



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS
202510006963591

Información Pública
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 20 de 2025

Señor(a)
LUZ ANGÉLICA VIZCAÍNO SOLANO

Concejo De Bogota
Calle 36 28a 41

Email: correspondencia@concejobogota.gov.co-secretariageneral@concejobogota.gov.co
Bogota - ~{CO-DEPARTAMENTO

CONCEJO DE BOGOTÁ 22-05-2025 05:41:27

2025ER13913 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SSECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RTA PROPOSICION 607 DE 2025

OBS: —

REF: Respuesta Proposición 607-2025 **Tema:** Balance de la capacidad de la administración para resolver problemas y atender las necesidades más sentidas por la ciudadanía.

Respetada Doctora Vizcaino

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

Preguntas Secretaría Distrital de Movilidad, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Instituto de Desarrollo Urbano, Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio, Terminal de Transporte y Empresa Metro.

Informalidad en el transporte

109. ¿Se ha activado la mesa de diálogo con conductores de plataformas digitales de transporte contemplada en el Acuerdo 927 de 2024? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

El artículo 239 del precitado Acuerdo Distrital 927 de 2024, atribuyó a las Secretarías de Gobierno, Desarrollo Económico y a esta Secretaría la creación de una **Instancia de participación de conductores** que tiene como propósito mantener el diálogo con conductores, agremiaciones y colectivos de ciudadanos que representen a los conductores en general.

A la fecha, bajo el liderazgo de la Secretaría de Gobierno, como lo ordena la mencionada disposición normativa, nos encontramos finalizando el cierre del proyecto de decreto reglamentario correspondiente, el cual se prevé sea expedido en el segundo semestre de esta anualidad.

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

1



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

De igual manera, actualmente la Secretaría Distrital de Movilidad, en conjunto con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC), se encuentra diseñando el mecanismo de convocatoria, postulación, evaluación, votación y selección de los representantes de la mesa, así como su correspondiente composición y número de participantes, incluyendo el cronograma de ejecución del proceso durante el año 2025.

117. ¿Cómo se ha desincentivado el uso del vehículo particular y cuáles han sido los resultados y los impactos? Refiera magnitudes.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad, entre 2019 y 2023 se registró una reducción de 3,6% en los viajes de la ciudad, pasando de 13,3 millones a 12,8 millones de viajes en un día hábil. Sin embargo, se observa crecimiento en el uso de la moto (32%) y de los modos de micromovilidad (286%), y un aumento en los viajes peatonales (10%).

Durante este período, se registró **una reducción en el uso del vehículo particular cercana al 11%**. Asimismo, se observan reducciones en los viajes en otros modos motorizados como taxi (-15%), y servicio especial (-24.5%).

A continuación se presenta la partición modal comparada del número de viajes realizados en un día hábil con origen o destino en Bogotá, en 2019 y 2023:

Tabla 01 Partición modal de los viajes en un día hábil con origen o destino en Bogotá. 2019, 2023.

Modo Principal	2019		2023		Variación
	Viajes	%	Viajes	%	
A pie > 15 Min	3.072.063	23,2%	3.367.412	26,3%	9,6%
Auto	1.973.732	14,9%	1.761.813	13,8%	-10,7%
Bicicleta	845.914	6,4%	850.194	6,6%	0,5%
Escolar	414.411	3,1%	247.371	1,9%	-40,3%
Especial	274.307	2,1%	207.141	1,6%	-24,5%
Informal	261.175	2,0%	144.510	1,1%	-44,7%



Modo Principal	2019		2023		Variación
	Viajes	%	Viajes	%	
Intermunicipal	158.433	1,2%	190.298	1,5%	20,1%
Micromovilidad	21.520	0,2%	83.069	0,6%	286,0%
Moto	739.474	5,6%	978.058	7,6%	32,3%
SITP	4.857.165	36,6%	4.410.668	34,5%	-9,2%
Taxi	611.750	4,6%	520.136	4,1%	-15,0%
Otro	37.377	0,3%	34.051	0,3%	-8,9%
Total	13.267.320	100%	12.794.721	100%	-3,6%

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019, 2023. Cálculos: SDM - DIM. NOTA: Micromovilidad (patineta eléctrica, ciclomotor). La Encuesta es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

Entre las principales medidas que han contribuido a esta disminución se destacan:

- **Pico y Placa:** La medida de Pico y Placa se ha mantenido como un instrumento clave para reducir la congestión vehicular, restringiendo la circulación de vehículos particulares en función del número de la placa. Para 2022, esta medida fue ajustada ampliando su horario y en 2023 se generó la rotación actual de la medida de forma que los días impares circulan los vehículos con placa terminada en 1, 2, 3, 4 y 5, mientras que los días pares circulan los vehículos con placa terminada en 6, 7, 8, 9 y 0.
- **Pico y Placa Solidario:** En el 2020 se implementó el programa Pico y Placa Solidario, que permite a los ciudadanos pagar un precio público por el derecho a circular los días de restricción. El permiso se puede comprar por periodos de un día, un mes o un semestre. El valor del permiso se estima a partir de las características del vehículo para capturar las externalidades negativas que este genera, como por ejemplo su cilindrada, el valor de su avalúo, y el lugar de matrícula. Los recursos recaudados se destinan en su totalidad al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), el cual financia el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá. De





esta manera la compensación de externalidades que paga el usuario de transporte particular pasa en su totalidad a financiar al transporte público.

- Planes Integrales de Movilidad Sostenible: Un Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) es una herramienta con la que las organizaciones cuentan para promover la movilidad sostenible a partir de un diagnóstico de cómo realizan sus trabajadoras/es o estudiantes sus viajes entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo o estudio. En ese sentido, es preciso aclarar que el PIMS es una estrategia que se socializa a entidades públicas del distrito, empresas privadas y universidades, para que cada una de estas organizaciones construya e implemente su propio plan, y lo actualice cada dos años con el objetivo de mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados en vehículos particulares.
- Día sin carro y sin moto: La jornada surgió a partir de la Consulta Popular del año 2000, en la cual la ciudadanía votó “sí” a la realización de un día sin carro el **primer jueves de febrero** de cada año. Sin embargo, no fue sino hasta el año 2015 que se incluyeron las motocicletas en la restricción, y así la jornada pasó oficialmente a llamarse Día sin Carro y sin Moto. Esta iniciativa tiene como objetivo promover una movilidad urbana sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, incentivando el uso de modos como la bicicleta, el transporte público y la caminata, mitigar el impacto de los gases de efecto invernadero, mejorar la calidad del aire y reducir el ruido en nuestra ciudad.
- Factores externos ajenos a la política de movilidad: El crecimiento del teletrabajo y de la educación virtual ha reducido la necesidad de realizar viajes laborales y escolares, lo que ha incidido en una menor demanda general de transporte.

118. ¿Cómo se ha incentivado el uso del transporte público y cuáles han sido los resultados y los impactos? Refiera magnitudes.

Como se evidenció en la respuesta a la pregunta 117 (Tabla 01 Partición modal de los viajes en un día hábil con origen o destino en Bogotá. 2019, 2023), entre 2019 y 2023, el uso del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) disminuyó 9,2% (pasando de 36,6% a 34,5% en la partición modal en un día hábil en Bogotá).

Esta tendencia puede explicarse, en parte, por factores como el teletrabajo y la educación a distancia, que reducen la demanda de viajes pendulares (laborales y escolares) en los hogares, lo que afecta la demanda de transporte público, así como por desafíos

4

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





relacionados con tiempos de desplazamiento y percepción del servicio. Sin embargo, se debe destacar la reducción de los viajes en servicios informales (-44,7%), que está asociada a mejoras en la cobertura del SITP.

Desde TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad se han estructurado e implementado varias estrategias para incentivar la demanda del servicio, sus ingresos, mejorar la integración de medios de pago y con modos activos de transporte, las cuales se presentan a continuación:

(i) TransMiPass: es el primer abono de pagos en el SITP, que busca incentivar el uso del transporte público y la fidelización de los usuarios con el sistema. Se continúa con el avance en el desarrollo para la implementación del TransMiPass a través de la APP Maas, y se avanza con el uso de la tarjeta híbrida que será usada para el abono, en ambiente de prueba, como parte del protocolo establecido para la puesta en producción de las mismas e inicio de operación.

Sumado a lo anterior, en el portal web de TRANSMILENIO S.A., se dispuso un mensaje informativo al usuario, donde se brinda claridad entre otras cosas a qué es TransMiPass, adquisición, recarga, uso, limitaciones y controles.

(ii) Ampliación de la ventana de tiempo para transbordo de tarjetas personalizadas en el SITP: entendiendo el origen-destino de los principales usuarios del sistema, los tiempos de desplazamiento que se están registrando en la ciudad por los diferentes frentes de obra activos y las limitaciones de oportunidades de acceso a salud, trabajo y educación en las periferias de la ciudad, se amplió la ventana de tiempo para realizar hasta dos transbordos con una Tarjeta Inteligente Sin Contacto (TISC) personalizada pasando de 110 minutos a 125 minutos.

(iii) Incentivo a personas que usan la bicicleta como modo alimentador del sistema: dando cumplimiento a la Ley 1811 de 2016 se abonará un pasaje gratis de manera gratuita en la Tarjeta Inteligente Sin Contacto (TISC) personalizada que haya acumulado 30 viajes al mes usando la bicicleta como modo de alimentación, es decir, que hayan validado 30 veces en el mes en los ciclo-parqueaderos y bici-estaciones del SITP y en alguna estación/portal o bus del componente Zonal.

