



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510015672721

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 21-11-2025 09:57:15

2025ER32206 O 1 Fol:25 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN N.1282-2025

OBS: N° 202510015672721

Bogotá D.C., noviembre 20 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: correspondencia@concejobogota.gov.co-comisiondelplan@concejobogota.gov.co,
Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 1282-2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

“Bogotá cuenta con una de las redes de ciclorutas más extensas de América Latina, lo que representa un avance significativo en materia de movilidad sostenible, salud pública y reducción de emisiones contaminantes. Sin embargo, persisten múltiples desafíos relacionados con la calidad, continuidad, seguridad, mantenimiento y articulación de estas infraestructuras con el sistema vial general. La ciudadanía ha manifestado preocupaciones constantes sobre: Ciclorutas inconclusas o interrumpidas. Falta de señalización adecuada. Inseguridad vial y personal en ciertos tramos. Conflictos con peatones y vehículos motorizados. Escasa articulación con el transporte público. Ciclorutas por tramos o ejes donde la ciudadanía no las ve como una solución, sino como un deterioro de la movilidad de su sector. Conflictos con la ciudadanía en general Débil mantenimiento y deterioro de la infraestructura. Poca o nula información a las ciudadanías afectadas”

En el marco de lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial – Decreto Distrital 555 de 2021, la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, adoptada mediante el Conpes 15 de 2021, y el Plan Distrital de Desarrollo Distrital Bogotá Camina Segura 2024-2027, compilado en el Acuerdo Distrital 927 de 2024, la Administración Distrital orienta sus esfuerzos a mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta. Bajo este objetivo, la presente administración planteó las siguientes metas de corto plazo:

- Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá En esta participamos. **Meta a cargo de la SDM.**

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

1

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- Construir 59 kilómetros lineales de la red de cicloinfraestructura. **Meta a cargo de la SDM y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).**
- Poner en operación el 100% de 28 kms de ciclorutas y 840.000 m2 de espacio público como parte de troncales nuevas de TransMilenio. **Meta a cargo del IDU y Transmilenio.**
- Conservar 142 km lineales de la red de cicloinfraestructura y 60 km lineales de señalización de la red de cicloinfraestructura. **Meta a cargo de la SDM y el IDU.**
- Generar 5000 nuevos cupos de cicloparqueaderos seguros incluyendo portales y estaciones intermedias de Transmilenio que aún no tengan esta oferta. **Meta a cargo del IDU y Transmilenio.**
- Implementar una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro obligatorio de bicicletas. **Meta a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad.**

A partir de los lineamientos brindados por estos instrumentos, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se vienen adelantando acciones integrales orientadas a mejorar la infraestructura ciclable, fortalecer la seguridad vial, robustecer los procesos de construcción y mantenimiento, y optimizar la articulación con otros modos de transporte. Asimismo, se han intensificado los esfuerzos de socialización y diálogo con las comunidades para garantizar un proceso más participativo y transparente. Cada uno de los aspectos mencionados se desarrolla con mayor detalle en las respuestas a los interrogantes específicos planteados.

2. ¿Cuántos Kilómetros de cicloruta existen actualmente en Bogotá? ¿Cuántos Kilómetros están proyectados para ser construidos en los próximos 5 años? Sirvase informar también el estado técnico y funcional de las ciclorutas existentes, incluyendo tramos discontinuos o en ejecución provisional

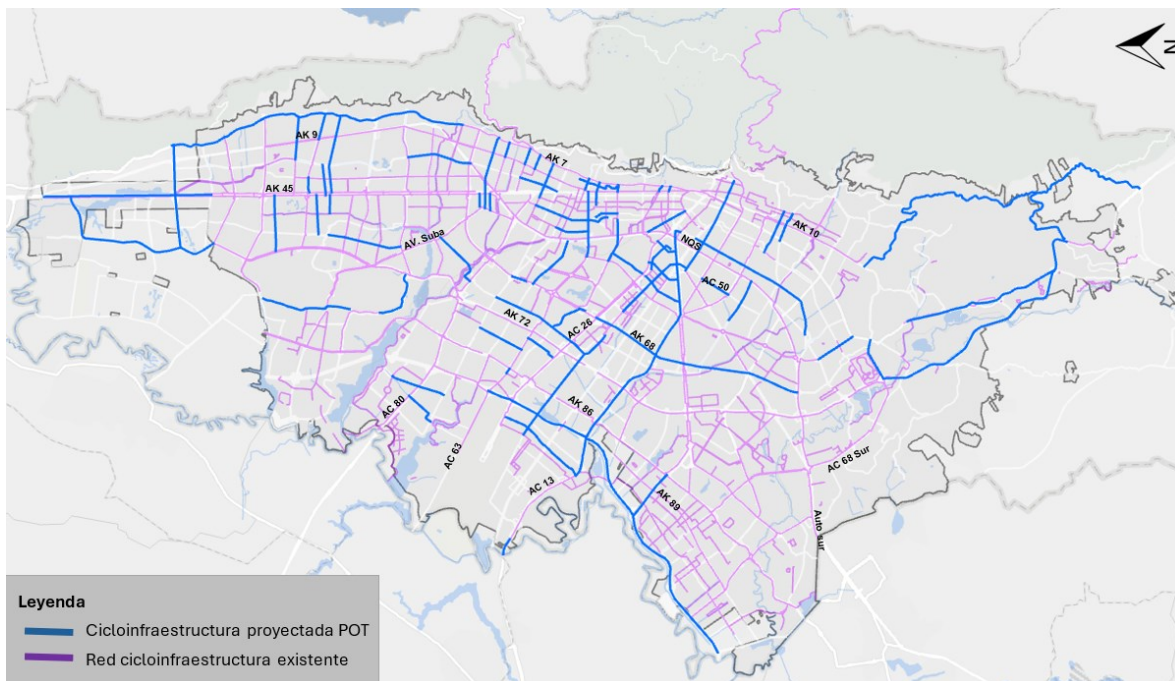
En relación con los kilómetros y el estado de la red de cicloinfraestructura existente en la ciudad se indica que de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 980 de 1997, el Acuerdo Distrital 2 de 1999 y el Acuerdo Distrital 1 de 2009, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), en el marco de sus competencias, publica en el siguiente enlace de su página web el Inventario y estado de las ciclorutas de Bogotá:

- <https://experience.arcgis.com/experience/4e0d122a952e4e9e8c06b3e823f3ab5e/page/EPInventario/>

