en estos corredores de la ciudad, los numerales 6.2.2 y subsiguientes con relación a los dispositivos para ciclistas, establece: *“La señalización de ciclorrutas se realiza utilizando los mismos dispositivos verticales y horizontales empleados en la señalización de calles y carreteras con las características y con los elementos que se incluyen en este capítulo. El uso correcto de los diferentes elementos de señalización de ciclorrutas debe brindar a los usuarios una circulación segura, evitando una saturación de señales que puede resultar en distracción o confusión”*.

Que el Ministerio de Transporte mediante Resolución 3258 de 2018 *“Por la cual se adopta la Guía de Ciclo-Infra-estructura para Ciudades Colombianas”* estableció para las autoridades locales los lineamientos que generarán mejores condiciones de seguridad para los usuarios de las ciclorrutas y otros actores viales, especialmente lo señalado en los capítulos dos, tres y cuatro.

Que, considerado en el marco del Plan Maestro de Movilidad (PMM) de Bogotá D.C., el cual establece entre sus objetivos la priorización de los sistemas de transporte sostenibles, entre ellos el transporte público y el no motorizado (peatones y ciclistas), la Administración Distrital se ha enfocado en mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad vial para estos actores viales. Entre las acciones ejecutadas se encuentran: la generación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, el mejoramiento del espacio público, la pacificación del tránsito y la intermodalidad.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad viene promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de infraestructura y campañas de seguridad vial, concordante con el incremento en el uso de la bicicleta en la ciudad.

Que con el desarrollo de nuevos proyectos de ciclorrutas se busca, principalmente, brindar a los ciclistas trazados que faciliten la trayectoria de sus viajes y unas condiciones de señalización adecuadas para ofrecer así una mayor seguridad en sus recorridos.

Que las ciclorrutas son una infraestructura importante para fomentar la movilidad sostenible y la seguridad vial de los ciclistas, y sus condiciones de seguridad vial pueden verse afectadas si no se establecen medidas que permitan una adecuada señalización y reconocimiento por parte de los usuarios de la vía. En este sentido se hace necesario establecer unos lineamientos de carácter obligatorio frente a dicha señalización, que permita tener uniformidad en cuanto

a temas relacionados con el color, texto, leyendas, demarcación, entre otros.

Que en aras de mitigar los problemas de seguridad vial que surgen por causa de las interacciones de los diferentes actores viales en las calles, y en especial en las ciclorrutas de la ciudad, sus intersecciones y su infraestructura en general, surge la necesidad de establecer lineamientos para fortalecer la señalización de la red de ciclorrutas del Distrito, con el propósito de mejorar las condiciones de operatividad, seguridad vial de todos los actores, así como generar una clara demarcación de los corredores, la, pacificación del tránsito y la visibilización de las ciclorrutas que permitan la clara identificación para peatones, usuarios de la bicicleta y demás actores viales.

Que el uso de una señalización uniforme en las ciclorrutas de la Ciudad de Bogotá D.C., permite a los usuarios de la vía identificar de manera clara y rápida la infraestructura disponible para el tránsito de ciclistas, evitando confusiones con otras infraestructuras viales. Así mismo, mejorar el reconocimiento de las ciclorrutas, brindando una lectura clara y extendida en toda la Ciudad, reduce la posibilidad de ocurrencia de conflictos viales entre los ciclistas y los demás usuarios, ya que permite que los demás actores viales puedan anticipar su presencia y tomar las medidas necesarias para evitar siniestros de tránsito.

Que en ese sentido y con el fin de robustecer y mejorar la señalización para la red de ciclorrutas de la ciudad para una adecuada operación y circulación de los ciclistas por ésta, y de conformidad con los parámetros (color, forma y tamaño) impartidos por el Ministerio de Transporte a través del Manual de Señalización Vial de 2015 y la Resolución 3258 de 2018, la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, la Dirección de Ingeniería de Tránsito y la Subdirección de Señalización (SS) dependencias técnicas competentes de la Secretaría Distrital de Movilidad, elaboraron el anexo técnico ***“ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EN LA RED DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ”***, el cual contiene los lineamientos que deberán ser incorporados dentro de los diseños de señalización en la red de ciclorrutas de la ciudad

Que en cumplimiento del numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el presente acto administrativo fue publicado en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, desde el día 18 de mayo de 2023 hasta el día 26 de mayo de 2023, término en el cual se recibieron dos (02) observaciones o sugerencias, a las cuales se les dio respuesta.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Objeto: Adoptar el anexo técnico: ***“ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EN LA RED DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ”***, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. Ámbito de aplicación: Todos los tramos de ciclorrutas en el Distrito Capital deberán cumplir los lineamientos establecidos en el anexo técnico: ***“ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EN LA RED DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ”***.

Parágrafo. Las entidades Distritales en cuyos procesos contractuales de obra, ya sea para construcción, implementación, remodelación, mantenimiento o similares, incluyan tramos de ciclorruta, deberán cumplir lo establecido en el anexo técnico de la presente Resolución.

Artículo 3. Vigencia. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los trece (13) días del mes de junio de dos mil veintitrés (2023).

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria de Despacho

**ANEXO TÉCNICO ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EN LA
RED DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ**

**LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE DISEÑOS DE SEÑALIZACIÓN EN LA RED
DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ**

**SUBDIRECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

BOGOTÁ, 2023

TABLA DE CONTENIDO

ANEXO TÉCNICO ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EN LA RED DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ.....	4
1. Tipo de color en ciclorrutas	4
2. Textos y leyendas.....	5
2.1. Informativas de Nomenclatura sobre intersecciones.....	5
2.2. Textos informativos de conectividad	6
2.3. Textos Informativos de Sitios de Interés.....	8
3. Demarcación con texturas	8
3.1. Textura tipo eslabón	9
3.2. Textura diferencial tipo huella	11
3.3. Prolongación del achurado en intersecciones.....	12
4.1. Segregador tipo PC-Paso Ciclorruta	13
4.2. Distanciador en tramos de vía compartida.....	14
4.3. Símbolos en Ciclorrutas	16
5. Interacción de ciclorrutas con el tráfico mixto	17
6. Consideraciones en zonas compartidas con transporte público	18
7. Consideraciones en zonas especiales	21
8. Bibliografía	23