Para el año 2025 se viene registrando un número mayor de usuarios que realizan viajes en el SITP usando la bicicleta como modo alimentador del sistema, en particular, para el mes de enero de 2025, se registraron 35.309 usuarios del SITP que usaron la bicicleta validando en las estaciones TransMiBici como modo de alimentación, mientras que en febrero de





2025 fueron 45.962, siendo el registro más alto en los últimos 15 meses, con un incremento del 30,2%.

De acuerdo, con información reportada por TRANSMILENIO S.A., para el mes de abril se espera continuar con una tendencia similar en la cantidad de bici-usuarios en el SITP, e incrementar en por lo menos un 100% la cantidad de potenciales beneficiarios del incentivo Ley Bici.

Dentro de las estrategias adicionales para seguir incentivando el uso de la bicicleta como modo alimentador del sistema, se tienen:

- Contactar mediante mensaje de texto al celular o al correo electrónico a los potenciales beneficiarios del incentivo para que carguen el pasaje gratis en su Tarjeta Inteligente Sin Contacto (TISC) y sigan usando el sistema.
- Disponer un enlace en el portal web oficial de TRANSMILENIO S.A. para que los potenciales beneficiarios realicen la consulta y hagan seguimiento de su uso en los BiciParquederos, así como de la carga del incentivo.
- En el portal web de TRANSMILENIO S.A., en la sección de viaje en TransMi / TransMiBici, se tiene desplegado un mensaje con las recomendaciones para usar los BiciParquederos.

iv) Estructuración del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR) para la integración del medio de pago: según lo dispuesto en el Decreto Distrital 168 de 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con los entes gestores del SITP, adelanta la estructuración de los procesos *“Realizar el análisis integral y la priorización de la implementación de los nuevos medios de pago: tarjeta sin contacto ISO 14443-1 tipo a (TISC), tarjetas de pago estándar EMV, NFC, QR y billeteras electrónicas; y definir estrategias que incentiven el uso de estos nuevos medios de pago y el uso de los sistemas de transporte público y servicios conexos de movilidad”* y *“Diseñar, desarrollar, implementar y operar el Estándar de Interoperabilidad del Sistema Interoperable de Recaudo “SIR”,* que permita la integración del actual SITP con la Línea 1 del Metro de Bogotá - L1MB, los servicios conexos de movilidad y los sistemas de transporte regional, de acuerdo con las condiciones de operación y de tarificación de cada uno de los sistemas, facilitando así la posterior implementación de acciones sobre la integración tarifaria.

Por otro lado, desde la Secretaría de Movilidad se realizan campañas de sensibilización a toda la ciudadanía en medios y redes digitales, para incentivar el uso del transporte público autorizado en la ciudad.

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

6



Carriles preferenciales: la SDM ha implementado desde el año 2014 nueve carriles preferenciales para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):

- Av. Américas entre Carrera 50 hasta Av. Ciudad de Cali (11,7 km-carril)
- Av. Boyacá entre Av. Villavicencio hasta Calle 134 (41,4 km-carril)
- Av. Carrera 7 entre Calle 32 hasta Calle 134 (23,3 km-carril)
- Av. Primero de Mayo entre Carrera 10 hasta Carrera 80 (22 km – carril)
- Av. NQS entre Carrera 68 hasta calle 92 (29,2 km – carril)
- Carrera 15 entre Calle 72 hasta Calle 100 (3,2 km-carril)
- Calle 72 entre Carrera 7 hasta Carrera 15 (1,7 km-carril)
- Calle 19 entre Carrera 3 hasta Av. NQS (6,2 km – carril)
- Carrera 13 entre Calle 67 y Calle 19 (4,5 km – carril).

Esta estrategia busca mejorar la experiencia de viaje, aumentar la confiabilidad en los tiempos de viaje y las velocidades de operación del SITP. Al darle prioridad a los buses zonales del SITP se evidenciaron mejoras en su velocidad y reducciones en los tiempos de viajes de los usuarios de hasta 12 minutos.

Adicionalmente, los carriles preferenciales buscan aportar al fortalecimiento de entornos más accesibles y seguros, reduciendo los conflictos con otros actores viales, y mejorando la seguridad en el ascenso y descenso de pasajeros en paraderos.

119. ¿Cuál ha sido el comportamiento de los tiempos de viaje en las principales arterias viales? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

El tiempo promedio de viaje en auto en un día hábil en Bogotá, pasó de 57 minutos en 2019 a 53 minutos en 2023.

De otra parte, en la siguiente tabla se presenta la comparación de los tiempos de viaje en el SITP en un día hábil con origen o destino en Bogotá. En términos generales, el tiempo promedio de viaje en el sistema disminuyó 6 minutos, siendo de destacar la reducción de 8 minutos en los viajes en el servicio troncal.

Tabla 02 Tiempo promedio de viaje en SITP en un día hábil con origen o destino en Bogotá. 2019, 2023.

Componente SITP	2019	2023	Reducción
-----------------	------	------	-----------

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

7



Zonal	82	77	5 minutos
Troncal	96	88	8 minutos
Dual	93	78	15 minutos
<u>Conectores</u>			
Alimentador	56	53	3 minutos
Cable	81	43	38 minutos
General	87	81	6 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019, 2023. Cálculos: SDM - DIM. La Encuesta es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

120. ¿Qué estrategias de gestión de la demanda (como pico y placa extendido, teletrabajo o tarifas dinámicas) se han implementado y qué impacto han tenido en la reducción de la congestión? Describa y refiera magnitudes.

La Secretaría Distrital de Movilidad ha implementado diversas estrategias de Gestión de la Demanda de Transporte. Entre estas medidas implementadas se destacan las medidas de (i) extensión de la restricción de Pico y Placa a todo el día (entre 6 am y 9 pm), y (ii) creación del Pico y Placa Regional.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad, en 2019, en un día hábil, se realizaban 1,97 millones de viajes en vehículo particular con origen o destino en Bogotá. Esta cantidad se redujo a 1,76 millones de viajes en la Encuesta de 2023, lo que significa una reducción cercana al 11%, siendo la extensión de la medida del pico y placa una de las razones más fuertes para explicar esta variación.

Comparando los datos de las dos Encuestas, se analizó el impacto en la congestión de la extensión del horario de restricción de la medida de pico y placa. En este análisis se contrastó la cantidad de viajes en cada hora del día para concluir si la extensión de la medida a todo el día efectivamente redujo la congestión.

La figura 01 muestra que aplicando la restricción, durante el período valle (de 8:30 am a 3 pm), ocurre una fuerte reducción en la cantidad de viajes, y por ende, en la congestión. De no existir la restricción, se estima que, durante esta franja en un día hábil, el número de

8

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

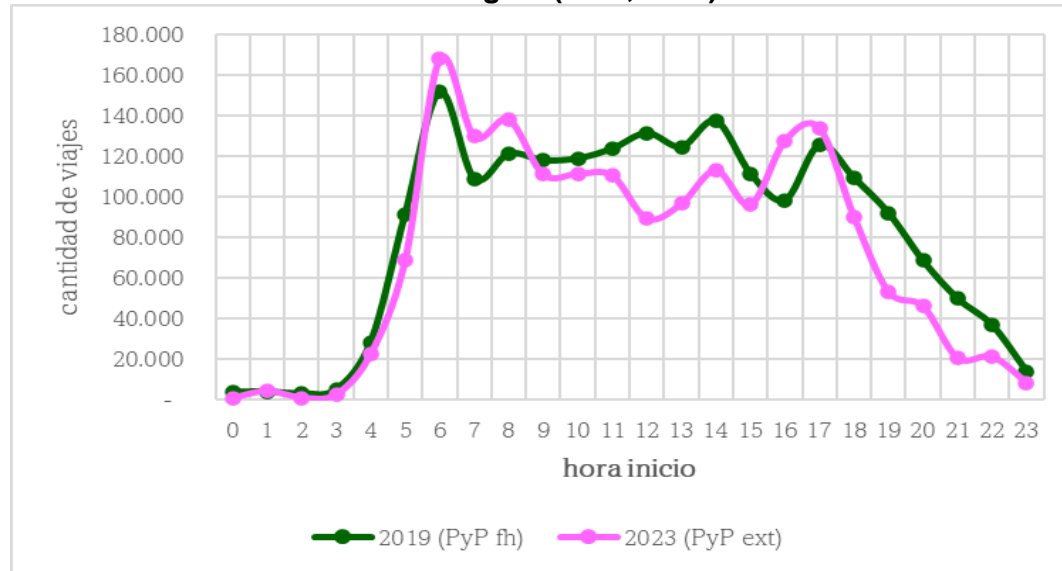


viajes en vehículo particular pasaría de 695 mil a 809 mil, es decir, aumentaría un 16,4%. Este incremento en la cantidad de viajes tendría un impacto negativo en el tiempo promedio de viaje, pasando de 48 a 57 minutos (aumento de 18,8%).