Ahora bien, de acuerdo con el anexo cartográfico del Plan de Ordenamiento Territorial – Decreto Distrital 555 de 2021, los trazados proyectados para la construcción o

implementación de nueva cicloinfraestructura en la ciudad, a corto y mediano plazo, sumarán aproximadamente 180 kilómetros adicionales al inventario actual de infraestructura para el ciclista. La ubicación de estos trazados proyectados se presenta en la siguiente imagen:

Figura 1. Cicloinfraestructura propuesta POT a corto y mediano plazo



Fuente: SDM insumos de apoyo SDP-IDU-ESRI

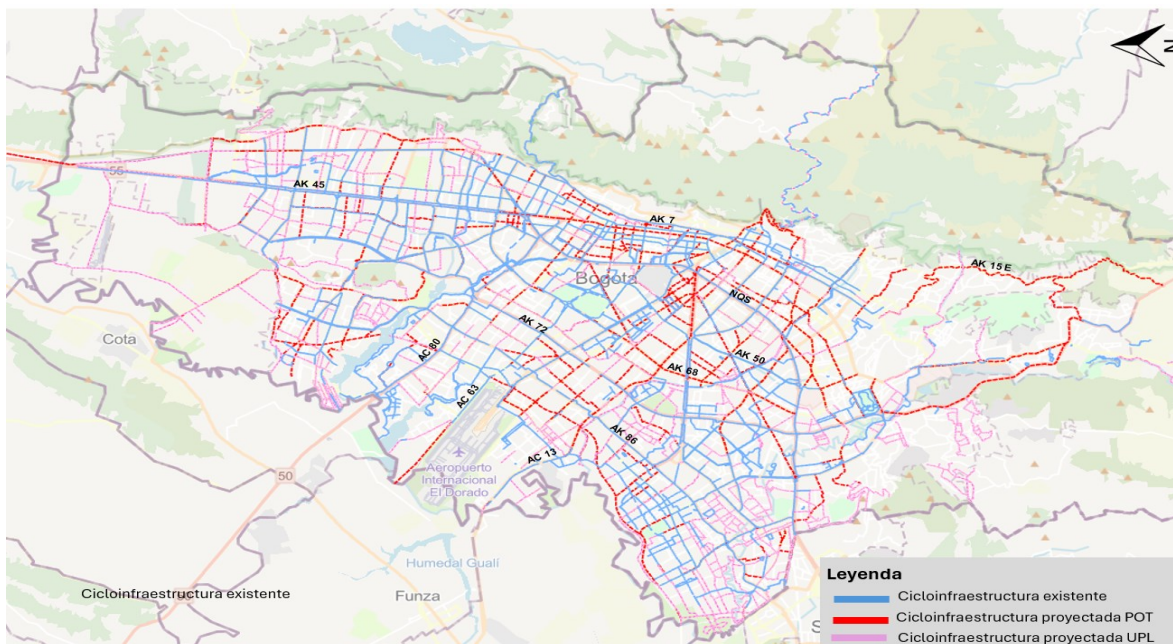
3. ¿Qué criterios técnicos, urbanísticos y ambientales se han utilizado para el diseño, expansión y priorización de nuevas ciclorutas en la ciudad?

La definición de los proyectos de infraestructura de ciclistas se rigen bajo el propósito de garantizar la conectividad, accesibilidad, seguridad, comodidad y facilidad de uso para los ciudadanos en las distintas localidades de la ciudad teniendo como información base lo dispuesto a continuación:

- El Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021, el cual plantea el modelo de proximidad para peatones y presenta a nivel indicativo los trazados de cicloinfraestructura proyectados para implementación de nuevas ciclorrutas en la ciudad.
- El Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá 2023 - 2035, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023.
- Las Actuaciones Estratégicas (AE) o intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial.
- El Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Camina Segura 2024-2027, compilado en el Acuerdo Distrital 927 de 2024.

En ese sentido, la formulación de proyectos debe integrar, las acciones asociadas a las planteadas por los instrumentos de planeación anteriormente mencionados. Los proyectos de cicloinfraestructura en ejecución o proyectados en estos instrumentos se presentan a continuación:

Figura 2. Cicloinfraestructura propuesta POT y UPL



Fuente: SDM insumos de apoyo SDP-IDU-ESRI



En ese sentido, los criterios técnicos, urbanísticos y ambientales fundamentales en la definición, estructuración y consolidación de la red de cicloinfraestructura de la ciudad, en sus componentes de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial, se relacionan a continuación:

La Resolución No. 0003258 del 03 de agosto de 2018, del Ministerio de Transporte adoptó *“la Guía de Ciclo – Infraestructura para Ciudades Colombianas”*, la cual orienta entre otros aspectos, los lineamientos de diseño requeridos para la implementación de cicloinfraestructura, abarcando aspectos tales como tipología de las vías ciclistas, localización, parámetros de diseño, señalización, elementos de demarcación, segregación física y de protección, brindando una serie de recomendaciones y criterios mínimos que permitan la implementación de cicloinfraestructura continua, directa, atractiva, segura y cómoda.

Por su parte, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), por medio de Resolución 010910 de 2019 adoptó las *“Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción para proyectos de infraestructura vial y espacio público”*, que incluye dentro de otros aspectos los procedimientos constructivos y control de calidad para ciclorutas.

Así mismo, mediante Decreto Distrital 263 de 2023, la Alcaldía Mayor de Bogotá adoptó el *“Manual de Espacio Público de Bogotá D.C.”*, que (...) incorpora los criterios de diseño que garantizarán espacios públicos accesibles, vitales, seguros y conectados ambientalmente. De igual manera, estos criterios de diseño permiten el acceso al entorno físico y al espacio público en igualdad de condiciones a las personas con discapacidad, niños, niñas, mujeres y ancianos (...), dentro del cual se incluyen las fichas de diseño para franjas funcionales de circulación peatonal (CP) y cicloinfraestructura (CI), brindando aspectos técnicos, físicos, materiales, dimensionamiento, entre otros, aplicables para la implementación de redes peatonales y de cicloinfraestructura.

Adicionalmente, la *“Guía de Cicloinfraestructura de Alto Impacto”*, publicada por el Ministerio de Transporte y realizada en cooperación con GIZ, brinda orientaciones específicas para el diseño de proyectos estratégicos de ciclorutas que tengan un alto potencial de atracción de viajes y de transformación del espacio público, con criterios detallados sobre conectividad, jerarquización modal, visibilidad y confort de los usuarios, en proyectos de alto impacto para contextos urbanos a nivel de Colombia y la región.