TABLA DE FIGURAS

Figura 1. Ejemplo de textos informativos de Nomenclatura	5
Figura 2. Ejemplos de detalles para textos informativos de Nomenclatura	6
Figura 3. Ejemplo de textos informativos de nomenclatura sobre intersecciones donde se interceptan dos ciclorrutas.....	7
Figura 4. Ejemplo de leyendas para el ingreso y/o incorporación entre dos ciclorrutas	7
Figura 5. Ejemplo de textos informativos de sitios de interés con marcas de eslabones	8
Figura 6. Elementos para demarcación de texturas.....	9
Figura 7. Ejemplo de texturas tipo eslabón con inclinación de 30 grados	10
Figura 8. Ejemplo de texturas tipo eslabón con inclinación de 45 grados	10
Figura 9. Detalle de textura diferencial tipo huella	11
Figura 10. Ejemplo de textura diferencial tipo huella en una ciclorruta bidireccional.....	11
Figura 11. Ejemplo de textura diferencial tipo huella en una ciclorruta unidireccional.....	12
Figura 12. Ejemplo de textura diferencial tipo huella espaciada	12
Figura 13. Ejemplo de prolongación de achurado en una intersección	13
Figura 14. Detalle de segregador tipo PC sobre accesos vehiculares	14
Figura 15. Ejemplo de segregador tipo PC sobre accesos vehiculares	14
Figura 16. Detalle de la marca de distanciador en tramos compartidos.....	15
Figura 17. Ejemplo de prolongación de distanciador en tramos compartidos	15
Figura 18. Ejemplo de distribución de distanciador en intersecciones	16
Figura 19. Detalle de los símbolos en ciclorrutas	17
Figura 20. Ejemplo nuevo color para señales SI-27 "PRIORIDAD CICLISTAS"	18
Figura 21. Distintos tipos de señalización en paraderos.....	19
Figura 22. Cruce típico con ciclorruta segregada y paso cebra	21
Figura 23. Cruce típico con ciclorruta segregada y sendero peatonal	22
Figura 24. Cruce típico con bikebox	23

ANEXO TÉCNICO ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL EN LA RED DE CICLORRUTAS DE BOGOTÁ

El presente Anexo Técnico está orientado a complementar la señalización en la red de ciclorrutas de la ciudad, teniendo en cuenta que el Plan Maestro de Movilidad (PMM) de Bogotá D.C., establece entre sus objetivos la priorización de los sistemas de transporte sostenibles, entre ellos el transporte público y el no motorizado (peatones y ciclistas).

Para ello, la Administración Distrital se ha enfocado a mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad vial para estos actores viales y, entre las acciones ejecutadas, se encuentran las siguientes: la generación de sistemas de transporte basados en la bicicleta, el mejoramiento del espacio público, la pacificación del tránsito y la intermodalidad.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) viene promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación de infraestructura y campañas de seguridad vial, concordante con el incremento en el uso de la bicicleta en la ciudad.

Con el desarrollo de nuevos proyectos de ciclorrutas se busca principalmente, brindar a los ciclistas trazados que faciliten la trayectoria de sus viajes y unas condiciones de señalización adecuadas para ofrecer así una mayor seguridad en sus recorridos.

En ese sentido y con el fin de robustecer y mejorar la señalización para la red de ciclorrutas de la ciudad, buscando una adecuada operación y circulación de los ciclistas por ésta, y de conformidad con los parámetros (color, forma y tamaño) impartidos por el Ministerio de Transporte a través del Manual de Señalización Vial de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad, y en su calidad de autoridad de tránsito, con el apoyo de las dependencias técnicas competentes, considera necesario emitir lineamientos de carácter obligatorio, con relación a los elementos de señalización horizontal y vertical que deben incorporarse en los diseños de señalización para ciclorrutas que se presenten para aprobación por parte de la Subdirección de Señalización de la Secretaría.

Por lo tanto, en el presente documento se presentan los nuevos criterios que deben tenerse en cuenta al momento de realizar diseños de señalización para infraestructura destinada a la circulación de bicicletas.

1. Tipo de color en ciclorrutas

El color distintivo para las zonas de circulación de bicicletas será el verde conforme lo estipulado en el Capítulo 6 numerales 6.2.2 y subsiguientes del Manual de Señalización Vial. Las escalas de color en las diferentes notaciones son: RGB: 135-146-37, HEX:

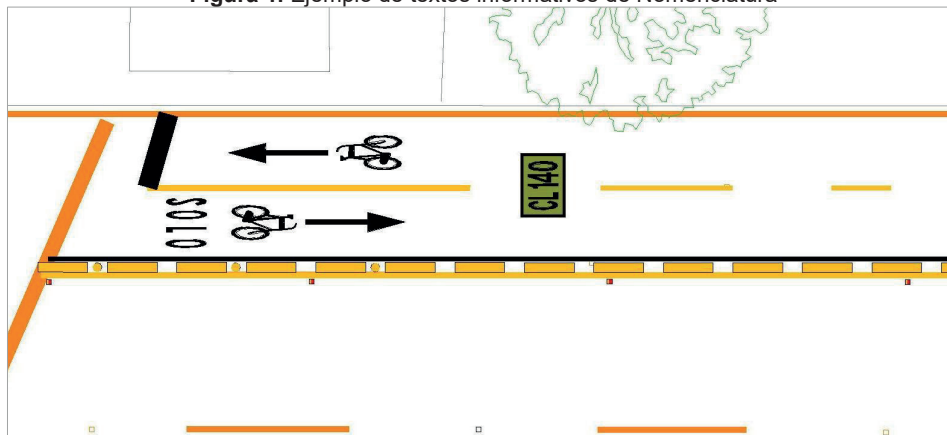
#879225, HSL: 66-75-36 y CMYK: 8-0-75-73; en relación a la gama de color determinada para el uso en secciones de cicloinfraestructura.

2. Textos y leyendas

2.1. Informativas de Nomenclatura sobre intersecciones

Los textos de identificación de nomenclatura se usan como complemento de las señales verticales informativas SIC-02. El propósito de estas leyendas horizontales es brindar información de la nomenclatura de los ejes viales que interceptan el trazado de la ciclorruta, de tal forma que permiten facilitar la ubicación de los usuarios a lo largo de un corredor o determinar la proximidad a su punto de destino. Solo se dispondrán estas demarcaciones en puntos donde por conectividad o existencia de cebras, senderos o semáforos, el ciclista pueda salirse de la ciclorruta de forma segura.

Figura 1. Ejemplo de textos informativos de Nomenclatura



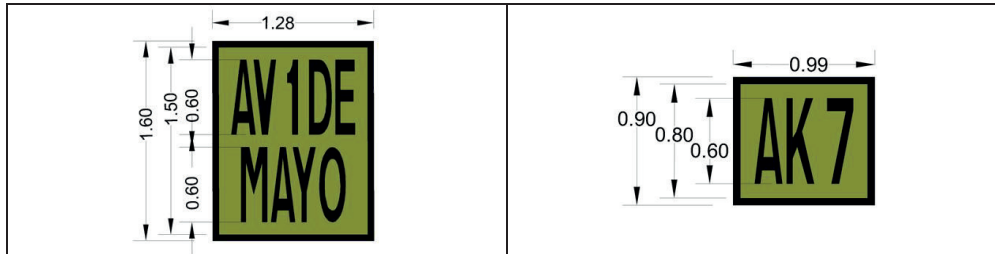
Fuente: Subdirección de Señalización

Se deben utilizar textos simplificados para indicar la proximidad de un eje vial al llegar a intersecciones sin saturar de información al ciclista.

La altura máxima para el diseño de los textos será de 60 cm y mínima de 40 cm, se permite abreviar algunos textos o ubicar el texto en 2 renglones, de acuerdo al ancho de la sección de la ciclorruta y/o carril. La leyenda, se ubica centrada respecto a la sección de la calzada de ciclorruta y tiene fondo verde (ver numeral 1), orla y textos en blanco. El alfabeto usado corresponde al indicado para leyendas horizontales en el Manual de

Señalización Vial 2015 (capítulo 3), ajustando la altura indicada para cada caso según corresponda. Los detalles presentados en la Figura 2. son ejemplos de referencia para la elaboración de estos elementos.