Cabe señalar el efecto de la medida en los viajes realizados entre las 6 pm y las 9 pm. De no existir la restricción, se estima que, durante esta franja en un día hábil, el número de viajes en vehículo particular pasaría de 189 mil a 269 mil, es decir, aumentaría un 42,5%. En este sentido, existe una reducción de la congestión en una franja horaria que podría considerarse crítica para el regreso al hogar (no solo en vehículo particular).

Estos aumentos en la cantidad de viajes y/o en el tiempo de desplazamiento generan externalidades negativas en el flujo tanto de vehículos particulares como de otros modos de transporte que circulan en las avenidas de la ciudad. En este sentido, la extensión del pico y placa sí tiene un impacto positivo tanto en la reducción de los niveles de congestión vehicular como en los tiempos de viaje en la ciudad.

Figura 01. Comparación de viajes en vehículo particular en un día hábil con origen o destino en Bogotá (2019, 2023)



Fuente: Encuesta de Movilidad (2019, 2023). Cálculos/Figura: SDM - DIM. La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

El impacto de las medidas de restricción no se limita a la congestión vehicular. La Secretaría Distrital de Movilidad también ha analizado el impacto ambiental de la restricción de pico y placa en la ciudad. Para esto se analizaron dos escenarios de ajuste en el pico y placa. El

9

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

primer escenario compara la diferencia en emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, material particulado, dióxido de carbono, entre otros, considerando una comparación entre la medida actual que restringe la circulación entre las 6 am y 9 pm, y no tener la medida de pico y placa, es decir poder circular todo el día. El segundo escenario contrasta la medida actual, restricción entre 6 am y 9 pm, respecto a sólo tener restricción en horas pico, es decir, no tener restringidas las horas valle. La siguiente tabla muestra el impacto estimado de estos escenarios de restricción.

Tabla 03 Diferencia porcentual de las medidas de evaluación en relación con el escenario base establecido

Emisiones	Diferencia de emisiones entre escenario sin PyP vs. medida actual	Diferencia de emisiones entre escenario con PyP en horas pico vs. medida actual
CO	7,0%	1,6%
COV	16,1%	3,3%
NOx	7,7%	1,2%
PM10	4,2%	0,7%
SOx	11,7%	6,0%
PM2.5	4,4%	0,7%
CO ₂	13,4%	1,9%

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad, 2024

En la tabla se observa que la medida de pico y placa contribuye a la reducción de emisiones en Bogotá.

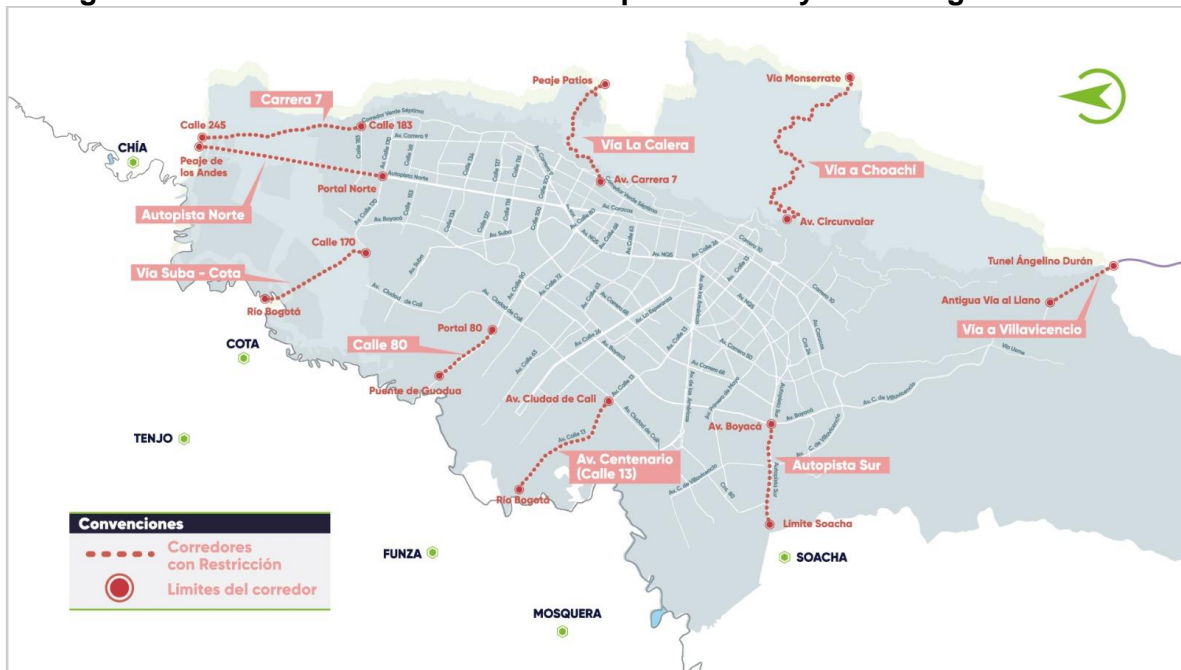
El Pico y Placa Regional es otra de las medidas de gestión de la demanda implementadas en Bogotá. A continuación, se describen los impactos derivados de su implementación. Los análisis muestran que, en relación con la velocidad y los niveles de congestión en los accesos a la ciudad durante los puentes festivos, se observa un comportamiento positivo asociado a la medida de organización de flujos por franjas horarias, "Pico y Placa Regional", en los nueve corredores donde se aplica:

1. Autopista Norte: Desde el Peaje Andes hasta el Portal Norte del sistema Transmilenio, sentido norte - sur.
2. Autopista Sur: Desde límite municipal de Soacha hasta la Avenida Boyacá, sentido sur - norte.



3. Avenida Centenario (Calle 13): Desde Río Bogotá hasta Avenida Cali (Avenida Carrera 86), sentido occidente - oriente.
4. Avenida Calle 80: Desde Puente de Guadua hasta el Portal 80 del sistema Transmilenio, sentido occidente - oriente.
5. Avenida Carrera 7: Desde la Calle 245 hasta la Calle 183, sentido norte - sur.
6. Avenida Boyacá Vía al Llano: Desde el Túnel Argelino Durán Quintero hasta la Antigua Vía al Llano, sentido sur - norte.
7. Vía Suba Cota: Desde el Río Bogotá hasta Avenida Calle 170, sentido norte - sur.
8. Vía La Calera: Desde el Peaje Patios hasta la Avenida Carrera 7, sentido oriente occidente.
9. Vía a Choachí: Desde la Vía Monserrate hasta la Avenida Circunvalar, sentido oriente - occidente.

Figura 02. Corredores sobre los cuales aplica el Pico y Placa Regional



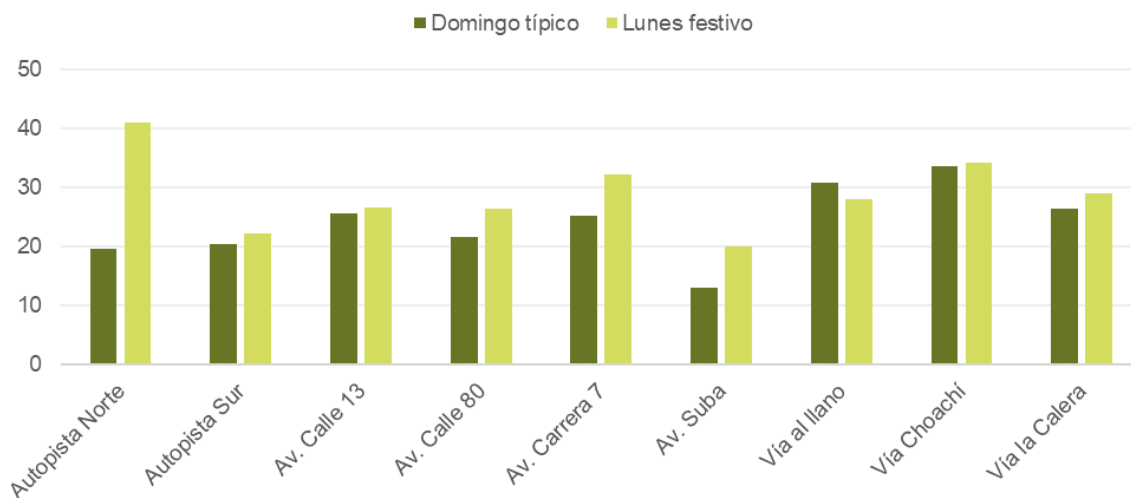
Fuente: Elaboración propia¹

¹ Disponible para consulta en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/pico_y_placa_2022

El análisis de impacto de la medida de Pico y Placa Regional se basa en la información de las velocidades en los corredores de ingreso a la ciudad, los cuales son monitoreados por la Secretaría Distrital de Movilidad. Este análisis permite comparar el comportamiento en los días de retorno de los puentes festivos, cuando se implementa el Pico y Placa Regional (PYPR), con los domingos típicos (aquellos que no corresponden a un puente festivo), en la misma franja horaria, con el fin de identificar el impacto de la medida.

En la Figura 03 se presenta el promedio de las velocidades de los corredores, desde las 12:00 p.m. hasta las 8:00 p.m., comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre 2024).