Por su parte, el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024, adoptó el *“Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”*, el cual indica las condiciones específicas de señalización horizontal y vertical para las diferentes tipologías de ciclorruta, además, define la señalización necesaria para mantener la continuidad en los cruces y advertir sobre posibles interferencias con vehículos, peatones u otros elementos del espacio público.

Finalmente, el *“Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá – POT 2021”* adoptado por medio de Decreto Distrital 555 de 2021, definió la red de cicloinfraestructura en el Artículo 151 de la siguiente manera: *“Está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores. (...)”* De igual manera, en el Artículo 154, el POT define las siguientes condiciones para evitar conflictos de otros actores viales con respecto a la franja de cicloinfraestructura:

“a. Debe estar ubicada en calzada y demarcada o segregada con el fin de proteger al peatón, ciclista y usuarios de micromovilidad y minimizar los conflictos con otras personas usuarias de la calle.

b. Debe procurar un recorrido seguro para los ciclistas teniendo en cuenta criterios para la reducción de la interacción con vehículos motorizados, en especial vehículos de gran tamaño, generar cruces y conexiones seguras de prelación, en intersecciones complejas disponer de conexiones que disuadan a los ciclistas de no usar la infraestructura vehicular (como intercambiadores, orejas y conectantes a desnivel, entre otros), generar áreas de acumulación segura y medidas que promuevan una velocidad segura.

c. Puede ubicarse de manera excepcional a nivel del andén cuando sea posible segregarla por medio de una Franja de paisajismo y para la resiliencia Urbana, o en aquellos tramos y recorridos existentes, o que se enmarquen en licencias urbanísticas aprobadas y vigentes, o cuenten con diseños definitivos aprobados previo a la entrada en vigencia del presente plan.”

4. ¿Cuáles son los planes vigentes de mantenimiento, señalización, iluminación y seguridad vial para la red ciclista?

En cuanto a mantenimiento de cicloinfraestructura de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de*





Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”, es función del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) la construcción de la malla vial intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal, así como la elaboración de proyectos de intervención y construcción de la malla de integración regional, la malla vial arterial y las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad. Por su parte, a los Fondos de Desarrollo Local (FDL) les corresponde la elaboración de proyectos y construcción de la malla vial local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Finalmente por parte de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) se tiene como función adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad y adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.

En línea con lo anterior, en el Artículo 5 del Acuerdo Distrital 740 de 2019 se establece que es competencia de las alcaldías locales *“...3. Adelantar el diseño, construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo...”*.

Por su parte, en el Artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 se estipulan las funciones de la UAERMV así: *“...La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad. Tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital...”*.

En ese sentido, en lo correspondiente al sector movilidad, a través del IDU y la UAERMV, y en coordinación con la SDM, se realizan las intervenciones de conservación y/o mantenimiento de cicloinfraestructura, que para el Plan de Distrital de Desarrollo 2024-2027, tienen la meta de conservar 142 km¹.

¹ Reporte de gestión por Sector Fecha de Corte: 31/12/2024 <https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/programacion-y-seguimiento-a-la-inversion/seguimiento-a-los-compromisos-del-plan-de-desarrollo-bcs-gestion>





Ahora bien, en lo que respecta a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) conforme a su misionalidad, para la vigencia 2024-2027 en atención al Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”, la Entidad enmarca parte de su labor en el cumplimiento de las metas establecidas a través del Proyecto de Inversión 7998 *“Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.”* y el Proyecto de Inversión 8000 *“Fortalecimiento del sistema de Señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.”*. En ambos proyectos se realiza un seguimiento constante a las magnitudes definidas, lo que se traduce en un beneficio para la comunidad especialmente en términos de mejora de las condiciones de seguridad vial propendiendo por la implementación de una señalización robusta en cada intervención realizada. Para el caso específico del Proyecto de Inversión 7998 se estableció como una de sus metas la de conservar 60 km de mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura en la ciudad.

Para la ejecución de los proyectos de inversión, incluido el 7998, desde la Dirección de Ingeniería de Tránsito y la Subdirección de Señalización de la SDM se adelantó la licitación pública del proceso de contratación SDM-LP-95-2024 el cual tiene por objeto: **“REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**. Así mismo, adelantó el concurso de méritos para el proceso de contratación SDM-CMA-116-2024 para la adjudicación de los contratos de interventoría a los contratos integrales de señalización, el cual tiene por objeto: **“INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE Y JURÍDICA A LOS CONTRATOS DE OBRA CUYO OBJETO ES: “REALIZAR LAS ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**.

En la siguiente tabla se relaciona la información de los contratos de obra de señalización e interventoría, adjudicados para la vigencia 2025, en la que se contempla el presupuesto asignado para cada localidad donde incluyen las actividades **“instalación y mantenimiento de la señalización vial en la ciudad”** de Bogotá D.C.

Tabla 1. Contratos de Obra e Interventoría Subdirección de Señalización Vigencia 2024-2027.

PROCESO	ZONA NORTE-ORIENTE	ZONA NORTE-CENTRO	ZONA OCCIDENTE	ZONA CENTRO SUR	ZONA OCCIDENTE-SUR	ZONA SUR-OCCIDENTE	ZONA SUR-ORIENTE
MODALIDAD DE SELECCIÓN	Licitación pública (Obra pública)						





OBJETO	"REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C." ZONA NOR-ORIENTE."						
	PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO OBRA : \$131.400.313.996						
PRESUPUESTO OFICIAL (POR ZONA)	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428
NÚMERO DEL CONTRATO	2024-3647	2024-3648	2024-3649	2024-3650	2024-3652	2024-3651	2024-3653
EMPRESA CONTRATISTA	C. SEÑALIZAND O BOGOTÁ GYP-2024	UT VIAS SEGURA'S	CONSORCIO MOVILIDAD INTEGRAL	CONSORCIO SEG VIAL BOGOTÁ	CONSORCIO SEÑALIZAR BOGOTÁ 2025	CONSORCIO SEGURVIAL BOGOTÁ	UTES2024
	PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO INTERVENTORIA: \$37.807.647.647						
PRESUPUESTO OFICIAL (POR ZONA)	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458
CONTRATO DE INTERVENTORÍA (Concurso de méritos SDM-CMA-116-2024)	2024-3645 VELNEC S.A.	2024-3663 CONSORCIO SEÑALIZACIÓ N CCI	2024-3664 CONSORCIO DIPROY	2024-3665 Consortio Intervial IP	2024-3667 CONSORCIO INTEROBRAS POSSO-ALDEIC	2024-3666 CONSORCIO SEGURIDAD CAPITAL 24-27	2024-3668 JOYCO S.A.S BIC

Fuente: Secop II-Procesos SDM-LP-95-2024-SDM-CMA-116-2024.