Figura 2. Ejemplos de detalles para textos informativos de Nomenclatura



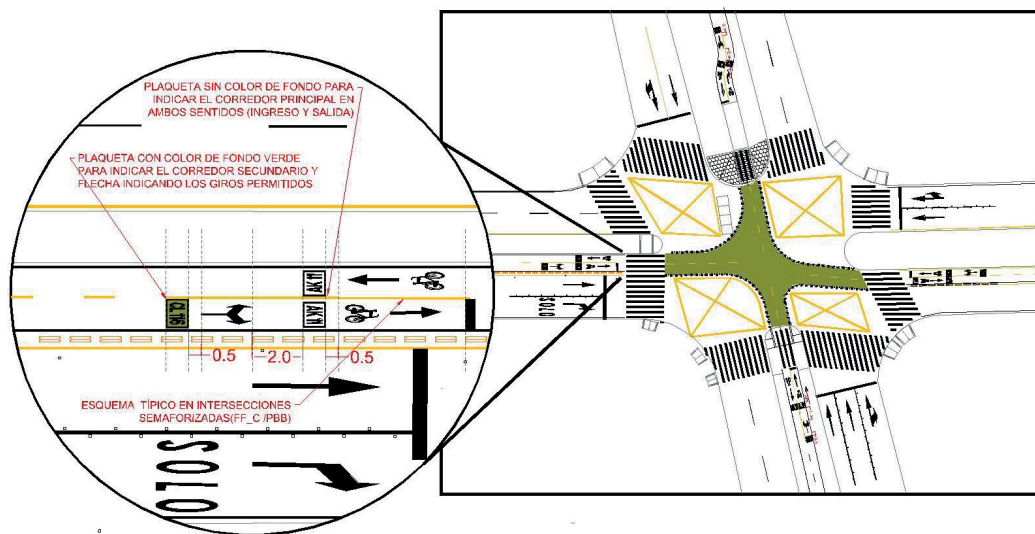
Fuente: Subdirección de Señalización

2.2. Textos informativos de conectividad

En puntos donde se interceptan dos (02) ciclorrutas, se ajusta el esquema horizontal en todos los accesos, de forma que el ciclista identifique la nomenclatura y los giros permitidos en la ciclorruta a la cual llega. Adicionalmente con dos leyendas horizontales sin color de fondo, se informa la nomenclatura del corredor sobre el cual se está circulando o al cual se incorpora. En esta configuración, los textos se ajustan a la sección y sentido del carril de circulación (Ver *Figura 4*).

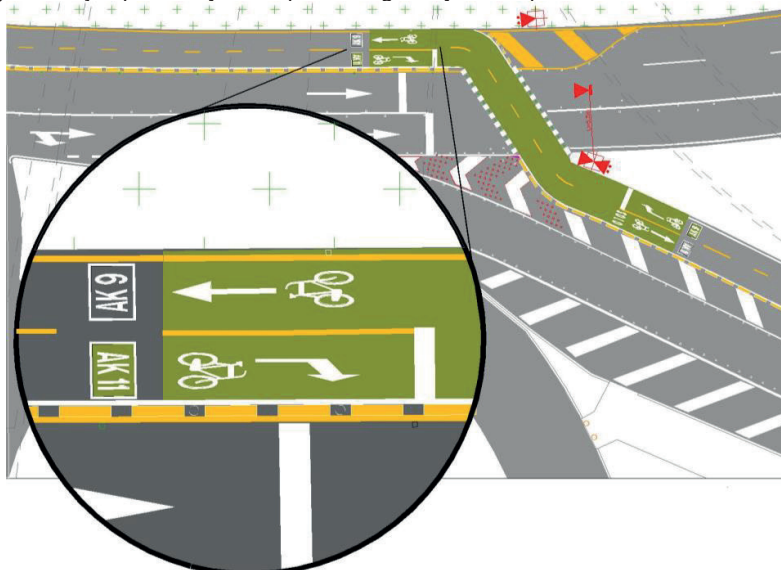
De igual manera, en puntos de conexión de dos (02) ciclorrutas, condición diferente al caso indicado en la *Figura 3*, se complementa el esquema de señalización con una leyenda con fondo verde indicando la nomenclatura del corredor al cual deberá encauzarse el ciclista para continuar su recorrido. Los usuarios que se incorporen al segmento, encontrarán una plaqueta sin color de fondo, que ratifique la nomenclatura del eje a transitar según la intención de destino. (Ver *Figura 4*).

Figura 3. Ejemplo de textos informativos de nomenclatura sobre intersecciones donde se interceptan dos ciclorrutas



Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 4. Ejemplo de leyendas para el ingreso y/o incorporación entre dos ciclorrutas



Fuente: Subdirección de Señalización

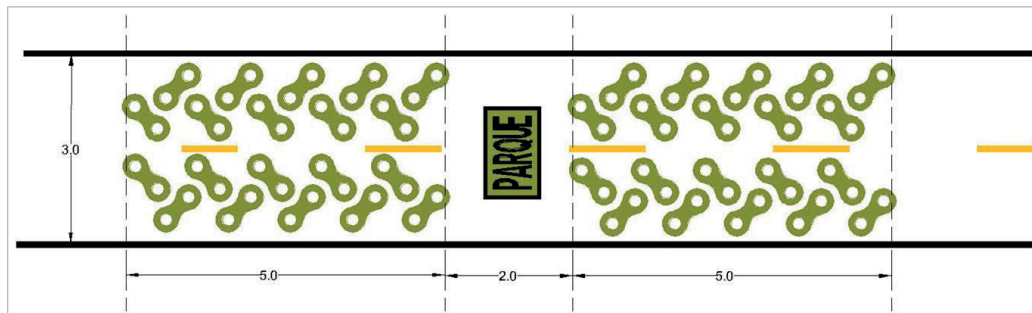
2.3. Textos Informativos de Sitios de Interés

Se informará la proximidad a sitios de interés para los ciclistas, adyacentes al trazado de la ciclorruta, mediante un esquema que contiene información puntual del lugar (nombre o tipología) y estará acompañado de un entramado de marcas tipo eslabón en un área delimitada. Estos elementos de diseño deben disponerse para su identificación en ambos sentidos de circulación y en puntos estratégicos que permitan al ciclista hacer una maniobra segura para llegar a esos espacios.

El esquema considera una leyenda horizontal centrada en la sección de la ciclorruta, con fondo verde y orla y textos en blanco, informando el tipo de lugar a destacar, ya sea parques, plazas, alamedas, hitos históricos, etc., en los cuales el ciclista podrá realizar actividades de educación, cultura, conectividad, recreación o pausa.

Se deben utilizar textos simplificados y/o abreviaturas, ajustados a uno o dos renglones con altura máxima de texto de 60 cm y mínimo de 40 cm, según la sección de la ciclorruta.