Figura 03. Velocidades (km/h) por corredor y día de la semana



Fuente: Datos extraídos y procesados de la API de Waze, 2024, para el periodo comprendido entre las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre)

Se resalta que la Autopista Norte es el corredor de acceso a la ciudad con mayor incremento en la velocidad, pasando de 19,6 km/h a 40,9 km/h, seguido del corredor de la Av. Suba (Vía a Cota), en donde la velocidad pasó de 13,0 km/h, a 20,0 km/h. Se observa que el Pico y Placa Regional mejora la velocidad de ingreso y tiene un mayor impacto en los corredores con velocidades más críticas, y un menor impacto, aunque aún significativo, en los corredores en donde las velocidades son generalmente altas, tales como el corredor de la



Vía al Llano o el de la Vía a Choachí, cuyas velocidades están muy cercanas a los 30 km/h con o sin la implementación de la medida.

Ahora bien, el comportamiento de las velocidades a lo largo de la jornada se puede ver en la tabla 04:

Tabla No 04 Velocidad promedio y variación (%) con y sin PYPR por hora

Hora	Domingo típico (km/h)	Lunes festivo (km/h)	Variación
12	24,6	29,9	21,5%
13	24,3	30,2	24,3%
14	25,7	29,2	13,6%
15	25,2	25,0	-0,8%
16	23,9	24,3	1,7%
17	22,6	25,1	11,1%
18	21,1	28,2	33,6%
19	22,5	33,2	47,6%

Fuente: Datos extraídos y procesados de la API de Waze, 2024, para el periodo comprendido entre las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre)

De acuerdo con la tabla, al comparar velocidades de ingreso a la ciudad entre un domingo típico y un día con Pico y Placa Regional, se tienen menores variaciones entre las 15:00 y 16:00 horas, transcurrida la mitad del horario de aplicación de la medida. Mientras que los valores máximos de variación se observan al finalizar la jornada, entre las 18:00 y las 19:00 horas, siendo estos valores cercanos al 47% de mejora en la velocidad promedio al pasar de 22,5 km/h a 33,2 km/h.

Obras de Infraestructura

13

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



125. ¿Qué medidas se están tomando para garantizar la seguridad de los ciclistas en estas infraestructuras, especialmente en zonas de alto riesgo? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

Los programas y estrategias para mejorar la seguridad vial de la ciudad se encuentran contenidos en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 y se describen en detalle en la respuesta del numeral 129.

Adicionalmente, para la vigencia 2024-2027 en atención al Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”, la Secretaría 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 mediante los indicadores, lo que se traduce en un beneficio para la comunidad especialmente en términos de mejora de las condiciones de seguridad vial. Para el caso del Proyecto de Inversión 7998 se establecieron las siguientes metas:

- 60 km de mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura.
- Implementar 28 km de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura.

Para la ejecución de los proyectos de inversión, incluido el 7998, la SDM 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 tabla # 5, 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 05. Contratos de Obra e Interventoría - SDM 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. SEÑALIZANDO BOGOTÁ GYP-2024	UT VIAS SEGURA'S	CONSORCIO MOVILIDAD INTEGRAL	CONSORCIO SEG VIAL BOGOTÁ	CONSORCIO SEÑALIZAR BOGOTÁ 2025	CONSORCIO SEGUR VIAL 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 SEÑALIZACIÓN 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 asociada a los corredores viales que brindan acceso y conectividad en la ciudad, tales como la Avenida Boyacá, la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Los Libertadores (Autonorte), Avenida Medellín (AC 80), entre otros.



En lo que respecta a la implementación de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura, la SDM desarrolló una metodología para la identificación y priorización de zonas potenciales de la ciudad para conectar y ampliar la red de cicloinfraestructura, la cual está disponible en la página web de la Entidad². La metodología fue desarrollada a partir de las lecciones aprendidas producto de la planificación e implementación de proyectos de cicloinfraestructura en vigencias anteriores, los lineamientos actualizados con la adopción del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), las Unidades de Planeamiento Local (UPL) y la inclusión de las apuestas del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027.

A partir de lo anterior, se están adelantando los análisis para la definición de los trazados a implementar para la conformación de cicloinfraestructura, con el propósito de garantizar la conectividad con la red de ciclorrutas existentes, seguridad, comodidad y usabilidad para el ciclista en distintas localidades de la ciudad; en la siguiente tabla se presentan los trazados indicativos:

Tabla 06 . Extensión red de ciclorruta a construir por localidad por parte SDM

Proyecto	Localidad
Ciudad de Kennedy inclusiva e innovadora (CL 38C sur entre KR 78 K y AK 80; KR 78 M entre CL 36 Sur y CL 38 C sur; KR 79 entre CL 38C sur y CL 40; CL 40 Sur entre KR 79 y AK 80; CL 40 A sur entre KR 79 y KR 79 F; CL 39 A sur entre KR 79 C y AK 80; KR 79 F entre CL 38C Sur y CL 40 Sur	Kennedy
Avenida Batallón Caldas (AK 50) entre Autopista Sur Hasta Avenida Américas	Puente Aranda
TV 42 entre Avenida Batallón Caldas (AK 50) hasta Avenida Comuneros (AC 6)	Puente Aranda
Avenida Celestino Mutis (AC 63) entre Carrera 13 hasta la Avenida Batallón Caldas (AK 50)	Barrios Unidos

² https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2025-02-11/dts_planeacion_cicloinfraestructura_2024-2027.pdf



Proyecto	Localidad
CONEXIÓN CALLE 63 CON AVENIDA NQS (CL 63 D ENTRE AK 30 Y KR 35; KR 35 ENTRE CL 63D Y CL 63C; CL 63C ENTRE KR 35 Y KR 36A; KR 36 A ENTRE AC 63 Y CL 63C.	Barrios Unidos
CALLE 75 Y CALLE 78 ENTRE AVENIDA NQS HASTA CARRERA 96	Barrios Unidos
CONEXIÓN CICLO PUENTE AV. BOYACÁ CON AC 80 HASTA PROYECTO CALLE 75 (DG 79 C ENTRE KR 71B Y AK 72; KR 71B ENTRE CL 79A Y DG 79C; CL 79 A ENTRE KR 71 A KR 71B; KR 71 ENTRE TV 70C BIS Y CL 79 A; TV 70C BIS ENTRE CL 75 A KR 71.	Engativá
CARRERA 11 ENTRE CALLE 119 Y CALLE 127	Usaquén
CALLE 25 ENTRE AVENIDA NQS HASTA CARRERA 44A, CONEXIÓN CARRERA 31A ENTRE CL 25 Y CL 25A; CL 25A ENTRE AK 30 Y KR 31 A	Teusaquillo
CICLORRUTA AV. BOYACA ENTRE AC 127 Y AV. SUBA / CL 127D	Suba
CICLORRUTA CL 85 ENTRE AUTONORTE Y AK 11	Chapinero
CIRCUITO SIERRA MORENA DG 73, DG 75, DG 73 C y CL 75 A sur entre TV 60 a KR 73 P	Ciudad Bolívar
CL 12A (CENTRO VIVE) entre KR 7 a KR 8	Santa Fe
Parque Nacional CL 36 y CL 39 entre KR 5 a AK 7	Chapinero



Proyecto	Localidad
KR 69 B ENTRE CL 26 SUR Y DG 1 C sur (DTS ANTIGUOS)	Puente Aranda
KR 73A ENTRE AC 26 Y AC 63 POR CL 52A (DTS ANTIGUOS)	Engativa
CICLORRUTA CL 2 ENTRE TV 53 Y AK 50 (CONEXION)	Puente Aranda
CONEXIÓN CL 75 CON CL 72	Barrios Unidos
CONEXIÓN AC 63 X NQS (PARQUE DE LOS NOVIOS) KR 35 a KR 36 entre AC 63 a CL 63 F	Barrios Unidos
CONEXIÓN AC 63 X NQS COSTADO ORIENTAL DG 61 a y CL 63 a entre KR 27 a AK 30	Barrios Unidos
CICLORRUTA CL 57B SUR ENTRE KR 72D Y KR 63 (ZUMA APOGEO)	Bosa
CICLORRUTA AV. AMERICAS ENTRE AK 50 Y NQS	Puente Aranda
CONEXION KR 36 AMERICAS Y CL 19	Puente Aranda
KR 24 ENTRE CL 57 Y CL 76	Barrios Unidos
CICLORRUTA AC 75 ENTRE KR 96 Y KR 116 (ALCANCE DEL DISEÑO) - FASE 2	Engativa
CICLORRUTA KR 56 ENTRE AV. AMERICAS Y CL 2 / CL 2 ENTRE KR 56 Y TV 53	Puente Arand
CL 147 ENTRE AC 58 Y AV. BOYACA	Suba
DG 47 ENTRE KR 73A Y AK 86	Engativa



Proyecto	Localidad
KR 49 ENTRE CL 91 Y CL 100	Barrios Unidos
KR 64 ENTRE CL 94Y TV 60	Barrios Unidos

Fuente: SDM.

Estos trazados pueden ser objeto de modificación o complemento de acuerdo con la evaluación técnica.

126. ¿Cuáles son los 10 PMT que generan mayor afectación a los usuarios en términos de seguridad e infraestructura a peatones y ciclistas? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

En la carpeta de anexos, se adjunta archivo excel con el listado de los 10 PMT que generan mayor afectación a los peatones y ciclistas; así mismo, en este archivo, se encuentra la descripción, impacto y magnitud de cada PMT.