En lo que respecta a los proyectos a ejecutar, para la vigencia 2025 se tiene programado el mantenimiento de 19 km de la señalización y/o demarcación de las ciclorrutas existentes.

Para el caso del mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura, a la fecha están asignados a obra una serie de diseños de señalización que contemplan la intervención de señalización vertical, horizontal y demás dispositivos, dando prioridad a las ciclorrutas asociadas a los corredores viales que brindan acceso y conectividad en la ciudad.

El desarrollo de las actividades de señalización se encuentra supeditado al estado del pavimento al momento de programar la implementación, así como las actividades complementarias que se requieran.

En cuanto a seguridad vial, el plan vigente es el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, establecido mediante Decreto Distrital 494 de 2023, cuyas acciones específicas se enuncian en el numeral 7. Adicionalmente como parte de este plan, se han identificado



zonas de deficiencia de iluminación en ciclorrutas lo cual ha sido informado a la UAESP para su atención dado que está dentro de las competencias de dicha entidad.

5. ¿Qué estrategias de participación ciudadana se han implementado para la planificación, validación y seguimiento de proyectos de ciclorrutas?

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Oficina de Gestión Social, ha implementado diversas estrategias de participación ciudadana orientadas a la planificación, validación y seguimiento de los proyectos de cicloinfraestructura del Distrito.

En primera instancia, se elaboró la Guía para la inclusión del enfoque social en la cicloinfraestructura, instrumento que orienta el reconocimiento de los enfoques sociales y territoriales en las zonas donde se proyectan nuevas ciclorutas, promoviendo la participación incidente desde las etapas iniciales de formulación.

Para la planificación y validación, se desarrollaron sesiones de trabajo con los Consejos Locales de la Bicicleta de las localidades de Barrios Unidos y Engativá, en las cuales los consejeros y consejeras realizaron ejercicios cartográficos participativos para aportar observaciones sobre el trazado de las ciclorutas de las calles 75 y 78. Las recomendaciones recogidas fueron remitidas a la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, con el fin de incorporarlas en los diseños técnicos.

Adicionalmente, se implementó la Encuesta sobre cicloinfraestructura y género, mediante la cual se recopilaron percepciones de los Consejos Locales de la Bicicleta, las consultivas de género y la ciudadanía interesada. Estos resultados se comparten con los equipos técnicos responsables de planear, mantener y hacer seguimiento a la red de ciclorrutas, fortaleciendo así la participación ciudadana en todo el ciclo de gestión de los proyectos de movilidad activa.

7. ¿Qué acciones se han adoptado para garantizar la seguridad de los usuarios, especialmente en zonas de alto riesgo o con alta siniestralidad?

La Secretaría Distrital de Movilidad a través del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 adopta y pone en práctica el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística. En este sentido, el PDSV no detalla acciones específicas por cada actor vial, debido a su transversalidad, establece proyectos que dan prioridad hacia los usuarios de la vía más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) y los puntos críticos donde se presenta mayor siniestralidad; considerando que su objetivo general es “Consolidar un Sistema de Movilidad seguro,



protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente".

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, establecido mediante Decreto Distrital 494 de 2023, adopta los enfoques de visión cero y enfoque de sistema seguro, por lo que estructura su intervención mediante ocho ejes estratégicos que enmarcan las acciones para la reducción de la siniestralidad vial en el distrito, estos ejes son:

1. Velocidades seguras.
2. Infraestructura vial segura
3. vehículos seguros
4. Cultura para la movilidad
5. Cumplimiento de normas
6. Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales
7. Gobernanza
8. Gestión de conocimiento.

Estos ejes orientan la implementación del Plan y para ello se establecen programas y acciones que se ejecutan por medio de actividades o proyectos por parte de cada una de las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial (CISV) y de acuerdo al Plan de Acción acordado para la vigencia, esto incluye a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), a las entidades del Sector Movilidad y las demás entidades que conforman la CISV².

Ahora bien, para conocer los avances de cada uno de los proyectos y actividades listados en su avance trimestral, le invitamos a consultar los reportes trimestrales del seguimiento de los proyectos que adelanta la Oficina de Seguridad Vial en el marco del PDSV 2023 - 2032 a la fecha, allí podrá identificar su implementación. A estos reportes se puede acceder ingresando a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigiéndose a la pestaña de 'transparencia y acceso a la información', posteriormente a la sección 9.1 de 'Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones' hacer clic en 'instancias de coordinación' y allí dirigirse a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, a la opción de 'actas y anexos'. Allí podrá señalar los años 2024 y 2025 y encontrar los reportes trimestrales. Para acceder de manera más rápida facilitamos el siguiente enlace

² Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el [Decreto Distrital 444 de 2021](#) "Por medio del cual se modifica y adiciona el [Decreto Distrital 185 de 2012](#) "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", adicionado por el [Decreto Distrital 594 de 2015](#)".



- https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,efectuar%20el%20seguimiento%20a%20la³.

De manera general, a continuación se describen algunas de las acciones que se enfocan en la Seguridad Vial de los ciclistas:

Participación de la SDM mensualmente en la “Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá *“La Bici nos Mueve con Seguridad”*”. Es una instancia de seguimiento del cumplimiento y evaluación de las acciones adelantadas en los componentes de seguridad para los ciclistas en el Distrito “la bici nos mueve con seguridad”, reglamentada a través de la Resolución conjunta 750 de 2020 *“Por medio de la cual se crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’*” y por el Decreto 294 de 2021 *“Por medio del cual se crea la estrategia Rutas Seguras para Ciclistas en la Ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”*.

La secretaría técnica es realizada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y la SDM participa como miembro permanente de la Mesa Técnica de Monitoreo, a través del Subdirector de la Bicicleta y el Peatón o el/los delegados(s) asignado(s), conforme al Art. 3o de la Resolución conjunta 750 de 2020.