Figura 5. Ejemplo de textos informativos de sitios de interés con marcas de eslabones



Fuente: Subdirección de Señalización

3. Demarcación con texturas

Se consideran tres tipos de demarcación en zonas donde es necesario reforzar un mensaje que contribuye a aportar información, diferenciar zonas de circulación e indicar puntos críticos de conectividad, además de dar identidad a las ciclorrutas.

Los elementos considerados son:

Figura 6: Elementos para demarcación de texturas.

Marcas tipo eslabón 	La demarcación que resalta y complementa las leyendas con información sobre los puntos de interés para los usuarios, complementa la identificación visual de los dotacionales y espacios públicos relevantes en el área de influencia de una determinada ciclorruta, tales como parques, cicloparqueaderos, zonas históricas o turísticas, entre otras.
Marcas tipo huella 	Se utilizará esta marca en los segmentos viales donde no es posible segregar la calzada debido a la presencia de accesos vehiculares, pero es necesario resaltar un posible conflicto. Esta marca se emplea en puntos con baja circulación vehicular, como accesos a conjuntos residenciales, bodegas, talleres o tramos donde no sea posible incluir segregación física y se requiera destacar la presencia de la ciclorruta, como una alternativa a las zonas que anteriormente se demarcaban con achurado sólido.
Prolongación de achurado 	Se implementará en puntos específicos de conectividad de ciclorrutas donde los ciclistas deben prestar mayor atención a posibles conflictos con otros actores viales. De ser necesario, acompañados de medidas de pacificación en caso de no contar con un semáforo o pompeyano.

Fuente: Subdirección de Señalización

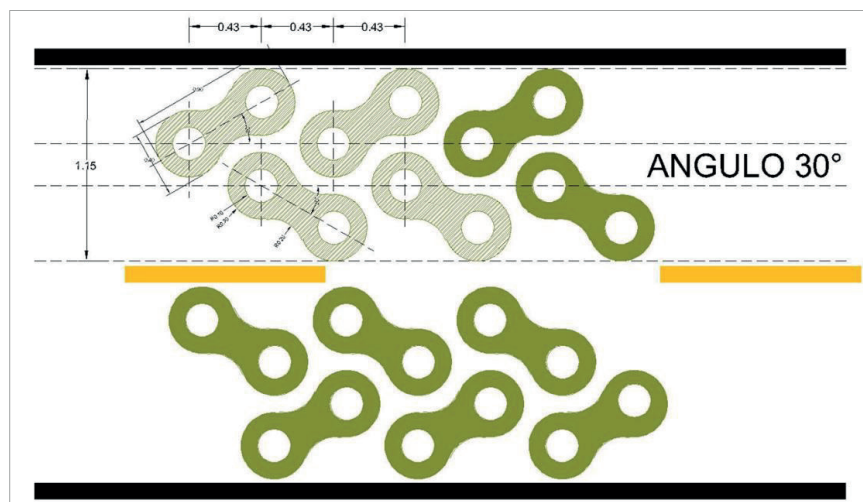
El diseñador será responsable de definir los tramos para la implementación, sin embargo, deberá evitar la sobrecarga de la demarcación en el diseño y, en caso necesario, utilizar una separación mayor entre los elementos.

3.1. Textura tipo eslabón

Se utiliza en franjas de máximo 5.0 m antes y después del texto, su disposición será de dos filas de eslabones por carril. En los casos donde la sección de calzada o carril sea muy angosta, se puede usar solo una fila de eslabones por carril.

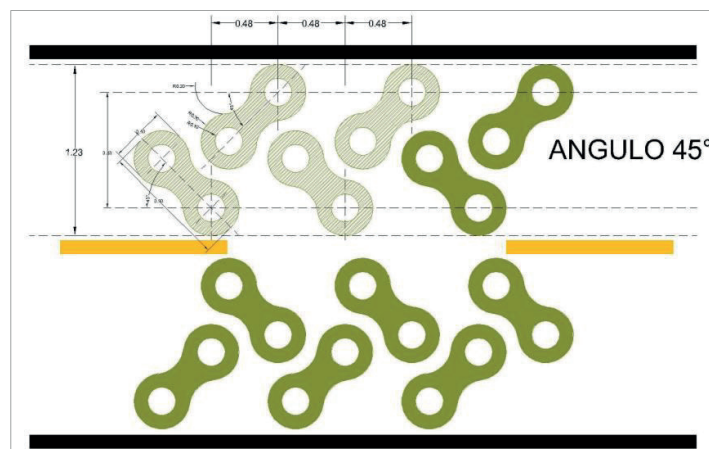
Esta textura es una composición de eslabones dispuestos en ángulo de 30° o 45° según la sección de la ciclorruta. Las dimensiones del eslabón se indican en la figura 13 y no se deberá usar en intersecciones y/o bocacalles.

Figura 7. Ejemplo de texturas tipo eslabón con inclinación de 30 grados



Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 8. Ejemplo de texturas tipo eslabón con inclinación de 45 grados



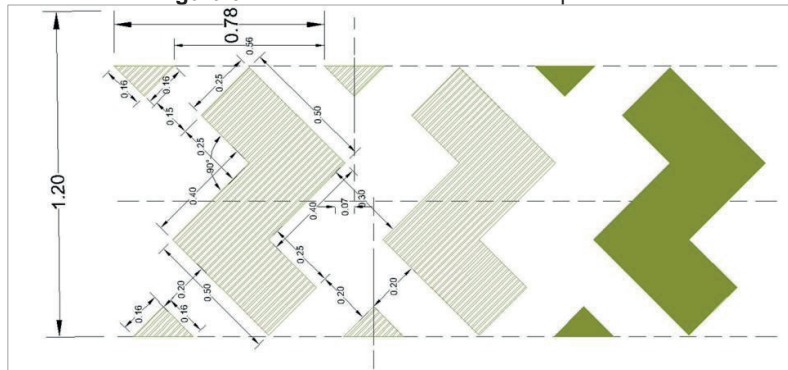
Fuente: Subdirección de Señalización

3.2. Textura diferencial tipo huella

Se trata de una demarcación que emula la huella de una bicicleta, y se establece en un ancho de 1.2 m, con marcas conforme se muestra en el esquema a continuación.

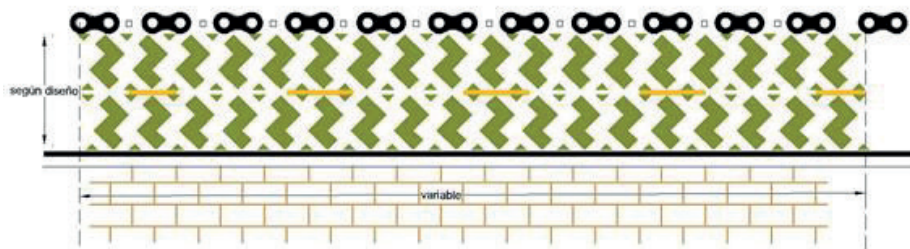
El desarrollo de la demarcación se complementa con el alineamiento de eslabones tipo paso de ciclorruta (PC) y no se deberá usar en intersecciones y/o bocacalles, en caso de ser necesaria su utilización en longitudes prolongadas puede utilizarse una separación mayor entre elementos.