127. ¿Qué medidas ha tomado la Administración para reducir el impacto/afectación de estos PMT? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) autoriza los cierres, desvíos y medidas de mitigación por afectación del espacio público asociado a obras y emergencias, en el marco de los planes de manejo de tránsito (PMT), los cuales son estudios técnicos en materia de movilidad, que evalúan y plantean las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamiento de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y conductores de vehículos de carga), causados por la ejecución de una obra, de tal manera que siempre se priorice la seguridad vial de los usuarios y de quienes participan en la obra.

La SDM solicita a los contratistas y/o concesionarios implementar medidas de mitigación tales como: generación de desvíos y/o rutas alternas que incluyen la implementación o construcción de nuevas intersecciones semaforizadas provisionales, cambios en los planeamientos semaforicos, adecuación de vías de desvío, adecuaciones geométricas que involucren aumento de la capacidad vial (ampliación de calzadas, apertura de separadores, vías provisionales, etc.), cambios de sentido vial, demarcación, señalización vertical,

19

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





reconfiguración de operación de algunos sectores, nueva infraestructura vial que permita generar continuidad en corredores viales, entre otros.

En el mismo sentido, la SDM con la implementación del “*Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros*” establece que el PMT deberá preservar y/o resolver las condiciones de movilidad, en el siguiente orden: peatones (especialmente personas con movilidad reducida), ciclistas, usuarios de transporte público (componente troncal y zonal) y los demás actores viales. Por consiguiente, cada una de las alternativas planteadas en los PMT debe promover el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas), manteniendo la infraestructura existente o generando nueva infraestructura provisional por obra que garantice circulación cómoda, segura y con capacidad suficiente para atender la demanda de cada sector y/o área de influencia, con el fin de generar el menor impacto posible a estos modos de transporte, y mantener la conectividad con las ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, garantizando en todo momento dicha infraestructura (cuando exista).

Asimismo, la SDM realiza constantemente seguimiento al 100% de los PMT autorizados e implementados para las afectaciones con cierre total de calzada, cierre total de andén, actividades de cargue y descargue en malla vial arterial en horario diurno, cierres de ciclorrutas, cierres autorizados para el fin de semana y cierres que requieren cambios de sentido de circulación, verificando que para estos se promueva de manera segura la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas, y con ello se genere el menor impacto negativo posible a la movilidad por la ejecución de obras. En ese sentido, en lo corrido del año 2025 (corte abril) se ha realizado seguimiento a 6.465 PMT.

Además, la SDM ha solicitado al Instituto de Desarrollo Urbano y a la Empresa Metro de Bogotá respectivamente, que en el marco de los contratos de obra y/o de concesión, y de interventoría inherentes a los proyectos de construcción de infraestructura para la movilidad en el distrito, se dé cumplimiento entre otros a los lineamientos de seguridad vial relacionados con los peatones y ciclistas en el PMT; de tal manera que, se propenda porque las obras del distrito prioricen y promuevan la movilidad sostenible de peatones y ciclistas, donde primen los principios de atraktividad, directividad, seguridad, comodidad, coherencia, integración multimodal y accesibilidad.

128. ¿Cuál ha sido la reducción porcentual de muertes por siniestros viales en 2024 y lo que va de 2025?

Durante el primer trimestre de 2025, se registraron 125 fallecidos en siniestros viales. Al comparar esta cifra con los 152 fallecidos reportados en el mismo período de 2024, se

20

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





observa una reducción del 17,76%. Este descenso es un indicador positivo de los esfuerzos que se están implementando.

Es importante contextualizar que el año 2024 cerró con 567 muertes por siniestros viales, lo que representó un aumento en comparación con los 544 fallecidos registrados en 2023. Este incremento estuvo influenciado por diversas dinámicas de movilidad, incluyendo el constante aumento del parque automotor en Bogotá, especialmente el incremento sustancial de motocicletas. Adicionalmente, el exceso de velocidad persiste como un factor de riesgo preponderante, contribuyendo significativamente al aumento de fallecidos en años anteriores.

Adicionalmente, aun cuando en 2024 se programó una mayor cantidad de operativos de control enfocados a conductas de riesgo como el irrespeto a los límites de velocidad y conducir en estado de embriaguez, respecto a las acciones programadas en 2023.

Es importante señalar que en la ciudad se presentan situaciones de orden público que afectan la movilidad a escala Distrital, tales como manifestaciones, bloqueos, caravanas e incluso emergencias que afectan la libre circulación, estas situaciones exógenas también representan un riesgo para la seguridad vial. Razón por la cual, deben ser atendidas por personal operativo de la SDM, entre ellos los Agentes de Tránsito.

En respuesta a esta situación, desde inicios de 2025 se han fortalecido los controles de velocidad en puntos críticos y se han desarrollado intervenciones puntuales de infraestructura vial segura, orientadas a la moderación de velocidades. Estas acciones hacen parte de una estrategia integral de velocidad y han sido determinantes para lograr la reducción observada en los siniestros viales con fallecidos.

129. ¿Qué acciones específicas han contribuido a estos resultados? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

La estrategia para mejorar la seguridad vial de la ciudad se encuentra contenida en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032³ - PDSV, un Plan que responde de manera holística y ética a los múltiples factores que influyen en la ocurrencia de los siniestros viales mediante la adopción de la visión cero y el enfoque de sistema seguro. Por esta razón, siguiendo recomendaciones internacionales y en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial, el

³ Decreto Distrital 494 de 2023 "Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones" [Decreto 494 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.](#)



Plan Distrital de Seguridad Vial establece 8 ejes estratégicos que enmarcan todas las acciones implementadas en la ciudad, estos ejes son: velocidades seguras, infraestructura vial segura, vehículos seguros, cultura para la movilidad, cumplimiento de normas, atención y cuidado a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión de conocimiento.

Para la implementación de estos ejes, se establecen programas y acciones que se ejecutan por medio de un plan de acción anual que contiene las actividades o proyectos que ponen en marcha la Secretaría Distrital de Movilidad y otras entidades del distrito que contribuyen a alcanzar la meta estratégica del PDSV de reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas para el 2032 tomando como base la cifra de 2022. De esta forma, el Plan cuenta con 8 ejes estratégicos, 18 programas, 35 acciones y 144 proyectos/actividades para el 2025.

Para conocer el detalle de la implementación de los proyectos y actividades, se puede consultar los reportes de seguimiento que se consolidan cada tres meses en el marco de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial. Allí podrá señalar el año 2024 y 2025 y encontrar los reportes trimestrales. Para acceder de manera más rápida facilitamos el siguiente enlace

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,efectuar%20el%20seguimiento%20a%20la%20a⁴.

Bogotá ha apostado por avanzar en lo relacionado con el fortalecimiento de la política, consolidando su trabajo para la gestión de velocidad con el fin de tener resultados en el corto plazo y de más largo plazo en la planeación de la ciudad. Es por ello, que su trabajo se ha centrado en:



Fortalecimiento de la política de implementación de límites de velocidad recomendados por la Organización Mundial de la Salud

Inclusión de gestión de los límites de velocidad establecidos en **instrumentos de planeación para la consolidación en el largo plazo.**



Impulso a la implementación de medidas de gestión de velocidad seguras

Implementación de medidas con enfoque integral:

- Infraestructura
- Control
- Comunicaciones y pedagogía

⁴ 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.

Durante 2024 y 2025, la Administración Distrital ha avanzado en la implementación de medidas de gestión de velocidad, haciéndolo bajo un enfoque integral para el cumplimiento de la política de velocidad, lo que ha llevado la implementación de medidas de infraestructura, control y comunicaciones y pedagogía.



Cabe mencionar que la ciudad ha venido fortaleciendo el uso de datos e información para la toma de decisiones para la gestión de velocidad, por lo que resulta ser un eje transversal y fundamental a lo largo del trabajo realizado en la ciudad.

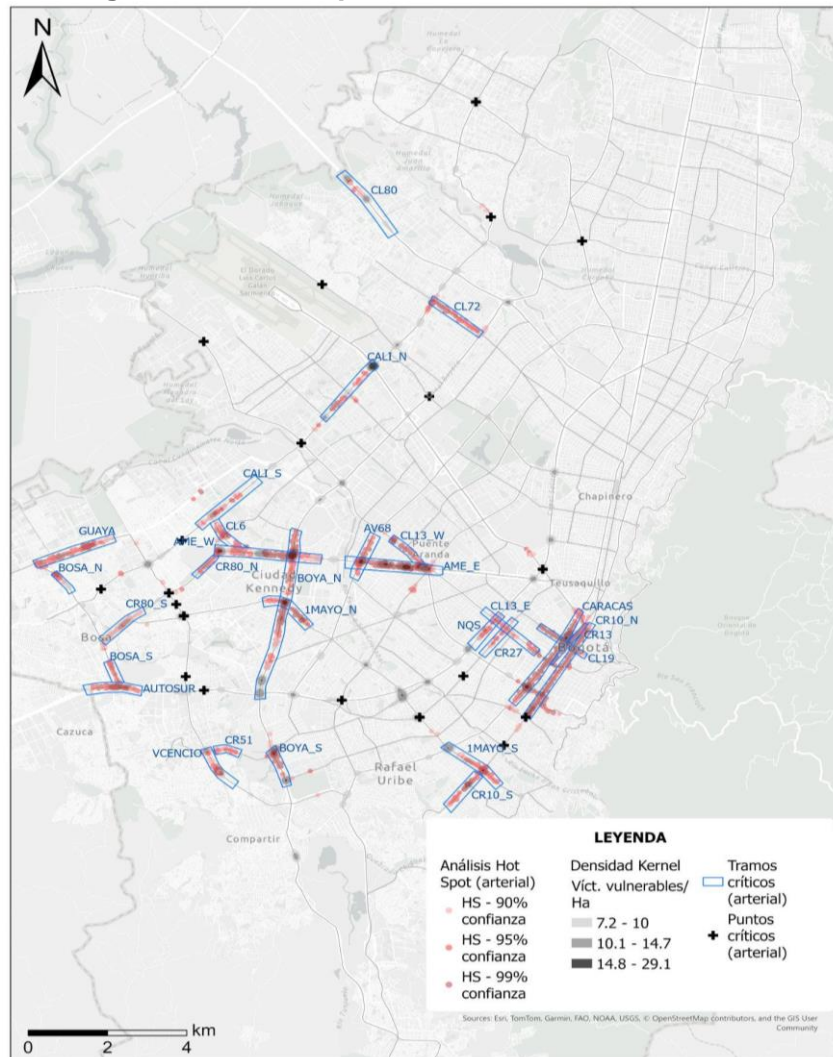
Así las cosas y atendiendo el interés de conocer acciones específicas adelantadas durante el 2024 y 2025, nos permitimos destacar las siguientes a continuación:

Estrategia de infraestructura: Resaltos parabólicos

Comprender la distribución geográfica de los siniestros viales es crucial para maximizar el número de vidas salvadas. En este sentido, la SDM desarrolló una metodología para darle un uso proactivo a los datos, permitiendo implementar medidas con mayor impacto potencial. Con el objetivo de destacar la importancia de la información en el análisis de

ubicaciones críticas, se estableció un lineamiento técnico de seguridad vial que incorpora esta metodología desarrollada por la SDM.

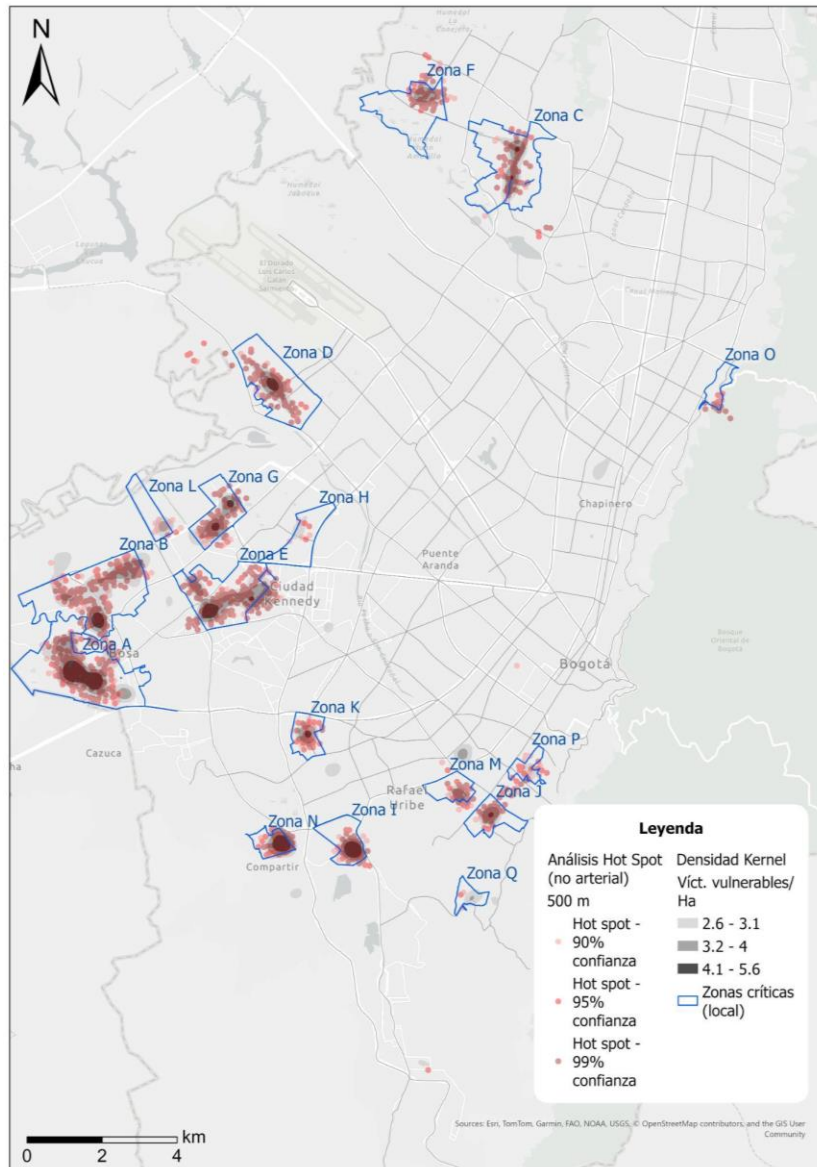
Figura 04. Identificación de ubicaciones críticas en vías arteriales mediante la metodología desarrollada por la Secretaría Distrital de Movilidad.



Fuente: Oficina de Seguridad vial - Secretaría Distrital de Movilidad

* Datos preliminares 31/12/2024 Fuente: SIGAT, Fecha de consulta: 20/03/2025, Fecha de corte: 16/03/2025;
**Indicador a 30 días

Figura 05. Identificación de ubicaciones críticas en vías no arteriales mediante la metodología desarrollada por la Secretaría Distrital de Movilidad.



Fuente: Oficina de Seguridad vial - Secretaría Distrital de Movilidad

* Datos preliminares 31/12/2024 Fuente: SIGAT, Fecha de consulta: 20/03/2025, Fecha de corte: 16/03/2025;
**Indicador a 30 días

25

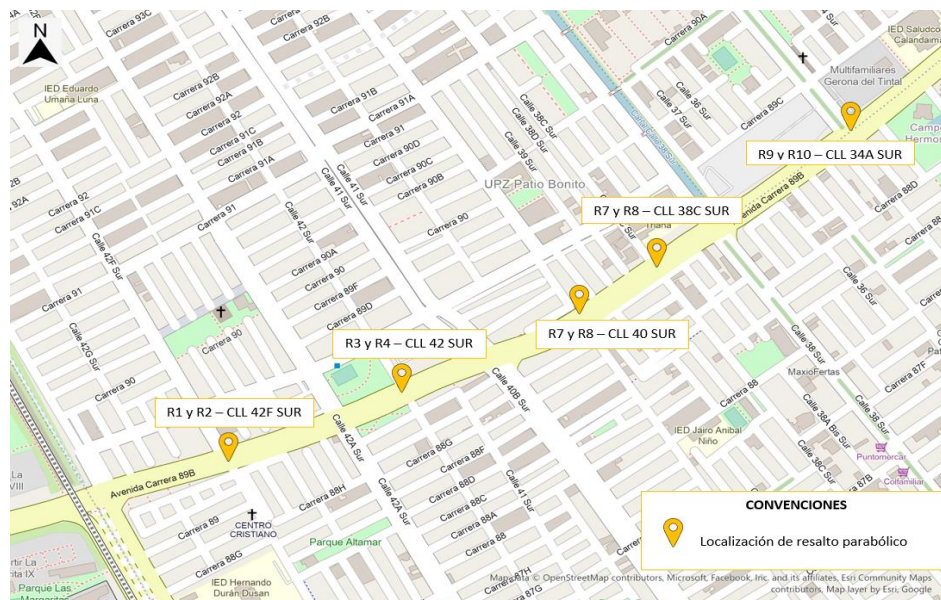
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

Una de las principales apuestas de la ciudad para reducir los siniestros viales ha sido la implementación de resaltos parabólicos en corredores arteriales estratégicos, como parte de una política integral de gestión de la velocidad. Esta medida, adoptada por primera vez en 2024, representa una innovación técnica basada en evidencia y ajustada a las condiciones de movilidad de Bogotá. Gracias a la implementación de proyectos piloto cuidadosamente diseñados y evaluados, se logró demostrar su alta efectividad para reducir el exceso de velocidad y prevenir fatalidades, especialmente en corredores con alta presencia de usuarios vulnerables.

El primer proyecto fue realizado en la Avenida Guayacanes, que es un corredor localizado en el sur occidente de la ciudad. Esta vía, que cuenta con tres carriles de circulación por sentido, tiene una infraestructura de ciclorruta en el separador central y cuenta con pasos peatonales regulados en promedio cada 200 metros.

En el corredor se observó una alta siniestralidad, exceso de velocidad y desacato a los semáforos desde que entró en operación. Por esta razón, se realizó el piloto con la implementación de 10 resaltos parabólicos a lo largo de un tramo de 1,03 km, entre la Av. Villavicencio y la Calle 34A sur.

Figura 06. Ubicación de resaltos parabólicos en la Av. Guayacanes



Fuente: Oficina de Seguridad vial - Secretaría Distrital de Movilidad



Esta medida implementada en la Av. Guayaquanes ha demostrado ser altamente efectiva para la reducción de los riesgos asociados al exceso de velocidad, ya que se obtuvo:

- Cero fallecidos en el primer semestre de implementación.
- Reducción del 82% en heridos vulnerables.
- 60% menos de vehículos que exceden la velocidad en zonas escolares.
- 26% menos de vehículos que exceden la velocidad en el resto del tramo (regulado a 50 km/h) y cerca de un 50% menos de motocicletas excediendo los límites de velocidad.
- No se afectaron las condiciones de movilidad, dado que se aumentó tan solo en 27 segundos el tiempo de viaje para el recorrido de un kilómetro.