La Mesa Técnica se reúne con una periodicidad mínima de una vez al mes y es convocada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. No obstante, puede ser convocada de manera extraordinaria, si las circunstancias lo ameritan. Las sesiones pueden ser virtuales o presenciales a consideración de la Secretaría Técnica.

En esta instancia técnica se proponen estrategias, programas o proyectos encaminados a garantizar la seguridad ciudadana de la comunidad ciclista, se evalúan las acciones conjuntas realizadas por las entidades involucradas para prevenir los delitos contra la comunidad ciclista, se presentan los resultados de Registro Bici Bogotá y se presentan las actividades y jornadas de mayor relevancia programadas para coordinar los apoyos requeridos entre las entidades.

Adicionalmente, se realiza el reporte y el seguimiento de los diferentes temas de abordaje con los delegados de las dependencias de la SDM, consolidando mensualmente las acciones que desde cada una de las dependencias se realizan para garantizar y apoyar la

³ También puede seguir la siguiente ruta en la página web de la SDM -> transparencia y acceso a la información -> 9. Obligación de reporte de información -> 9.1 Instancias de Coordinación -> Comisión Intersectorial de Seguridad Vial -> Actas y Anexos.



seguridad de los y las ciclistas de la ciudad, relacionadas con acciones pedagógicas dirigidas a ciclistas, estrategias de seguridad vial a ciclistas, información de siniestralidad de ciclistas, relacionadas con Gestión en Vía para la mejora de la movilidad y seguridad vial de los diferentes actores incluidos los más vulnerables, campañas de prevención vial dirigidas a usuarios de bicicleta, la información de construcción, conservación y mantenimiento de la malla vial, el espacio público y la cicloinfraestructura del Distrito y el registro de bicicletas.

En el marco de la misionalidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), se adelantan acciones de comunicación, pedagogía y cultura para la movilidad orientadas a promover en los diferentes actores viales conductas seguras al momento de movilizarse por la ciudad y de esta manera incentivar cambios de comportamiento que aporten a la construcción de un sistema de movilidad más seguro.

En relación con el actor vial ciclista, se tiene a disposición de la ciudadanía las siguientes actividades lúdico pedagógicas.

Módulo seguridad vial ciclistas "La Bicicleta transforma el Mundo": Tiene como objetivo identificar a la bicicleta como eje fundamental en la construcción de un modelo sostenible de ciudad en el marco de la política pública de la bicicleta en Bogotá.

Acción pedagógica "Bici- pensante": Experiencia lúdico-pedagógica que hace uso de la bicicleta para sensibilizar sobre los procesos de atención, habilidades psicomotrices y riesgos asociados a distractores en la movilidad segura, en el marco de la movilidad sostenible.

Acción pedagógica "Puntos ciegos: Actividad pedagógica que busca generar en los diferentes actores viales una conciencia preventiva sobre los puntos ciegos vehiculares, los elementos de seguridad activa y pasiva, así como del uso adecuado del espacio público.

Juego de gran formato - Tablero - Cultura bici: Actividad pedagógica para sensibilizar a los ciclistas en torno a factores de riesgo, normatividad, elementos de protección y señalización vial de la bicicleta como vehículo y medio de transporte sostenible, saludable y seguro en la movilidad de Bogotá.

Acción en vía ciclistas: Actividad en vía que promueve la apropiación de conocimientos en normatividad, infraestructura y factores de riesgo en la movilidad, estas acciones se complementan con ejercicios de control e intervención de la infraestructura, con el objetivo de llevar a cabo una intervención integral.



En la vigencia 2025, se han desarrollado más de 140 acciones lúdico pedagógicas, alcanzando a más de 17.000 ciclistas.

Así mismo en el marco de la Política Pública de la Bicicleta, una de las principales estrategias es proyectar y consolidar una red de ciclorrutas que garantice una infraestructura más segura, continua y conectada, así como mantener la existente, permitiendo que los ciclistas tengan condiciones adecuadas para su desplazamiento. Estas acciones se articulan con las metas establecidas en materia de seguridad vial, orientadas a reducir la siniestralidad y, en particular, los hechos fatales que involucran ciclistas a través de brindar espacio seguros, segregados y de uso exclusivo para los ciclistas y fomentar una movilidad activa y sostenible.

Desde el eje de Cultura de Movilidad Segura, se ha venido trabajando en la promoción y divulgación de comportamientos, hábitos y prácticas seguras y corresponsables en la gestión del riesgo vial entre todos los actores del Sistema de Movilidad. Las acciones están específicamente orientadas a las interacciones viales, las preferencias modales y el uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva. La formulación de este eje se alinea con la política de seguridad vial bajo un enfoque de sistema seguro, para garantizar que se mejoren equitativamente las condiciones de movilidad y seguridad de todos los ciudadanos.

Derivado de lo anterior, el área técnica, ha implementado metodologías de análisis de siniestros viales que permiten identificar las vías, zonas, localidades, días y horarios de mayor siniestralidad para cada actor vial. Esta información es esencial para la planificación de las actividades pedagógicas y de comunicación de la SDM, pues facilita la priorización de los puntos críticos donde se deben concentrar las intervenciones. Con base en este enfoque, y a cierre de octubre de 2025, se han desarrollado las siguientes actividades dirigidas a ciclistas:

Tabla 2. Acciones pedagógicas con ciclistas

No	ACTIVIDAD	NÚMERO DE ACTIVIDADES	PARTICIPANTES
1	Actividad pedagógica en vía con ciclistas	134	15.385
2	Actividad bicipensante	5	738
3	Juegos de gran formato para ciclistas	5	266

14

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



4	La bicicleta nos conecta con Bogotá	5	468
5	Mensajes por la vía	32	3630
6	Pistas de pericia	1	22
7	Rutas deportivas	8	1211
8	Taller lúdico mujer y transporte	1	9

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Ahora bien, en aplicación de la Ley 2251 de 2022 y el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032, que priorizan la gestión de la velocidad como estrategia para prevenir siniestros y mitigar lesiones, se han implementado acciones integrales que relacionan la infraestructura segura y gestión del conocimiento.

Para lograr esto, se realizó un análisis de las víctimas (muertes y lesionados) por siniestros viales entre 2021 y 2024 en vías arteriales y no arteriales de Bogotá, con el propósito de identificar los tramos críticos para los usuarios vulnerables: motociclistas, peatones y **ciclistas**; estos resultados se consignaron en el Lineamiento en Materia de Seguridad Vial: Ubicaciones Críticas por Siniestralidad PE03-L02, donde también se logra determinar que, en los 50 km de corredores arteriales identificados, se concentraban el 26% de todas las fatalidades de la ciudad.