Figura 9. Detalle de textura diferencial tipo huella



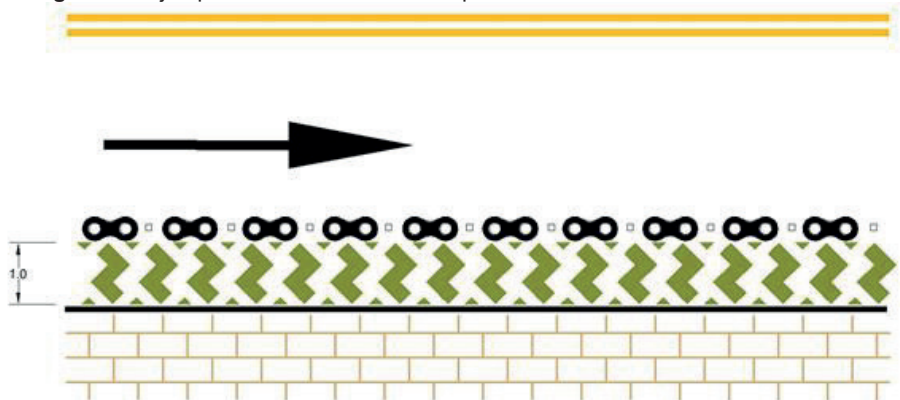
Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 10. Ejemplo de textura diferencial tipo huella en una ciclorruta bidireccional



Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 11. Ejemplo de textura diferencial tipo huella en una ciclorruta unidireccional



Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 12. Ejemplo de textura diferencial tipo huella espaciada



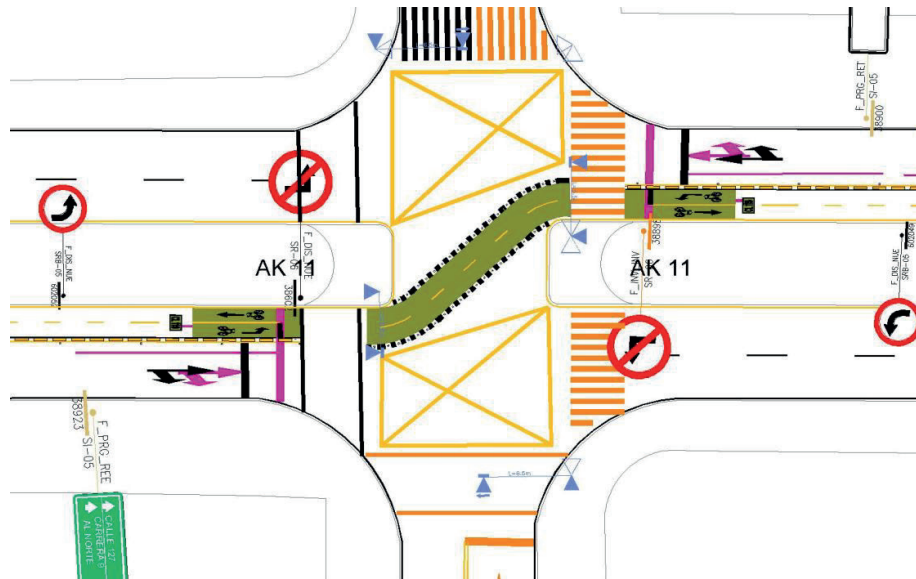
Fuente: Subdirección de Señalización

3.3. Prolongación del achurado en intersecciones

En intersecciones con algún tipo de dificultad para su continuidad o conectividad ya sea por geometría o visibilidad, se extenderá el achurado verde hasta el final de la línea de

parada de la ciclorruta, brindando una señalización más robusta de advertencia y visibilidad para guiar a los ciclistas sobre estos lugares.

Figura 13. Ejemplo de prolongación de achurado en una intersección



Fuente: Subdirección de Señalización

4. Marcas y Símbolos

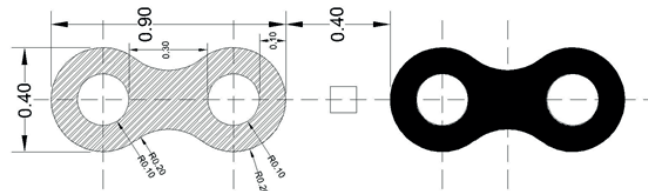
Con el objetivo de generar un mayor impacto visual en situaciones donde exista un posible conflicto entre vehículos y peatones, que no estén configuradas como intersecciones y propendiendo así por la seguridad vial de los usuarios, se establece el uso de elementos visuales que permitan identificar de manera más clara dicho riesgo para los actores viales involucrados.

4.1. Segregador tipo PC-Paso Ciclorruta

Reemplaza la línea de paso ciclorruta (PC) en las zonas que tienen baja circulación vehicular como accesos a predios y/o en tramos que por su configuración geométrica y de infraestructura no es posible realizar una segregación física. La marca de paso de ciclorruta (PC) emula un eslabón de cadena de bicicleta, es de color blanco y tiene una longitud de 90 cm y un ancho de 40 cm, su disposición en el diseño es lineal, este tipo de segregación se complementa con tachas reflectivas.

En las intersecciones y bocacalles se seguirá usando la marca tipo PC de secuencia de cuadrados.

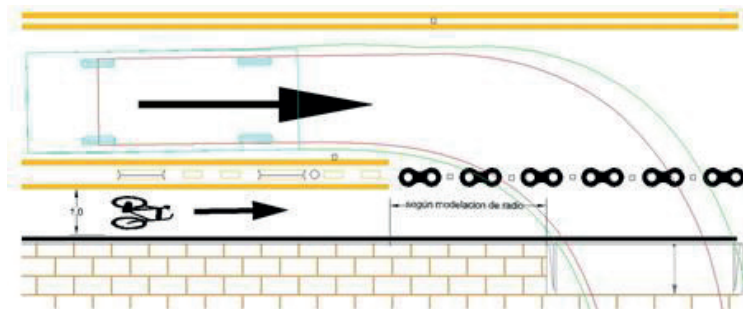
Figura 14. Detalle de segregador tipo PC sobre accesos vehiculares



Fuente: Subdirección de Señalización

Es importante tener en cuenta que al utilizar segregaciones físicas laterales en accesos se debe permitir el radio de giro del vehículo tanto para el ingreso como para la salida del acceso. Por lo tanto, es necesario modelar este radio de giro dejando así el espacio adecuado para la maniobra vehicular y colocar hitos en los extremos de la segregación para una mejor visualización de los bordillos o inicio/final de la segregación física.

Figura 15. Ejemplo de segregador tipo PC sobre accesos vehiculares



Fuente: Subdirección de Señalización

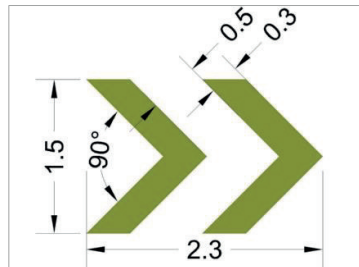
4.2. Distanciador en tramos de vía compartida

Esta marca es complementaria a los símbolos usados en las vías compartidas con ciclistas.