Estos resultados permitieron evidenciar la efectividad de este tipo de elementos en la reducción de los excesos de velocidad y gestión de la velocidad, especialmente para motociclistas, en comparación con otros dispositivos reductores como estoperoles y bandas.

Figura 07. Resaltos parabólicos implementados en la Av. Guayaquanes



Fuente: Oficina de Seguridad vial - Secretaría Distrital de Movilidad

Hoy en día, numerosos testimonios resaltan cómo estas intervenciones han sido acogidas por los ciudadanos y han generado el sentido de pertenencia en los territorios. Habitantes

27

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



de distintas zonas de Bogotá confirman que los resaltos parabólicos no solo han mejorado la seguridad vial, sino que también han revitalizado la confianza en la gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad, demostrando que apostar por soluciones innovadoras y sostenibles puede generar un impacto positivo en la vida diaria de la ciudad.

Testimonios de la Guayacanes <https://www.instagram.com/reel/DC5OKSBs38-/?igsh=MWN0Zm13Nm5pajUyYQ%3D%3D>

A través de la articulación interinstitucional con la Unidad de Mantenimiento Vial, se ha logrado la implementación de resaltos en otros tramos como la Avenida Villavicencio. Este corredor se ha caracterizado por la alta siniestralidad vial y se caracteriza por su alta afluencia peatonal y comercial. Luego de la instalación de resaltos, se redujo el exceso de velocidad en 52%, y hubo cero víctimas lesionadas y fallecidas luego del primer mes a partir de la implementación.

La Av. Circunvalar también fue intervenida con la instalación de resaltos parabólicos, los cuales se instalaron a petición de los vecinos de la zona quienes solicitaron tomar medidas para reducir los excesos de velocidad y los “piques”, especialmente en horario nocturno. Esta medida de infraestructura permite soportar las acciones operativas de control que se han venido adelantando, ya que gestiona la velocidad de forma permanente, sin estar sujeto a la capacidad de recurso humano para el control.

La medida de implementación de resaltos en la ciudad, ha ganado aceptación de la ciudadanía, gracias a que previo a su instalación, se realizan jornadas informativas con los habitantes de la zona del corredor, al tiempo que se articulan medidas de comunicaciones y pedagogía abordando de manera integral la implementación de estas medidas de infraestructura, bajo un enfoque integral para la gestión de la velocidad, generando conciencia sobre la necesidad de reforzar la seguridad vial.

Estrategia de Control y fotodetección

Para la priorización de controles en vía con enfoque de velocidad en vías arteriales, se implementó una metodología basada en el potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR), que busca identificar y priorizar ubicaciones donde el control de velocidad tiene un mayor potencial de reducir víctimas por siniestros viales. Una medición de impacto, realizada con el apoyo de nuestro aliado internacional Bloomberg Philanthropies, mostró que en los corredores arteriales intervenidos se presentaron 26 fatalidades menos en el periodo enero-febrero de 2025, en comparación con la tasa de 2022-2024 de los corredores no intervenidos, lo que equivale a una reducción del 47,6%. Además, se observó una distribución más uniforme de los operativos en el territorio.

28

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





Por otro lado, la implementación de cámaras de fotodetección en Bogotá ha demostrado ser una medida eficaz para mejorar la seguridad vial. Esta afirmación se sustenta en evidencia sólida, ya que diversos estudios, tanto internos como internacionales, han confirmado que este tipo de intervención contribuye significativamente a la reducción de siniestros graves —aquellos con fallecidos o lesionados—, especialmente en los corredores con mayor presencia de dispositivos. Por ejemplo:

1. El análisis del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2025) indica una **reducción de entre 18,2% y 33,1% en siniestros fatales**, y de entre **15,1% y 27,6% en siniestros con lesionados** en áreas de 500 metros alrededor de las cámaras.
2. Un análisis interno de la SDM (2024) estimó una **reducción del 27%** en la cantidad promedio de **siniestros con fatalidades en los años 2022 y 2023**. Además, se identificó que **los corredores con mayor cantidad de cámaras son los que presentan una mayor reducción de siniestros con víctimas**.

En conjunto, la instalación de resaltos parabólicos y la implementación de controles (en vía con operativos y con cámaras de fotodetección) han demostrado ser estrategias complementarias y altamente efectivas para mejorar la seguridad vial en Bogotá. Ambas medidas contribuyen de manera significativa a la reducción de los excesos de velocidad, lo cual se traduce en una disminución sustancial de siniestros graves, los que resultan en fallecidos o lesionados. Los datos evidencian impactos concretos: en corredores intervenidos con resaltos parabólicos se han logrado reducciones drásticas en la velocidad y en la ocurrencia de víctimas, mientras que los controles refuerzan el cumplimiento de los límites establecidos, especialmente en los tramos de mayor riesgo. Estas intervenciones, respaldadas por evidencia empírica, fortalecen un enfoque integral y sostenible para salvar vidas y construir un entorno vial más seguro.

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 (enero 2024). *Análisis de impacto de las cámaras de fotodetección de control de velocidad en Bogotá*.

Estrategia de Comunicaciones

En el eje de comunicaciones, para reducir la siniestralidad vial, Bogotá lanzó en noviembre de 2024 la campaña de seguridad vial “No somos una cifra, respeta el límite” para combatir la alta siniestralidad, especialmente por exceso de velocidad. Esta estrategia integral

29

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





combina comunicación masiva, control en vía, y apoyo de expertos como el doctor Juan Manuel Martínez para sensibilizar a la ciudadanía sobre las consecuencias de los siniestros viales.

La campaña surgió como respuesta a la alta siniestralidad en Bogotá, específicamente en relación con el exceso de velocidad, y de crear una conciencia colectiva sobre sus graves consecuencias, humanizando las cifras de las personas que han fallecido o resultado lesionadas por siniestros viales, bajo un fundamento ético en el que ninguna muerte en el tránsito es aceptable y todas las vidas cuentan. Según los grupos focales realizados previamente en la ciudad, la presencia de médicos en las campañas aporta una gran credibilidad, ya que explican desde su experiencia las secuelas que dejan los siniestros viales. El testimonio del doctor Juan Manuel Martínez refuerza la importancia de respetar los límites de velocidad y prevenir siniestros viales. Aplicando así las buenas prácticas de seguridad vial en materia de comunicaciones y el impacto de la aplicación de la ley, mientras refuerza su mensaje con la voz experta del doctor Martínez, quien actúa como validador de la información y aporta autoridad al mensaje.

La campaña se difundió en dos oleadas: del 13 al 24 de diciembre de 2024 y del 13 de enero al 14 de febrero de 2025. Tuvo un alto alcance en medios:

- Instagram y Facebook: 6.274.389 personas alcanzadas
- Radio: 3.831.820
- TV nacional: 3.743.342
- Vallas publicitarias: 3.372.808
- Eucoles (avisos en vía): 3.308.599
- TV local: 884.790
- X (antes Twitter): 1.738.170
- Portales web: 890.027
- YouTube: 1.111.404

La campaña se reforzó con actividades pedagógicas como entrega de volantes, instalación de pasacalles y mensajes en operativos de control en puntos de alta siniestralidad.

La estrategia se alinea con las mejores prácticas internacionales en seguridad vial recomendadas por la OMS y la Iniciativa Bloomberg, que destacan la efectividad de las campañas combinadas con control y gestión de infraestructura. Según estudios, este enfoque puede reducir hasta en un 19% los siniestros graves.



Bogotá demuestra que un enfoque basado en evidencia, comunicación efectiva, y priorización de control de infracciones puede transformar conductas viales y salvar vidas, avanzando hacia una movilidad más segura y sostenible.

130. ¿Por qué no se han alcanzado reducciones más significativas? Describa brevemente.

A pesar de la alentadora reducción de 27 fallecidos (equivalentes a un 17,76% por siniestros viales) durante el primer trimestre de 2025, es pertinente entender por qué los desafíos persisten. Principalmente, esto se debe a la complejidad y dinamismo de los factores que inciden en la seguridad vial:

- **Aumento del Parque Automotor:** La ciudad ha experimentado un crecimiento sostenido del número de vehículos en circulación, con un incremento particularmente notable del parque de motocicletas. Este aumento en la exposición de usuarios a la vía pública, especialmente aquellos considerados más vulnerables, naturalmente representa un mayor riesgo potencial de siniestros y fatalidades.
- **Factores de Comportamiento Humanos:** Aunque se intensifiquen los controles, persisten conductas de riesgo arraigadas como el exceso de velocidad, la distracción y el incumplimiento de las normas de tránsito. Modificar estos comportamientos exige un esfuerzo sostenido en educación, sensibilización y control en el cual la entidad se encuentra trabajando como fue enunciado en la respuesta 129.
- **Transformación en las dinámicas de movilidad:** Actualmente, Bogotá experimenta la ejecución simultánea de más de 1000 frentes de obra, lo cual exige una administración del tráfico en dichas localizaciones. Este hecho, sumado a la alteración en los patrones de movilidad, conlleva un desafío logístico adicional para la ciudad y sus instituciones, al requerir la asignación de recursos humanos especializados para esta labor.
- **La siniestralidad vial debe analizarse como un fenómeno aleatorio,** donde los siniestros se distribuyen probabilísticamente en función de ciertas variables, como el Modelo de Poisson: que identifica los siniestros como eventos raros pero recurrentes de forma aleatoria y de riesgo estocástico condicionado: donde la probabilidad de un siniestro no es totalmente aleatoria, sino que depende de variables como velocidad, congestión, condiciones climáticas, y comportamiento del conductor. Por ejemplo: Aunque dos personas manejen la misma distancia, la probabilidad de siniestro será distinta si una conduce de noche y a exceso de velocidad.