Gracias a la implementación del lineamiento de ubicaciones críticas por siniestralidad vial, se han priorizado estas intervenciones en puntos críticos obteniendo resultados satisfactorios. Para el año 2025 con datos a corte del 30 de septiembre, hemos podido reducir un 22% de fallecidos en estos puntos. Esta implicación significa que se ha evitado un incremento del 12% de víctimas fatales a nivel ciudad si se comparara a una tendencia de un escenario donde no se implementaran este tipo de intervenciones en los puntos más críticos de la ciudad.

La estrategia de resaltos parabólicos, se implementó como resultado de dicho análisis y el conocimiento técnico de la entidad, esta es una medida lineal para la gestión de la velocidad, la cual ha demostrado ser eficaz en la reducción de los excesos de velocidad y siniestralidad vial. Su efectividad radica en su diseño, donde el dimensionamiento y espaciado está asociado a la velocidad reglamentaria del corredor, lo que garantiza que los usuarios que transitan dentro de los límites de velocidad establecidos no experimenten afectaciones al cruzar sobre el dispositivo, mientras que aquellos que

15

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



exceden la velocidad perciben una incomodidad que incentiva el cumplimiento de la normativa.

De esta manera, la instalación de resaltos parabólicos en vías arteriales se consolida como una medida de infraestructura efectiva para reducir los excesos de velocidad, promoviendo entornos viales más seguros y salvando vidas, para todos los actores viales, especialmente los vulnerables: peatones, **ciclistas** y motociclistas, dado que las zonas de implementación tienen un enfoque en estos actores.

Algunos de los datos que respaldan la medida son:

- Avenida Guayacanes entre Calle 43 Sur y Calle 34A Sur: se realizó la implementación de diez (10) resaltos, los cuales tras un año de implementación, no se han registrado fatalidades y la cifra de lesionados vulnerables se ha reducido en 50%. Además, en el día, el porcentaje de vehículos que exceden los límites de velocidad se redujo 85 y 24 puntos porcentuales en las secciones a 30 y 50 km/h respectivamente. Por otro lado, en la noche, los excesos de velocidad se redujeron de 37% a 10%, y se destaca que esta reducción fue mayor en motocicletas, pues luego de la intervención el 88% cumplen con los límites de velocidad.
- Avenida Villavicencio entre Carrera 44 y Carrera 48: implementación de seis (6) resaltos, donde los excesos de velocidad en todos los vehículos se redujeron, y ahora el 96% de los vehículos cumple con los límites de velocidad. El impacto en la reducción del exceso de velocidad de las motocicletas fue mayor en el sentido más rápido (norte-sur), pues el porcentaje de exceso se redujo de 66% a 3%. Además, tras seis meses de la implementación, no se han registrado fatalidades y la cifra de lesionados vulnerables por mes disminuyó en 74%.
- En la Avenida Circunvalar (implementación de 8 resaltos), luego de la instalación de resaltos, la velocidad promedio es de 34 km/h y 96% de los vehículos cumplen con el límite de velocidad establecido de 50 km/h.
- En el tramo de la Avenida Boyacá entre Carrera 24 y 33 (implementación de 20 resaltos), tras cuatro meses de implementación, no se han registrado fallecidos y la cifra de lesionados vulnerables disminuyó en 50%. También, los excesos de velocidad disminuyeron de 63% a 10% en todos los vehículos, y en motocicletas esta reducción fue de 85% a 16%.
- En el tramo de la Avenida Boyacá entre Autopista Sur y Calle 11A bis (implementación de 82 resaltos), tras un mes de implementación, la cifra de

16

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



lesionados vulnerables disminuyó en 50%. También, los excesos de velocidad disminuyeron de 46% a 6% en todos los vehículos, y en motocicletas esta reducción fue de 60% a 8%.

Adicionalmente, en el marco de los controles con enfoque en seguridad vial definidos como el conjunto de acciones e intervenciones de control y prevención dirigidas a los actores viales con el propósito de mitigar comportamientos y conductas de riesgo para evitar potenciales siniestros viales, se han impuesto las sanciones correspondientes a los conductores que exceden los límites de velocidad y/o que conducen bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas como los principales factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial. Estas acciones enfocadas de forma general para todos los actores viales especialmente sobre aquellos que generan infracciones y desarrollan conductas de riesgo, inciden directamente en la protección de los usuarios más vulnerables pues buscan que al reducir dichas conductas sean menos los actores vulnerables afectados por las mismas.

En la búsqueda continua por mejorar la seguridad vial en la ciudad, se viene implementando una metodología de priorización de los controles de velocidad basada en el análisis de Potencial de Heridos Reducidos (PHR). Esta metodología busca identificar y priorizar ubicaciones en vías arteriales, así como horas y sentido de la vía, donde se estima que hay mayor potencial para reducir víctimas de siniestros viales, mediante la implementación de controles de velocidad. Se basa en el modelo potencial de Seguridad Vial desarrollado por Nilson en 1982, que expresa que una reducción o aumento en las velocidades promedio de circulación implica un aumento o reducción del número de víctimas en magnitudes mucho mayores. A partir de la medición de impacto adelantada con el apoyo de Bloomberg Philanthropies, se encontró que, en los corredores arteriales intervenidos para el periodo enero - junio de 2025 en comparación con la tasa de fallecimientos registrada en el mismo periodo de 2022 a 2024, de los corredores arteriales no intervenidos de la ciudad, se presentaron 21 fatalidades menos (-22.1%) y 284 lesionados menos (-6.4%). Además, se observó una distribución más uniforme de los operativos en el territorio.

En lo que va del año, se han identificado y priorizado las ubicaciones en vías arteriales en donde la implementación de controles de velocidad podría ayudar a reducir, en un mayor número, las víctimas por siniestros viales. Con base en esto, se programaron 4.002 controles de velocidad, que han resultado en la imposición de 16.078 comparendos por exceso de velocidad C29. Adicionalmente, esta priorización también ha permitido un refuerzo progresivo de las acciones de control con enfoque de seguridad vial, pasando de 101 operativos semanales en promedio en enero a 195 operativos a la semana en octubre.



Respecto al factor de riesgo de embriaguez, se han realizado 127.175 tamizajes y se han impuesto 2.212 órdenes de comparendo por la infracción F Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas.