En segmentos viales, su distribución en el carril o los carriles destinados a la circulación compartida será de mínimo cada 10 m y podrán omitirse las marcas que puedan superponerse con otras demarcaciones. En intersecciones donde se requiera guiar a los

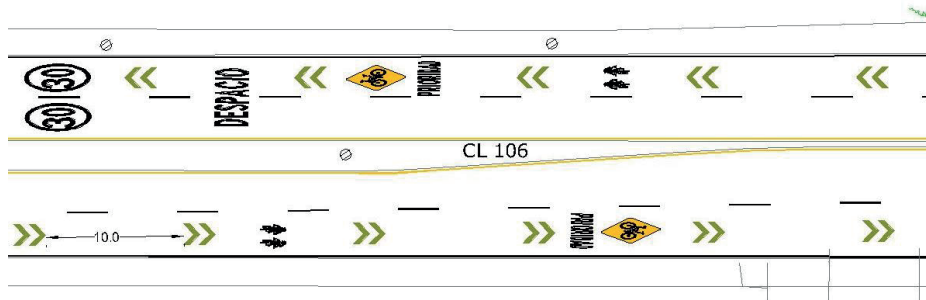
ciclistas para conectar tramos de circulación, la separación de los distanciadores puede ser de mínimo 5 metros.

Figura 16. Detalle de la marca de distanciador en tramos compartidos



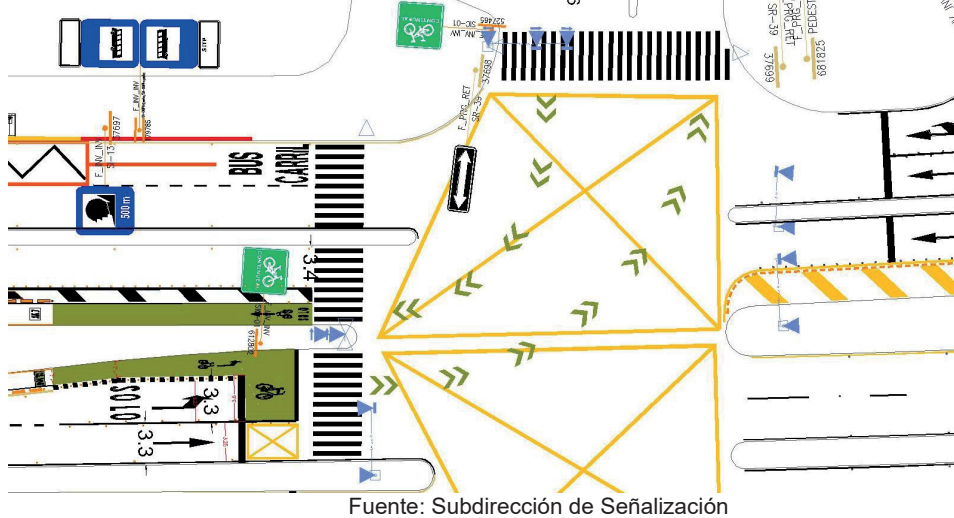
Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 17. Ejemplo de prolongación de distanciador en tramos compartidos



Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 18. Ejemplo de distribución de distanciador en intersecciones



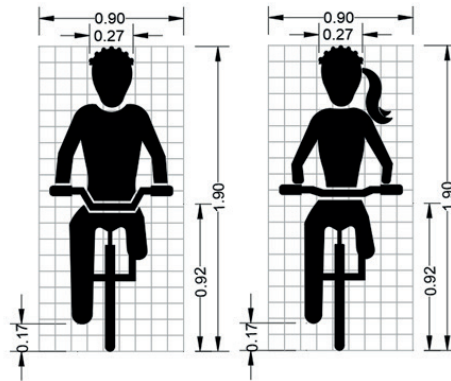
Fuente: Subdirección de Señalización

4.3. Símbolos en Ciclorrutas

Se componen de una pareja en bicicleta representando un hombre y una mujer, y se dispondrán en el trazado de las ciclorrutas uno al lado del otro y de forma alternada (hombre/mujer/mujer/hombre) según el sentido de circulación. La separación entre estas marcas puede variar entre 150m y 250m a fin de evitar saturar de elementos un corredor. Se demarcarán en color blanco y cada marca tiene una longitud de 1.9 metros x 0.9 metros.

Por la pandemia COVID en los años 2020 a 2022, las marcas estimulaban el uso de tapabocas acorde la normativa de salud pública, sin embargo, a fin de replicar estos símbolos en otros corredores de ciclorrutas nuevos o proyectados, se ajusta el elemento suprimiendo la marca del tapabocas.

Figura 19. Detalle de los símbolos en ciclorrutas



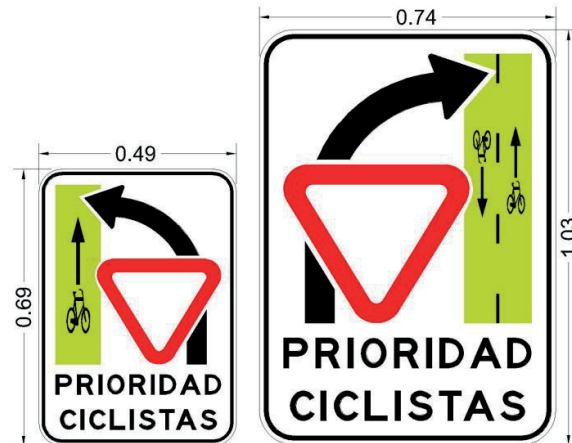
Fuente: Subdirección de Señalización

5. Interacción de ciclorrutas con el tráfico mixto

Teniendo en cuenta la interacción que se da en las ciclorrutas con el tráfico mixto, esto debido a los entrecruzamientos y conflictos entre ciclistas y vehículos automotores, se plantea una señal vertical de pedestal informativa SI-27 (seguridad vial) con leyenda de prioridad ciclistas, compuesta de un fondo blanco con textos y orla de color negro; así mismo, complementada con unos símbolos de ceda el paso hacia la orientación de la ciclorruta, con el fin de persuadir al conductor y brindar un mensaje frente cruce con la ciclorruta. En consecuencia, las señales SI -27 “Prioridad ciclistas” deben corresponder con las condiciones en terreno.

El área que representa la ciclorruta unidireccional o bidireccional se ajusta en tono verde con código de color RGB: 190-208-0, CMYK: 34-0-100-0 y HEX: BED000. Para generar un contraste adecuado los elementos sobrepuestos en la franja verde, es decir líneas, flechas y símbolos, irán en color negro. Según la tipología vial y el espacio disponible el tablero será de 49 cm x 69 cm para alamedas, malla vial local o intermedia y de 74 cm x 103 cm para malla vial arterial, donde se disponga de buen espacio para su instalación.

Figura 20. Ejemplo nuevo color para señales SI-27 “PRIORIDAD CICLISTAS”



Fuente: Subdirección de Señalización

6. Consideraciones en zonas compartidas con transporte público

Conforme a lo establecido en la Resolución 269 de 2020 o aquella que la modifique o sustituya, la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá, priorizarán la ejecución de paraderos accesibles con base en los criterios definidos en los manuales y cartillas adoptados por el Distrito para tal efecto.