31

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



- En las décadas pasadas, Bogotá se diseñó priorizando la movilidad del vehículo particular y su velocidad, pero los usos del suelo para los que estas vías fueron concebidas han cambiado. En consecuencia, las vías que impulsaron el desarrollo urbano favorecen este tipo de transporte y ofrecen opciones limitadas para peatones, ciclistas y otros actores viales. Esta situación, junto con la dificultad de destinar recursos significativos para modificar la infraestructura existente, dificulta los esfuerzos por reducir los siniestros viales en la ciudad. Sin embargo, con la seguridad vial como eje central y adoptando los enfoques de Visión Cero y Sistema Seguro, el Distrito, a través del Plan Distrital de Movilidad, lidera este cambio en la concepción de las calles, aunque es un proceso gradual cuya planificación y evaluación deben analizarse a largo plazo. A corto plazo, se avanza con medidas sencillas pero de alto impacto que buscan mitigar esta problemática, así como con cambios estructurales que permitan adoptar diseños más seguros.
- Factores de infraestructura: Existen limitantes para garantizar a lo largo de la ciudad infraestructura segura en puntos críticos, que contemplen gestión de velocidad de circulación a través de cruces a nivel en donde haya alta presencia de peatones y otros actores vulnerables, resaltos parabólicos, pompeyanos e intersecciones, entre otros. Así mismo y aunque se está desarrollando en esta administración, es necesario terminar de implementar un sistema de gestión de activos de infraestructura vial que optimice la implementación de un plan intersectorial para la gestión de tramos, puntos y/o sectores críticos.

131. ¿Qué evidencia existe de que los resaltos parabólicos y los controles electrónicos han reducido los siniestros viales en corredores de alta accidentalidad, como la Av. Boyacá o la Av. NQS? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

Por favor remitirse a la respuesta de la pregunta 129.

132. ¿Qué porcentaje de los corredores priorizados ha sido intervenido?

En el marco de los contratos correspondientes a las siete zonas, se ha venido trabajando en la implementación de señalización horizontal y vertical en los corredores principales de la ciudad. Estos avances están directamente relacionados con la ejecución integral del mantenimiento vial y la señalización en los mismos corredores.

Es importante aclarar que la implementación corresponde únicamente a los tramos que han sido asignados y están disponibles para intervenir, es decir, aquellos que no se encuentran reservados o en proceso de intervención por parte de otras entidades.

A continuación, se presenta el porcentaje de avance en señalización por corredor:

Tabla 05 Avance porcentual en corredores arteriales

Corredor Vial	Avance
Vía La Calera	100%
Vía al Llano	100%
Vía Choachí	100%
Avenida NQS	82%
Avenida Calle 26 (AC 26)	74%
Avenida Calle 80 (AC 80)	40%
Avenida Boyacá	65%
Autopista Norte	65%
Avenida Ciudad de Cali	57%
Autopista Sur	64%
Avenida Calle 13 (AC 13)	25%
Carrera 7 (AK 7)	25%

Fuente: Datos SDM - 15/05/2025

Estos avances reflejan el compromiso con la mejora de la seguridad vial y la organización del tránsito en los principales ejes viales de la ciudad

133. ¿Qué avances se han logrado en la implementación de la Política Pública del Peatón (2024-2035) y en la mejora de entornos escolares seguros, como los propuestos en el programa Ciempiés Caminos Seguros? Describa brevemente, señale los impactos y refiera magnitudes.

En atención al Acuerdo 836 de 2022 del Concejo de Bogotá, “*Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón “En Bogotá, primero el peatón” y se dictan otras disposiciones*”, la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, adoptó la **Política Pública del Peatón 2024-2035**, a través del Documento CONPES 36 del 2023.

33

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



Esta política define la hoja de ruta para consolidar a Bogotá D.C. en una ciudad caminable y accesible, y por lo tanto, en una ciudad sostenible, incluyente y cuidadora, en especial, de las personas más vulnerables. Así las cosas, a partir de los procesos de participación desarrollados se definió como objetivo principal de la Política Pública del Peatón: **Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.**

Para la consecución de este objetivo, y a partir de los retos identificados y en consideración de los enfoques de derechos humanos, género, poblacional, diferencial, territorial y ambiental, se formularon tres objetivos específicos orientados a atender desde distintos ámbitos temáticos los aspectos que configuran la problemática mencionada: i) Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal, ii) Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua, y iii) Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

El cumplimiento de dichos objetivos permitirá consolidar la movilidad peatonal como una alternativa de desplazamiento y goce del espacio público, segura, accesible, cómoda y atractiva. Con este fin, 13 entidades de la Administración distrital, pertenecientes a los sectores de movilidad; seguridad, convivencia y justicia; gobierno; educación; desarrollo económico, industria y turismo; cultura, recreación y deporte; ambiente; salud; hábitat y planeación, hacen parte del Plan de Acción de la Política Pública del Peatón, el cual contiene cuatro resultados y treinta y nueve productos proyectados para cumplirse hasta el año 2035.

En relación con la implementación de la política pública y las metas establecidas, para el informe de seguimiento elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación, la política cuenta con un avance del 29,32 % a corte del 31 de diciembre de 2024.

La información detallada del seguimiento puede ser revisada en el siguiente enlace de la Secretaría Distrital de Planeación:

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_peaton_s1-24.pdf

En lo que respecta a los entornos escolares seguros, como los propuestos en el programa Ciempiés se culminó la vigencia 2024 con la operación de 54 Caminos Seguros distribuidos en las 9 localidades. Como resultado de las operaciones de los Caminos Seguros y



actividades adicionales, como los Safaris, se generaron un total de 274,308 viajes, beneficiando a 2.927 estudiantes.

Para el año 2025, a corte del mes de abril se cuenta con la operación en 56 Caminos Seguros distribuidos en las 9 localidades; teniendo 133.178 viajes realizados, beneficiando a 2.425 estudiantes. Se espera terminar el año con 57 caminos implementados, realizar 415.950 viajes y beneficiar a 2.950 estudiantes

134. ¿Cuántos entornos escolares han sido intervenidos, y cómo se está midiendo su impacto en la seguridad vial? Describa brevemente y refiera magnitudes.

En el marco de su plan de acción, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) ha establecido como objetivo mejorar la seguridad vial en los entornos escolares mediante la implementación de señalización integral en instituciones educativas. Esta estrategia busca promover una movilidad segura y sostenible, garantizando espacios adecuados para estudiantes, cuidadores y la comunidad en general.

La meta establecida por la SDM es intervenir 1.900 instituciones educativas con señalización de zona escolar para el 2027. Hasta la fecha, se han beneficiado 89 instituciones con estas intervenciones. Para medir el impacto en la seguridad vial, se están utilizando indicadores como la reducción de incidentes de tránsito en los alrededores de los colegios intervenidos, el cumplimiento de los límites de velocidad y la percepción de seguridad por parte de la comunidad educativa.

Estas acciones forman parte de un esfuerzo sistemático por transformar los entornos escolares en zonas más seguras, contribuyendo a la protección de los actores más vulnerables en la vía.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 20-05-2025 05:04 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

35

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.



Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Martha Cecilia Bayona Gómez-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
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
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar - Asesora del Despacho 13-05-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 13-05-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 13-05-2025
Cristian Quintero -Asesor del Despacho 14-05-2025
Madiyerleing suaterna Aragón - Subdirección de Gestión en Vía 13-05-2025
Juliana Ines Parra- Subsecretaría de Gestión Jurídica 13-05-2025
Elaboró Martha Helena Silva Morales- Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito Puntos 126 y 127 11-05-2025
Germán Darío Fonseca Aldana- Subdirección de Gestión en Vía 13-05-2025
Jeisson Santafe - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 12-05-2025
Ricardo Ojeda - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 12-05-2025
German Sanchez- Subdirección de Señalización 12-05-2025
Cindy García - Oficina Seguridad Vial 12-05-2025
Yeisy Karina Montero Escaño - Oficina de Seguridad Vial 12-05-2025
Valentina Cardenas Echeverry - Oficina de Seguridad Vial 12-05-2025
Alejandro Cardenas Mateus - Oficina de Seguridad Vial 12-05-2025
Lissett Aria Sosa - Oficina de Seguridad Vial 12-05-2025
Claudia Lorena Lopez Martínez - Oficina de Seguridad Vial 12-05-2025
Paula Valentina Perdomo Botello - Oficina de Seguridad Vial 12-05-2025
Jorge Luis Pérez Reyes - Subdirección de Transporte Privado 12-05-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos https://drive.google.com/drive/folders/16kv9TcXanrQmhceK_1Fg_8Qr1CUQp_eE