Por otro lado, la implementación de las cámaras de fotodetección ha demostrado ser una medida efectiva para mejorar la seguridad vial en Bogotá, en lo corrido del año se han impuesto 263.715 órdenes de comparendo por conducir con exceso de velocidad a través de este sistema. Los resultados de distintas evaluaciones coinciden en que las cámaras han tenido un efecto positivo en la reducción de siniestros viales graves con fallecidos y lesionados que se ha mantenido en los últimos años. Su impacto es más pronunciado en los corredores con mayor número de cámaras. Por ejemplo, un análisis de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM, 2024, en actualización) estimó una reducción del 27% en la cantidad promedio de siniestros con fatalidades en los años 2022 y 2023.

Aunado a lo anterior, la actualización del artículo del impacto de las cámaras en la siniestralidad vial, realizada por el Instituto de Recursos Mundiales (World Resources Institute, WRI por sus siglas en inglés), sugiere que las cámaras podrían haber reducido hasta un 30% la cantidad de fallecidos en los tramos con cámaras de fotodetección en los últimos tres años (2022-2024) (WRI, 2025). Adicionalmente, el análisis del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2025) muestra una reducción entre 18,2% y 33,1% en siniestros viales con fallecidos y una reducción entre 15,1% y 27,6% en siniestros con lesionados en segmentos ubicados a 500 metros de las cámaras.

Referencias:

- Instituto de Políticas Para el Transporte y el Desarrollo, ITDP. (febrero 2025). *Evaluación de impacto del programa de Cámaras de Fotodetección de Bogotá*.
- Secretaría Distrital de Movilidad, SDM. (Enero 2024, en actualización). *Análisis de impacto de las cámaras de fotodetección de control de velocidad en Bogotá*.
- World Resources Institute, WRI. (2025). *Actualización publicación de Cámaras de velocidad y seguridad vial*.

8. ¿Qué estrategias se han implementado para evitar que bicimotocicletas, motocicletas y otros vehículos motorizados circulen por las ciclorutas, poniendo en riesgo la seguridad de los ciclistas?

La Secretaría Distrital de Movilidad, en articulación con la Policía Nacional - Seccional de Tránsito y Transporte (PONAL-SETRA) - y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT), ha implementado diversas acciones orientadas a prevenir y controlar la circulación indebida de motocicletas, bicimotocicletas y demás vehículos motorizados sobre las ciclorutas, con el propósito de proteger la seguridad de los ciclistas y garantizar el uso adecuado de la infraestructura destinada a la movilidad sostenible.



Entre las principales acciones se destaca la realización de operativos de control y vigilancia en puntos críticos, los cuales se efectúan de manera periódica y focalizada, priorizando los corredores donde se han identificado mayores incidencias de invasión de ciclorutas. Estos controles incluyen la imposición de comparendos a los infractores, la inmovilización de vehículos cuando corresponde y la verificación del cumplimiento de las normas de tránsito establecidas en la Ley 769 de 2002, la cual precisa las condiciones y limitaciones para el tránsito de automotores, como se expone a continuación:

- **ARTÍCULO 68.** Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, 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. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

- **ARTÍCULO 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.** “Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas..”:

(...)”

“No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello”.

(...).

Así mismo, según la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, “*Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones*” las infracciones aplicables a este comportamiento son:

Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes:

19

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



- **C.14:** “Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente”

Literal:

c) Las motocicletas y los motociclos, por las ciclorrutas o ciclovías.

- **C.24:** “conducir en motocicleta sin observar las siguientes normas”.

Literales:

- a) Transitar en motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías.*
- i) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.*

Infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de multa de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes:

- **D.05.** “Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados”.

Dicho lo anterior, se presenta el total de comparendos emitidos bajo estas conductas durante el 2025:

Tabla 3. Comparendos emitidos a vehículos transitando en ciclorruta 2025

INFRACCIÓN	CANTIDAD
C.14	5310
C.24	1574
D.05	6822
TOTAL	13706

Fuente: QLIK-SDM, Dispositivos de apoyo en vía, *corte al 31 de Octubre

20

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



9. Sírvase informar de manera detallada cuáles son las alternativas de red cicloruta propuestas en el Decreto Distrital 555 de 2021, y cómo estas se integran con la red existente, el Plan Maestro de Movilidad y el modelo de ocupación territorial definido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

De acuerdo con el artículo 90 del Decreto Distrital 555 de 2021 que reglamenta el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - POT, el Sistema de movilidad está conformado por: 1) red de infraestructura peatonal, 2) la red de cicloinfraestructura y 3) la red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales. Así mismo, el artículo 151 del POT establece que la red de cicloinfraestructura “... *Está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores.*”

En este mismo artículo se establece que la planificación y ejecución de la cicloinfraestructura se regirá, entre otras normas, por la Resolución 3258 de 2018, mediante la cual se adopta la *Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas*⁴. Este documento detalla los distintos tipos de infraestructura ciclista que pueden implementarse en el territorio nacional.

Asimismo, en los anexos cartográficos del Decreto Distrital 555 de 2021 (POT)⁵, se evidencia la proyección de expansión de la red de cicloinfraestructura en la ciudad, mostrando cómo las futuras construcciones e implementaciones de este tipo de infraestructura se integrarán con la red existente en Bogotá.

A partir de las definiciones descritas al comienzo, el contenido programático del POT establece en su artículo 567 el programa “Descarbonizar la movilidad” y el subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural, el cual tiene como objetivo el impulso a la micromovilidad como alternativa de transporte urbano y rural. Este subprograma plantea dentro de sus metas en el corto, mediano y largo plazo la implementación de 416 km de red de ciclo infraestructura en las 33 UPL y 11 corredores verdes para la micromovilidad -cicloalameda con extensión total de 84 km.

⁴ <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad-sostenibleguia-de-ciclo-infraestructura-para-ciudades-colombianas/>

⁵ <https://datosabiertos.bogota.gov.co/dataset/pot-decreto-555-de-2021-bogota-d-c>





En armonización con el POT, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS reglamentado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023, establece en su artículo 14 la estrategia de *“Descarbonizar el transporte público de pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas.”*. Esta estrategia se soporta en el contenido programático del PMSS establecido en el artículo 25, específicamente en el programa de *Impulso a la Cicloinfraestructura* y los proyectos: Implementación y consolidación de la red de cicloinfraestructura de escala distrital, y el proyecto de consolidación del uso de la Bicicleta en la ciudad región.

11. ¿Qué dificultades técnicas, sociales, ambientales o presupuestales se han identificado en la ejecución de las ciclorutas previstas?

Durante la ejecución de la nueva cicloinfraestructura, en términos técnicos se han evidenciado limitaciones en las secciones viales existentes, que no se ajustan a los parámetros mínimos de diseño para nuevos trazados, lo que conlleva a realizar una configuración del espacio público que permita la armonización de todos los actores viales incluyendo espacios inclusivos para los ciclistas y peatones que garanticen continuidad, accesibilidad y seguridad.

En cuanto al componente social, se ha evidenciado resistencia por parte de algunos residentes de la zonas y ciudadanos recurrentes, ante los cambios en la distribución del espacio público, en particular cuando se mejoran las condiciones y espacios para ciclistas y peatones. Esto ha dificultado la aceptación, apropiación y definición de las alternativas de cicloinfraestructura a implementar, generando retrasos en las definiciones de los diseños y en la implementación.

Finalmente, en temas presupuestales asociados los ajustes no previstos en la etapa de diseño como pueden ser adecuaciones adicionales de infraestructura, incorporación de elementos complementarios que requieren articulación con otras entidades para su ejecución.

12. ¿Cuál es la política distrital frente a las ciclorutas ubicadas sobre carriles vehiculares de alto tráfico (vías arterias)? ¿Se contempla su reubicación, rediseño o consolidación?

En el marco de la Política Pública de la Bicicleta y los instrumentos de planeación vigentes como el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se

22

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





plantea mantener, consolidar y expandir la infraestructura ciclista existente, siempre que cumpla con criterios de seguridad vial, conectividad y continuidad de la red. En este sentido bajo el enfoque de jerarquía de modos, las intervenciones relacionadas con modos sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público) priman sobre el vehículo particular. La ubicación de cicloinfraestructura en calzadas es una decisión planificada que busca garantizar velocidades homogéneas, reducir conflictos con accesos, minimizar invasiones del espacio peatonal, y configurar el espacio público de manera organizada para todos los actores viales.

Teniendo en cuenta lo anterior, no se contempla una reubicación generalizada de cicloinfraestructura ubicada sobre calzadas y/o vías arteriales, a excepción de los casos específicos donde se evidencian conflictos con transporte público o interferencias que demuestran que un rediseño mejora las condiciones de seguridad y operación de la cicloinfraestructura. En estos casos se evalúan las alternativas a través de ajustes de sección vial, elementos de segregación de mayor protección o intervenciones de pacificación.

14. ¿Qué estudios de movilidad, impacto ambiental y salud pública se han realizado para el mejoramiento integral de la red de ciclorutas?

Con relación a los estudios de movilidad para el mejoramiento integral de la red de ciclorutas, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en el marco de lo establecido en la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 en el objetivo 3 “Más y mejores viajes en bicicleta - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá”, llevó a cabo un inventario de percepción ciclista mediante la utilización de un formulario creado en la web que le permitió reportar al ciclista la condición de la señalización (demarcación horizontal, señalización vertical y dispositivo de regulación) e infraestructura (falla pavimento, rampas y tapas de servicio público), de igual manera identificar obstáculos durante su circulación (Ventas informales, elementos arbóreos por falta de poda, vehículos mal parqueados, basuras entre otros), este levantamiento de información se realizó para todos los trazados que presenta la red de cicloruta inventariada por el IDU en la ciudad. Esta actividad se desarrolló en el mes de febrero de 2025. La información recolectada a través de esta herramienta ha permitido identificar las acciones que requiere el mejoramiento integral de la red de cicloinfraestructura.

15. ¿Se ha considerado un rediseño de la red cicloruta que evite el uso de vías arteriales existentes? ¿Cuándo se prevé intervenir o reubicar aquellas ciclorutas que actualmente funcionan de manera provisional sobre ejes de alto tráfico?



En respuesta al numeral 14 y 15 desde los instrumentos de planificación de la red de cicloinfraestructura de la ciudad principalmente el Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, se establece la ampliación de la de la red de cicloinfraestructura en aproximadamente 422 km, identificados de los anexos cartográficos, trazados que se proyectan sobre la malla vial arterial de la ciudad y cumplen una función estructurante dentro del sistema de movilidad y permiten conectar de manera directa los principales centros de actividad urbana. En este sentido la planificación sobre vías arterias responde a la necesidad de garantizar trayectos continuos, directos y de mayor alcance, facilitando los desplazamientos interlocales y la integración con el transporte público masivo, así como ejes de largo recorrido que contribuyen a la eficiencia del sistema de movilidad sostenible.

En cuanto a las ciclorrutas ubicadas de manera temporal sobre ejes de alto tráfico, corresponden a medidas implementadas a través de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT), las cuales se habilitan como una medida temporal y transitoria durante la ejecución de obras en el espacio público, buscan mantener la continuidad de la red existente y garantizar condiciones seguras de circulación para los ciclistas y permanecen activas únicamente durante el tiempo que dure la afectación vial. En ese sentido la materialización de las ciclorrutas definitivas depende del alcance del proyecto que se esté ejecutando. Algunas de las obras que se ejecutan actualmente en la ciudad como la Troncal de la Av. Ciudad de Cali y la Troncal de la Av. 68 entre otras cuentan con diseños definitivos que incorporan una cicloinfraestructura definitiva a lo largo del corredor.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 20-11-2025 09:49 PM

Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Aprobó: Diana Carolina Duran Forero-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad
Revisó Daniel Álvarez -Enlace Concejo 18-11-2025
Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 18-11-2025

24

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

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510015672721

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Gina Salazar- Asesora del Despacho 18-11-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 13-11-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 12-11-2025
Elaboró Juan Gabriel Sepúlveda - Dirección de Planeación de la Movilidad 13-11-2025
Lina Lorena Carreño - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 16-11-2025
Cristian Camilo Garzón Ríos - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 11-11-2025
Elaboró: César M. Mariño A. - Oficina de Seguridad Vial 13-11-2025
Claudia L. López M. - Oficina de Seguridad Vial 12-11-2025
Omar Y. Adame C. - Oficina de Seguridad Vial 13-11-2025
Diana Lorena Urrego G. - Oficina de Seguridad Vial 12-11-2025
Eivar H. Vargas R - Oficina de Seguridad Vial 12-11-2025
Claudia Lorena Burbano Garcia - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 13-11-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

25

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co