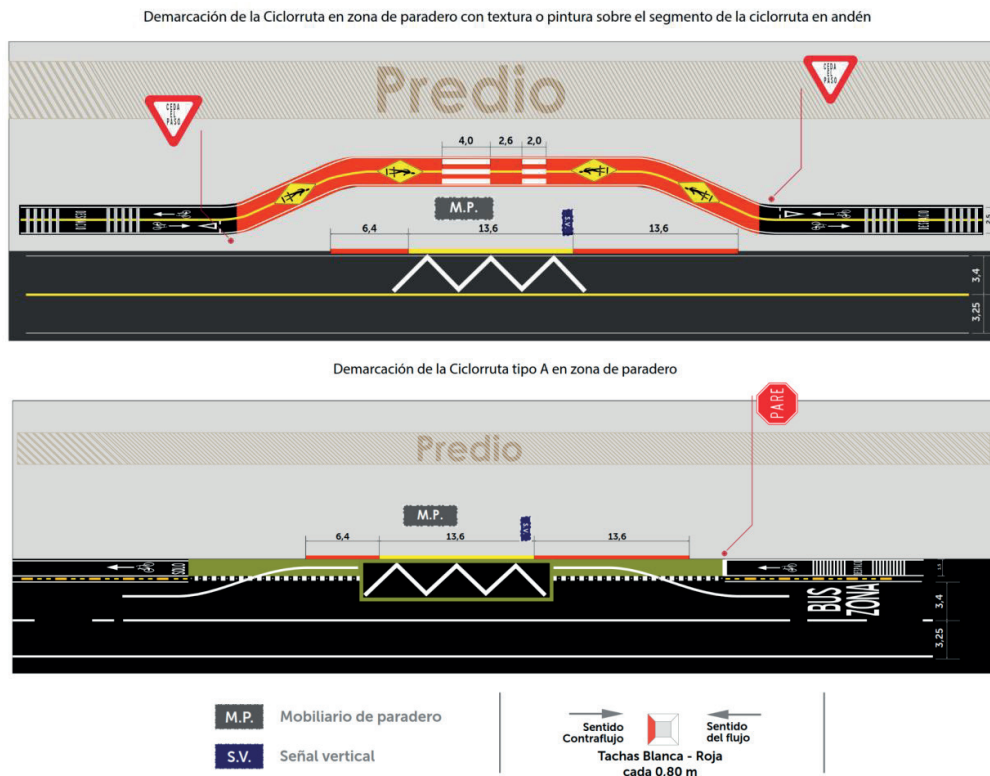
Una correcta señalización (vertical y horizontal) es fundamental para garantizar la seguridad vial en el entorno de los paraderos. La ubicación de la señalética del paradero será la que garantice su visibilidad y la demarcación del paradero reforzará la identificación de la parada.

Es fundamental tener en cuenta los lineamientos establecidos en la Resolución 269 de 2020 o aquella que la modifique o sustituya, la cual establece la demarcación de bordillos, símbolos, textos y otros esquemas para la señalización de ciclorrutas y zonas de conflicto. Aunque en dicha resolución se presentan los esquemas en color verde, es importante destacar que su uso no es obligatorio en este color, ya que el Manual de Señalización permite la utilización de colores como el rojo, verde o azul en la señalización de ciclorrutas y zonas de conflicto conforme a lo establecido en el capítulo 6.2.5.3. En este sentido, dado que ya se ha venido trabajando con el color rojo en algunos sectores

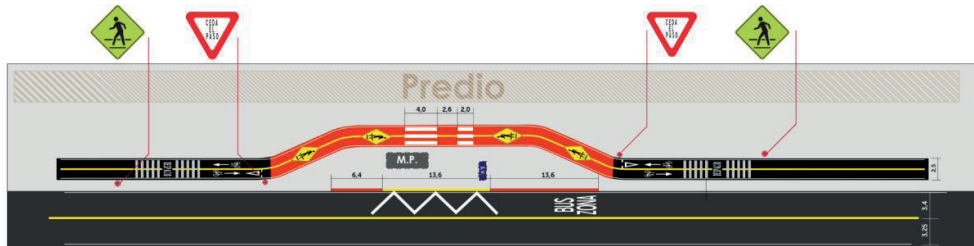
de conflicto peatón-ciclista, y conforme se acordó en articulación interna de las diferentes dependencias de la SDM, resulta apropiado y coherente utilizar el color rojo para diferenciar este tipo de conflictos, dejando el verde y azul para los conflictos ciclista vehículo.

A continuación, se presentan algunos esquemas de casos tipo:

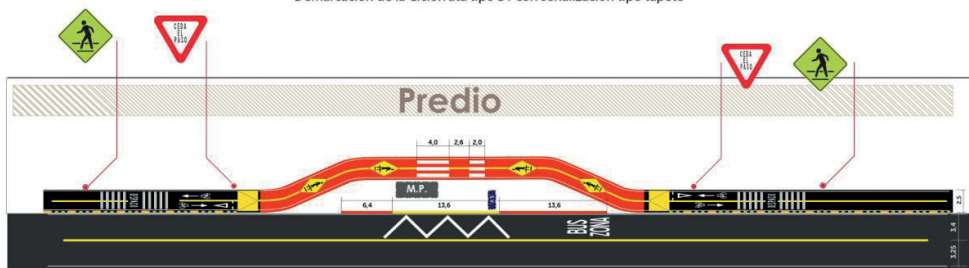
Figura 21. Distintos tipos de señalización en paraderos



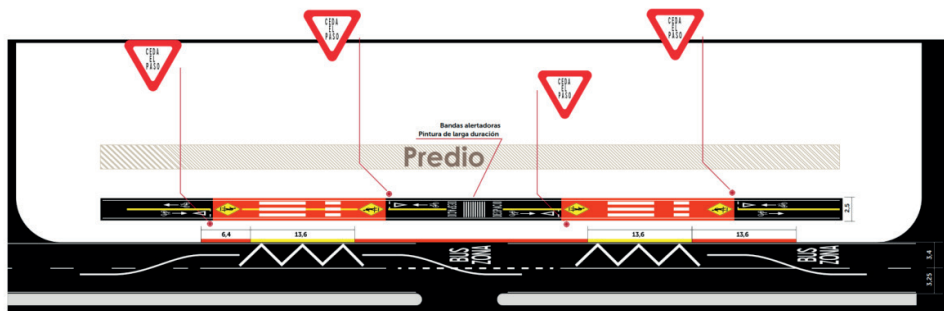
Demarcación de la Ciclorruta tipo A en zona de paradero



Demarcación de la Ciclorruta tipo B1 con señalización tipo tapete



Demarcación de la Ciclorruta en paraderos conexos



Fuente: Subdirección de Transporte Público

La guía anexa a la resolución 269 de 2020 o aquella que la modifique o sustituya presenta los criterios mínimos a tener en cuenta para la ubicación de los paraderos y adecuación de las zonas de espera de las diferentes modalidades de paraderos existentes y proyectados del componente zonal, de Alimentación y Dual Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, así mismo se plantean los lineamientos respecto a la señalización que se debe implementar en estos sitios con el fin de generar accesibilidad, seguridad y protección a los usuarios de transporte público por parte de las diferentes entidades que participan en el proceso, lideradas por la Secretaría Distrital de Movilidad, de manera que se mitiguen los problemas de seguridad vial asociados con

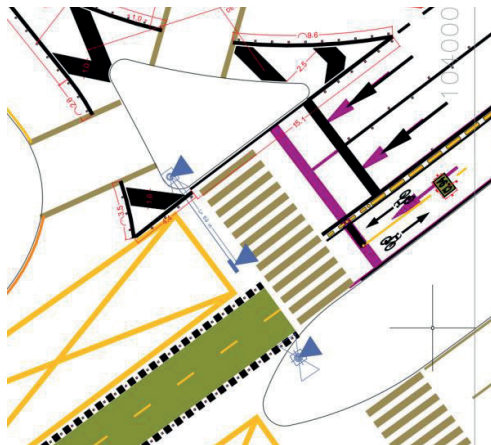
los paraderos del sistema. Por lo tanto, debe ser usada como referente para el diseño de paraderos en la ciudad.

7. Consideraciones en zonas especiales

A continuación, se presentan los esquemas típicos en ciclorrutas, dando alcance a Guía de Lineamientos para la Elaboración de Diseños de Señalización. En los casos en que la ciclorruta es segregada a nivel, es decir, que se encuentra separada físicamente de los carriles destinados a los automóviles, se denominan ciclorrutas segregadas. Estas vías están exclusivamente diseñadas para el tránsito de bicicletas, lo que ofrece una mayor seguridad y comodidad para los ciclistas al no tener que compartir el espacio con otros vehículos.

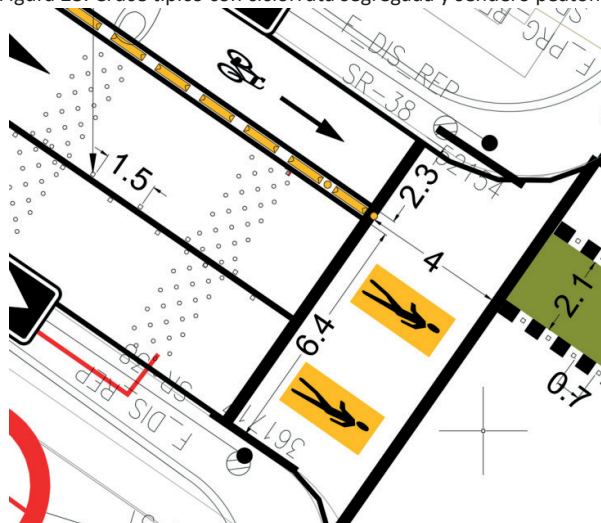
Para la banda de ciclorruta en las intersecciones, se utilizará la demarcación verde, de acuerdo con el manual de señalización, mediante el uso de los CP con dimensiones de 40 cm x 40 cm, tachas reflectivas y si aplica, línea central discontinua amarilla o blanca. El circuito peatonal se configura preferiblemente en U, con dos pasos peatonales en la vía vehicular que no tiene prioridad y un solo paso peatonal sobre la vía principal. La señalización de "Pare" o "Ceda el paso" se configurará al igual que en la vía vehicular conforme quien lleve la prelación, y en la ciclorruta se dará continuidad al cruce peatonal a nivel o a la cebra, según corresponda a lo largo de la vía vehicular y la ciclorruta, se deberá usar hitos finalizando la segregación con la finalidad de dar mayor visibilidad en el sector, tal como se muestra en la imagen a continuación.

Figura 22. Cruce típico con ciclorruta segregada y paso cebra



Fuente: Subdirección de Señalización

Figura 23. Cruce típico con ciclorruta segregada y sendero peatonal



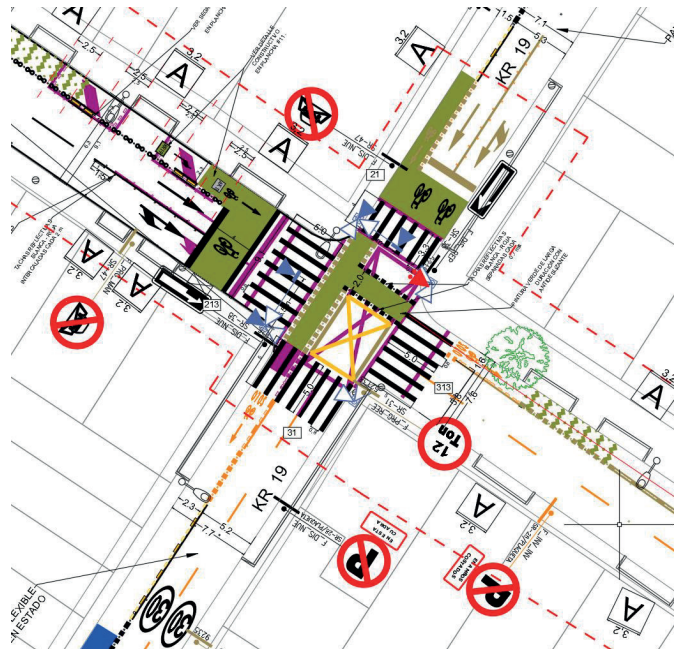
Fuente: Subdirección de Señalización

Bikebox: como se indica en el Manual del Buen Ciclista de la SDM, se trata de infraestructura para bicicletas ubicada en las intersecciones de calles o avenidas, diseñada para aumentar la seguridad de los ciclistas en las intersecciones. Consiste en una caja pintada en el pavimento, generalmente en la parte delantera del área de detención de los vehículos, y es exclusiva para bicicletas.

Cuando los semáforos están en rojo, los ciclistas pueden avanzar hasta el bikebox y posicionarse delante de los vehículos, lo que les proporciona mayor visibilidad y los protege de los posibles giros a la derecha de los vehículos que puedan afectarlos. De esta manera, los ciclistas pueden avanzar de manera segura y tener una mayor visibilidad en las intersecciones, lo que reduce el riesgo de accidentes.

Su configuración consta de una zona verde de ingreso y una zona de acumulación la cual se dimensiona en su ancho dependiendo del ancho de calzada y de largo 4 m, que puede variar dependiendo del volumen de usuarios ciclistas, la demarcación de la línea de pare para vehículos precede el bikebox y la demarcación de la línea de pare para ciclistas precede la cebra o sendero peatonal, dentro del bikebox pueden ser implementados uno o dos pictogramas de ciclorruta cuya finalidad es resaltar que se trata de un área de acumulación para usuarios de la ciclorruta.

Figura 24. Cruce típico con bikebox



Fuente: Subdirección de Señalización

8. Bibliografía

Manual de señalización vial 2015¹

Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas²

Resolución 269 de 2020, Secretaría Distrital de Movilidad³

¹ Resolución 1885 de 2015 – “Por la cual se adopta el manual de señalización vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”

² Resolución 3258 de 2018 – “Por la cual se adopta la Guía de Ciclo-Infra-estructura para Ciudades Colombianas”

³ Resolución 269 de 2020 - “Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones.